(N° 156.)

Chambre des Représentants.

Séance du 4 Mars 1841.

BUDGET DES VOIES ET MOYENS.

Amendements présentés par M. Mast de Vries *à l'article* **Douanes.**

Par modification à la loi des douanes, du 26 août 1822, le droit sur le foin sera porté, à l'entrée, à 6 fr. les 1,000 kilogrammes.

Le droit de sortie sera de 50 centimes pour la même quantité.

MAST DE VRIES.

Par modification à la loi des douanes, du 26 août 1822, le droit sur les tuiles et les pannes sera porté, à l'entrée, à 10 fr. par 1,000 pièces.

Le droit de sortie sera de 50 centimes.

MAST DE VRIES.

1

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

(SESSION DE 1840.)

ENQUÊTE

COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE.

N° 1.

CIRCULAIRE AUX CHAMBRES DE COMMERCE.

Bruxelles, 20 juin 1840.

Messieurs,

La Chambre des Représentants, usant du droit que lui confère l'art. 40 de la Constitution, nous a, dans la séance du 18 mai dernier, chargés de procéder à une enquête à l'effet :

1° D'examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays ;

2° De s'enquérir si la législation existante est insuffisante ;

3° En cas d'affirmative, de présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation.

Afin de répondre dignement à l'importante mission qui lui est confiée, la commission a commencé immédiatement le cours de ses travaux.

Elle siége au palais de la Nation ; mais, si les circonstances l'exigent, elle se réserve de se transporter dans tous les centres commerciaux et industriels, et dans toutes les villes maritimes du royaume.

C'est aux Chambres de commerce, comme organes du commerce en général, et représentants naturels de ses besoins, que la Commission s'adresse en premier lieu.

Pour vous faire bien apprécier la nature et le but de l'enquête, nous avons l'honneur de vous adresser les documents parlementaires (annexe *A*) relatifs aux questions commerciales dont la discussion a amené notre institution; ils vous mettront à même de vous préparer, ainsi que les industriels et commerçants de votre ressort, aux divers interrogatoires auxquels la commission se propose de procéder.

La Commission a l'intention de vous interroger comme corps constitué, en assistant à vos délibérations, et en vous posant toutes les questions qu'elle jugera convenables pour s'éclairer; elle invitera également à comparaître devant elle les sommités industrielles et commerciales du pays.

Avant de commencer les interrogatoires, la Commission désire que vous lui adressiez, pour le 5 juillet prochain, un rapport préalable sur les trois questions posées par la Chambre des Représentants, rapport dans lequel devront être indiquées les diverses opinions qui se seront manifestées dans vos discussions, sans désignation des personnes qui les ont émises.

Par les débats qui ont eu lieu devant la Chambre, vous aurez sans doute compris qu'il ne s'agit point d'une révision générale des tarifs. Bien que tous les intérêts industriels, commerciaux et agricoles, qui jugeraient devoir réclamer une protection plus grande dans la tarification, puissent se faire entendre, l'enquête néanmoins devra principalement porter sur le système de commerce maritime ou de commerce extérieur, qui conviendrait le mieux au pays dans sa situation nouvelle.

Nous joignons ici, sous les lettres *B*, *C* et *D*, les diverses opinions émises dans le sein de la commission à ce sujet.

Cette enquête ne doit éveiller aucune méfiance, ni susciter aucune alarme. L'esprit d'impartialité y présidera seul; toutes les opinions y trouveront un libre accès, et la publicité la plus complète servira de sauvegarde aux intérêts généraux.

Nous faisons donc, Messieurs, un appel à toutes les lumières, et nous sommes disposés à recueillir tout ce qui pourra contribuer à nous faire atteindre le but de nos communs efforts pour la prospérité du pays.

Le Président de la Commission d'enquête,

L. DESMAISIÈRES.

Le Secrétaire,

A. BATTAILLE.

ANNEXE A.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES.

SÉANCE DU 19 FÉVRIER 1840.

Premiers développements de la proposition de M. De Foere.

J'ai souvent énoncé dans cette Chambre l'opinion que le commerce extérieur du pays se bornait presque tout entier au commerce de commission. Cette opinion a été contestée par des membres de cette Chambre et par le Ministère même. Aujourd'hui elle n'est plus contestable, elle est dans l'aveu même du Gouvernement. Les deux lettres adressées par le Ministère de l'Intérieur à nos chambres de commerce, et dont il a été question dans la séance d'hier, affirment, de la manière la plus claire et la plus positive, que le haut commerce *se borne presque exclusivement au commerce de commission*. Cette situation du pays, Messieurs, je ne dois pas vous le dire, est déplorable. Mais sur qui pèse la responsabilité de cette fâcheuse position? L'honorable Ministre de l'Intérieur en

accuse, dans sa lettre, le pays *Il est loin*, dit-il, *de posséder au même degré, l'esprit de commerce actif et entreprenant qui distingue certaines autres nations.*

Dans sa lettre, que M. le Ministre de l'Intérieur a fait sienne, notre Ministre plénipotentiaire à Londres va beaucoup plus loin. Il accuse le pays *de manquer, pour assurer de nombreuses exportations, de véritables négociants instruits, entreprenants, actifs... doués de cette persévérance sans laquelle on ne mène rien à bien.... Les grandes entreprises font peur en Belgique, et l'on préfère un petit bénéfice certain, aux chances d'un grand profit accompagné de quelqu'incertitude ou de quelque danger.*

Ce blâme jeté sur nos négociants est injuste et même absurde. Si le pays ne possède pas au même degré l'esprit de commerce actif et entreprenant qui distingue certaines autres nations, quelle en est la véritable cause? c'est que vous ne placez pas les négociants du pays dans la même position favorable dans laquelle toutes les autres nations placent les leurs. Nos négociants ont la certitude que si, dans la condition que vous leur faites par le système commercial que vous suivez, ils avaient l'imprudence de se livrer aux opérations lointaines que vous leur conseillez, ils courraient droit à leur ruine.

Quels sont les moyens que le Ministère propose pour transformer nos négociants en *véritables négociants*, en *négociants instruits, entreprenants et actifs*, pour les faire sortir de leur déplorable commerce de commission, auquel ils se livrent presqu'exclusivement, et pour assurer au pays de nombreuses exportations? Dans la séance d'hier, vous l'avez entendu, Messieurs, ce sont les échantillons!!!

Il faut être complétement étranger à l'étude de l'histoire commerciale, à la marche du commerce extérieur et aux opérations commerciales, pour présenter un semblable moyen d'arriver au but que le Gouvernement veut atteindre et que je viens de signaler. Comment! Messieurs, ce serait par des échantillons des produits de notre industrie, susceptibles d'être exportés et envoyés à nos consuls établis dans les pays lointains, que l'on donnerait les capacités nécessaires à nos négociants, que l'on en ferait de *véritables négociants, des négociants instruits, actifs et entreprenants*, qu'on leur donnerait, *à un degré suffisant, l'esprit de commerce actif et entreprenant qui distingue certaines autres nations*, que l'on romprait leurs habitudes de commerce de commission et que l'on *assurerait au pays de nombreuses exportations*. On présente ce remède en présence du système commercial suivi par le Ministère, système qui permet à tous les négociants étrangers et indigènes d'importer dans nos ports des cotons, des cafés, des sucres et toute autre marchandise coloniale, des entrepôts de Rotterdam, du Havre, de Londres et de Liverpool, par conséquent, sans distinction de provenances directes ou indirectes, et sans que la navigation nationale soit suffisamment protégée pour l'importation de la plupart de ces articles.

C'est en présence de ce système que l'on voudrait envoyer nos négociants à Bahia, à Manille, à Singapore, à Canton, pour rapporter de ces contrées éloignées des cotons, des sucres, des cafés et autres marchandises coloniales qui, importées dans nos ports, trouveraient nos marchés et nos entrepôts remplis des mêmes articles, importés des entrepôts d'Europe! C'est en présence de ce système, plus largement établi encore par l'art. 4 du projet de *traité de commerce et de navigation* à conclure avec la France, que le Ministère propose d'expédier à nos agents commerciaux des échantillons de notre industrie, afin d'établir un

commerce direct avec ces contrées éloignées, de fournir à nos négociants des moyens d'échanges et *d'assurer à l'industrie du pays des exportations nombreuses !*

Il n'est pas un seul négociant du pays qui ne soit pas directement intéressé au commerce de commission, qui ne sache que ce soit là une véritable dérision. C'est professer ouvertement l'absence de toute notion en matière de commerce extérieur d'échanges.

Messieurs, le mal existe ; il est grand, il est profond : il ne peut plus être contesté ; il est avoué ouvertement par le Gouvernement. *Notre commerce se borne presqu'exclusivement au commerce de commission.* C'est là un mal radical qu'il faut extirper. Notre industrie d'exportation en souffre cruellement.

Je vous proposerai donc, par motion d'ordre, de nommer une commission chargée :

1° De rechercher les causes qui ont produit la situation fâcheuse dans laquelle se trouve l'industrie et le commerce extérieur du pays ;

2° D'assigner les moyens les plus propres à remédier au mal qui est signalé sur tous les points de la Belgique ;

3° De présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait, dans l'intérêt de l'industrie et du commerce du pays, d'établir.

La commission sera investie du pouvoir d'interroger les chambres de commerce des principales villes du pays et de recueillir leurs opinions.

La commission sera composée de sept membres. Cinq seront nommés par la Chambre et pris dans son sein ; les deux autres membres seront nommés par le Sénat, et pris également dans cette assemblée.

Le moyen que je propose de relever notre industrie et notre commerce extérieur est conforme aux usages parlementaires suivis, dans des cas semblables, dans d'autres pays. Il vous donne aussi l'assurance qu'il tend à maintenir l'administration actuelle ; car, si le Ministère se croit trop avancé dans son système commercial pour reculer, il pourra couvrir la retraite de son opinion, sous le système commercial qui pourrait être présenté par la commission et adopté par la Chambre. J'ai dit.

SÉANCE DU 28 AVRIL 1840.

Développements de la proposition de M. De Foere.

Avant de passer aux développements de ma proposition, je ne crois pas inutile d'adresser au Ministère une question, à laquelle je subordonne ma persistance dans ma proposition.

Ce qui a donné lieu à la proposition d'enquête commerciale que j'ai l'honneur de faire à la Chambre, c'est la circulaire, accompagnée d'une lettre de notre Ministre-plénipotentiaire près la cour de Londres, qui a été envoyée par l'administration précédente, à nos chambres de commerce.

Il y avait progrès dans ce document. On y reconnaissait la cause du mal qui rongeait le pays. On avouait que le commerce du pays se livrait presque exclusivement à un commerce de commission. Ce fait avait été longtemps nié. Dans mon opinion aussi longtemps que le pays n'exercerait qu'un commerce de commission, il aurait été impossible de développer notre industrie par le commerce extérieur.

Dans ce même document, des mesures étaient proposées aux négociants pour sortir de notre malaise commercial et pour imprimer au commerce du pays plus d'activité. Mais ces mesures ne me semblaient pas de nature à atteindre le but. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé de nommer une commission d'enquête, afin de mettre un terme aux hésitations et aux incertitudes continuelles dans lesquelles le pays était traîné depuis la révolution, en ce qui concerne son industrie d'exportation et son commerce extérieur, et afin de rechercher les moyens d'éclairer le Gouvernement et la Chambre sur le système commercial qu'il conviendrait aux intérêts du pays de suivre.

Le Ministère actuel a prononcé, dans son programme, quelques paroles vagues, générales, sous le rapport de la protection dont le commerce et l'industrie du pays éprouvent le besoin. Si le nouveau cabinet déclare qu'il entend protéger le commerce maritime du pays, par les mêmes moyens par lesquels toutes les autres nations, sans exception aucune, protégent leur commerce dans l'intérêt de l'exportation de leur industrie, je renonce à ma proposition d'enquête; alors, dans mon opinion, elle devient inutile.

Si, au contraire, le cabinet persiste dans une opinion de liberté commerciale ou dans un système de commerce fondé sur le transit, je crois qu'il est dans l'intérêt du pays d'adopter ma proposition d'enquête. Plusieurs systèmes de commerce sont en présence. Tel système peut donner au pays quelque prospérité, tandis que tel autre lui interdirait tout commerce extérieur et, par conséquent, toute industrie d'exportation. Le pays souffre d'ailleurs de cet état d'hésitation et d'incertitude dans lequel il est maintenant depuis longtemps. Il est urgent qu'il soit fixé sur les moyens d'établir des échanges à l'extérieur.

Je demande donc au Ministère de donner un sens plus déterminé aux paroles vagues qu'il a prononcées dans son programme, et quels sont les moyens qu'il se propose d'employer pour donner à l'industrie les débouchés dont elle a besoin et qu'il lui a promis d'ouvrir.

M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR. — Dans le commerce, il y a bien deux systèmes absolus : la liberté sans restriction, et le système prohibitif; c'est entre ces deux systèmes que se trouve la vérité. Dire d'avance quel sera le système mixte que

nous adopterons, cela nous est impossible; tout ce que nous pouvons dire, c'est que nous examinerons les faits, c'est que nous tiendrons compte des circonstances, et que nous nous efforcerons d'en faire surgir les mesures les plus utiles au commerce et à l'industrie belges. Je ne recule par devant une discussion générale, si l'honorable membre y tient, mais je demande qu'elle ait lieu à l'occasion du traité de commerce entre la France et la Belgique.

M. DECHAMPS. — Messieurs, qu'il y ait malaise et souffrance dans notre industrie, que la Belgique n'ait point d'exportation ou du moins qu'elle n'en ait que peu, c'est une chose qui est pour moi évidente. Il ne suffit pas, Messieurs, de se faire illusion, de nier le mal pour y porter remède; il faut envisager les faits tels qu'ils sont, il faut les envisager avec sang-froid, afin d'y porter remède avec courage et efficacité.

Sans doute, il ne faut rien exagérer, mais à ceux qui nient l'état de souffrance de l'industrie, je demanderai quelle est l'industrie, sinon celle de l'agriculture, qui, à l'heure qu'il est, soit encore debout? Il y a quelques mois, une seule de nos grandes industries avait encore quelque apparence de prospérité, c'est l'industrie houilleresse; aujourd'hui la crise l'a atteinte comme les hauts-fourneaux et la forgerie, comme l'industrie linière, l'industrie cotonnière et la draperie.

J'aurais voulu que M. le Ministre eût fait entendre des paroles plus précises, plus positivement rassurantes, parce que l'industrie, en Belgique, a besoin d'espérer, et les paroles de M. le Ministre de l'Intérieur n'ont pas eu un sens assez net, assez clair, pour lui donner cette espérance dont elle a besoin. Je comprends très-bien que le Ministère ne peut pas formuler un système commercial à l'improviste; je comprends très-bien qu'il ne peut pas déclarer s'il est prohibitioniste, ou s'il est libéral; ce sont là des mots vagues qui ne recouvrent, pour ainsi dire, aucun sens pratique; mais on n'ignore pas que dans la Chambre, depuis plusieurs années, deux systèmes se trouvent en présence, non pas sous le rapport d'une protection douanière plus ou moins large, mais sous le rapport du système d'exportation. L'ancien Ministère, et c'est là un des motifs de l'opposition que lui ont faite plusieurs membres qui, sous d'autres rapports, étaient d'accord avec lui, l'ancien Ministère avait adopté relativement au commerce d'exportation des principes de laisser faire et de laisser aller.

Le système commercial de l'ancien cabinet était, comme on l'a dit souvent, le système de 1822, c'est-à-dire un système créé pour un pays soumis à un régime colonial, et que l'on a eu le tort d'appliquer à un pays n'ayant plus de colonies. Ce système consistait à attendre le commerce direct des événements, sans le provoquer par aucuns moyens. Dans l'opinion de l'ancien Ministère, le commerce d'exportation se serait établi par la force même des choses, par suite de l'établissement de la ligne de transit, le chemin de fer; tandis que nous soutenions qu'il fallait recourir à des mesures que l'expérience a dictées à toutes les nations commerciales, pour hâter le moment où le commerce direct s'établirait dans le pays. C'est ainsi que la question a été posée.

Cette question a été longtemps peu comprise, mais elle a considérablement grandi, et il faut avouer que la persistance, la ténacité de l'honorable auteur de la proposition ont été pour beaucoup dans le progrès qu'a fait l'opinion que je défends; des préventions l'accueillirent longtemps, maintenant la Chambre l'écoute, elle commence à comprendre, et elle ne tardera pas à être convaincue

de l'importance, pour les intérêts belges, de s'occuper sérieusement de ces importantes questions.

Messieurs, la position de la Belgique est excessivement grave sous le rapport commercial. Vous savez que la Hollande, cette vieille rivale commerciale de la Belgique, que la Hollande a maintenant traité avec l'union douanière allemande, qu'elle a traité avec l'Angleterre et qu'elle est sur le point de réussir dans ses négociations avec la France; si elle parvient à mener ses projets à bonne fin avant que nous ayons établi notre système à nous, avant que nous ayons traité avec les nations qui nous environnent, qu'arrivera-t-il ? C'est que les avantages que nous aurions dû retirer de notre chemin de fer, de notre transit, seront confisqués par la Hollande, c'est que nous arriverons trop tard.

Vous savez, Messieurs, que la France elle-même projette maintenant l'établissement de voies qui la lient à l'Allemagne; eh bien ! si les hommes d'état de France qui ont conçu ce projet, parviennent à le réaliser, et si nous ne nous hâtons pas de créer un système commercial sur lequel les traités avec les nations commerçantes pourront seuls s'appuyer, eh bien ! encore une fois nous arriverons trop tard, nous serons dans une impasse, il n'y aura plus pour nous ni transit, ni système commercial possible.

Je dis donc, Messieurs, que la question soulevée par l'honorable M. De Foere est la plus importante de toutes celles qui pourront être posées de longtemps, et j'aurais voulu, pour cela, que le Gouvernement se fût dessiné un peu plus qu'il ne l'a fait.

J'appuie, Messieurs, un système commercial qui peut amener le commerce direct dans le pays, et j'appuie précisément un semblable système, parce que j'ai des opinions libérales en fait de commerce. Nos adversaires seront forcés, malgré eux, à adopter un système restrictif de douanes, précisément parce qu'ils n'auront pas voulu prendre des mesures propres à assurer à notre industrie des débouchés à l'extérieur. Ces débouchés sont le seul moyen d'avoir un système douanier libéral, car de deux choses l'une : ou l'industrie belge aura des débouchés à l'extérieur, et alors elle pourra admettre au partage de son marché intérieur les nations voisines, ou elle ne pourra pas obtenir des débouchés à l'extérieur, et alors elle devra forcément adopter un système prohibitif, afin de s'assurer au moins son marché intérieur. Ce sera là un triste remède, mais se sera le seul qui nous restera, et nos adversaires y seront amenés malgré eux, si nous ne pouvons pas nous procurer des débouchés par un bon système d'exportation.

Je désire, Messieurs, que le Ministère s'explique sur les points que je vais lui soumettre. Je ne demande pas qu'il fasse des professions de foi sur un système général de commerce, mais je voudrais savoir si le Ministère est dans l'intention de suivre, à l'égard de l'établissement de relations directes, le système de laisser aller qui a été reproché à l'ancien cabinet; je voudrais savoir s'il partage l'opinion professée par ce cabinet, et qui consiste à soutenir qu'il n'est nécessaire de prendre aucune mesure pour amener le commerce directe dans le pays, mais que ce commerce direct doit s'établir par la seule force des choses, et par le seul achèvement de nos lignes de transit ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Messieurs, je n'ai jamais entendu dire que les opinions ne fussent pas unanimes sur les avantages que procure

le commerce direct : tout le monde est parfaitement d'accord sur la question de savoir s'il est plus avantageux de recevoir, d'expédier directement les marchandises, que de les recevoir et de les expédier par voie intermédiaire ou de seconde main.

Mais, dira-t-on, quels sont les moyens que vous vous proposez d'employer pour attirer dans le pays le commerce direct?

Ici, Messieurs, commencent les difficultés qu'on n'a pu résoudre jusqu'ici d'une manière satisfaisante. Mais je dois faire observer qu'aucun membre de cette Chambre n'a non plus indiqué jusqu'à présent les moyens d'y parvenir. L'honorable M. de Foere, qui, je pense, n'est pas parfaitement d'accord avec l'honorable M. Dechamps, s'est tu jusqu'ici sur ces moyens, bien qu'on l'ait provoqué plusieurs fois à formuler son système en projet de loi.

Je ferai la même prière au préopinant. Je lui demanderai de vouloir bien indiquer aussi quels sont les moyens les plus propres, selon lui, à assurer au pays les avantages du commerce direct.

Il est toujours plus ou moins dangereux pour le Gouvernement de se prononcer *a priori* dans les questions de ce genre. Nous devons donc nous borner à dire que nous chercherons avec soin, avec zèle, quelles sont les mesures les plus efficaces à employer dans cette circonstance, et que nous ferons tous nos efforts pour les réaliser et pour les appliquer de la manière la plus utile aux intérêts généraux du pays.

M. DE FOERE. — Il y a un progrès remarquable dans l'opinion du cabinet actuel. L'honorable Ministre des Travaux Publics a déclaré que personne ne doute de la supériorité du commerce direct à l'égard de tout autre système; or, cette opinion n'a point été toujours professée par l'honorable Ministre, ni par ses amis politiques. Pendant longtemps ils avaient fondé leur espoir sur l'exportation de notre industrie par la navigation étrangère.

—

SÉANCE DU 29 AVRIL 1840.

Développements ultérieurs de la proposition d'enquête commerciale, faite par M. DE FOERE.

Messieurs, la Chambre des Représentants a bien voulu accepter les développements dans lesquels je suis entré, lorsque j'ai eu l'honneur de lui soumettre ma proposition d'enquête commerciale. Je pourrais donc, à la rigueur, me dispenser de lui en présenter de nouveaux. Cependant, eu égard à l'importance de la proposition, je l'appuierai de quelques autres considérations.

Vous ne contesterez pas, Messieurs, que le commerce extérieur doive être dirigé par un système de législation puisé dans les intérêts du pays et fondé sur ses véritables besoins. Aussi toutes les parties de cette législation doivent se coordonner entre elles, tendre au même but et *présenter les moyens efficaces de l'atteindre*. Telle est la marche suivie par toutes les nations.

Le but spécial du commerce extérieur est, dans tous les pays, l'exportation

des produits de l'industrie nationale. A ce titre, il mérite, à un haut degré, votre attention. Comme députés du pays, vous devez à ce commerce une sollicitude toute particulière. Partout ailleurs il est soumis à une action protectrice, sûre et régulière. Sans point d'appui, sans moyens de développement, sans règle de conduite, position dans laquelle il se trouve chez nous, le commerce extérieur est livré, sans défense, à lui-même, arrêté par ses propres hésitations, entravé dans tous ses mouvements et exploité par l'étranger. L'industrie, liée aux destinées du commerce extérieur, suit nécessairement ses phases de prospérité ou de décadence.

Notre séparation de la Hollande a changé la position commerciale de la Belgique. Privé de colonies, de relations commerciales régulièrement établies, de navigation de long cours, de société générale de commerce extérieur, le pays était en droit d'espérer que, dès les premiers moments de la révolution, le Gouvernement se serait occupé du soin d'imprimer, dans l'intérêt de l'industrie nationale, au commerce extérieur, une direction nouvelle et efficace. Ce devoir incombait aux hommes qui se sont succédé à l'administration générale des affaires. Les moyens ne leur manquaient pas. Ils étaient dans l'ordre historique et positif des choses. Il ne fallait pas recourir à de vaines théories, ni élucubrer des conceptions nouvelles, et, moins encore, livrer comme on a fait, le commerce maritime aux chances du hasard. Il suffisait de suivre la marche de toutes les nations maritimes et de copier leur législation. Dix années ont été perdues dans une inaction déplorable. Vous en connaissez les funestes effets. Ils sont devant vous. Aujourd'hui personne ne les nie.

Jamais, pendant cette période, les chambres de commerce n'ont été consultées sur le système maritime qui convenait à la nouvelle position et aux intérêts du pays. Malgré tous les efforts qui, depuis la révolution, ont été faits pour soumettre aux délibérations de la Législature une proposition de cette importance, le pouvoir dirigeant s'y est constamment opposé. Aucune enquête n'a été instituée dans le but de rassembler les éléments de ce système. L'industrie d'exportation est aujourd'hui acculée aux dernières limites de sa perdition. Son unique moteur, le commerce, est réduit aux misérables affaires de commission. Le fait est encore avoué. Il a fallu que cette coupable incurie produisît l'excès du mal pour que la Chambre eût recours à un moyen extrême d'y remédier. Ce moyen, c'est l'enquête commerciale.

La Législature n'étant pas dirigée par un système national de commerce, élabora, en outre, péniblement ses lois commerciales d'un ordre secondaire. Il n'en pouvait être autrement. Des principes contradictoires furent constamment en présence. Là où il n'y a ni ordre, ni harmonie, il y a conflit et anarchie. L'hésitation et l'inertie en sont le résultat.

Cependant, il est juste de tenir compte de toutes les opinions. Un orateur ministériel nous avait souvent révélé, dans ses discours et dans les *Motifs du projet de loi sur le transit*, que le *système commercial du pays était fondé sur le transit*. L'honorable membre devait en savoir quelque chose, puisque, depuis plusieurs années, il avait dirigé le bureau du commerce. Mais, dans la séance du 28 janvier dernier, il présenta à la Chambre une autre version du système gouvernemental. Selon lui, nous avons un système commercial, *un système*, a-t-il dit, *qui n'est pas nouveau, qui est ancien, qui a été créé par une loi de* 1816, et *qui a été amélioré par une loi de* 1822. Quoique la révolution

eût renversé les bases sur lesquelles ce système de 1816 et de 1822 avait été fondé, quoique tous les rapports commerciaux, que ce système avait établis en Belgique, eussent été brisés en 1830, selon l'honorable député d'Anvers, ce même système conviendrait encore aujourd'hui à la position et aux intérêts du pays! Cependant l'opposition que la Belgique fit à cette législation *n'est pas nouvelle, elle est ancienne.* Dès qu'elle fut proposée aux États-Généraux, elle produisit une scission profonde entre les députés des deux grandes divisions du royaume. Si mes souvenirs sont exacts, un seul député des provinces méridionales adopta cette législation. Ce député était anversois.

Je conçois que ce système convient encore à certains intérêts d'Anvers qui sont ailleurs qu'en Belgique, et qui, aux dépens du pays, cherchent à ériger cette ville en port anséatique. Dans la même séance du 28 janvier, M. Smits lui même découvrit une parfaite similarité de position et d'intérêts entre les villes anséatiques et la Belgique tout entière.

Il est vrai, l'opposition belge à la législation de 1816 et 1822 se relâcha; mais il n'y a, dans tout le pays, aucun homme, versé dans la politique commerciale, qui n'ait la profonde conviction que cette législation eût été non-seulement stérile, mais très-nuisible pour la Belgique, si, plus tard, de puissants moyens de commerce et d'industrie n'y avaient point été ajoutés. En effet, une forte impulsion fut donnée à la navigation de la Belgique. Son industrie trouva des moyens d'exportation dans le commerce extérieur et dans la navigation de la Hollande. Elle participa aux avantages de belles colonies. Une société puissante de commerce maritime fut érigée pour exporter les produits du pays. La *société générale* fut créée à Bruxelles dans le but de favoriser, au moyen de ses avances, l'industrie du pays et d'en stimuler la production. Notre commerce d'exportation dans les colonies et sur les marchés de la Hollande fut constamment en progression. Ces combinaisons avec la législation de 1816 et 1822 sont entièrement rompues, et on ne craint pas de soutenir que ce système, qui, livré à lui-même, compromet notre marché intérieur, convient encore aujourd'hui aux intérêts du pays! Je ne pense pas qu'il soit possible de prouver mieux la nécessité d'une enquête commerciale.

Ces étranges révélations, concernant le système commercial du pays, produisirent sur le Sénat la même impression. Sa séance du 13 février fut, sous ce rapport, très-remarquable. Plusieurs membres prononcèrent des discours que cette noble assemblée accueillit avec une faveur qui lui attira l'attention et les remercîments des hommes politiques du pays. Dans cette séance, l'honorable sénateur de Tournai soutint que nous n'avons pas de système commercial : *Nous n'avons pas*, dit-il, *de marche tracée; nous vivons au jour le jour. Si un système a prévalu parfois, c'est le système anversois, système de transit et de commission.* Il en signale les suites funestes pour le pays. Il soutient, en outre, que déjà le Gouvernement a compromis de graves intérêts en concluant avec la France un projet de traité de commerce et de navigation. Enfin, l'honorable sénateur demande que le pays sorte de ce déplorable état provisoire, et qu'il s'établisse une discussion approfondie sur les différents systèmes de commerce qui sont en présence, et notamment sur la liberté de commerce, les droits différentiels et les provenances directes.

Dans la même séance, l'honorable sénateur de Verviers fait peser l'autorité de sa parole sur les insoutenables assertions du Gouvernement : *Quoi qu'on ait pu*

dire, dit-il, *nous n'avons pas de système général de commerce, d'industrie et de navigation.* Il prouve son assertion, et, à son tour, il fait ressortir, à grands traits, les conséquences déplorables de la confusion de nos lois commerciales. Il qualifie la plupart des modifications qui ont été apportées à la législation de 1816 et 1822 *d'espèce de pillage, où le plus adroit ou le plus osé l'emportait sur les autres.*

Après avoir sondé toute la profondeur de la plaie que l'absence d'un système commercial a ouverte, l'honorable sénateur de Verviers déclare que, *pour parvenir à poser des principes généraux de politique commerciale,* IL FAUT ENTENDRE TOUS LES INTÉRÊTS. Ceux qui croient que c'est une *bonne* tactique parlementaire de révoquer en doute tout ce que leurs adversaires affirment, pourraient contester que ces dernières paroles de M. Biolley n'établissent pas la nécessité d'une enquête commerciale. Mais l'honorable sénateur leur a enlevé d'avance cette petite ressource. Il a ajouté : *Une enquête forte, consciencieuse, approfondie, me paraît indispensable.*

Dans la séance suivante, l'honorable sénateur de S^{t}-Nicolas entre dans l'arène. Ni les orgueilleux dédains d'une aveugle présomption, ni les railleries de l'esprit de parti n'ont pu abattre son courage. Il se présente avec cette intelligente persévérance qui décèle une conviction profonde, et sans laquelle la vie parlementaire, engagée dans les grands débats, n'est qu'une grande niaiserie. Il prouve à l'évidence la nécessité de changer de législation commerciale ; car il démontre, par des faits incontestables, que celle de 1816 et 1822 n'est qu'un énorme anachronisme.

La très-grande majorité du Sénat a appuyé, par un assentiment bien prononcé, la nécessité de l'enquête. J'appelle, Messieurs, votre attention sur cette conformité de conviction qui existe entre cette noble assemblée et cette fraction de la Chambre qui voit, avec des regrets indicibles, l'état de dépérissement auquel des *doctrines* absurdes et des théories impuissantes ont réduit l'industrie et le commerce du pays.

Afin d'établir plus clairement le besoin d'instituer une enquête commerciale, nous constaterons l'opinion du pays par celle des chambres de commerce. Celle d'Anvers n'a cessé de réclamer le *statu quo*. Elle est allée plus loin ; elle a répudié la navigation nationale. L'Angleterre, la France, la Hollande ne pouvaient avoir de diplomates plus habiles. A l'heure qu'il est, le pays sait où ce *statu quo* l'a conduit. A coup sûr, ce n'est point ici que la fin couronne l'œuvre. Toutes les autres chambres de commerce n'ont cessé de réclamer un autre système commercial. Quelques-unes en ont souvent présenté les bases. D'autres, en signalant les causes du mal qui rongeait le pays, en ont indiqué les remèdes. Récemment, dans un lumineux *mémoire*, adressé le 30 août dernier au Gouvernement et imprimé dans le *Moniteur* par ordre de cette assemblée, la chambre de commerce de Liége expose, avec une grande précision, les causes de la détresse de notre industrie d'exportation et de l'impuissance de notre commerce extérieur.

Mais rien ne prouve mieux, Messieurs, la nécessité de la mesure que je propose, que vos propres hésitations, vos propres incertitudes, dans lesquelles vous vous débattez, sans résultat, depuis la révolution. Vous reconnaissez les besoins du pays ; vous avouez le dépérissement progressif de sa prospérité matérielle ; vous n'avez cessé de demander, de toutes parts de la Chambre des débouchés, et jamais vous n'avez pu tomber d'accord sur les moyens de les atteindre. Vos per-

plexités vous ont fait même toujours reculer devant la discussion de ces moyens. Je sais bien que la proposition appartenait au pouvoir dirigeant, et à vous la coopération; mais les incertitudes et l'impuissance de la Chambre sont toujours là devant des questions vitales auxquelles le pays demande, avec autant d'anxiété que d'urgence, une prompte solution

Enfin, les plus simples notions de la raison humaine nous autorisent à croire que la promesse d'atteindre un but, implique nécessairement la connaissance des moyens. Or, dans son *programme*, le cabinet nouveau promet à l'industrie du pays des débouchés, et lorsque des interpellations lui sont adressées sur les moyens par lesquels il se propose de les ouvrir, il répond qu'il ne connaît pas encore ces moyens! J'abandonne à l'esprit d'interprétation le soin d'expliquer ce singulier phénomène parlementaire; mais si, après dix ans d'hésitations continuelles devant une question aussi vitale, le pouvoir, à qui appartient la direction des affaires, déclare ignorer encore les moyens de résoudre cette question, je vous le demande, Messieurs, peut-il exister un motif plus puissant d'instituer une enquête qui a pour but :

1° De rechercher les causes qui ont produit la situation fâcheuse dans laquelle se trouvent l'industrie et le commerce extérieur du pays;

2° D'assigner les moyens les plus propres de remédier au mal qui, de tous les points de la Belgique, est signalé;

3° De présenter à la Chambre les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait, dans l'intérêt de l'industrie du pays, d'établir?

DE FOERE

M. MANILIUS. — Messieurs, il me paraît que la Chambre ne peut vouloir s'opposer à connaître les causes de la situation fâcheuse dans laquelle se trouvent l'industrie et le commerce national. De même elle ne pourrait convenablement s'opposer à voir assigner les moyens les plus propres à remédier au mal qui n'est pas seulement signalé, mais qui est évident pour tous ceux qui s'intéressent, ou sont intéressés, directement ou indirectement à ces grandes branches de la richesse nationale. C'est donc en peu de mots que je viens appuyer la prise en considération de la proposition qui vous est soumise.

Messieurs, je crois qu'il y a urgence de faire un examen sérieux de nos lois commerciales et navales, je dirai même nécessité de les faire corroborer avec la situation et les besoins de notre pays.

De graves intérêts ne sont déjà que trop compromis par la déplorable indécision et l'insouciance à l'égard des producteurs nationaux, qui trouvent protection dans tous les Gouvernements du monde.

Toutefois j'admettrai que la politique extérieure a pu embarrasser les dispositions à prendre à l'égard de l'industrie, du commerce, ou du pavillon national; mais aujourd'hui je ne vois plus d'obstacle sérieux, et il est temps de repousser de mesquines considérations.

Je veux bien croire sincèrement le nouveau Ministère imbu de bonnes intentions. Ce qui m'autorise à croire aussi qu'il ne se refusera pas non plus à des renseignements lumineux que pourront lui fournir les hommes spéciaux que la Chambre est appelée à choisir dans son sein, par la proposition de l'honorable M. De Foere.

Par ces considérations, je l'appuie de tous les moyens possibles.

M. DEDECKER. — Messieurs, en thèse générale, on n'a plus grande foi dans les enquêtes, et je vous avouerai que d'ordinaire je ne fonde pas sur elles de grandes espérances. Cependant, je crois que, pour être juste, il faut distinguer. Les enquêtes politiques produisent rarement un résultat positif, parce que le but qu'on s'y propose est presque toujours de gagner du temps, afin de faire cesser les clameurs des passions et d'étouffer des affaires irritantes et personnelles, et parce que, pour arriver à la connaissance de la vérité, il faut des révélations ou des dépositions toujours plus ou moins compromettantes pour ceux qui les font. Dans les enquêtes commerciales, au contraire, il ne s'agit pas de personnalités ou d'intérêts particuliers; le but en est plus général, et, par conséquent, plus noble; les moyens pour atteindre ce but sont sous la main et sans aucun danger pour ceux qui les fournissent. Il existe d'ailleurs, dans ce moment, une réunion de circonstances qui donnent à l'enquête commerciale proposée par l'honorable M. De Foere un caractère incontestable d'opportunité.

Cette enquête est devenue nécessaire, parce que le pays souffre, non depuis quelques mois, mais depuis des années, et qu'il faut donc qu'il y ait à ces souffrances des causes radicales et permanentes. Elle est devenue nécessaire, ne fût-ce que pour calmer l'irritation des esprits; pour faire renaître la confiance et pour donner à ceux que le malaise accable la consolation de voir avec quelle sollicitude paternelle le Gouvernement s'occupe des intérêts publics. Elle est devenue nécessaire depuis qu'on en a commencé une en faveur de la seule industrie linière, et que, dans ma manière de voir, il y aurait de l'inconvenance à faire moins pour tout le commerce et pour toutes les industries réunies, qu'on a fait pour une seule industrie, quelque respectable et quelque digne d'intérêt qu'elle me paraisse d'ailleurs. Enfin et surtout, l'enquête proposée par M. De Foere est devenue nécessaire, parce qu'on n'est d'accord ni sur le degré d'intensité du mal, ni sur les causes du mal, ni sur les remèdes à y apporter.

On n'est pas d'accord sur le degré d'intensité du mal; la séance d'hier en a fourni une nouvelle preuve. Les uns disent que la misère est à son comble; d'autres prétendent qu'elle n'est pas précisément à son comble, mais qu'incontestablement elle existe. Sur ce ban on exagère les souffrances de l'industrie, sur tel autre on les nie. Si les plaintes sont unanimes, si les pétitions affluent à la Chambre, ce n'est pas, ose-t-on assurer, que le malaise soit réel, mais c'est que le peuple croit qu'il est malheureux parce qu'on ne cesse de le dire. En un mot, d'après les uns, le pays est réellement et dangereusement malade, d'après les autres il n'est qu'un malade imaginaire. Avouons que, dans les circonstances actuelles, l'incrédulité, d'une part, ne ressemble pas mal à une dérision, et disons que c'est elle qui a rendu, d'autre part, l'exagération pour ainsi dire nécessaire; car, si, aujourd'hui même, que déjà les plaintes sont peut-être outrées, l'on feint de ne pas croire encore à la réalité des maux qui accablent l'industrie belge, que serait-ce donc si ceux qui souffrent se taisaient?

On n'est pas non plus d'accord sur les causes du malaise actuel, et ici encore je crois que la vérité ne se trouve pas dans les extrêmes. Ceux qui prétendent que toutes les causes de la crise industrielle en Belgique sont générales à tous les pays se trompent, selon moi, tout autant que ceux qui disent que ces causes sont toutes spéciales à la Belgique. Ceux qui accusent le Gouvernement d'être l'unique cause des souffrances du commerce ne sont pas plus dans le vrai que ceux qui veulent faire croire qu'il n'y est absolument pour rien. Mon opinion

est qu'il y a à la crise actuelle des causes générales et indépendantes de l'action du Gouvernement, mais aussi des causes spéciales pour la Belgique et qui sont le résultat du système commercial suivi jusqu'à ce jour.

Ces causes générales sont connues de tout le monde et ont été signalées par les économistes de tous les pays : aussi ne m'y arrêté-je point. Les causes spéciales de la crise actuelle, les causes particulières à la Belgique, voilà ce qu'il nous importe de connaître, afin d'y chercher ensuite des remèdes efficaces et en rapport avec notre situation. C'est là le côté utile et vraiment national de la proposition de M. De Foere; c'est ce qui me la fait appuyer de tout cœur. Car, Messieurs, je ne viens pas chercher dans ces débats une occasion d'exercer des récriminations contre qui que ce soit. Il ne s'agit pas pour moi de savoir qui a raison, qui a tort de ceux qui professent l'un ou l'autre des systèmes commerciaux en présence; il s'agit d'assurer le bien-être de notre patrie, et à cet effet, de sonder la plaie qui ronge la Belgique, d'aller à la source du mal, afin de la tarir.

La commission que l'honorable député de Thielt propose de nommer, aura donc à examiner si le système commercial suivi par tous les Ministères qui se sont succédé depuis la révolution est conforme à l'intérêt comme à la dignité du pays, s'il est en harmonie avec les systèmes de nos voisins.

Voici quelques questions fondamentales, quelques faits importants sur lesquels j'appelle les investigations de la commission :

Depuis tantôt dix ans, nous n'avons pas pu faire de traités de commerce convenables et importants, pourquoi cela?

Quand toutes les nations ferment leurs frontières aux produits étrangers similaires de ceux qu'elles fabriquent, pourquoi nous seuls les ouvrons-nous indistinctement à tout le monde et sans exiger aucune faveur en retour?

Les industries ont-elles de l'avenir dans un pays qui, comme le nôtre actuellement, n'a non-seulement pas de débouchés, mais qui, comme pis-aller, ne se réserve pas même son marché intérieur?

Tous les peuples commerçants et industriels attachent le plus grand prix à avoir des relations directes avec les pays lointains; comment se fait-il qu'en Belgique l'on accueille, avec une égale faveur, tous les arrivages, même indirects de deuxième ou troisième main, laissant ainsi aux autres tous les bénéfices du commerce et de la navigation?

Loin d'aller concourir avec les étrangers sur les marchés lointains, nos industriels, même protégés par certains droits, ne peuvent pas encore lutter avec eux dans notre propre pays. A quoi cela tient-il? Ils sont certes aussi intelligents, aussi actifs, dans une position naturelle aussi favorable que les étrangers; mais le Gouvernement les place-t-il dans les mêmes conditions que celles où se trouvent les étrangers? Peuvent-ils se procurer la matière première aussi facilement, aussi avantageusement que les étrangers? Ont-ils les mêmes occasions d'expédier qu'eux?

On ne cesse de parler de transit vers l'Allemagne; deux nations se disputent ce transit : la Hollande et la Belgique. Pour parvenir à l'accaparer, la Hollande applique un système tout opposé au nôtre, et jusqu'à présent elle en a presque le monopole; qu'est-ce que cela prouve? D'ailleurs celui-là est sûr d'avoir le transit qui peut se procurer les denrées ou marchandises à meilleur marché; or, nous recevons presque tout indirectement par l'intermédiaire d'un commerce étranger.

Avec le système actuel, le développement de notre marine marchande est-il possible? Pour citer un fait particulier, environ 200 capitaines de navires de cabotage d'Anvers, et récemment encore un grand nombre de bateliers de Termonde et des environs, ont prouvé, par leurs pétitions envoyées à la Chambre, que, par suite du système des droits différentiels établi en Hollande et rejeté par la Belgique, tout le commerce maritime entre ces deux pays se fait exclusivement par navires hollandais. En s'élevant de ce fait particulier à l'étude des grands phénomènes commerciaux, n'est-on pas autorisé à proclamer que la Belgique doit, comme le pratiquent tous les peuples, accorder protection à son pavillon?

Voilà quelques questions que je me permets de faire, quelques faits que je constate, pour qu'on les examine impartialement, sûr que je suis que de cet examen des principales anomalies de notre position, il résultera de grandes et utiles lumières pour la conduite de nos intérêts. C'est donc sur ces questions et ces faits que je voudrais que se portât spécialement l'attention de la commission.

Mais, Messieurs, si j'approuve la nomination d'une commission d'enquête, si j'ai foi dans les résultats qu'elle peut obtenir, c'est à condition, je l'avoue franchement, que le choix des membres qui la composent soit fait par la Chambre. Tout dépend de ce choix. Tant pour les observations à faire que pour les inductions à en tirer, il faut des personnes que l'étude de ces matières ou l'expérience rend aptes à remplir cette mission délicate, des personnes de conscience et de bonne foi; car, ne l'oublions pas, Messieurs, une enquête commerciale est un moyen extrême et décisif en bien ou en mal. Faite avec probité et talent, l'enquête résoudra les principales difficultés, mettra le doigt sur les plaies les plus profondes, lèvera les obstacles les plus sérieux, indiquera les remèdes les plus efficaces. Faite sans talent ni bonne foi, l'enquête embrouillera tout, jettera la confusion dans toutes les intelligences, prêtera à l'erreur l'autorité de ses recherches officielles, et retardera indéfiniment la résurrection du commerce et de l'industrie belges.

Il est donc bien important, Messieurs, le choix que vous serez probablement appelés à faire; car le Gouvernement ne peut convenablement s'immiscer dans une affaire où il s'agira de contrôler sa conduite et d'examiner le système suivi depuis nombre d'années. Y mît-il même toute l'impartialité que j'aime à croire qu'il y mettrait, encore accueillerait-on avec défiance ceux qu'il aurait ainsi, dans sa propre cause, choisis pour être ses juges. Comme je suis franc et libre de tout engagement envers l'un ou l'autre des partis qui, sous le rapport commercial, divisent la Chambre; comme je veux exclusivement éclairer le Gouvernement et améliorer la situation du pays, je vais plus loin, et je dirai sans détour que je regrette que les principales spécialités de la Chambre en matière de commerce soient déjà toutes engagées dans une voie exclusive, que les principaux défenseurs de nos intérêts matériels soient plus ou moins des hommes à idées fixes, à systèmes. Je voudrais que ceux qui seront chargés de faire cette enquête la commençassent sans préoccupation personnelle, sans opinion faite d'avance, sans esprit de système; non pour se donner raison ou pour donner tort à leurs adversaires, mais dans le seul but d'être utiles à la nation. Puisqu'il sera impossible de trouver dans la Chambre des hommes spéciaux par leurs connaissances et en même temps impartiaux par la position qu'ils ont prise, que du moins l'on ait soin de faire en sorte que, dans la commission d'enquête,

tous les systèmes soient également représentés. Ce n'est qu'à cette condition que l'enquête que l'on propose pourra amener d'heureux résultats et atteindre le but que nous avons tous en vue.

Je suis donc, Messieurs, grand partisan d'une enquête faite avec impartialité et par des hommes qui offrent à la nation toutes les garanties de bonne foi et de talent. Je vote donc en faveur de la prise en considération de la proposition de M. De Foere.

M. SMITS. — Messieurs, je ne m'opposerai pas non plus à la prise en considération que l'on réclame; il y aurait cependant des motifs à faire valoir pour l'écarter; mais je craindrais de contrevenir aux usages de la Chambre, qui a toujours accueilli avec faveur ces sortes de propositions, si je demandais son rejet. Dans cette assemblée d'ailleurs la prise en considération n'est envisagée que comme un acte de déférence ou de civilité parlementaire, quoique, dans d'autres assemblées législatives, elle soit envisagée comme un préjugé favorable à la demande qui est faite.

Quoi qu'il en soit, un fait me paraît établi : c'est que l'honorable auteur de la demande d'enquête a été dans l'impuissance de formuler une proposition, chose à laquelle nous l'avons convié plusieurs fois, et qu'en définitive il se retranche, après plusieurs années de débats, derrière une commission que je désire voir produire de bons résultats.

Je ne discuterai pas aujourd'hui la question; mais si les sections recevaient la proposition à la Chambre, je prends actuellement l'engagement d'entrer dans le cœur de la matière : il me sera facile, Messieurs, de détruire alors toutes les idées fausses que le député de Thielt a cherché à propager.

M. DE FOERE. — Quand j'ai eu l'honneur de présenter à la Chambre ma proposition d'enquête commerciale, je n'ai eu l'intention de demander à aucun membre un vote de déférence. Je n'accepte donc pas l'acte de complaisance du député d'Anvers. Dans une question d'une si haute portée pour le pays, je réclame une discussion approfondie, un vote consciencieux et non un acte de déférence. Lorsque les grands principes auxquels se rattachent la prospérité ou la ruine commerciale du pays ne sont pas approfondis, la Chambre et le pays restent dans le doute, et la discussion ne produit aucun résultat. J'ai voulu provoquer une discussion préparée par tous les renseignements qu'il sera possible d'obtenir. C'est par cette raison que j'ai demandé l'enquête, afin que la Chambre puisse être éclairée par les lumières des hommes spéciaux du pays Je ne demande donc, je le répète, aucune déférence ni de la part de M. Smits, ni de tout autre membre relativement à la proposition que j'ai soumise à la Chambre.

Messieurs, le même honorable député d'Anvers me reproche, peut-être pour la troisième fois, d'être dans l'impuissance de formuler une proposition. Chaque fois je lui ai répondu par des faits. Je lui répondrai encore par les mêmes faits. En 1834, pendant la discussion sur l'établissement des chemins de fer, j'ai eu l'honneur de présenter à la Chambre un projet de loi tendant à favoriser l'exportation de nos produits au moyen de notre commerce extérieur et de notre navigation. Ce projet a été pris en considération. La Chambre a ordonné l'impression de mes développements; ils ont été distribués à ses membres. Le projet de loi a traîné pendant six ans dans les cartons de la Chambre.

Peut-on, de bonne foi, me reprocher, pour la troisième fois, d'être dans l'impuissance de formuler une proposition?

Dernièrement, dans la discussion du projet relatif aux 4,000 actions de la Société rhénane, j'ai formulé les bases de mon système commercial dans les questions que j'ai proposées au Ministère relativement à la politique commerciale et navale qu'il se proposait de suivre. Pendant plusieurs sessions, j'ai déclaré vingt fois que les principes du système que je propose sont ouvertement déposés dans tous les traités de réciprocité. Ils en forment la base. Par conséquent, il était, en tous cas, inutile de présenter à la Chambre l'application de ces principes. En effet, le système des provenances directes forme la base de tous les traités de réciprocité.

L'application des droits différentiels, en dehors des provenances directes, en est une conséquence naturelle.

Puisque le Gouvernement ni aucun membre de la Chambre ne s'oppose à la prise en considération de ma proposition, je bornerai là mes observations.

M. DEVAUX. — Messieurs, j'ai la plus grande sympathie pour la persistance que l'honorable député de Thielt a mise à faire prévaloir des idées qu'il croit utiles au pays. Lui et quelques autres membres de cette assemblée partent de ce principe que la Belgique n'a pas de relations assez bien établies avec les pays qui peuvent lui servir de débouchés, qu'elle a besoin d'augmenter ses exportations maritimes. Ces honorables membres pensent que ce qui manque à la Belgique c'est le commerce. Cette idée est la mienne ; je la partage de tous points. Je pense avec ces honorables collègues que ce qui importe surtout à la Belgique, c'est de développer ses débouchés au moyen de son commerce ; je pense avec eux qu'il faut sérieusement examiner les moyens d'élargir les exportations commerciales ; avec eux aussi je pense que depuis dix ans on n'a pas assez fait dans ce sens. Je sais bien que sans aide, abandonnées à leurs progrès naturels, avec le temps, les exportations arriveraient peut-être au point désiré ; les exportations maritimes suivent en effet une progression très-remarquable. Dans les premières années de notre régime nouveau, elles flottaient entre vingt et trente millions ; aujourd'hui elles flottent entre 40 et 50 millions. C'est un beau mouvement de progrès qu'il faut bien se garder de compromettre par des mesures imprudentes ; mais j'avoue qu'une exportation maritime de 40 ou 50 millions, c'est peu pour la Belgique, et si réellement on peut la développer, l'augmenter par des mesures sages qui n'offrent pas d'autre danger dans le présent ni dans l'avenir, certainement il faut le faire.

Je suis donc encore d'accord avec mes honorables collègues sur ce point qu'il faut s'occuper sérieusement, activement, des moyens de développer notre commerce maritime ; mais, Messieurs, ces moyens, il faut les chercher, il faut les examiner soigneusement. Ces moyens, d'après l'honorable M. De Foere, ce sont des droits différentiels de navigation, différentiels selon le pavillon d'après M. De Foere, différentiels d'après la provenance selon M. Dechamps ; d'après l'un de ces systèmes on favorise la marine belge aux dépens de la marine étrangère, d'après l'autre on favorise les importations directes aux dépens des importations indirectes.

A mon avis, Messieurs, ces deux systèmes sont fort différents quant aux résultats ; mais je crois qu'il faut les examiner l'un et l'autre. Seront-ils réellement

favorables au commerce, comme le pensent les honorables membres, ou nuiront-ils au commerce? Augmenteront-ils nos débouchés ou les diminueront-ils? Élargiront-ils la voie à nos exportations ou les resserreront-ils? Voilà une grave question, Messieurs, une question qui peut être fort douteuse, mais qui certainement mérite d'être étudiée. Je regrette, quant à moi, que cet examen n'ait pas encore eu lieu. Les retards apportés à la discussion de la proposition de l'honorable M. De Foere, retards qui, sans doute paraissent avoir quelque chose de calculé, ont servi à l'accréditer, indépendamment de son mérite intrinsèque. Ainsi, dans le public, beaucoup de personnes qui n'ont pas examiné à fond le système de M. De Foere, pensent que l'honorable membre, qui a une si grande force de conviction, une si grande confiance dans les moyens qu'il propose, possède une espèce de remède secret et infaillible pour guérir toutes les souffrances de l'industrie. C'est une des raisons qui me feront voter la prise en considération de la proposition.

Je désire que l'honorable membre ne soit pas éconduit; il n'est pas même impossible que j'aille plus tard jusqu'à voter pour l'enquête même. Toutefois je ne me trompe pas, Messieurs, sur la portée d'une telle mesure. Je regarderai une pareille enquête, faite par la Chambre en ce moment-ci, plutôt comme un remède moral à des souffrances morales, que comme un remède efficace aux souffrances réelles; je suis persuadé que, faite par la Chambre dans la situation où nous nous trouvons, l'enquête n'amènera pas un grand résultat.

Je pense qu'une commission de la Chambre, nommée au scrutin ou autrement, ne nous mènera pas à un système commercial qui domine l'avenir de notre commerce.

Déterminer d'une manière rigoureuse le système commercial dans lequel le pays doit marcher et se développer, créer, formuler *a priori* et en une fois ce système, cela me paraît la chose la plus difficile qu'un législateur puisse entreprendre aujourd'hui dans un pays quelconque, car, à mon avis, aucune des principales nations commerciales du monde n'a aujourd'hui un système commercial complétement arrêté; la plupart ont créé leur système par degrés, aujourd'hui c'est un héritage du temps, que le temps a déjà défait en partie, auquel chaque mesure nouvelle apporte, pour ainsi dire, une nouvelle brèche. C'est une anomalie, à une époque de transition comme celle où se trouvent tous les pays en cette matière comme en beaucoup d'autres, de vouloir formuler d'une manière tout à fait définitive un système destiné à régir l'avenir. Cela tout au moins est fort difficile, si difficile que j'oserais presque dire que, quoiqu'il pense le contraire, l'honorable M. De Foere n'a réellement pas lui-même de système commercial. Notre honorable collègue croit que, pour développer le commerce, il faut favoriser la navigation nationale par des droits différentiels, parce que les navires indigènes, selon lui, exportent seuls les produits de notre industrie.

Et cependant, d'un autre côté, l'honorable membre, dans les développements de son système, admet qu'il faut établir la réciprocité avec les autres nations partout où cette réciprocité est possible. C'est-à-dire qu'il faut abolir les droits différentiels à l'égard des pavillons de toutes les nations qui consentent à les abolir en notre faveur. Or, Messieurs, y a-t-il beaucoup de nations qui s'opposent à une semblable réciprocité? Nous avons un traité qui abolit les droits différentiels, avec la France, nous en avons un avec le Brésil, nous en avons eu

un avec les États-Unis : nous en aurons un probablement quand nous le voudrons avec la Prusse ; quant à l'Angleterre, je ne sais si les obstacles viendraient de son côté ; avec les villes anséatiques nous n'avons pas besoin de traité pour abolir les droits différentiels, elles nous admettent sur pied d'égalité avec leur propre pavillon. Ainsi, Messieurs, en admettant les idées de M. De Foere, dans quelques années, lorsque des traités de réciprocité seraient établis avec tous les pays, il n'y aurait réellement plus de privilége différentiel pour notre pavillon ; les 10 p. c. qui existent aujourd'hui auraient même disparu. Il y a donc dans la proposition deux choses qui sont contradictoires : c'est, d'une part, le principe qu'il faut privilégier le pavillon belge pour avoir des exportations, et, d'autre part, le principe de la suppression de ce même privilége, moyennant réciprocité. Cela prouve, Messieurs, la grande difficulté d'une pareille question, puisque ceux qui s'en occupent avec la persistance la plus vive et la plus honorable n'arrivent encore qu'à des résultats en quelque sorte contradictoires.

En résumé, je pense, Messieurs, qu'il faut songer activement et sérieusement à nos exportations, qu'il faut examiner sans précipitation, mais avec impartialité et sympathie, les moyens de favoriser leurs progrès. Quant à la proposition actuelle, je n'en attends pas un grand résultat, peut-être même (et c'est un des inconvénients que son adoption pourrait entraîner), peut-être serait-elle de nature à encourager le Gouvernement à attendre et s'abstenir. Néanmoins, plein de confiance dans les intentions du Gouvernement, je pense que, dans la situation actuelle de notre industrie, qui éprouve des souffrances, souffrances qui, sans doute, sont moins graves les unes que les autres, dont quelques-unes ont un caractère passager, dont d'autres même reposent plutôt sur des incertitudes, des désirs et des regrets, c'est-à-dire sur des raisons morales plutôt que sur des causes matérielles, mais qu'en somme, cependant, on ne peut pas nier ; je pense que, dans cette situation ; il ne faut pas accueillir avec dureté la proposition qui vous est soumise, et dont, il est vrai, les effets sont douteux, mais qui est dictée par des intentions on ne peut plus honorables et qui méritent toute notre sympathie.

M. DE FOERE. — L'honorable préopinant est tombé dans des graves erreurs. Je les relèverai une à une.

Il est d'abord parti de l'idée que le système commercial et naval que je propose à la Chambre n'est pas celui de mes honorables amis politiques, et qu'entre nous, nous ne sommes pas d'accord sur les grands principes du système. Il fait consister mon système dans l'adoption exclusive des droits différentiels. Il croit que celui de mes amis politiques applique ces droits selon la différence des provenances. L'honorable préopinant est dans l'erreur sous les deux rapports. Nous ne différons, mes honorables amis et moi, sur aucun point qui se rattache aux principes généraux. Nous admettons tous le système des provenances directes, tel qu'il est déposé dans tous les traités de réciprocité. Ceux qui connaissent les bases de ces traités savent quelle est, en dehors de ces provenances, l'application des droits différentiels de navigation. Je croyais que l'honorable préopinant n'ignorait pas les principes de ces traités, principes qui forment la base de toutes les conventions conclues entre les nations européennes.

L'honorable préopinant a cru faire ressortir de mon système une grave contradiction. Je veux, dit-il, des traités de réciprocité. Ici il ne se trompe pas.

Mais l'honorable membre semble ignorer que tous les traités de réciprocité, conclus entre nations européennes, sont basés sur le système des provenances directes, et que, dans le système de ces nations, les droits différentiels sont appliqués aux autres provenances. Il suit de la politique commerciale que nous professons avec toutes les autres nations, que nous appliquons des droits différents aux importations indirectes, faites par les nations avec lesquelles nous aurions contracté des traités de réciprocité, et aux importations directes et indirectes des nations avec lesquelles nous n'aurions pas conclu ces traités. Tel est notre système depuis longtemps clairement formulé. L'honorable membre est donc dans l'erreur quand il croit que, voulant, d'un côté, des droits différentiels de navigation, et, de l'autre, des traités de réciprocité, je suis en contradiction avec moi-même, attendu que, selon lui, les traités de réciprocité abolissent totalement les droits différentiels. Or, Messieurs, il résulte de notre système maritime, tel que je viens de le poser, que les droits différentiels s'appliquent toujours aux provenances indirectes des nations avec lesquelles nous aurions traité de réciprocité. Si l'honorable membre n'était pas dans l'erreur, l'Angleterre et les autres nations seraient tombées dans la même contradiction, et depuis longtemps, leurs droits différentiels seraient tombés. Afin de mieux éclaircir cette question, je la développerai par l'application du principe aux faits.

L'Angleterre a contracté à peu près 25 traités de réciprocité navale. Prenons pour exemple celui qu'elle a conclu avec la France. Quel est le résultat de ce traité ? L'Angleterre a le droit d'importer dans les ports de France les produits de son sol et de son industrie. La France jouit du même droit à l'égard des ports anglais. Ce sont là les provenances directes, celles qui appartiennent au sol ou à l'industrie des parties contractantes et sur lesquelles on paye réciproquement les droits de douane. Mais, si l'Angleterre importe dans les ports de France ou la France dans les ports d'Angleterre, des provenances indirectes, c'est-à-dire des articles qui ne sont pas le produit de leur sol ni de leur industrie, elles payent, en outre, sur les articles ces droits différentiels de navigation. L'Angleterre frappe même un grand nombre de ces articles de prohibition absolue. Il résulte évidemment de l'application du système que mes honorables amis et moi nous proposons, que les droits différentiels subsistent concurremment avec les traités de réciprocité, et que notre système ne se tue pas par lui-même.

L'honorable préopinant auquel je réponds est d'accord avec moi et mes honorables amis, qu'il faut à la Belgique des débouchés pour l'exportation de ses produits ; mais nous différons sur les moyens de les ouvrir. Les pays qui nous avoisinent excluent nos produits, à l'exception de ceux qu'ils ne produisent pas eux-mêmes, ou ne produisent pas assez pour leur consommation. Nous ne pouvons compter sur aucune autre importation dans leurs ports. Leurs tarifs nous arrêtent. Nos nouveaux débouchés ne sont donc que dans les pays lointains, c'est ce que toutes les nations européennes ont compris. C'est la raison pour laquelle elles établissent, comme nous aussi nous le proposons, le système des provenances directes.

Ce système protége les retours de la navigation nationale et donne une impulsion considérable à l'exportation des produits du pays. Chacun sait que la navigation commerciale est impraticable si les sorties ne sont pas combinées avec les retours. Les navires nationaux payant moins de droits sur les denrées colo-

niales, la vente de leurs cargaisons de retour s'opère plus facilement, et plus nos négociants importent, par leurs navires, de denrées coloniales, plus ils sont mis à même d'échanger nos produits contre ces denrées.

Afin de favoriser ses exportations, l'Angleterre pousse ce système jusqu'à la prohibition. Aucun navire étranger ne peut importer dans ses ports les produits de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique, sinon les navires appartenant aux ports de provenance.

J'ai compulsé la statistique commerciale officielle de l'Angleterre, depuis qu'elle a établi chez elle le système que nous proposons chez nous, système dans lequel elle persiste depuis 1698. Sa balance commerciale, depuis cette dernière année jusqu'en 1812, présente une faveur prélevée sur toutes les nations, d'au delà 11 milliards de notre monnaie. Elle avoue que l'application de ce système à sa navigation marchande a produit ce résultat qui serait incroyable, s'il n'était officiellement constaté. C'est aussi à ce système qu'elle attribue sa prodigieuse prospérité commerciale et les étonnants progrès de son industrie.

M. Devaux pense encore qu'il est impossible de fixer d'une manière invariable un système commercial; il croit aussi que cette fixité de système n'existe nulle part.

L'honorable membre est encore ici dans l'erreur. Si le fait est possible partout ailleurs, pourquoi ne le serait-il pas chez nous? Or, je ne connais en Europe aucune nation maritime qui ne suive un système régulier, un système fixe. Je n'entends pas affirmer que les principes n'en puissent recevoir des modifications dans les applications secondaires et circonstancielles, mais le fait est qu'aujourd'hui, et depuis de longues années, tous les pays suivent un système normal de commerce, et, encore une fois, la preuve péremptoire en est dans les bases sur lesquelles sont fondés leurs traités de réciprocité : toujours vous trouvez dans ces traités les mêmes principes, toujours les mêmes règles qui dirigent ces pays et dont aucun ne veut se départir; sinon à l'égard des nations dont la navigation est considérablement inférieure à la leur, et, dans ce cas, les avantages sont tous de leur côté.

Si l'honorable membre entend qu'il est impossible d'établir un système invariable, dans le sens de quelques applications secondaires, je suis parfaitement de son avis; mais nous ne posons pas un système semblable. Nous savons qu'en ce sens rien n'est et ne peut être invariable. Nous nous attachons aux grands principes de commerce maritime, et je défie mon honorable adversaire de citer une seule nation qui ne suive, en ce sens, un système régulier, normal, auquel des principes généraux et fixes ne servent invariablement de base.

Si ces principes généraux venaient à être changés ou modifiés par les autres nations, et qu'ils fussent introduits dans le système général de l'Europe, sans doute, alors il serait de notre intérêt de suivre la même impulsion. Si, par exemple, la liberté commerciale s'établissait partout, je ne pense pas que, dans ce cas, il fût dans notre intérêt de la repousser. Mais aussi longtemps que les nations étrangères continuent de suivre un système commercial et naval qui leur a procuré d'immenses avantages, je crois qu'il est de l'intérêt du pays de ne pas faire des expériences hasardées et de ne pas se livrer à des théories dangereuses. La prudence nous prescrit de suivre des principes de politique commerciale qu'une longue expérience a couronnés d'immenses succès.

Il résulte, Messieurs, de ces observations, que le système commercial que je

propose depuis six ans n'est pas un système de mon invention, ce n'est pas une théorie nouvelle. Ce système est littéralement celui qui est suivi par toutes les nations, et je désire que le pays l'adopte, parce qu'il a été partout la source d'une grande prospérité.

La Belgique a suivi un autre système. Il en est résulté la situation déplorable dans laquelle le pays se trouve aujourd'hui, et que personne ne nie. La Belgique est commercialement exploitée par l'étranger. C'est là la cause de la ruine d'une grande partie de notre industrie.

L'honorable membre reconnaît la nécessité de chercher des débouchés à notre industrie. La question est donc entièrement dans la recherche des moyens propres à acquérir ces débouchés. C'est là l'objet principal de ma proposition.

Je crois, Messieurs, avoir suffisamment répondu à mon honorable contradicteur; il ne s'oppose pas, il est vrai, à la prise en considération de ma proposition, mais il n'en admet pas le fond. J'espère que quant le moment de discuter la question sera arrivé, nous rencontrerons beaucoup d'opposition dans les débats. Les convictions qui en résulteront en seront plus profondes.

Le système que je défends avec persévérance dans cette enceinte n'est pas le mien, mais celui qui est partout établi, puisque je l'ai copié littéralement dans la législation commerciale des autres pays; si je suis dans l'erreur, je partagerai ce tort avec toutes les autres nations. J'ai pris le système dans l'histoire commerciale; j'ai lié les effets à leurs causes, je l'ai suivi dans les débats parlementaires, où j'ai pu apprécier les objections qui ont été produites de part et d'autres.

M. DUMORTIER. — Messieurs, j'ai entendu avec infiniment de plaisir l'honorable député de Bruges, M. Devaux, reconnaître que, depuis la révolution, on n'avait pas fait assez pour l'industrie; je dis que j'ai entendu cette déclaration avec plaisir, parce que personne n'ignore les relations intimes qui unissent notre honorable collègue au ministère actuel. J'espère donc que le cabinet sentira la vérité des paroles que l'honorable M. Devaux a prononcées, et qu'il comprendra qu'il est nécessaire de faire enfin quelque chose en faveur de l'industrie.

En effet, non-seulement depuis dix ans on n'a pas fait assez pour le commerce, mais il faut dire les choses nettement, on n'a rien fait du tout. Depuis dix ans que nous existons comme nation, le Gouvernement n'a rien fait, absolument rien sous ce rapport, si ce n'est de mauvaises choses; car la seule mesure qui soit partie de l'initiative du Gouvernement, est l'espèce de traité commercial fait avec la France, et si vous ne l'aviez pas modifié considérablement, vous auriez porté à l'industrie indigène les plus graves préjudices.

Quant à l'industrie extérieure, on n'a non plus rien fait, absolument rien, et je ne pense pas qu'on puisse me citer une seule mesure d'avenir qui ait été prise à cet égard, une seule mesure qui indiquât une pensée. Et cependant, Messieurs, dans les circonstances actuelles, il s'opère un mouvement immense dans la politique européenne en matière commerciale. Les Gouvernements qui jusqu'ici étaient restés les plus en retard, ont compris enfin que c'est le commerce qui constitue la force des nations; ils ont compris enfin qu'il fallait tourner toutes leurs vues vers l'extension du commerce et de l'industrie, qui est la seule source du bonheur et de l'avenir des nations.

Messieurs, si nous examinons l'état actuel de l'Europe, que voyons-nous au-

tour de nous? De toutes parts un mouvement rapide se propage. Ici la France cherche à entamer des relations commerciales avec l'Allemagne, d'une part, et avec l'Angleterre, de l'autre. La Hollande vient de traiter avec l'Allemagne, elle cherche maintenant à traiter avec la France.

Tout se meut autour de nous, pour procurer des avantages à l'industrie et au commerce; nous, au contraire, nous sommes restés depuis la révolution, les bras croisés; nous avons été témoins du mouvement des autres nations, et il semble que nous nous refusions d'y prendre part.

Je conçois que, dans les premières années de la révolution, il était difficile d'entrer dans un système commercial, tel que celui que j'aurais voulu voir adopter; car nous avions alors besoin de ménager quelque peu nos alliés, qui nous ont si peu ménagés depuis. Dans un pareil état de choses, il était nécessaire de retarder les mesures que nous désirons voir sanctionner dans l'avenir. Mais aujourd'hui la position s'est infiniment éclaircie : le traité dans lequel les droits de la Belgique ont été si indignement sacrifiés, est un fait consommé. Nous n'avons plus aujourd'hui de ménagements à garder qu'envers nous-mêmes. Dans cet état de choses, il est nécessaire que nous connaissions parfaitement les faits, il importe que nous dotions l'industrie des grandes améliorations qu'elle réclame.

Pour arriver à ce résultat, la première chose à faire, c'est de créer un système commercial. Je partage entièrement l'avis de l'honorable M. Devaux : la création d'un système peut difficilement être le fait d'une assemblée parlementaire, elle doit bien plutôt être le fait d'un seul homme. Cependant je ne pense pas que tout soit à faire en matière de système commercial, que tout soit à changer dans les lois qui nous régissent. Le système commercial d'un pays se compose de deux ordres de dispositions différentes, les unes qui se rapportent au tarif des douanes et aux avantages à donner à l'industrie intérieure, les autres qui sont relatives à la navigation et aux avantages à donner à l'industrie vers l'extérieur.

Sous le premier rapport, je pense qu'il restera au Gouvernement peu de chose à faire; pour mon compte, je l'ai souvent déclaré, et je le proclame encore, je ne suis pas partisan des fréquentes modifications apportées au tarif des douanes; ces modifications, quelles qu'elles soient, amènent toujours de la perturbation dans l'industrie. Si vous baissez le tarif, vous nuisez aux droits acquis; si vous l'élevez, vous pouvez créer des industries factices que plus tard vous ne pourrez maintenir, lorsque vous serez obligés de diminuer les droits.

Il est, sous ce rapport, un juste milieu qu'il faut chercher à atteindre, et dans ma manière de voir, nous avons atteint ce juste milieu par la loi que nous avons votée, relativement au tarif des douanes. Je pense que, dans l'état actuel des choses, il reste fort peu de choses à faire à cet égard, et que les modifications qu'on peut encore apporter au tarif, sont très-peu considérables et sont une question d'avenir. Tout le monde, excepté les personnes qui veulent la prohibition, sera d'accord avec moi, que nous ne pourrions guère sortir de notre système actuel.

Ce système se réduit à des termes bien simples; il consiste à établir sur des bases efficaces des droits d'entrée sur les marchandises étrangères au taux, ou à peu près, de la prime de fraude à l'introduction à l'intérieur. C'est la limite à laquelle nous devons nous arrêter : au delà, les droits seront fraudés; en deçà, nous n'accordons pas à notre industrie une protection suffisante. C'est donc là

qu'il faut chercher la difficulté, c'est là qu'il faut la résoudre; dans l'élévation des droits de douane, dans une proportion à peu près égale aux primes d'importation dans le pays. Par les modifications que nous avons apportées au tarif de douanes, nous avons amélioré la position de notre industrie à l'intérieur sous ce point de vue.

Après ces objets, il existe encore à l'extérieur quelques branches d'industrie qui méritent toute notre sollicitude, qui ont besoin d'encouragement, surtout dans l'état de malaise où elles se trouvent. Mais ici, je ferai remarquer à l'assemblée qu'il importe de distinguer entre un état de malaise permanent et un état de crise temporaire causé par des accidents momentanés.

Ainsi lors des événements de 1838, quand la chute de la banque de Belgique eut affecté le crédit commercial, nous avons vu la crise s'étendre sur plusieurs branches industrielles, et l'industrie entière en recevoir le contre-coup.

Toutes les branches d'industrie ont ainsi successivement souffert de cet état. C'est une calamité que le temps seul peut effacer, et déjà la Belgique répare en silence les pertes fâcheuses qu'elle a essuyées et les fautes de son Gouvernement. Mais à côté de ces branches qui ont subi les résultats d'une crise momentanée, se trouve une industrie de la plus grande importance qui est dans un état effrayant et auquel il est en quelque sorte impossible de porter remède. Vous entendez que je veux parler de l'industrie linière. Cette industrie est dans une position affreuse, car par suite de l'introduction des machines à filer à la vapeur, il sera à l'avenir impossible de filer le lin à la main.

Messieurs, ce qui arrive aujourd'hui pour la filature du lin est ce qui est arrivé pour le coton quand on introduisit la filature du coton à la mécanique. Autrefois le coton était filé à la main, mais du jour où on se mit à le filer au moyen des machines à vapeur, les ouvriers qui le travaillaient à la main ont dû renoncer à ce travail et laisser à la mécanique le soin de filer le coton. Maintenant les circonstances deviennent absolument les mêmes pour les fileurs de lin. C'est une calamité affligeante pour notre pays, où un million d'habitants ne vivent que de cette industrie. Mais les remèdes qu'on peut apporter à cet état de choses ne sont que des palliatifs.

En effet, prétendre *maintenir* la filature du lin à la main, c'est vouloir l'impossible. Ce que nous devons faire, c'est de rendre la transition le moins brusque possible, tout en favorisant les progrès nouveaux de l'industrie linière, en encourageant la création d'établissements où l'on file le lin à la mécanique. Si nous pouvons parvenir à le filer à aussi bon marché que l'Angleterre, et je ne vois pas de motif pour que nous ne puissions y parvenir, nous reconquerrons bientôt, par l'augmentation du tissage, le préjudice que nous aura occasionné la perte de la filature à la main. Les ouvriers qui se livrent à la filature se porteront sur le tissage, et, en apportant à cette opération quelque amélioration, on y trouvera à peu près un équivalent. C'est là notre dernière espérance, c'est là que doivent se porter toutes les vues du Gouvernement.

Il faut que le Gouvernement encourage les perfectionnements du métier à tisser; il faut qu'il s'entende avec les conseils provinciaux des Flandres, du Hainaut et de la province d'Anvers, où l'on fabrique aussi quelques toiles, pour accorder des primes aux tisserands qui emploieront de nouveaux métiers. Que le Gouvernement même, sur le fonds de l'industrie, fasse don de métiers aux tisserands les plus habiles et les plus nécessiteux. Dans ces circonstances, c'est là

qu'il faut répandre l'argent à profusion. Songez que l'industrie linière est la première, la plus importante industrie de notre pays. C'est là, c'est sur la fabrication de la toile que doit se porter toute l'attention du Gouvernement.

Notre métier à filer le lin à la main est aussi inférieur à celui des pays voisins; afin de prolonger un peu l'agonie, afin d'éviter une catastrophe trop brusque, il faut encourager les améliorations à la filature à la main, en attendant le jour où nos filatures mécaniques pourront produire aussi bien que l'étranger. Voilà les seuls moyens que le Gouvernement puisse employer pour venir au secours de l'industrie linière. Ces moyens atténueront la crise, et en faisant porter sur le tissage les bras des travailleurs à la filature, ils permettront à la transition de s'effectuer paisiblement et sans une trop brusque secousse.

Ce que je viens de dire s'applique exclusivement à la question commerciale intérieure. Mais à côté de cet objet, si digne de nos méditations, vient une autre question qui s'y rattache directement, et qui est loin d'être moins importante. Je parle de la question de navigation.

La navigation chez nous est tout à fait à créer, et c'est là une chose extrêmement considérable, surtout sous le rapport de l'exportation de nos produits. J'ai déjà dit que, pour avoir une navigation, il faut créer des marchés, et qu'aussi longtemps que nous n'aurons pas de marchés de marchandises de provenances directes, nous ne pourrons pas fabriquer au même taux que l'étranger et avoir une navigation qui exporte nos produits. Or, il ne peut pas y avoir de marchés sans provenances directes.

Ici se présente la question du moyen. J'ai souvent entendu prétendre qu'avec le système employé depuis dix ans par le Gouvernement, nous serions arrivés à avoir des provenances directes. Cela fût-il exact, ce que je ne crois pas, les provenances directes, sans un système de privilége, se borneraient toujours aux objets de consommation et à ceux destinés au commerce interlope. Jamais, sans un système commercial sagement combiné, vous ne créerez un commerce étranger. Pour obtenir un marché de provenances directes, il faut que vous forciez les navires étrangers à se rendre primitivement dans vos ports. Si vous laissez aux navires qui naviguent vers l'Europe la faculté d'aller dans d'autres ports de l'Europe avant de se rendre dans les vôtres, il va sans dire qu'il visiteront d'abord les ports où on fait payer des droits différentiels, certains de trouver toujours ouverts les ports de la Belgique. Jamais, sans cela, vous ne parviendrez à créer une marine nationale dont le besoin se fait si vivement sentir.

Pour atteindre ce but, il y a deux moyens : posséder des colonies ou donner des priviléges à la marine. Quand on a des colonies, on les exploite, on en a le monopole; quand on n'a pas de colonies, il faut remplacer l'avantage qu'elles procurent, par un privilége qu'on réserve à son pavillon. La Hollande, par exemple, n'a presque pas de droits différentiels, et elle s'est créé une marine puissante et un marché des plus florissants. Mais la Hollande rachète cette défectuosité de son tarif par le monopole des colonies. On sait que Java est la plus belle, la plus riche et la plus productive des colonies du monde. Avec une semblable ressource, on peut créer une marine d'exportation sans avoir besoin de droits différentiels. Mais nous, qui n'avons pas de colonies, nous ne pouvons nous dispenser d'en établir, sans renoncer à une marine et à un marché de provenances directes. Nous avons pu nous en passer, tant que nous partagions les avantages des colonies de la Hollande, mais du jour où nous avons été privés

de ces avantages, notre système n'en a plus été un, il a été la négation de toute protection à la marine.

Messieurs, je viens de démontrer la nécessité de créer un système, mais je ne pense pas qu'on puisse fondre ce système d'un seul jet. Nous sommes sans colonies, sans marine; vouloir adopter le système des Gouvernements qui ont une marine et des colonies, ce serait une erreur. Il faut qu'il y ait une époque de transition, c'est cette époque que nous devons commencer quand nous aurons créé une marine. C'est en cela que les difficultés sont immenses, et c'est pour rechercher les mesures à prendre qu'une proposition d'enquête a été faite.

Comme je le disais hier, très-peu de personnes dans cette Chambre sont au courant des questions commerciales, et cependant le rejet ou l'adoption des traités proposés est la solution entière de ces questions. Avant de les résoudre il est donc nécessaire qu'une enquête soit faite, particulièrement en ce qui concerne la question de navigation. Mais je ne vois pas la nécessité d'admettre l'enquête quant à la question de commerce intérieur, d'abord, parce qu'une enquête sur l'industrie linière a été ordonnée par le Gouvernement, et que déjà elle est assez avancée. Sans doute, je préfère les enquêtes faites par la Chambre à toutes autres; mais celle-ci est trop avancée pour que la Chambre en commence une nouvelle.

Quant aux autres branches d'industrie, nous avons eu, il y a peu d'années, une enquête qui a permis d'apprécier les faits, et à la suite de laquelle il a été voté une loi de douane. Depuis lors, les faits sont restés les mêmes, et je crois qu'une nouvelle enquête causerait plutôt de la perturbation qu'elle n'amènerait de bons résultats. Je crois donc que l'enquête devrait être bornée au commerce maritime, qui a particulièrement attiré l'attention de l'honorable M. De Foere.

D'un autre côté, j'entends parler de prise en considération. Je ne crois pas qu'il s'agisse de cela. Il y a lieu à prise en considération pour un projet de loi, mais non pour la nomination d'une commission d'enquête. J'ai vérifié dans le *Moniteur* qu'en 1835, lorsque nous avons décidé qu'il serait fait une enquête, nous l'avons fait, séance tenante, sans renvoi soit aux sections, soit à une commission, sur la proposition de l'honorable M. Rogier, à laquelle je m'étais rallié.

Je pense donc qu'il y a lieu, non de prendre en considération, mais d'adopter la proposition de l'honorable M. De Foere. Je le remercie de l'avoir présentée : j'ai l'intention de l'adopter; mais je crois qu'elle devrait être bornée au commerce maritime, qui est la grande question à l'ordre du jour.

—

Rapport fait par M. Dechamps, *au nom de la section centrale chargée d'examiner la proposition de M.* De Foere.

Messieurs, la section centrale, chargée de l'examen de la proposition de M. De Foere, relative à l'enquête commerciale, m'a confié le soin de vous présenter le résultat de ses délibérations.

L'utilité d'une enquête commerciale n'a été contestée par aucune des sections, et la section centrale l'a admise à l'unanimité.

En effet, Messieurs, le Gouvernement et les Chambres ont besoin, en Belgique plus qu'ailleurs, de voir les questions relatives au commerce et à l'industrie, entourées de beaucoup de lumières et d'informations approfondies et impartiales.

Après la conquête de son existence nationale, la Belgique a dû concentrer d'abord son activité pour conjurer les difficultés politiques à l'extérieur, et procéder à son organisation intérieure. Sans doute, les intérêts industriels n'ont pas été abandonnés; des questions importantes de douane ont été agitées à plusieurs reprises; une impulsion extraordinaire a été imprimée à nos travaux publics, l'une des conditions de la prospérité de nos industries; des capitaux ont été jetés, avec profusion peut-être, dans les grandes entreprises qui se sont formées pendant ces dernières années.

Mais a-t-on procédé à ces modifications douanières, à ces mesures excitatrices de la production, d'après des vues d'ensemble, selon un système approprié aux besoins du pays? Depuis la perte des anciens débouchés coloniaux que nous partagions avec la Hollande, s'est-on surtout assez préoccupé des moyens à choisir pour nous en ouvrir de nouveaux? A-t-on trouvé les véritables bases d'une législation commerciale propre à favoriser les exportations et la création des traités de réciprocité?

On est loin d'être unanime sur les réponses à faire à ces questions, et le pays comme les Chambres, sont divisés sur la solution à leur donner. Cependant l'indécision serait la pire des positions à prendre ou à conserver. Sans vouloir des principes inflexibles et mathématiques en fait de commerce, il faut cependant que nous ayons *un système du pays*, comme chaque nation a le sien.

Depuis plusieurs années surtout, ces questions ont souvent été soulevées par la presse et portées à la tribune. Mais elles sont restées à l'état de discussion, et le Gouvernement et la Législature ont semblé attendre un plus ample informé.

Aujourd'hui que plusieurs de nos grandes industries se trouvent dans un état de malaise diversement envisagé, mais que personne ne nie, le moment est arrivé d'entrer dans l'examen approfondi de cette importante controverse, et c'est dans le but de réunir tous les renseignements nécessaires à sa solution, et de fixer les points sur lesquels les opinions modérées pourront concorder, que M. De Foere a fait sa proposition d'enquête.

Ainsi, par rapport à l'utilité de l'enquête, toutes les sections, et la section centrale, se sont unanimement prononcées d'une manière favorable.

La section centrale, se conformant, sous ce rapport, à la manière de procéder adoptée par les sections, a examiné, en premier lieu, quels seraient les objets à comprendre dans cette enquête, et, en second lieu, quel mode il faudrait suivre dans la nomination des membres de la commission.

Sur le premier point, l'objet de l'enquête, voici l'analyse des délibérations des diverses sections :

La 1re section veut bien que l'enquête ait pour objet de rechercher les causes du malaise dans lequel se trouvent l'industrie et le commerce extérieur, et d'assigner les remèdes à apporter à cet état de choses; mais elle se refuse à charger la commission de présenter les bases du système commercial et naval que celle-ci jugerait le plus utile d'établir. En conséquence, cette section rejette le § 3, par trois voix, contre deux qui adoptent; un membre s'abstient. Elle admet les deux autres paragraphes par quatre voix contre deux.

La majorité de la 2e section modifie la rédaction de la proposition primitive de la manière suivante :

La commission est chargée,

1° De rechercher les causes qui ont produit la situation actuelle du commerce extérieur et de diverses industries qui sont signalées comme étant souffrantes, ainsi que d'assigner les moyens les plus propres à remédier au mal qui pourrait être constaté ;

2° De présenter à la Chambre les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt du pays.

Un membre de cette section aurait désiré que l'objet de l'enquête fût précisé davantage. Il lui a paru que l'auteur de la proposition avait eu principalement en vue le commerce extérieur, dont l'extension devait avoir lieu par des faveurs à accorder à la navigation nationale et aux navires venant directement des lieux de provenances.

L'enquête devait être, selon ce membre, limitée à cet objet, auquel viennent se rattacher les diverses industries qui réclament des moyens d'exportation. Il craint que l'enquête, si elle est trop générale, n'engendre la confusion, et ne donne aucun des résultats qu'on en attend.

La 3me section ne fait aucune observation sur l'objet de l'enquête.

La 4me section veut que l'enquête ne se borne pas au commerce extérieur, mais qu'elle embrasse toutes les principales industries du pays, à l'exception de l'industrie linière, qui est actuellement soumise à une enquête particulière. Cette section adopte les trois paragraphes de la proposition de M. De Foere, avec la restriction dont il vient d'être parlé. Ces déterminations ont été prises à l'unanimité.

La 5me section a cru que la proposition de M. De Foere, telle qu'elle est rédigée, semble comprendre trop d'objets, et qu'il était préférable de la préciser davantage, si l'on voulait en retirer des résultats prompts et positifs.

L'intention bien connue de l'auteur de la proposition étant d'amener la solution de la question de navigation et du commerce extérieur, dont il a tant de fois tenté de saisir la Législature, la section substitue la proposition suivante à celle soumise primitivement à la Chambre :

La commission est chargée,

1° D'examiner l'état du commerce maritime, en rapport avec les industries et l'agriculture du pays ;

2° De s'enquérir si la législation actuelle est insuffisante ;

3° En cas d'affirmative, de présenter les bases des modifications à apporter, ou d'un système nouveau à établir.

Cette proposition a été adoptée à l'unanimité, sauf un membre qui s'est abstenu.

La 6me section se borne à des considérations générales sur l'utilité de l'enquête ; elle adopte la proposition.

La discussion, dans le sein de la section centrale, s'est engagée sur le point de savoir si l'enquête devait être à la fois industrielle et commerciale; si elle devait embrasser, non-seulement le commerce extérieur, mais toutes les industries, pour constater l'état de souffrance ou de prospérité de chacune d'elles, pour assigner les causes générales ou particulières de la situation fâcheuse dans laquelle plusieurs se trouvent, pour indiquer les moyens propres à porter remède à cette situation.

Il a semblé, Messieurs, à votre section centrale, qu'il y aurait des inconvé-

nients à tracer les devoirs et les attributions de la commission d'enquête, d'une manière aussi générale, aussi indéterminée.

Sans doute, il serait d'un grand intérêt que l'enquête pût s'appliquer séparément à chacune de nos grandes industries.

Mais une enquête aussi étendue demanderait un travail de plusieurs années, et exigerait des membres de la commission des connaissances tellement variées et spéciales, que bien peu d'hommes oseraient accepter ce difficile mandat.

La section centrale a pensé qu'il valait mieux donner à l'enquête un but plus rapproché, et un objet plus défini.

Le but que M. De Foere a voulu atteindre, c'est de voir confirmée, par les investigations de l'enquête, la conviction où il est, que la cause principale et dominante du malaise dans lequel se trouvent plusieurs de nos industries, c'est le défaut de débouchés, de commerce d'exportation, et que ce défaut de débouchés doit s'attribuer à l'insuffisance de notre législation commerciale.

En posant la question de cette manière, la commission d'enquête devra, à la vérité, interroger chacune des industries sur les souffrances qu'on lui attribue, mais seulement au point de vue des débouchés et du commerce extérieur. De cette manière, l'enquête, tout en restant industrielle à la fois et commerciale, aura cependant un objet plus spécialement déterminé. et les travaux de la commission auront une direction qu'il est essentiel de tracer d'avance.

Voici comment la section centrale a modifié la proposition que M. De Foere a soumise à notre examen :

La commission d'enquête sera chargée,

1° D'examiner la situation actuelle du commerce extérieur, dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays ;

2° De s'enquérir si la législation existante est insuffisante ;

3° En cas d'affirmative, de présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation.

Cette proposition a été adoptée à l'unanimité.

La section centrale n'a pas admis la rédaction de la proposition primitive, sous un autre rapport.

M. De Foere posait comme un fait hors de doute, la situation fâcheuse de notre industrie et de notre commerce. C'était résoudre ce qui est en contestation, c'était prononcer sur l'un des points soumis à l'enquête.

Il reste, Messieurs, à vous faire connaître l'opinion des sections et de la section centrale sur la manière de former la commission d'enquête.

Toutes les sections, à l'exception de la cinquième, se sont prononcées pour une enquête parlementaire.

Cependant, la 2me section s'est partagée sur la question de savoir si l'enquête faite par la Chambre ne devrait pas être précédée d'un rapport que le Gouvernement présenterait à la Législature, après l'avoir appuyé de tous les renseignements qu'il pourrait recueillir. Deux membres se sont prononcés pour l'affirmative et deux pour la négative.

Cette section adopte subsidiairement le principe d'une enquête parlementaire, par deux voix contre une; un membre s'abstient.

Un membre de la 3me section a émis l'opinion qu'il serait convenable que les chambres de commerce et les commissions d'agriculture fussent appelées préalablement à se prononcer sur l'utilité d'une enquête parlementaire.

La 3me section, par 4 voix contre 2, a décidé que la commission serait composée de 9 membres, et que chaque province y serait représentée. Elle a aussi émis le vœu de faire concourir le Gouvernement et le Sénat à la nomination de la commission d'enquête.

La 5me section pense qu'il serait préférable de laisser au Gouvernement le soin d'instituer cette enquête, si le Ministère consent à s'en charger, et s'il s'engage à présenter un rapport à l'époque de la prochaine session des Chambres.

Dans le cas où le Ministère ne prendrait pas cet engagement, cette section admet l'enquête parlementaire, en stipulant que la commission serait invitée à présenter son travail dans le même délai.

Dans la section centrale, la discussion a porté sur la question de savoir si l'enquête devrait être instituée par le Gouvernement ou par la Chambre.

Cinq voix se sont prononcées pour l'enquête exclusivement parlementaire, et deux voix pour qu'elle fût faite par le Gouvernement.

Dans l'opinion de la section centrale, la commission d'enquête devra donc être nommée par la Chambre, et parmi ses membres, au scrutin secret et à la majorité absolue.

Elle sera composée de sept membres.

Elle nomme, en dehors de son sein, un secrétaire.

Les frais de l'enquête sont à la charge du Budget de la Chambre.

PROPOSITION.

Une commission d'enquête est chargée :

1° De s'enquérir de la situation actuelle du commerce extérieur, dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays;

2° D'examiner si la législation existante est insuffisante;

3° En cas d'affirmative, de présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation.

La commission d'enquête sera nommée par la Chambre, et parmi ses membres, au scrutin secret et à la majorité absolue.

Elle sera composée de sept membres.

Elle nomme, en dehors de son sein, un secrétaire.

Les frais de l'enquête sont à la charge du Budget de la Chambre.

Le rapporteur, *Le président,*

DECHAMPS. FALLON (Isidore).

Discussion de la proposition d'enquête faite par M. De Foere.

M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR. — Une proposition d'enquête parlementaire a été soumise à la Chambre sous le Ministère précédent; et cette enquête avait pour but de rechercher les causes de la situation fâcheuse où se trouvaient l'industrie et le commerce du pays.

Avant que je m'explique sur cette proposition d'enquête, modifiée par la section centrale, permettez-moi de redresser quelques erreurs qui existent dans l'esprit de beaucoup de membres de la Chambre, et de faire voir qu'on apprécie généralement assez mal l'état du commerce extérieur de la Belgique. Pour prouver la situation fâcheuse de notre commerce extérieur, l'auteur de la proposition d'enquête a plus d'une fois comparé l'état général de nos importations et de nos exportations. « Voyez, dit-il, comme le commerce extérieur de la Belgique dépérit. Comparez vos tableaux de statistique officielle; vous y voyez que le chiffre des importations dépasse de 40 millions celui des exportations. Donc il y a un déficit de 40 millions de francs qui doit être à la longue comblé par le numéraire. Voilà 10 ans que cet état de choses dure! Peut-on prouver plus clairement le dépérissement de notre commerce extérieur? »

Pour répondre à ces craintes, je ne dirai pas, comme on l'a déjà fait dans cette enceinte, que, si, chaque année, autant de numéraire sortait de nos frontières, non-seulement il n'y aurait plus un écu dans le pays, mais encore qu'il en serait déjà sorti plus que n'en possède le monde entier. Je n'examinerai pas non plus si le pays a intérêt à conserver du numéraire plutôt que toute autre espèce de marchandise. Mais je demanderai sur quoi on fonde cette exportation du numéraire, et si l'on suppose que le numéraire diminue, tandis que les tableaux statistiques prouvent le contraire, et attestent que le numéraire augmente en Belgique d'année en année, en ce sens que l'accroissement du numéraire est absorbé par les objets de luxe d'or et d'argent, de manière que le numéraire reste réellement ce qu'il était.

Il est vrai que, pour se rendre compte de tout le numéraire qui s'importe et qui s'exporte, on ne visite pas les poches des voyageurs. Mais tout le monde admettra avec moi qu'il y a au moins cent mille étrangers qui viennent en Belgique de plus qu'il n'y a de Belges qui aillent à l'étranger. Mettons que chacun de ces étrangers laisse 10 francs dans le pays; cela fait un million de francs, importé annuellement dans le pays, et qui ne figure pas dans les tableaux statistiques.

Qu'on soit donc bien tranquille, le numéraire ne s'exporte pas; s'il y a une différence dans la masse du numéraire, c'est en plus; ce n'est pas en moins.

Mais, dit-on, comment expliquez-vous que les importations dépassent les exportations, sans que la Belgique s'appauvrisse? Oui, on importe en Belgique plus qu'on n'en exporte; et il est vrai de dire que, pour cela, la Belgique ne s'appauvrit pas. Pour envisager cette question sous son véritable point de vue, il suffit de se rendre compte des opérations du commerce extérieur.

Les tableaux statistiques d'un pays sont composés de millions d'opérations. Mais pour rendre mon idée plus claire, supposons que toutes les opérations du commerce extérieur se bornent à une seule, qui serait celle-ci :

Un manufacturier d'armes de Liége expédie une caisse d'armes qui a, pour lui, en Belgique, une valeur de mille francs; il déclare à la douane belge une valeur de mille francs. Cette caisse d'armes, dans son intention, doit se vendre à La Havane, lieu de sa destination, non pas mille francs, mais peut-être quinze cents francs. Ces 1,500 fr., prix qu'il obtient à La Havane, ne rentrent pas en numéraire en Belgique. Cette somme est employée à un achat de café. Ces 1,500 fr. de café s'importent en Belgique. Mais ne vous imaginez pas que ce café soit déclaré à l'entrée en Belgique pour une valeur de 1,500 fr.; il est déclaré pour

la valeur qu'il obtiendra en Belgique, c'est-à-dire pour une valeur de 2,000 fr. peut-être.

Je suppose donc qu'à ces deux opérations, l'une, exportation d'une caisse d'armes, l'autre, importation de café, se soit borné tout notre commerce extérieur; que portera notre tableau statistique?

Importation : Café	fr. 2,000
Exportation : Armes	1,000

Voilà tout notre commerce extérieur; et direz-vous que la Belgique aura dû supporter une perte de numéraire, parce que notre tableau statistique présentera, à l'importation, un chiffre double de celui de l'exportation?

Maintenant supposons le cas inverse; supposons que le manufacturier d'armes qui expédie cette caisse qu'il a déclarée à la douane, pour une valeur de mille fr., n'en obtienne que 500 fr. à La Havane, qu'il n'achète du café que pour 500 fr., et qu'il ne le déclare à l'importation en Belgique, que pour 800 fr.; que portera le tableau statistique?

Importation : Café	fr. 800
Exportation : Armes	1,000

Voilà une balance commerciale qui, selon l'honorable membre, sera à l'avantage de la Belgique! tandis qu'en réalité, il y aurait une perte pour le pays. Eh bien, ce qui est vrai d'une opération est vrai d'un million d'opérations. Voilà l'explication la plus claire qu'on puisse donner de la balance commerciale.

J'ai à faire une autre observation sur nos tableaux statistiques, sur lesquels on se fonde constamment pour assurer que notre commerce extérieur dépérit, c'est que ces tableaux statistiques, quoique faits avec toute l'attention et avec tout le soin qu'on peut y mettre, ne contiennent pas toutes les données nécessaires et ne permettent pas d'asseoir un jugement certain sur la valeur de nos exportations.

En effet, c'est pour les importations du commerce extérieur qu'on a intérêt à faire une déclaration sincère à la douane, même pour les marchandises qui ne payent pas de droits, parce que la vérification se fait de suite dans le port. On y a, de plus, intérêt, en ce qu'on évite ainsi l'amende et la confiscation. Mais à la sortie, notre législation ne nous donne pas le moyen de contrôler la valeur exacte de tous les produits exportés. Il n'y a pas, sur toutes les matières, un droit de balance. On constate exactement la sortie de tous les produits sur lesquels il y a un droit de balance. Mais lorsque la sortie est libre, on se contente d'une simple visite oculaire, pour ne pas gêner le commerce extérieur. Si la déclaration semble cadrer à peu près avec la valeur des produits exportés, cela suffit; l'exportation a lieu. Mais je suis convaincu que si on connaissait la valeur exacte des exportations, cette différence qu'on remarque dans les tableaux statistiques, entre les importations et les exportations, serait loin d'être de quarante millions. J'en trouve une preuve dans l'expérience que l'on a faite de la loi du mois d'avril 1838. Par cette loi, il a été établi un droit de balance sur les tissus de laine à l'exportation. Qu'en est-il résulté? Qu'on a constaté une exportation bien plus considérable que par le passé. Les années antérieures, on n'avait constaté une exportation que de 5, 6, 8 millions de draps. En 1838, alors qu'un droit de balance permettait de constater les exportations, elles se sont élevées à 24 millions.

Je ne prétends pas que, tous les ans, cette différence soit aussi grande pour

l'avenir, parce que je crois qu'en 1838 l'exportation des draps a pris de l'extension. Mais, dans tous les cas, je suis convaincu que le chiffre de nos exportations est supérieur à celui indiqué dans les tableaux statistiques.

Quant à la fraude, il n'en faut pas tenir compte; la fraude qui se fait de la Belgique en France compense largement celle qui se fait de France en Belgique.

Un autre vice des tableaux statistiques, c'est qu'ils n'offrent aucune division. Ainsi, à côté d'une denrée exotique, vous trouvez une denrée indigène. Ainsi, à côté d'une matière première dont nous avons besoin pour notre industrie, on trouve un produit fabriqué dont la fabrication fait tout le prix. Que résulte-t-il de là? Qu'on ne peut constater que la valeur totale générale des importations et des exportations. Est-ce ainsi que l'on peut apprécier le commerce extérieur du pays? N'est-il pas évident que, pour cela, il faut distinguer les matières premières qui entrent et qui sortent, les matières fabriquées qui entrent et qui sortent? C'est ce travail dont le résultat est tout à l'avantage de notre commerce extérieur, que je me propose de présenter plus tard pour compléter nos données statistiques. Il en résultera la preuve que nous exportons en matières fabriquées 14 millions et demi de francs de plus que nous n'importons, et que nous exportons en produits de notre sol 14 millions de francs de plus que nous n'importons; ce que nous importons surtout, ce sont des matières premières; or, cette importation est tellement avantageuse pour le pays, que l'honorable auteur de la proposition ne veut pas même établir sur les matières premières les droits différentiels qu'il réclame.

En catégorisant de cette manière nos importations et nos exportations, vous aurez à peu près le résultat suivant :

Contre 100,000 francs de matières fabriquées et de produits de notre sol que nous exportons, nous obtenons chaque année une importation de 120,000 fr. de produits et de fabricats exotiques ou de matières premières. Voilà approximativement, d'après les études auxquelles je me suis livré, le résultat de notre commerce extérieur.

Eh bien! Messieurs, je vous le demande, est-ce là un résultat désastreux? Je dis que si, pour cent millions d'exportations, qui se composent à peu près de 70 millions de matières fabriquées dans notre pays, et de 30 millions de produits de notre sol, nous recevons de l'étranger 120 millions, c'est un avantage pour notre commerce à l'extérieur et non un dépérissement de la fortune publique.

Mais faisons abstraction, pour un moment, des lacunes qui n'ont pu être comblées jusqu'à ce jour, et qu'on trouve dans notre statistique officielle du commerce extérieur, et prenons cette statistique telle qu'elle se présente, avec tout le désavantage qui paraît résulter pour le pays du défaut de classification; il en résulte toujours ce fait incontestable, évident, et auquel on ne saurait répondre, à savoir que, depuis 1831 jusqu'à 1838, notre commerce extérieur s'est accru; que de 96 millions où étaient nos exportations en 1831, elles sont montées à 166 millions en 1838; enfin, qu'en 1838, il a dépassé de 37 millions celui de l'année antérieure.

Ainsi, Messieurs, notre commerce extérieur, pris dans son ensemble chaque année, est allé en augmentant, en se développant de tous points; en huit années il y a eu un accroissement de 96 à 166 millions, et la dernière année comprise dans le tableau statistique a présenté un excédant d'exportation de 37 millions sur l'année 1837.

Il est malheureux, Messieurs, que des données sur le commerce extérieur du royaume des Pays-Bas n'existent pas; car j'ai la conviction que nous sommes arrivés à ce point, que nous pourrions, sans désavantage, comparer nos relations commerciales extérieures avec celles des années les plus florissantes avant 1830.

Quoi qu'il en soit, veut-on rentrer dans la distinction du commerce maritime et du commerce de terre, j'accepte ce point de vue; or, que voyons-nous dans les tableaux statistiques? Je prends les six années les plus prospères du royaume des Pays-Bas.

De 1825 à 1830, le commerce d'exportation de tout le royaume des Pays-Bas avec la France s'élevait, en moyenne, à 81 millions : et nous, petite Belgique, de 1835 à 1838, nous avons fait annuellement avec la France un commerce d'exportation de 78 millions; ainsi, nous seuls, nous faisons un commerce aussi étendu avec la France que celui que faisait la Hollande réunie à la Belgique avant la révolution! Si, en 1830, quelqu'un eût osé prédire à la Belgique un résultat semblable, on l'aurait traité de fou, de visionnaire. Voilà pour le commerce par terre.

Quant à notre commerce maritime, en 1831, les exportations n'étaient encore que de 22 millions; elles sont allées successivement en augmentant, au point qu'en 1838, les exportations se sont élevées à 53 millions; c'est-à-dire à peu près au triple.

Le chiffre de 53 millions des exportations maritimes de 1838 présente une augmentation de 9 millions sur le chiffre des exportations maritimes de l'année précédente.

Savez-vous ce que valait à la Belgique la fameuse colonie de Java? savez-vous à quel chiffre se montaient nos exportations pour cette île? Il n'a jamais été que de 5 millions et demi dans l'année la plus prospère du royaume des Pays-Bas : et maintenant que nous sommes séparés de la Hollande, nous voyons qu'en une seule année, qu'en 1838, notre commerce maritime s'est accru de 9 millions sur l'année précédente, équivalant à une fois et demie nos exportations pour Java pendant la plus grande prospérité de nos relations avec cette colonie.

C'est en présence de pareils résultats, c'est lorsque nos exportations, en 1838, présentent une augmentation de 37 millions sur celles de 1831, c'est-à-dire une augmentation égale à 6 fois la valeur de nos exportations vers Java, exportations que nous regrettons toutefois; c'est lorsque notre commerce maritime s'est accru du double; c'est lorsque notre commerce de terre est aussi important pour la Belgique seule, qu'il était pour la Belgique réunie à la Hollande ou pour l'ancien royaume des Pays-Bas; c'est en présence de ces résultats qu'on voudrait déclarer à un Ministère, entré au pouvoir depuis quelques jours, et à la fin d'une session législative, qu'il faut changer de système commercial, et qu'il n'y a que le système préconisé par l'honorable auteur de la proposition en discussion qui peut remédier à tous les maux dont se plaint l'industrie!

On pourra nous taxer d'ignorance; soit : mais je dis que l'ignorance, et l'ignorance la plus crasse, serait de vouloir changer en huit jours le système commercial suivi par les Ministres qui m'ont précédé. Il peut exister, sans doute, d'autres mesures que celles qui ont été mises jusqu'ici en usage pour porter remède aux industries qui sont dans la gêne; me livrer à la recherche de ces mesures, je le veux bien; mais prendre l'engagement de bouleverser le système suivi

jusqu'ici, alors que les résultats en sont si frappants pour ceux qui veulent les étudier de bonne foi, voilà ce que je ne ferai pas.

Et comment justifierions-nous notre conduite, si la pratique ne répondait pas à la théorie? Si, en mettant du jour au lendemain en pratique le système préconisé, nous arrivions à un résultat inverse à celui qu'on s'en promet, nous aurions beau dire qu'on y a poussé le Gouvernement, que tous les peuples ont suivi ce système, car c'est ce que l'on allègue pour en prouver l'excellence, sans nous dire, toutefois, si les peuples qui en font usage, sont dans la même position que nous, sans examiner si ce qui peut être utile à une nation, peut toujours être utile à une autre; nous aurions beau présenter ces excuses, le pays ne verrait que le résultat, et ce serait sur nous que retomberait le blâme, et non sans motifs.

Messieurs, si le tableau que je viens de tracer de notre commerce extérieur, offre des améliorations successives et notables, veuillez croire qu'il n'est pas dans mes intentions de prétendre que toutes nos industries soient sans souffrances; mais nos industries sont-elles les seules qui souffrent? Qu'on passe seulement les frontières, qu'on aille en France, qu'on interroge l'industrie linière, l'industrie houillère, l'industrie métallurgique, et tant d'autres industries, et vous verrez les plaintes qui surgissent de toutes parts sur les maux des industries françaises. Que l'on examine particulièrement la requête si virulente, pour ne pas me servir d'une autre expression, de l'industrie vignicole, et l'on verra s'il y a des souffrances dans ce pays; cependant on y suit le système qu'on nous propose de mettre exclusivement en pratique, on y suit ce système renforcé!

Il est notamment une industrie chez nous dont les souffrances sont profondes et douloureuses, c'est l'industrie linière : mais l'examen de la grave question qui concerne cette industrie est soumis à une commission; elle recherche les causes du malaise, et ce n'est pas seulement pour y apporter un palliatif momentané qu'elle a été instituée: il s'agit de connaître la source du mal et d'y apporter un remède permanent, ou de déclarer que la plaie est inguérissable. Avant de prendre des conclusions, il faut que le Gouvernement soit éclairé des conclusions de la commission d'enquête.

Mais, je l'ai dit hier, malgré tout le zèle que les membres de cette commission apportent dans l'accomplissement de la tâche laborieuse qu'ils ont acceptée, ils sont loin d'être au terme de leurs investigations : en attendant, le Gouvernement pourra profiter des investigations déjà faites pour prendre les mesures qu'il croira utiles.

Il y a encore d'autres industries que l'industrie linière qui sont dans la gêne; elles ont cela de commun avec les industries similaires de France et d'autres pays : mais lorsque le malaise est général, peut-on de bonne foi soutenir qu'en Belgique seulement c'est au commerce maritime qu'on doit attribuer la cause du mal?

Toute crise commerciale un peu forte qui se fait ressentir en Europe a toujours un contre-coup en Belgique : comment pourrait-on concevoir que la Belgique aurait échappé à la crise commerciale qui, dernièrement, a fait le tour du monde?

Il ne faut d'ailleurs pas oublier que chez nous la chute récente de nombreuses sociétés a effecté la fortune d'une foule de citoyens : une fois que sa fortune est attaquée, le belge restreint sa consommation; et de là est résulté un écoulement

moins grand des produits de nos manufactures. Joignez à ce fait la cherté de la vie animale, et vous aurez l'explication à peu près complète de la diminution de notre marché intérieur.

Il est bien reconnu que le Belge, foncièrement ami de l'économie, lorsqu'une année malheureuse arrive, prend sur ses autres besoins ce qui est nécessaire à la nourriture de sa famille : les commis voyageurs, en parcourant nos campagnes, qu'entendent-ils quand ils offrent leurs marchandises? Ils reçoivent pour toute réponse que le peu que l'on gagne est employé à la nourriture de la famille, et qu'on ne pourra penser aux habillements et aux autres besoins que dans de meilleures années.

Est-il étonnant que la Belgique, qui est peut-être le pays le plus consommateur de ses propres produits qui existe au monde, est-il étonnant que la Belgique ait restreint sa consommation dans ces derniers temps? Je suis persuadé que si, et qu'à Dieu ne plaise, les denrées de première nécessité renchérissaient encore d'une manière sensible, la consommation, et, par conséquent, la vente et la production de nos fabricats diminueraient dans la même proportion.

Toutefois, Messieurs, je dois déclarer qu'il se manifeste un peu de reprise, un peu plus d'activité dans l'industrie; ainsi, par exemple, pour ne parler que de l'industrie cotonnière, il est connu de tout le monde que pendant les trois premiers mois de cette année on a vendu au marché d'Anvers en coton en laine, mille balles de plus que pendant toute l'année précédente : or, vous remarquerez que le marché d'Anvers n'est pas un marché comme celui de Liverpool ou autres : tout coton en laine qui se vend à Anvers est destiné à la fabrication de Gand, et il n'y a peut-être pas deux balles par an qui s'exportent pour d'autres localités.

Je n'ai pas eu non plus l'intention, Messieurs, de prétendre qu'il ne reste rien à faire. Dans la séance d'hier, le Gouvernement a donné la preuve bien manifeste, que telle n'est pas sa pensée. Si le projet de loi que nous avons présenté hier, est adopté, je suis convaincu que d'ici à peu d'années, nous aurons dans le commerce transatlantique avec les États-Unis, non pas seulement l'exportation que nous avions vers Java; mais une exportation de 20 millions de francs par an. L'Angleterre seule, Messieurs, exporte vers ces contrées pour à peu près 400 millions de francs; la France y exporte pour 150 à 170 millions, et ce n'est pas exagérer que d'évaluer à 150 millions les exportations de tout le reste de l'Europe vers le continent américain. Eh bien, Messieurs, la Belgique ne participe à cet immense mouvement commercial que pour 2 millions. Cependant, une chose digne de remarque, c'est que la plupart des articles qui se consomment dans ce pays sont des produits similaires à ceux de notre industrie. Ainsi, par exemple, la France exporte annuellement aux États-Unis pour 8 millions de tissus de lin, dont notre sol produit le plus abondamment la matière première. Les tissus de coton et de laine figurent également pour un chiffre très-élevé dans le montant des exportations de la France vers le continent américain.

Du reste, Messieurs, le projet de loi dont je viens de dire un mot sera discuté sous peu de jours. On ne pourra pas nous objecter le sacrifice de 400 mille francs; car, si l'on venait vous dire qu'avec 400 mille francs par an vous pouvez acheter une colonie qui vous procurera un débouché trois fois aussi considérable que celui de Java, une colonie qui se défend elle-même et qui ne vous coûtera aucun des sacrifices que les colonies font toujours faire à la mère-patrie, évidemment,

si l'on venait vous faire une semblable proposition, vous trouveriez qu'une somme de 400 mille francs est réellement insignifiante, lorsqu'il s'agit d'obtenir un tel résultat.

Remarquez d'ailleurs, Messieurs, que les 400 mille francs qu'il s'agit de consacrer à cet objet ne seraient pas perdus même par le trésor public : en ne considérant que les lettres, que l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre Anvers et les États-Unis fera nécessairement passer par la Belgique, ce n'est pas exagérer de dire que 100 mille lettres viendront tous les ans payer la taxe au profit du trésor belge ; ajoutez à cela l'augmentation du produit des douanes, l'augmentation du produit des droits de transit ; faites attention au grand nombre de voyageurs qui traverseront notre pays, pour prendre ces bateaux à vapeur, et vous serez convaincus que le trésor public recevra en quelque sorte d'une main les 400 mille francs qu'il donnera de l'autre.

Je crois, Messieurs, que des développements dans lesquels je suis entré il résulte que le dépérissement de notre commerce extérieur, sur lequel est fondée la demande d'une enquête parlementaire, que ce dépérissement est loin d'être prouvé, et que les données statistiques prouvent le contraire.

J'avais dit, Messieurs, lors de la prise en considération de la proposition, que, si la nécessité d'une enquête était démontrée, loin de reculer devant cette enquête, le Gouvernement la revendiquerait ; en effet, Messieurs, si le dépérissement de notre commerce extérieur était attesté par les données statistiques, s'il était démontré que chaque année ce commerce dépérit au lieu d'augmenter, nous ne reculerions par devant notre devoir.

Il me reste à vous faire voir, Messieurs, que la proposition d'enquête, telle qu'elle est formulée par la section centrale, ne présente pas même un côté praticable. D'après la proposition de la section centrale, la commission doit s'occuper de rechercher, en premier lieu, la situation actuelle du commerce extérieur. Mais, Messieurs, ce premier point ne doit point faire l'objet d'une enquête, le Gouvernement a, sous ce rapport, tous les renseignements désirables, et si les tableaux statistiques que nous possédons ne sont pas suffisants, je me fais fort de faire publier en temps et lieu une statistique tirée du tableau général et classée convenablement. Cette statistique viendra jeter de nouvelles lumières sur cette partie de la question, et complétera les renseignements dont on pourrait avoir besoin ; et il en résultera, j'espère, que l'état réel de notre commerce extérieur est tel que j'ai eu l'honneur de vous l'exposer.

Mais voici où commence la difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité : Il faut que la commission *examine la situation du commerce intérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture,* qu'elle examine si la législation actuelle est insuffisante. Messieurs, si vous voulez bien vous pénétrer de tout ce que l'enquête aurait d'illimité, vous remarquerez que ces questions sont les plus complexes, les plus difficiles qu'il soit possible de poser.

En effet, cela ne va à rien moins qu'à ordonner à la commission d'enquête d'examiner si chaque industrie, prise isolément, trouve dans le système commercial suivi jusqu'à ce jour une protection suffisante, ou bien si l'état de gêne dans lequel elle peut se trouver ne doit pas être attribué à une autre cause qu'à ce système commercial. A-t-on bien réfléchi, Messieurs, à tout ce qu'il y aurait d'impraticable dans une enquête aussi illimitée, aussi indéterminée que celle-là?

Supposons, pour mieux faire sentir l'impossibilité de faire une enquête sem-

blable, supposons qu'on veuille voir, par exemple, si l'industrie de la bonneterie de Tournay trouve une protection suffisante dans le système commercial actuel; en d'autres termes, si c'est à ce système commercial qu'il faut attribuer que la bonneterie belge ne peut pas lutter sur les marchés étrangers avec la bonneterie d'autres pays. Il faudra donc que la commission d'enquête examine la situation de cette industrie, non pas seulement d'après les renseignements fournis par les parties intéressées, mais il faudra qu'elle commence par étudier, par exemple, des questions d'art; il faudra qu'elle examine la question de savoir si l'impossibilité où se trouve l'industrie de la bonneterie de Tournay, de lutter avec les produits similaires des autres peuples, ne provient pas de ce qu'elle n'emploie pas des mécaniques aussi perfectionnées que celles dont se servent d'autres nations; il faudra encore qu'elle examine si, par exemple, on possède à Tournay l'art d'apprêter aussi bien les articles fabriqués dont il s'agit, si le blanchîment est aussi parfait; s'il n'existe pas, sous ce rapport, des imperfections auxquelles il faille attribuer la difficulté où se trouve l'industrie de la bonneterie de Tournay de lutter avec l'étranger sur les marchés extérieurs; si les capitaux que les fabricants engagent dans leur industrie sont assez considérables pour amener une production à bon marché, telle qu'il soit possible de lutter avec l'industrie étrangère. Ce sont toutes ces questions et cent autres qui s'y rattachent, que la commission aurait à examiner, avant de pouvoir se former une opinion sur la situation d'une seule industrie; or, il faudrait faire la même chose pour toutes, sans exception, car si l'on en omettait une seule, celle-là ne manquerait pas de dire qu'elle est sacrifiée, et l'on pourrait, en effet, en protégeant telle ou telle industrie, occasionner la ruine de telle ou telle autre qui n'aurait pas été entendue.

Vous avez un exemple, Messieurs, des difficultés que rencontrerait la commission d'enquête; il semblait que rien n'était plus facile que de faire une enquête pour découvrir la cause du malaise de l'industrie linière : on institue une commission; il paraissait qu'au bout de quinze jours il y aurait un résultat; mais à mesure que la commission se livre à son travail, elle en sent toute l'étendue; tous les jours il se présente de nouvelles questions. Pour savoir, par exemple, si le filage à la main peut lutter avec le filage à la mécanique, il ne suffit pas d'interroger les personnes qui connaissent la filature, mais il faut reprendre en quelque sorte l'objet de l'industrie linière à son origine, et le suivre dans toutes ses transformations; et comparer ensuite cette industrie avec l'industrie étrangère; voir pourquoi celle-ci soutient plus facilement la lutte que la nôtre.

Eh bien, Messieurs, s'il faut faire de semblables investigations pour toutes les industries, il s'écoulera peut-être dix ans avant que la commission ait obtenu un résultat; mais supposons qu'il ne faille que 5 ans pour terminer l'enquête; au bout de 5 ans tous les faits peuvent être changés : ce qui était bon lorsque la commission a pris ses renseignements peut ne plus être bon lorsqu'elle présentera son rapport, et alors les personnes qu'elle aura entendues viendront peut-être dire que, si elles avaient pu prévoir les changements survenus depuis 5 ans (et 5 ans sont un siècle en industrie), elles auraient parlé d'une tout autre manière; peut-être ces personnes seraient-elles alors les premières à demander d'autres mesures que celles proposées d'après leurs dépositions.

J'ai appris, Messieurs, d'un membre de la commission qui a été chargée de faire une enquête sur l'industrie linière, que dès ce moment elle a plus de 800 pages

d'écriture. Or, voilà une enquête restreinte à une seule industrie ; que sera-ce s'il faut faire une enquête sur la situation de toutes les industries du pays ?

Vous avez encore un autre exemple, Messieurs ; en France on a fait une enquête parlementaire pour examiner la question de savoir si la régie des tabacs devait être maintenue ; eh bien, ce n'est qu'au bout de trois ans que la commission a pu faire son rapport et encore cela n'a abouti à rien.

Il faut l'avouer, Messieurs, si l'on demande une enquête parlementaire, c'est pour arriver à l'établissement d'un système de droits différentiels au profit de notre pavillon. Cette question, pour être posée nettement, devrait l'être en ces termes : « Faut-il accorder au pavillon national une protection plus grande que celle que lui accorde notre législation ? » Car une chose que l'on semble toujours perdre de vue, c'est qu'il existe réellement une protection pour notre navigation ; il ne s'agit donc que de savoir si cette protection doit être augmentée. Eh bien, cette question est l'objet de toute l'attention du Gouvernement ; mais pour la résoudre, il n'est nullement besoin d'ouvrir une enquête interminable. Le Gouvernement fait une enquête permanente ; au moyen des chambres de commerce, des commissions d'agriculture, des consulats, tous les jours il reçoit des rapports sur la situation des différentes branches de l'industrie et du commerce ; si l'expérience faisait voir que les moyens qu'a le Gouvernement de s'éclairer ne sont pas suffisants, rien n'empêche d'augmenter ces moyens. Ainsi, par exemple, on pourrait réunir tous les présidents des chambres de commerce et établir une discussion orale sur la question de savoir de quelle manière on pourrait améliorer la situation de l'industrie, comment il faudrait s'y prendre pour lui procurer les débouchés dont elle a besoin. Une semblable commission se trouverait composée, non-seulement d'hommes de théorie, mais aussi d'hommes pratiques, d'hommes qui joignent à l'instruction obtenue par l'étude, la connaissance des faits ; elle offrirait donc des lumières plus grandes, plus étendues que celles même que nous pouvons trouver dans cette enceinte.

Qu'on veuille bien ne pas considérer ce que je dis ici comme l'expression d'une espèce de défiance à l'égard des connaissances des membres de cette assemblée : c'est l'honorable M. Dedecker qui l'a dit lui-même : « Il nous manque peut-être, pour une enquête de cette nature des hommes pratiques. »

Messieurs, si le Gouvernement avait l'intention d'être inactif, s'il ambitionnait un rôle passif, s'il voulait, comme on dit vulgairement, se croiser les bras pendant plusieurs années, il pousserait la Chambre à l'enquête parlementaire qu'on demande ; et pendant cet intervalle, chaque fois qu'on élèverait la voix dans cette enceinte, il nous suffirait de répondre : « Il faut attendre le résultat de l'enquête, le Gouvernement a les bras liés, le Gouvernement ne peut pas faire un pas ; il faut attendre que l'enquête soit terminée. »

La commission de l'industrie linière offre encore un exemple de ce que j'avance. Je conçois que le Gouvernement soit libre aujourd'hui d'accorder quelques légers palliatifs à cette industrie, comme, par exemple, l'institution de quelques prix pour la plus belle toile, et autres mesures de ce genre, dont au reste, j'apprécie toute la valeur ; mais si le Gouvernement voulait porter un remède radical, immédiat, si, par exemple, il voulait venir vous proposer la prohibition du lin à la sortie, on lui dirait : « Attendez le résultat de l'enquête. Qui vous dit que la commission, éclairée par la connaissance des faits, ne viendra pas vous dire que cette prohibition va directement contre le but que vous vous proposez ? »

Si le Gouvernement voulait imposer le fil à l'entrée, il recevrait encore la même réponse : « Attendez le résultat de l'enquête. »

Je le répète donc, si le Gouvernement ne consultait que sa paresse, s'il voulait rester dans un état absolu d'inaction, il pousserait la Chambre à faire l'enquête.

Messieurs, nous croyons avoir fait voir à l'assemblée, d'abord que notre commerce extérieur ne dépérit pas, mais que chaque jour il s'étend davantage et d'une manière très-marquée; et en second lieu, que l'enquête illimitée, telle que la section centrale la propose, n'est pas exécutable, au moins si l'on ne veut pas faire un ouvrage incomplet et qui n'aboutirait à rien.

Messieurs, si malgré les développements dans lesquels je suis entré, la Chambre persistait à faire une enquête, comme elle ne ferait qu'user d'un droit que la Constitution lui reconnaît, le Gouvernement aurait un certain scrupule à venir combattre les personnes qui soutiendraient l'enquête. Mais tout en ne combattant pas l'enquête, qui appartient essentiellement aux prérogatives de la Chambre, il nous a paru que c'était un devoir pour nous, dans l'intérêt même de la dignité et de la Chambre et du Gouvernement, de faire voir à l'assemblée que, si elle s'engage dans une enquête aussi indéterminée, elle ne doit en attendre aucun résultat.

Mais, je le répète, je désire que la Chambre ne voie pas dans les paroles que je viens de prononcer un moyen de combattre l'enquête : le Gouvernement n'a pas plus de droit d'empêcher la Chambre de faire une enquête, que la Chambre n'a le droit d'entraver les enquêtes que veut faire le Gouvernement. Dans tous les cas le Gouvernement reste libre de faire une enquête sur la même question ; et si la Chambre voulait absolument adopter la proposition de la section centrale, il ne renoncera pas à ce droit, celui de recueillir tous les renseignements propres à jeter du jour sur cette matière.

HYE-HOYS. — Quand je me rappelle la grande divergence d'opinions qui a éclaté, à différentes reprises, dans cette enceinte à l'occasion des lois de commerce que nous avons été appelés à voter, je ne puis m'empêcher de reconnaître qu'il doit y avoir une cause profonde et cachée de désaccord, et sur laquelle il importe que l'on s'entende, si nous voulons faire des lois utiles et durables.

Les uns, craignant toujours que le Gouvernement n'eût déjà trop fait pour la France et les autres nations voisines, voulaient, avant toute discussion, que le Gouvernement fît connaître son système commercial, pour qu'ils pussent éprouver en quelque sorte ses actes à ses principes.

D'autres, plus confiants dans la sollicitude du pouvoir pour les intérêts nationaux, votaient de confiance les propositions qui nous étaient présentées, craignant peut-être que nous ne soyons pas encore en droit de traiter avec toutes les nations avec l'autorité que donne une politique commerciale éprouvée depuis longtemps. Personne n'était d'accord non plus sur des points essentiels, qui ne pouvaient être compris diversement sans nous faire entrer inévitablement dans une voie fausse. Il me semble que cet état d'incertitude de la Chambre, qui se reproduisait aussi dans les journaux, est la preuve la plus évidente de la nécessité d'une grande mesure qui révèle le pays à tous ses habitants, et qui fasse enfin connaître ce que l'on a droit d'exiger du Gouvernement après nous avoir exposé quels sont nos vrais besoins.

Une enquête est un acte indispensable aujourd'hui. Si, après le traité du 19 avril 1839, l'ancien Ministère était venu nous annoncer à la tribune que le pays étant définitivement constitué, le moment était venu d'adopter d'autres principes politiques en matière de commerce, et avait ainsi pris l'initiative d'une enquête commerciale, il aurait conservé cette majorité bien prononcée qu'une question secondaire et intempestive a éloignée de lui.

Une enquête est donc, selon moi, une chose devenue indispensable; cependant, il s'en faut bien que je la veuille aussi large et complète que l'implique la signification de ce mot; je conçois tout ce qu'il y aurait d'instruction et de renseignements utiles à retirer d'une grande enquête, qui, bien faite, nous offrirait en quelque sorte un tableau complet des besoins de notre industrie; mais, pour être générale, il faudrait en outre une réunion de spécialités qu'on pourrait bien ne pas rencontrer sans beaucoup d'efforts; une enquête partielle, voilà tout ce que je désire, et je pense qu'elle pourra pleinement satisfaire aux besoins du moment. Nous savons que c'est principalement le commerce extérieur qui souffre en Belgique; nous sommes peut-être menacés, vu le nombre toujours croissant d'étrangers qui viennent se charger de nos exportations, de perdre nos pilotes, nos constructions, et de compromettre gravement toutes les branches d'industrie qu'alimente une navigation nationale.

Vous concevez comme moi, Messieurs, qu'il y a plusieurs manières de parvenir aux résultats que nous attendons d'une enquête; et, pour ma part, j'avoue que je ne m'en rapporterais pas volontiers entièrement au Gouvernement, si même l'initiative et l'impulsion donnée par cette Chambre et par l'honorable M. De Foere, n'étaient pas pour moi un motif qui m'empêche, aujourd'hui plus que jamais, d'exclure la Chambre de toute participation à cette grande mesure d'intérêt national.

Je ne puis partager non plus l'avis émis par plusieurs de nos collègues, et qui tend à investir la Représentation exclusivement du droit d'instituer l'enquête; une décision qui aurait ce caractère d'exclusion, porterait en elle le germe de l'imperfection; d'ailleurs, Messieurs, je vois quelque chose de dangereux dans cette tendance à nous emparer d'une chose dans laquelle le Gouvernement n'est pas moins compétent que nous; et qu'il peut, par des raisons que je n'admets pas, avoir voulu différer sans que rien doive l'en faire préjuger incapable; il y a plus, Messieurs, c'est qu'une enquête, dirigée par la Chambre seule, pourrait avoir un caractère qui lui enlèverait une partie de l'autorité qu'elle doit avoir pour nous, et nous priverait ainsi de ce qu'on peut en attendre de bien.

Il me semble que rien ne convient mieux que d'apporter, dans la grande mesure que nous allons voter, l'impartialité, la maturité et la prudence que comporte la gravité de l'objet que nous avons en vue; ainsi combinons les règles suivies en France et en Angleterre; aidons-nous du zèle, du patriotisme et des lumières de tous ceux qui sont aptes à répandre du jour sur la question.

Je voterai pour que la commission d'enquête soit composée mi-partie de membres de la Chambre, et mi-partie de membres nommés par le Gouvernement, à moins que la fin de la discussion ne me fasse changer d'opinion.

M. PIRMEZ. — Messieurs, notre Constitution a donné à la Chambre des Représentants une grande prérogative, celle de présenter des projets de loi.

Lorsqu'un mal social vient frapper nos yeux, et que nous croyons pouvoir y porter remède, chacun d'entre nous peut à l'instant même tenter de l'appliquer.

A tous les moments nous pouvons user de ce droit. Tant que nous ne l'avons pas fait, il ne nous est point raisonnablement permis d'assourdir le pays de nos plaintes, et surtout de faire un reproche à d'autres hommes de ne point présenter un remède que nous croyons tenir entre nos mains.

On ne peut concevoir qu'avec un pareil droit, et lorsque l'on assure connaître soi-même le remède au mal, on demande une enquête pour chercher quel est ce remède.

Il n'est rien de plus facile que de signaler les maux qui accablent la société; il n'est rien de si facile non plus que de se placer derrière une commission ou derrière une enquête, lorsqu'il s'agit d'y appliquer des remèdes. Car s'ils sont inefficaces, la faute en sera à la commission, à l'enquête.

Alors on pourra encore légitimement accuser les Chambres et le Gouvernement de tous les maux qui pèsent sur la nature humaine, ce qui sans doute est le plus facile et le plus beau de tous les rôles dans un Gouvernement représentatif.

Je n'accuse pas la bonne foi de ceux qui attaquent le système libéral de commerce, je dis même que je crois fermement à cette bonne foi. Mais en attaquant ce qui est, et en appelant à son secours tous les maux et toutes les misères comme étant le résultat du système actuel, on se place pour combattre sur un terrain très-favorable.

Ceux qui souffrent croient facilement aux remèdes, surtout lorsqu'on a soin de les prôner continuellement et d'en répandre l'annonce avec profusion. Aussi est-il infaillible qu'une multitude d'industriels n'aient maintenant la conviction que s'ils ne se débarrassent pas facilement de leur produits, c'est parce que nous admettons tous les navires du monde librement dans nos ports.

Et peut-il être douteux que les industriels qui ne peuvent se défaire de leurs produits n'aient la conviction que le commerce général de la Belgique avec l'étranger ne soit en pleine décadence? On leur répète cette assertion à satiété, et leur propre position doit les porter à y croire. Et cependant, lors de la discussion du péage de l'Escaut, il a été démontré, sans contradiction aucune, que nos exportations par mer croissaient à peu près en proportion des lamentations sur notre commerce maritime; tellement qu'en peu d'années elles avaient doublé en valeur.

Aussi veuillez remarquer, Messieurs, que la section centrale n'ose pas affirmer que notre commerce et notre industrie soient dans une position fâcheuse; ce serait résoudre, dit-elle, ce qui est en contestation, c'est prononcer sur un des points soumis à l'enquête. Aussi, l'honorable auteur de la proposition reste seul pour affirmer ce point; et c'est uniquement parce qu'il l'a beaucoup affirmé et beaucoup écrit que vous ordonnerez l'enquête! Ce sera une récompense donnée à sa persistance qui, ici, a déjà été vantée! Pour moi, je ne sais si on doit encourager la persistance dans des idées qu'on ne partage pas, et uniquement parce que c'est de la persistance.

Messieurs, nous pouvons faire beaucoup de mal au pays en y répandant de fausses idées. Et remarquez bien que sa situation peut être présentée sous des points de vue entièrement opposés et selon que procèderont ceux qui examineront cette situation. Ainsi, par exemple, pour résoudre cette question, dou-

teuse pour la section centrale et si claire pour l'auteur de la proposition : « Notre » commerce extérieur et maritime et notre industrie sont-ils dans un état déplo- » rable? » Eh bien, la réponse sera blanc ou noir selon la tournure d'esprit des hommes qui examineront la question ; selon qu'ils pourront généraliser, considérer la nation en masse comme ne formant qu'un seul tout, ou selon qu'ils seront portés à se jeter dans les détails et à examiner les intérêts particuliers.

Pour les premiers, ils diront : pour répondre à la question qui nous est posée, examinons ce qui était et ce qui est; car la prospérité est relative aux temps antérieurs. Nos exportations par mer sont triplées depuis quelques années, elles s'en vont croissant, sans que, pour cela, les exportations par terre aient diminué; donc notre commerce extérieur et surtout notre commerce maritime n'est pas en décadence. Si nous avons importé 40 millions de plus que nous n'avons exporté, ils concluront que nous nous sommes enrichis de 40 millions. Quant, à l'Intérieur, ils jetteront un coup d'œil sur les manufactures qui couvrent le pays; et ils diront que ce n'est pas en un siècle qu'il a été fait ce que nous voyons depuis 15 ans. Quant au bien-être général de la masse de la nation, ils consulteront les tableaux des consommations et les produits des accises; ils compareront les vêtements de la population avec ce qu'ils étaient autrefois ; ils verront s'il s'élève des habitations nouvelles, ils les compteront; ils verront les habitations anciennes, ils les mettront en regard de celles d'aujourd'hui, et s'il y a une immense amélioration, ils concluront que le bien-être général augmente. Et s'ils portent leur attention sur les choses que l'homme peut s'approprier, qui ne sont point les résultats du travail ni de l'art, les choses que la nature seule a produites; si elles ont doublé de valeur, c'est-à-dire que si, avec ces choses, on peut se procurer le double d'utilité qu'on en tirait précédemment, ils concluront qu'il y a progrès dans la civilisation, qu'il y a épargne des choses produites, c'est-à-dire augmentation considérable de la richesse et du capital social.

Quant aux seconds, qui, par la disposition de leur esprit, ne généraliseront pas, qui ne considèreront pas la nation en masse comme ne faisant qu'un tout, qui regarderont certains cas particuliers et tireront des conséquences de ces cas pour vous présenter le résultat de la situation générale du pays, vous devez vous attendre à avoir sous les yeux le tableau le plus déplorable, et à voir la Belgique présentée dans une période d'abaissement et de misère.

Messieurs, il est de tristes vérités que j'ai déjà dites, mais qu'il faut redire encore lorsque leur connaissance seule peut empêcher de grands maux. L'industrie souffre, c'est-à-dire qu'une multitude d'industriels ne peuvent retirer de leurs produits le prix de la peine qu'ils ont coûtée; ils ne peuvent les échanger avec avantage. Cette situation amène la ruine d'un grand nombre d'entre eux. Sans qu'il soit besoin pour moi d'enquête, j'ai la conviction que ces faits existent, et une enquête me dirait qu'ils n'existent pas, que je ne voudrais pas y croire, car c'est le résultat infaillible de la libre concurrence en industrie dans notre ordre social actuel.

Hormis les choses qui ont le privilége de créer leur consommateur, c'est-à-dire les substances alimentaires, toutes les autres peuvent-être créées en bien plus grande quantité qu'on ne peut en consommer avec profit. Or, comme chacun est libre de se livrer à la production de toutes les choses, il doit nécessairement en résulter qu'une grande partie d'entre elles ne peuvent procurer le prix de la

peine qu'elles ont coûtée, et, par conséquent, doivent amener la perte de ceux qui les produisent.

La situation de l'industrie est toute nouvelle. Il n'y a pas cinquante ans que la liberté de produire existe, et ces cinquante ans en contiennent plus de vingt-cinq de troubles et de guerre. Mais ce temps a suffi pour qu'on puisse hardiment proclamer qu'il n'y a pas de proportion entre la force de produire et celle de consommer, et que, par conséquent, tant que cette vérité ne sera pas généralement sentie, il doit exister souffrance et ruine pour un grand nombre de producteurs.

La libre concurrence est sans doute un grand bienfait, elle est la source des perfectionnements, de la facilité de produire les choses utiles, c'est-à-dire de la richesse sociale; mais il ne faut pas cacher qu'elle ne s'obtient qu'au prix d'une lutte permanente, acharnée, dans laquelle une foule de producteurs doivent souffrir et succomber.

Ainsi l'enquête faite par ceux qui ne généraliseront pas, constatera infailliblement une multitude de souffrances industrielles. Et de cet état qui est l'état naturel de l'industrie sous la libre concurrence, elle conclura que la Belgique marche à sa ruine; elle s'en prendra au système libéral du commerce, aux Gouvernements qui se sont succédé depuis la révolution, à notre système maritime, et elle conclura à un changement de système pour nous procurer des débouchés qui sont les remèdes des souffrances qu'elle aura rencontrées dans l'industrie.

Je vois fort bien, dès aujourd'hui, que toutes les mesures restrictives, toutes les mesures que l'honorable auteur de la proposition a prônées, diminueront les débouchés au lieu de les augmenter. Mais il ne s'agit pas de cette question, il s'agit maintenant uniquement de l'enquête pour remédier aux souffrances de l'industrie, et je parle de débouchés, nullement pour débattre les moyens de les procurer, mais parce qu'ils sont universellement indiqués comme un remède aux souffrances de l'industrie.

De peur qu'on ne s'y méprenne, je dois dire que j'appelle de tous mes vœux de grands débouchés, et j'entends par là des échanges nombreux et profitables avec toutes les nations. Je les désire, parce que de pareilles opérations enrichiraient inévitablement la Belgique considérée en masse, la somme des richesses sociales augmenterait inévitablement.

Mais, je ne pense pas que par là la somme des souffrances individuelles dans l'industrie serait en aucune façon diminuée. Quelle influence les débouchés peuvent-ils avoir sur le sort des fileuses, par exemple, quand il existe des machines qui ont décuplé la force humaine, et dont le nombre n'est pas limité ? Quelle influence pourraient avoir les débouchés sur ceux qui fileraient avec ces machines elles-mêmes, si une nouvelle invention venait encore, pour cette opération, augmenter la force de l'homme? Évidemment ils n'en auraient aucune. La souffrance des uns sera toujours relative à l'habileté des autres. Chaque perfectionnement, qui est un bien pour l'humanité, amène donc naturellement des souffrances individuelles dans l'industrie.

C'est le résultat infaillible de la libre concurrence, des perfectionnements que chaque jour elle amène, de la puissance illimitée de produire les choses en présence d'une consommation bornée. Avec des exportations doubles ou triples, une enquête retrouverait les mêmes souffrances individuelles dans l'industrie, et

pourrait conclure de ces cas, tout comme on le fait aujourd'hui, à notre décadence.

Les débouchés peuvent donc augmenter la richesse sociale, mais ils ne sont pas un remède aux souffrances individuelles dans l'industrie : elles découlent uniquement de la libre concurrence jointe à la puissance infinie de produire. Les maux qui résultent de la nature des choses ne peuvent être atténués que par leur juste appréciation. Ce n'est qu'en donnant des idées justes que vous y parviendrez, et non en faisant passer toutes les fausses idées avec un laisser-aller incroyable, en les propageant et en traitant avec faveur ceux qui les répandent.

Quand on a discuté la loi de refonte des vieilles monnaies, ceux-là mêmes dont les discours ne sont qu'une plainte éternelle sur notre marche commerciale, soutenaient que le numéraire était extrêmement rare, qu'il était sorti du pays, qu'il y avait nécessité d'acheter de l'argent fin pour fabriquer de la monnaie, parce qu'elle manquait, qu'elle était passée à l'étranger en échange de marchandises que nous apportaient les vaisseaux étrangers qui tous sortaient *sur lest*! Qui *ne* se souvient de toutes ces singulières idées?

Eh bien! on n'a pas acheté de métal pour fabriquer de la monnaie; on a résisté à tous ces préjugés, et la monnaie est-elle maintenant plus rare ou moins rare que lorsque nous avons discuté la loi? Il vous est impossible de le dire.

Nous avons déjà pourtant, depuis cette époque, importé pour bien des millions de marchandises, les plaintes ont toujours été croissant; écoutez-les : nous importons les produits étrangers, nous exportons notre numéraire! Il faut convenir que si, dans un pareil état de choses, le numéraire était extrêmement rare lors de la loi de refonte, il devrait déjà être introuvable aujourd'hui.

Et si, à cette époque, vous aviez nommé une enquête pour examiner si le numéraire était rare, et s'il y avait des moyens de l'empêcher de sortir de la Belgique, qu'est-ce que cette mesure aurait fait penser au pays? C'est que vous regardiez comme un mal l'absence du numéraire. Cependant il a été *démontré* alors qu'il ne pouvait exister simultanément avec le crédit, qui est l'âme d'un grand commerce.

Vous auriez donc, par cette enquête, donné de fausses idées au pays qui a confiance dans vos lumières, et vous lui en donnerez de fausses encore en votant celle-ci. Vous lui ferez croire que vous ne connaissez pas la cause des souffrances individuelles dans l'industrie et dans le commerce, et qu'il serait bien possible que ces souffrances provinssent de ce que nous recevons librement les vaisseaux de toutes les nations dans nos ports. Vous lui ferez croire que vous pensez que son commerce extérieur maritime décroît, et qu'il se trouve dans une période de décadence que vous reconnaissez, mais que vous ne pouvez pas arrêter.

Vous ferez croire au pays (et ceci est un très-grand mal) qu'il est libre au Gouvernement d'empêcher les souffrances individuelles dans l'industrie par des mesures matérielles, comme, par exemple, des débouchés (que j'appelle de tous mes vœux dans l'intérêt général); ou, chose étrange! en nous entourant d'une douane impénétrable.

Il est des maux que rien ne peut adoucir; mais le Gouvernement peut empêcher beaucoup de souffrances individuelles dans l'industrie. C'est en montrant la situation véritable des choses, en enseignant cette vérité que, sous le régime de la libre concurrence, la puissance de la production est infinie, et que la con-

sommation est bornée; que rien au monde ne peut équilibrer ces deux forces laissées aveuglément à elles-mêmes; qu'elles ne sont réduites à niveau que par la perte des valeurs produites, ou par l'absence de production. Le Gouvernement peut et doit dire que, dans la lutte acharnée de l'industrie, les plus habiles abattront ceux qui le sont moins, et qu'il n'est donné à aucune puissance d'opérer une transaction entre les combattants. Il doit conseiller la prudence et la circonspection; il n'a pas d'autre moyen d'alléger les souffrances individuelles dans l'industrie. Je voterai contre l'enquête.

M. DEDECKER. — Messieurs, je ne puis partager l'optimisme de M. le Ministre de l'Intérieur. Sans entrer dans des détails d'une statistique toujours suspecte, je ne consulte que l'industrie et le commerce eux-mêmes, qui se plaignent amèrement; et dans cette disparité d'opinions, dans l'incrédulité du Gouvernement, je puise un nouveau motif en faveur de la demande d'une enquête.

Il conste des dispositions de toutes les sections et des opinions émises par la section centrale, que la Chambre, elle du moins, reconnaît l'utilité et l'opportunité d'une enquête commerciale. A la vue du malaise qui accable surtout la classe ouvrière, en présence de cette crise qui compromet tant de fortunes et alarme tant d'intérêts, c'est bien le moins que doive faire une représentation vraiment nationale, que de montrer qu'elle est sensible à de si grandes infortunes et qu'elle veille au milieu des dangers.

Comme M. le Ministre, je me suis senti effrayé de la portée, de l'étendue de cette enquête! Néanmoins, d'après les intentions de l'honorable auteur de la proposition, et, à en juger par l'attitude prise par la section centrale, l'enquête doit être avant tout et principalement *commerciale*. Mais, le commerce étant plus encore un moyen qu'un but, c'est-à-dire, devant être envisagé moins en lui-même que dans ses rapports avec toutes les industries, il faudra nécessairement, cela est vrai, pour rendre l'enquête complète et pour en retirer tous les fruits qu'on s'en promet, consulter l'industrie.

Il est bien entendu cependant (et ceci servira de réponse à une objection de M. le Ministre de l'Intérieur) que cette revue, cet examen des intérêts industriels, pourra être rapide; car une enquête spéciale et solennelle a lieu dans ce moment pour rechercher toutes les causes de la décadence de l'industrie linière, si vitale pour les Flandres; il y a quelques années à peine, l'industrie cotonnière a été l'objet d'une enquête détaillée et complète; lors de la discussion de la loi douanière, quelques autres industries importantes, notamment celle des draps, ont eu l'occasion de faire connaître leurs vœux et leurs besoins. De nouvelles recherches officielles et spéciales, relativement à ces branches de la richesse nationale, n'offriraient donc plus, à l'heure qu'il est, un caractère suffisant d'utilité. D'ailleurs nous voulons tous que l'enquête qu'on nous propose soit promptement terminée, afin que les causes de la crise soient bientôt constatées et les remèdes appliqués dans le plus bref délai. Il suffira donc, du moins je le pense, d'interroger l'industrie sur les causes probables et universellement signalées de la crise qu'elle éprouve, sur le manque de débouchés dont elle se plaint à bon droit, sur les moyens de créer un système d'exportations qui permette d'écouler l'excédant de la production nationale et de nous procurer à bas prix les matières premières, les denrées ou les marchandises venant de l'étranger.

Je passe rapidement, Messieurs, sur ces considérations, qui n'auront échappé

à personne, et je me hâte d'arriver à la seule question qui divise cette assemblée, celle de savoir à qui, du Gouvernement ou de la Législature, on laissera la nomination des membres de la commission. Je ne le cache pas, cette question, qui, de prime abord, ne paraît qu'accessoire et purement réglementaire, renferme, pour moi, toute la question, en constitue le fond. Je déclare, une fois pour toutes, que, dans le cours de cette discussion, je parle toujours du Ministère actuel, dans la supposition qu'il est le continuateur du système commercial suivi par l'ancien Ministère, supposition autorisée par de nombreux antécédents et par la déclaration que M. le Ministre de l'Intérieur vient de faire encore dans la séance de ce jour.

Messieurs, vous le savez tous, dans une enquête tout dépend de la tendance d'esprit de ceux qui la font, ou de l'influence qu'exercent sur eux leurs antécédents, de la manière dont on pose les questions et dont on interprète les réponses, du jour sous lequel on présente les faits, ou du plus ou moins de sagacité avec laquelle on les coordonne, en un mot de la direction générale qu'on y imprime; or, cette direction générale à y imprimer dépend elle-même du choix qu'on fait des membres de la commission. C'est ce que le Gouvernement paraît comprendre parfaitement bien; mais c'est aussi ce qui doit éveiller l'attention de la Chambre, ce qui lui commande une extrême circonspection.

Loin de moi, Messieurs, de vouloir montrer en ceci une méfiance injuste envers des hommes qui ne nous sont encore officiellement connus que par un de ces programmes qu'on pourrait, à peu de phrases près, stéréotyper à l'usage de tous les Ministères; j'espère bien ne me laisser jamais influencer par des noms. Si les anciens Ministres étaient restés au pouvoir, j'aurais, dans cette même question, raisonné à leur égard comme je raisonne aujourd'hui; je ne crains même pas d'avouer loyalement que j'agirais de même, si je voyais le banc ministériel occupé par mes amis politiques. Alors comme aujourd'hui, je demanderais que l'enquête fût parlementaire et non gouvernementale, parce que, sans m'arrêter à de mesquines considérations de personnes, je ne me préoccupe que de l'intérêt général de mon pays.

Messieurs, je ne sais si je me fais illusion, mais il me semble que les bonnes raisons ne manquent pas pour justifier l'opinion que je viens défendre, et qui a triomphé à la section centrale.

La Chambre est la représentation constitutionnelle et réelle de la nation. A elle donc, plus qu'à tout autre pouvoir, appartient le droit et incombe le devoir de se préoccuper du sort de ceux qui l'ont choisie pour leur mandataire spécial. Cela est si vrai que, par l'art. 40 de la Constitution, la Chambre s'est réservé le droit d'enquête, que c'est à la Chambre que les industries souffrantes adressent leurs plaintes, que c'est vers elle qu'elles se tournent, que c'est d'elle qu'elles attendent des secours. D'ailleurs, et n'oublions pas, Messieurs, cette circonstance, c'est de la Législature qu'est sortie la première idée d'une enquête à faire, c'est par elle et non par le Gouvernement que l'initiative a été prise. Ici, comme on le voit, je fais allusion au Sénat, que je voudrais sincèrement voir prendre part à l'enquête, et je suis prêt à appuyer tout amendement tendant à nous procurer l'utile coopération de ce corps législatif, dont plusieurs membres se distinguent par leur expérience et leurs lumières.

Il me paraît donc incontestable que la Législature doit naturellement se charger du soin de rechercher les causes des souffrances du pays et les moyens d'y ap-

porter des soulagements. Sans doute elle peut, à cet effet, déléguer le Gouvernement, et c'est là ce que le Gouvernement demande. Mais y a-t-il des motifs suffisants pour que la Chambre accède à ce vœu du Gouvernement et lui fasse cette délégation ? N'y en a-t-il pas qui s'opposent à ce qu'elle la fasse ? Voilà la question réduite à sa plus simple expression.

Lorsque certaines personnes insistent pour que l'enquête soit gouvernementale, j'aime à croire qu'elles sont de bonne foi, je rends justice à la pureté de leurs intentions ; elles pensent sans doute que c'est là le meilleur moyen d'arriver à la connaissance exacte de la vérité ; mais avouons qu'on pourrait traduire leur système à peu près par ces mots : La Chambre ne renferme pas dans son sein des hommes assez éclairés pour procéder à une enquête commerciale, assez zélés pour vouloir s'en occuper, assez justes pour le faire avec impartialité ! La Chambre entend-elle souscrire à cette déclaration qui, au fond, se trouve virtuellement dans les prétentions du Ministère? Non, je connais déjà trop bien la Chambre pour ne pas savoir qu'elle comprend mieux sa haute mission; je la sais trop animée du zèle de l'intérêt public pour supposer qu'elle puisse si volontiers se décharger sur le Gouvernement du soin d'y pourvoir; elle voudra par elle-même répondre à la confiance que la nation a placée en elle; elle ne laissera point passer une des plus belles occasions qui puissent s'offrir à elle de montrer toute sa sollicitude pour les graves intérêts qui lui sont confiés. La Chambre compte dans son sein des membres qui, certes, sont bien capables de présider aux travaux d'une enquête, et qui, pour avoir été nommés par elle, n'excluront nullement, comme on feint de le croire, les lumières du dehors, puisqu'ils s'empresseront sans doute de consulter ceux qui, dans le pays, pourront contribuer à éclaircir les questions vitales que l'enquête est appelée à résoudre.

Ensuite, est-ce sérieusement que l'on craint que la Chambre ne fasse ses choix avec partialité? Mais, de bonne foi, cela n'est-il pas plus à craindre de la part du Gouvernement? Quel intérêt la Chambre a-t-elle à procéder avec partialité ? le Gouvernement pourrait-il en dire autant? La Chambre n'offrira pas le désolant spectacle de petites passions exploitant le malaise social pour compte de quelques ambitions ; elle ne fera pas de cette importante question une affaire de parti ou de coterie; aucun système d'exclusion, qui serait aussi injuste que maladroit, ne présidera à son choix ; et, pour ma part, je compte bien y faire représenter également les diverses opinions qui se disputent l'avenir commercial de la Belgique. Et puis, si la Chambre, ce que je suis loin de supposer, croyait devoir se montrer exclusive dans la nomination des membres de la commission d'enquête, je ne vois pas pourquoi l'on ne respecterait pas dans ce cas-ci comme dans d'autres, cette manifestation de l'opinion de la majorité. Je ne sais pas dans quel sens cette majorité se prononcera ; il se peut même qu'elle ne se montre guère favorable au système qui a mes sympathies ; mais partialité pour partialité, exclusion pour exclusion, il me semble que celle qui a pour complices cinquante mandataires de la nation, est bien moins suspecte, moins dangereuse que celle qui a pour auteur six ministres. Et c'est ici le lieu de faire remarquer une étrange contradiction dans laquelle tombent ceux qui défendent et continuent le système commercial suivi par l'ancien Gouvernement : chaque fois qu'on expliquait leurs vues et leurs actes en matière de commerce, ils se retranchaient derrière la majorité de la Chambre, qui les soutenait, qu'il fallait seule accuser, disaient-ils; et aujourd'hui que nous faisons un appel à la même majorité, eux

ils s'y refusent; c'est-à-dire qu'ils ne regardent pas la Chambre comme susceptible de faire le bien, mais comme bonne tout au plus à les couvrir de sa responsabilité.

Messieurs, toutes ces considérations militent en faveur de l'opinion de ceux qui, comme moi, trouvent que c'est à la Chambre et non au Gouvernement à diriger l'enquête. Ces considérations acquièrent une importance nouvelle et décisive par cette circonstance que, en dépit de toutes les subtilités, le Gouvernement lui-même est ici en cause.

C'est cette circonstance qui donne à l'enquête proposée un caractère spécial et exceptionnel que nous ne devons pas perdre de vue, et qui doit puissamment influer sur le vote que nous serons appelés à émettre. Je conçois que le Gouvernement dirige une enquête, lorsqu'il s'agit d'apporter des perfectionnements à telle industrie, d'enlever les obstacles naturels ou fiscaux qui s'opposent au libre développement de telle autre industrie ; en un mot lorsque ce n'est pas du Gouvernement même que l'on se plaint; alors, peu importe qui ordonne ou dirige ces investigations officielles. Mais, quant toute l'enquête doit rouler sur cette question fondamentale : *Le système commercial suivi par le Gouvernement, depuis la révolution, est-il avantageux ou ruineux ?* Alors, sans y mettre la moindre passion et avec toute la modération que donne une profonde conviction, je suis forcé de déclarer qu'il ne faut pas laisser à ce même Gouvernement la direction d'une espèce d'instruction commerciale sur son compte. A défaut de bon sens et de raison, j'oserais invoquer ici les sentiments de convenance et de délicatesse; devant aucun tribunal l'accusé ne choisit ses juges et ne dirige les débats.

Il me semble qu'il n'y a rien de plus simple, de plus naturel, que la proposition de l'honorable M. De Foere, à laquelle s'est ralliée la majorité de la section centrale. Malheureusement les préjugés ont élevé la voix, les arrière-pensées se sont mises de la partie, la méfiance s'est glissée dans les esprits, et de là l'opposition de vues qu'on remarque maintenant dans ceux qui d'abord n'étaient tous guidés que par une même pensée, et qui, en définitive, n'ont tous qu'un but commun. Je déplore sincèrement ces rivalités qui dénaturent les propositions les plus droites, qui cherchent partout des armes pour se défendre, là où il ne faudrait songer qu'à trouver des moyens de mettre un terme à l'effrayante crise qui désole notre patrie. Et si je vote en faveur d'une enquête *parlementaire*, si je fais même de cette circonstance la condition de mon vote en faveur de l'enquête elle-même, ce n'est point, je le répète, par méfiance pour les personnes, ni dans l'attente de voir triompher un système d'exclusion, mais parce que ce caractère parlementaire, donné à l'enquête, me paraît le seul naturel, le seul capable d'amener les résultats désirés.

Cependant, Messieurs, tout en voulant que l'enquête soit parlementaire, je comprends ce que ces travaux auront de rude pour ceux qui seront appelés à les exécuter. Il fallait donc chercher un moyen de rendre la corvée moins grande et d'abréger la besogne. Ne l'aurait-on pas trouvé, en augmentant le nombre des membres de la commission, de manière à le porter jusqu'à neuf? De cette façon, l'un ou l'autre membre pourra quelquefois s'absenter, sans que son absence empêche la commission de poursuivre le cours de ses investigations, ou la prive des lumières nécessaires pour donner au pays la garantie que l'enquête se fait bien.

J'ajouterai même que le nombre *neuf* est celui qui était primitivement indiqué par l'honorable auteur de la proposition que nous discutons en ce moment.

En conséquence, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau un amendement dans se sens.

M. DELEHAYE. — Messieurs, le Ministre de l'Intérieur, en commençant le discours qu'il a prononcé dans cette discussion, vous a dit que les relevés statistiques qu'il invoquait à l'appui de son opinion, n'étaient pas tellement exacts qu'il pût les présenter comme des chiffres arithmétiques, comme des preuves évidentes. Pour moi, je ne pense pas qu'on puisse ajouter foi aux documents statistiques.

En effet, le Ministre vous a dit qu'il était facile d'évaluer les importations au moyen des documents conservés à la douane, mais qu'il n'était pas possible d'avoir le chiffre exact des exportations, parce que les exportations ne sont pas toujours déclarées. M. le Ministre a commis par là une erreur évidente.

Or, un fait qui n'est contesté par personne, et que souvent on a répété, c'est que la fraude se commet en Belgique d'une manière réellement scandaleuse. Alors, est-il bien vrai de dire qu'on peut connaître exactement le chiffre des importations, mais qu'on ne peut pas être sûr de celui des exportations? Je pense que nous ne connaissons qu'inexactement le chiffre des importations, et que nous l'ignorons au détriment du pays. Ce ne sera que quand on aura mis un terme à la fraude qu'on pourra invoquer les relevés statistiques des importations.

Je le répète, je n'ai pas la moindre confiance dans les relevés statistiques, je citerai des faits plus palpables, plus évidents.

On dit que l'industrie n'est pas aussi souffrante en Belgique que nous le prétendons. Mais alors comment se fait-il qu'il n'y ait pas une industrie qui non-seulement ne se plaigne, mais ne montre à l'évidence la gêne pénible où elle se trouve? Voyez la ville d'Anvers, la seule ville en Belgique qui jusqu'ici n'ait pas joint ses plaintes à celles des autres villes, vient vous exposer sa fâcheuse situation : la plupart des navires qui appartenaient à son port avant la révolution, sont aujourd'hui en grande partie dénationalisés, sont devenus des navires hollandais. C'est là, Messieurs, à mon avis, une preuve, et une preuve bien évidente, que le commerce maritime, pas plus que l'industrie du pays, n'est dans un état prospère.

On a dit que ce qui prouve la richesse du pays, c'est l'abondance du numéraire. Je regrette de ne pouvoir partager cette opinion, parce que, d'après moi, cette abondance du numéraire prouve le contraire. En effet, d'où provient la grande masse de numéraire qui circule dans le pays? M. Eloy de Burdinne vient de vous en indiquer une source. Quoi qu'on en dise, l'emprunt a dû augmenter la somme du numéraire dans le pays. Mais il y a une plus forte cause de cette abondance ; elle a été signalée dans les journaux, mais elle ne l'a pas été, que je sache, dans cette Chambre. Cette cause est que le commerce n'ayant plus la même étendue, n'inspirant plus la même confiance, se trouvant dans une situation plus gênée, tous les capitalistes retirent leurs fonds du commerce. Les riches maisons qui, depuis la révolution, ont cessé les opérations commerciales, ont dû laisser aussi une masse de numéraire sur la place.

Je crois m'apercevoir que mes paroles n'obtiennent pas l'assentiment de tout le monde, je serais heureux qu'on voulût bien y répondre.

C'est à ces causes, Messieurs, qu'il faut attribuer la grande valeur qu'ont

atteinte les propriétés foncières. Si le commerce était florissant, présentait des garanties, on ne verrait pas les capitalistes porter leurs fonds sur la propriété foncière, qui ne leur offre que 1 ½ p. %, tandis que le commerce leur donnerait 4 ½ et 5 p. %. Voilà des preuves évidentes que le commerce et l'industrie réclament avec raison une protection plus efficace.

Messieurs, la proposition de M. De Foere avait surtout pour but de rechercher les moyens d'accorder à l'industrie nationale et au commerce maritime, les éléments de prospérité qu'ils ne possèdent pas aujourd'hui. Je partage l'opinion de cet honorable membre Le principal argument qu'il a présenté à l'appui de sa proposition est resté entier, on n'y a pas répondu, et il est de nature à devoir être répété.

Vous dites que le commerce maritime est dans une situation favorable. Comment se fait-il que des navires américains arrivés à Anvers aient attendu six à sept semaines pour avoir un chargement, et aient été obligés de partir sur lest? Voilà des faits qui sont attestés par le commerce d'Anvers, qu'on ne peut nier, car ils ont été reconnus par tout le monde.

Je pense que s'il est bon d'obtenir pour le commerce maritime des débouchés lointains, il est des débouchés plus utiles dont il faut s'assurer avant tout, c'est le débouché que présente le marché intérieur. Il faut que vous soyez convaincus que si vous ne commencez pas par assurer au commerce le marché intérieur, vous ne lui rendrez jamais accessibles les marchés extérieurs. Le marché extérieur ne vous offrira un débouché que quand on viendra vous enlever ce que vous n'aurez pas pu placer sur le marché intérieur.

On a parlé des capitaux immenses qu'il fallait pour soutenir la concurrence. Quand un industriel a travaillé pendant quelque temps, quand il a mis une partie de ses capitaux dans les acquisitions de matière première et employé l'autre partie en salaires d'ouvriers, comment voulez-vous qu'il aille chercher des marchés lointains? Si, au contraire, vous lui assurez le marché intérieur, vous lui permettrez de renouveler une partie de ses capitaux et d'aller chercher le marché extérieur. Mais les avantages des marchés extérieurs ne seront rien pour lui aussi longtemps que vous ne l'aurez pas mis en possession du marché intérieur.

Pour améliorer le marché intérieur, le Ministère n'est pas au pouvoir depuis assez longtemps pour avoir pu préparer des mesures.

La commission d'enquête a précisément pour but de les indiquer. J'ai moi-même indiqué quelques moyens qui ont obtenu l'assentiment du pays. Pourquoi ne nous empresserions-nous pas d'accueillir ceux que pourrait nous fournir la commission d'enquête que nous proposons d'instituer? Nous ne pouvons pas nous refuser de faire droit à la demande de M. De Foere. Je pense qu'il faut d'autant plus l'admettre que le rejet n'aurait pas seulement pour résultat de ne pas chercher un remède aux souffrances de l'industrie, mais de faire croire que nous ne prenons nullement à cœur les intérêts du pays.

M. COGELS. — Je crois que la Chambre me saura gré de ne pas ramener la discussion sur le terrain où on l'a placée lors de la prise en considération, et où l'ont ramenée quelques-uns des honorables préopinants.

Nous n'avons pas à examiner aujourd'hui si le système commercial actuel est bon ou mauvais; s'il convient ou non d'en adopter un nouveau, de bouleverser

le système actuel, ou de continuer à marcher dans la voie dans laquelle nous avons marché jusqu'ici, sauf à adopter les modifications que l'expérience et les besoins du commerce indiqueront.

On nous a cité le système suivi par la France et par l'Angleterre. Mais ce système a-t-il été établi tout à coup, ou bien est-il le résultat de longues expériences ? Combien de modifications ces puissances n'ont-elles pas introduites depuis la paix dans leur système commercial ?

Et, chose remarquable! toutes ces modifications ont tendu à se rapprocher de ce système libéral dont on voudrait vous engager à vous écarter aujourd'hui.

Ce dont nous avons à nous occuper, c'est de l'enquête proposée par l'honorable député de Thielt. Cette enquête est-elle utile, est-elle opportune ? Quels sont les moyens les plus convenables de l'opérer ? vers quel but doit-on la diriger ? dans quelles limites doit-elle se renfermer ?

L'utilité de l'enquête a été reconnue par une très-grande majorité des membres de la Chambre ; on ne pourrait plus dès lors contester son opportunité. Cependant, je ne partage pas pour mon compte cette opinion ; il résulte d'ailleurs des explications données par M. le Ministre de l'Intérieur, que l'enquête, dirigée avec tous les soins convenables, n'amènerait pas les résultats qu'on en attend.

En supposant que l'enquête soit parlementaire, la nomination devrait avoir lieu au scrutin secret, on ne saurait espérer d'y voir toutes les opinions représentées, il faudrait pour cela la délibérer et non la faire au scrutin secret, sinon une seule opinion pourrait dominer.

M. Dedecker vous a dit que la plupart des membres de cette Chambre, qui s'occupent des questions commerciales, se trouvaient plus ou moins engagés dans une voie exclusive ; tout dépendrait dès lors, pour l'esprit dans lequel serait dirigée l'enquête, de l'opinion qui aurait la majorité. Quelque impartialité que je reconnaisse à tous les membres de cette Chambre, je sais aussi qu'il est chose dont il est impossible de se défendre, c'est que nous sommes toujours disposés à accueillir plus favorablement tout ce qui flatte notre opinion que ce qui peut la combattre ; ainsi une enquête qui serait faite par une grande majorité, soit dans mon opinion, soit dans l'opinion contraire, pourrait représenter non l'opinion du pays, mais celle de la commission.

Il faudrait encore que l'enquête fût dirigée avec une grande activité, qu'elle se terminât promptement ; car il est certain que tant que l'enquête se prolongera, l'incertitude ne cessera pas, et le seul avantage que je reconnaîtrais à l'enquête serait de faire cesser l'incertitude. On pourrait persuader alors aux négociants que ce n'est pas sur le Gouvernement seul qu'ils ont à compter. Je crois que le Gouvernement peut faire quelque chose ; je ne dis pas qu'il n'y a pas de modification à apporter au système que l'on suit aujourd'hui, mais je dis que le temps seul doit les indiquer, et que c'est dans leur intelligence et dans leur énergie que les négociants et les industriels doivent placer leurs plus grandes espérances.

S'il y avait une enquête, je voudrais qu'elle eût lieu par les soins du Gouvernement, car il pourrait, mieux que la Chambre, faire entrer dans la commission des hommes pratiques dont il a eu l'occasion d'apprécier les lumières. Il est en relation constante avec les chambres de commerce, et quoi qu'en ait dit l'honorable député de Thielt, les chambres de commerce ont été consultées, car il cite leur avis et notamment celui de la Chambre de commerce d'Anvers.

Je saisis cette occasion pour justifier la chambre de commerce d'Anvers d'un reproche qui lui a été fait, et qu'elle ne mérite pas. On lui a fait dans cette Chambre le reproche, qui malheureusement a pris quelque crédit au dehors, de défendre non pas les intérêts du pays, les intérêts anversois, mais des intérêts étrangers. J'ai eu l'honneur de faire partie de cette chambre pendant trois ans; j'ai assisté à toutes ses délibérations, et je déclare que ce n'est ni l'intérêt anversois, ni l'intérêt particulier, ni l'intérêt étranger qui y dominent, mais bien l'intérêt du pays. D'ailleurs cette Chambre n'est pas, comme on l'a dit, composée principalement d'étrangers; elle se compose de Belges pour la grande majorité, et les étrangers qui s'y trouvent ont les mêmes intérêts que nous; car, en fait de négociants, je ne connais ni étrangers, ni nationaux. Lorsqu'un homme transporte chez nous son industrie et ses capitaux, c'est un avantage pour le pays, d'autant plus que cet homme a des relations, des connaissances dont le pays profite; car pour s'expatrier, il faut qu'il ait la conscience de sa force et des espérances fondées de succès; sans cela il ne se déplacerait pas. Aussi parmi les membres de la chambre de commerce d'Anvers, ce ne sont pas les étrangers qui y apportent le moins de lumières, qui y sont les moins utiles.

Je relèverai quelques-unes des observations de l'honorable M. Delehaye. Il a parlé de l'émigration de notre marine marchande. Je crois inutile de m'expliquer sur l'émigration de la plus belle partie de notre marine, qui a été obligée d'aller retrouver sous son ancien pavillon un aliment qu'elle ne trouvait pas sous nos nouvelles couleurs. C'est une perte que nous déplorons, que nous devons chercher à réparer; les causes de cette perte sont connues.

Quant à la rareté ou à l'abondance du numéraire, je crois que c'est une chose fort difficile à constater. C'est une des choses les plus variables, les plus mobiles, cela dépend du cours du change et des avantages qu'offrent, à raison de ce cours, l'importation et l'exportation.

Je crois que les négociants qui ont été obligés de liquider n'ont pas converti leur avoir en numéraire, car ils n'en tireraient pas un grand revenu. S'ils se sont retirés et s'ils ont appliqué leurs capitaux, ils les ont appliqués probablement à des achats de propriétés, de fonds publics, de rentes, ou à d'autres opérations qui donnent un revenu quelconque. Ainsi ce ne peut être là une cause de l'abondance du numéraire.

On a parlé des navires américains arrivés récemment et qui sont partis sur lest. Cela tient à ce que nous n'avons pas voulu diriger nos produits sur l'Amérique, où le marché est surchargé, où la crise n'est pas terminée, parce que l'importation, en 1837 et en 1838, y a été triple de ce qu'elle aurait dû être. Il faudra longtemps encore peut-être pour que les exportations dans ce pays offrent un bénéfice. Sans doute nos négociants n'auraient pas été, de gaieté de cœur, expédier à une destination où ils étaient assurés d'une perte considérable.

Il n'en est pas ainsi seulement sur le marché des États-Unis, mais sur presque tous les marchés coloniaux. Il y a eu ce que les Anglais appellent *overtrade*, il y a eu trop d'affaires. Cela doit se reproduire périodiquement dans la situation actuelle, parce qu'il y a trop de personnes qui s'occupent du commerce, et que toutes n'y apportent pas la prudence et la circonspection nécessaires. Sous ce rapport, je crois que la Belgique a été plus sage que les pays voisins et les pays transatlantiques. L'Amérique, la première, a donné l'exemple de ces opérations hasardeuses Qu'a fait alors la Belgique? Elle s'est bornée, autant que la pru-

dence l'exigeait, à ce commerce de commission qu'on lui reproche si injustement; car, tandis que tous les pays perdaient, elle avait un bénéfice assuré. D'ailleurs ce commerce de commission existe sur tous les grands marchés. Lorsqu'on a des marchandises à consigner, il faut un commissionnaire pour les recevoir; lorsqu'on a des achats à faire, il faut des commissionnaires pour les faire; aussi à Londres et sur tous les grands marchés ce commerce de commission est-il très-étendu.

Croyez-vous que les négociants d'Anvers se refusent à faire de bonnes affaires si elles se présentent? Les croyez-vous moins avides de bénéfices ou moins instruits que les négociants des autres pays? Indiquez-leur de bonnes affaires et ils ne manqueront pas de les faire. Que les honorables membres qui leur reprochent de se borner au commerce de commission, veuillent bien leur donner cette indication, et on mettra de suite à leur disposition tous les capitaux d'Anvers en leur promettant une bonne part dans les bénéfices.

On a parlé de la détresse de plusieurs industries sur lesquelles notre commerce extérieur ne peut avoir aucune influence, ce sont les industries des usines et des houillères. Il y a eu dans ces industries excès de production. Lorsqu'en 1835 on a appelé les capitaux à l'exploitation de ces industries, les premières affaires ont été conduites avec discernement, après mûr examen, et ont donné de bons résultats; mais bientôt l'agiotage qui gâte tout, s'en est emparé; on n'a plus cherché des actionnaires pour exploiter des houillères, mais on a recherché les usines et les houillères pour exploiter les actionnaires. De là est résulté une crise qui n'a pas affecté directement le commerce, mais qui a réagi sur le crédit du pays et qui a produit une grande catastrophe, la suspension de la banque de Belgique.

J'avais compté d'abord voter pour l'enquête dirigée par le Gouvernement. Convaincu, d'après ce que j'ai entendu, qu'elle n'aurait aucun résultat, je voterai contre la proposition.

M. DEMONCEAU. — Je ne voulais pas prendre part à cette discussion, mais ce que je viens d'entendre exige de ma part quelques réflexions. Je partage en théorie les opinions de l'honorable M. Pirmez; mais je pense que, dans la pratique, il n'est pas possible de les appliquer, dans l'état où nous nous trouvons vis-à-vis de nos voisins.

Ainsi, ce que vous dit M. Pirmez de la libre concurrence peut être vrai en théorie. Mais, pour qu'il y ait libre concurrence, il faut qu'elle puisse exister à conditions égales pour tous. Or, pour la Belgique, il n'y a pas de libre concurrence, selon moi, car en général nous recevons en Belgique les produits manufacturés étrangers, tandis que les pays voisins refusent les nôtres. Ainsi, je crois avoir entendu que l'honorable Ministre de l'Intérieur parlait des exportations du district que j'habite. Il les a portées à un chiffre considérable; mais, s'il pouvait se procurer le chiffre fidèle des importations, et quand je dis le chiffre fidèle, j'entends ce qui entre réellement en Belgique soit par la voie connue, soit par la fraude, il verrait qu'elles sont bien supérieures à nos exportations.

La France ne reçoit aucun de nos produits; M. le Ministre a parlé des draps et tissus de laine, à mon tour je parle de ces tissus; la France les prohibe. Je ne parle pas généralement, mais de la spécialité dont a parlé M. le Ministre.

Lorsque nous discutions la loi des douanes, je vous disais que je pensais que si les industriels du district de Verviers avaient la certitude de pouvoir conserver le marché intérieur, ils pourraient peut-être se consoler du défaut des débouchés qu'ils vous demandent avec tant d'instance et à si bon droit selon moi; car il suffit de se rendre sur les lieux pour s'assurer bientôt que les établissements du district de Verviers ont beaucoup diminué de valeur. Cela prouve assez, me semble-t-il, que cette industrie ne fait pas, comme l'a prétendu un honorable membre, des bénéfices de 25 ou 50 p. %.

Chaque jour nous voyons des établissements se fermer ou ralentir leur travaux; s'ils sont exposés en vente, leurs valeurs diminuent des deux tiers à peu près.

Dernièrement j'ai vu vendre pour moins de 40,000 francs, un établissement qui fut souvent cité comme valant non moins de 200,000 francs.

Je pourrais, au besoin, en indiquer vingt peut-être qui se sont vendus au-dessous de leur valeur. L'industrie chez nous se plaint, je pense que c'est avec raison; toutefois, je ne prétends pas imputer la cause du malaise au Gouvernement. Nos industriels, heureusement, savent borner autant que possible leurs productions. Ils n'adoptent pas cette théorie qui conduirait à produire autant qu'on pourrait le faire; il ne suffit pas, en effet, de produire, il faut vendre les produits, et il est certain que si on veut produire autant qu'on le peut, il y aura toujours malaise dans le pays. Aussi je pense qu'une enquête qui aurait pour résultat de prouver à tous les industriels du pays qu'ils doivent borner la production à raison de la consommation, serait certes très-avantageuse; car il est certains industriels qui croient que plus ils produiront, plus ils peuvent gagner.

C'est ce qui a amené la plupart des crises que nous avons à déplorer. Rappelez-vous, Messieurs, quelles dépenses on a faites pour produire la houille et le fer; on ne trouvait pas assez de mines de fer, ni assez de mines de houille pour produire le fer. Qu'en est-il arrivé? C'est que le fer se vend maintenant au même prix, à peu de chose près, qu'a coûté dans le temps le minerai.

Certains industriels qui avaient des établissements métallurgiques et qui avaient en même temps des houilles, ont préféré laisser éteindre leur fourneaux que de continuer à travailler, trouvant plus d'avantage à vendre la houille à ceux qui produisaient le fer que de le produire eux-mêmes.

Toutes ces circonstances m'engageront à voter pour une enquête faite soit par la Chambre, soit par le Gouvernement; mais je ne m'explique pas sur ce point maintenant.

Quoi qu'il en soit, je crois qu'eu égard aux réclamations venues de toutes parts, qu'eu égard à la pensée où l'on est, que le Gouvernement ou les Chambres peuvent porter remède au mal, vous ferez bien de voter une enquête, quelle que soit la direction qu'on lui donne.

Je pense que cette direction doit être impartiale, c'est-à-dire, qu'elle ne représentera pas uniquement les opinions des personnes qui en feront partie. Pour procéder convenablement dans cette matière, il faudra que ceux qui dirigeront l'enquête fassent venir les négociants devers eux, et leur demandent des renseignements propres à faire un rapport tel, qu'on puisse en conclure quelque chose. L'enquête devra constater des faits et non des opinions; ou du moins si elle constate des opinions, que ce ne soient pas celles des membres qui présideront la commission.

Je ne sais, Messieurs, si tout le monde entend de la même manière que moi l'enquête à laquelle je voudrais qu'il fût procédé, mais enfin j'adopte l'enquête en principe et j'attends, pour m'expliquer sur sa composition et la nomination, les explications que l'on pourra nous donner.

M. DEVAUX. — J'ai demandé la parole pour avoir quelques explications.

Je ne connais rien de plus difficile que de voter sur une chose qu'on ne comprend pas, et qu'il est mal aisé de comprendre. Moi, je ne comprends pas l'enquête, et j'ose croire qu'il y a peu de membres dans cette assemblée qui comprennent ce que l'on veut.

M. De Foere a demandé une enquête sur l'état de l'industrie, et à ce titre l'enquête a trouvé faveur dans les sections; mais M. De Foere parle accessoirement et par *post scriptum* du système de navigation, et la section centrale a changé la proposition de M. De Foere, de telle sorte qu'il ne s'agit plus de la situation de l'industrie, et que le *post scriptum* est devenu l'objet principal, d'accessoire qu'il était d'abord.

La section centrale a reconnu qu'il était impossible de faire une enquête sur la situation générale de l'industrie; et elle a proposé une enquête sur le commerce extérieur et sur la navigation, ce qui, en apparence, est une espèce de restriction.

Si vous admettez l'enquête, que fera la commission? Au bout de deux ou trois séances le *post scriptum* qui était l'accessoire deviendra son objet principal, et il s'agira simplement de donner son avis sur les *droits différentiels*. Ce n'est cependant pas de cela dont il est question dans la proposition de la section centrale.

Il est très-difficile de comprendre la direction que devront prendre les investigations de la commission : tout à l'heure M. Dedecker disait que l'enquête sur les faits serait sommaire, attendu que les faits étaient connus depuis longtemps.

M. Demonceau entend, au contraire, qu'il faut constater les faits; il n'est donc pas aisé de se rendre compte de l'enquête. D'après la proposition de la section centrale, la commission d'enquête serait chargée :

1° De s'enquérir de la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays;

2° D'examiner si la législation existante est insuffisante;

3° En cas d'affirmative, de présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation.

D'après le troisième paragraphe, ce ne sont pas des faits, c'est tout un système que la section centrale demande à la commission. Je crois que personne n'est fixé sur ce que l'on fera, à moins qu'on ne veuille seulement avoir l'avis d'une commission sur les *droits différentiels*.

Si c'est cela que l'on veut, je dis que la marche que l'on prend est irrégulière. Il fallait franchement formuler une proposition sur les droits différentiels et la faire discuter, et non se mettre derrière une commission d'enquête. Dès qu'on a une conviction personnelle, pour procéder régulièrement, il faut présenter un projet de loi, alors on sait sur quoi on discute et on se prononce. Le seul but que j'aperçois dans l'enquête, c'est d'arriver aux droits différentiels par une voie indirecte; c'est de voir confirmer par la commission ce qu'a répété tant de fois

l'honorable M. De Foere, que nos débouchés sont restreints par faute de commerce maritime ou de navigation.

Mais on arrivera promptement à ce but, en faisant une proposition positive, ce qui, sous tous les rapports, sera plus convenable que de nous lancer dans des investigations interminables.

Je demanderai ce que la section centrale a voulu dire par ces mots : « D'examiner si la législation existante est insuffisante ; « cela veut-il dire qu'il faut reviser les lois de douanes ?

Je demande qu'elle sera la mission de la commission. Doit-elle interroger toutes les industries sur leurs moyens de production, sur leurs moyens de vente, sur leurs débouchés actuels, sur les débouchés possibles? Mais ce sera ne rien faire que cela ; car ce ne sera pas seulement sur les marchés intérieurs qu'il faudra procéder, il faudra procéder encore sur les marchés extérieurs : est-ce là ce que vous voulez faire ?

Je crois que si l'on ne veut pas s'en rapporter à ce qui se trouve dans les livres, et pour cela il ne faut pas d'enquête, les principales investigations de la commission devront porter sur le commerce extérieur, sur les moyens à employer pour amener le placement de nos produits sur les marchés étrangers ; or, c'est là un travail que la commission d'enquête ne peut pas faire ; c'est le Gouvernement qui est seul à même de recueillir des renseignements à cet égard par l'entremise des missions commerciales à l'étranger ; si la commission veut se livrer à une semblable investigation, elle s'embarquera dans des travaux qui ne sont pas de sa compétence et qu'elle n'aura pas le moyen de mener à bonne fin.

Remarquez, Messieurs, que la session va se clore. Est-ce que l'enquête continuera après la clôture de la session ? Est-ce que constitutionnellement vous n'avez aucun scrupule de continuer vos travaux en dehors de la session, par une commission permanente? J'avoue que c'est là un point à l'égard duquel j'ai des doutes.

Le droit d'enquête, Messieurs, ne peut pas être contesté à la Chambre, mais pour exercer utilement ce droit, il faudrait, comme je l'ai déjà dit, qu'il y eût un projet de loi, et que dans le temps de la session on fît une enquête qui se renfermât dans l'examen de ce projet ; que l'on consultât à cet égard les chambres de commerce, les négociants ; que l'on s'entourât, en un mot, de tous les renseignements possibles ; mais une enquête dans le vague, dont l'objet ne sera pas défini, je vous l'avoue, Messieurs, cela ne me paraît pouvoir amener aucun résultat utile, à moins qu'il ne s'agisse que de faire examiner par la commission le projet que l'honorable M. De Foere annonce depuis si longtemps et qu'il ne formule pas.

L'honorable membre m'a répondu à cet égard, dans une autre séance, qu'il avait formulé depuis longtemps un projet de loi par lequel son système commercial serait consacré ; j'ai fait des recherches, et j'ai vu qu'en effet l'honorable M. De Foere a fait en 1834 une proposition, mais je suis bien persuadé, d'après les idées qu'il défend aujourd'hui, qu'il ne voudrait plus de cette proposition. D'après ce que proposait l'honorable membre, toutes les marchandises arrivant par navires étrangers auraient payé la première année 10 p. o/o de leur valeur, la seconde année 15 p. o/o, la troisième année 20 p. o/o, la quatrième année 25 p. o/o. C'est là, je crois, ce qu'établissait le seul article de la proposition de M. De Foere ; il établissait une distinction entre le pavillon national et le pavillon étranger, mais je ne sais pas si la proposition était toujours défavo-

rable aux navires étrangers, si le droit de 10 p. % à la valeur était toujours supérieur au droit que payent les navires belges.

En résumé, je demanderai, Messieurs, ce que doit faire la commission d'enquête; je demanderai d'abord si elle doit siéger dans l'intervalle des sessions; je demanderai ensuite si elle doit faire ses investigations dans l'intérieur du pays seulement, ou si elle doit les porter également à l'extérieur; ou bien si elle ne doit faire autre chose que de donner son opinion sur le projet de loi annoncé par M. De Foere et non formulé?

M. DECHAMPS, *rapporteur*. — Messieurs, le principe de l'enquête ne paraissait d'abord rencontrer aucune opposition sérieuse dans la Chambre; toutes les sections, à l'unanimité, je pense, et la section centrale, l'avaient admis sans contestation. Maintenant une opposition vient de se manifester contre le principe même de l'enquête; les uns n'en veulent pas, d'autres ne l'acceptent qu'à regret; ils ne reconnaissent pas l'utilité de l'enquête; ils veulent tout au plus s'y résigner, mais au fond ils n'y adhèrent pas.

Je n'avais pas cru, Messieurs, devoir m'apesantir sur l'importance et la nécessité de l'enquête, mais les observations qui viennent d'être émises me forcent à entrer dans quelques développements à cet égard.

Pour les partisans du *statu quo*, pour ceux qui pensent que, sans colonies, sans marine, sans relations directes suivies avec les pays de provenances, nous parviendrons, à l'aide de la législation actuelle, qui a amené si peu de chose depuis dix ans, et par je ne sais quelle force inconnue, nous parviendrons, dis-je, à créer en peu de temps un large commerce d'exportation, à transformer nos ports en marchés d'échange, à établir un véritable transit qui puisse nous reconquérir une partie des marchés de l'Allemagne et de la Suisse que nous avons perdus; pour ceux-là, Messieurs, je conçois que l'enquête est parfaitement inutile; mais pour ceux qui ont été frappés du peu de résultats que cette législation a amenés depuis la révolution, de cette décadence de notre marine qu'elle n'a pas su arrêter, du défaut de débouchés auquel elle n'a pas su remédier, et surtout de cette insuffisance de nos ports, et spécialement du port d'Anvers, que cette législation a laissé végéter comme un marché de consignation de 2me et de 3me ordre, tandis que sa position lui permet d'espérer d'établir une véritable et sérieuse rivalité avec les entrepôts de l'Europe, avec Liverpool, le Havre, Rotterdam; pour nous, qui avons cette conviction, l'enquête est nécessaire.

Pour vous convaincre, Messieurs, de la nécessité de l'enquête, il me suffira de vous faire le tableau de la situation commerciale et industrielle de la Belgique, tableau que je ne veux nullement charger, et que je crois vous présenter avec impartialité et exactitude.

M. le Ministre de l'Intérieur vous a fait, au commencement de cette séance, l'analyse de notre position commerciale et industrielle, mais il l'a faite à sa manière. Il a discuté assez longuement la théorie de la balance commerciale, qui n'avait que faire dans cette question, et il s'est appuyé, pour prouver l'état satisfaisant du commerce, de données statistiques, après nous avoir démontré combien peu de fond nous devons faire sur ces calculs incertains et le plus souvent inexacts; de manière que presque tout le discours de M. le Ministre de l'Intérieur repose sur une base que lui-même a eu soin de déclarer d'avance complétement fausse.

Pour moi, Messieurs, sans me jeter dans de pareilles théories, je veux, pour faire le tableau de la situation commerciale et industrielle de la Belgique, m'appuyer uniquement sur des faits connus de nous tous, connus de tous les industriels et du pays entier.

La Belgique, Messieurs, placée au milieu des trois grands centres industriels de l'Europe, l'Angleterre, la France et l'Allemagne, la Belgique se trouve être en concurrence de produits similaires avec ces pays. Nos houilles, nos draps, notre industrie linière, nos forgeries, trouvent des industries rivales en France, en Angleterre et en Allemagne; or, Messieurs, il résulte déjà à la dernière évidence, de ce seul fait, qu'à mesure que ces industries rivales se développeront dans ces pays, les débouchés qu'ils nous offrent se restreindront dans la même proportion.

Cette vérité, Messieurs, devient frappante lorsque nous examinons l'état de nos relations commerciales avec les marchés européens.

En effet, Messieurs, la France qui était, il y a plusieurs années, et qui est encore à l'heure qu'il est, le principal marché pour nos productions, la France, vers laquelle les espérances de nos principales industries étaient dirigées, le marché français n'intéresse plus maintenant que deux de nos grandes industries, l'industrie houilleresse et l'industrie linière. Or, voyez ce qui se passe en France relativement à notre industrie houilleresse : le système des zones, qui déjà avait amoindri pour nos charbons le marché français; ce système des zones est considéré comme insuffisant par l'Angleterre et par les ports de France qui en réclament l'abolition, et il est à craindre que le Gouvernement français, pour fortifier l'alliance anglaise, fasse encore à l'Angleterre cette concession à notre détriment.

Quant à l'industrie linière, vous savez, Messieurs, que la législation française actuelle est loin de nous être favorable, et cependant un projet de loi est déposé sur le bureau de la Chambre des Députés de France, ayant pour objet d'interdire à nos toiles le passage aux frontières françaises. A l'égard de la France, voici donc notre position : Les deux seules industries qui trouvent encore un débouché en France, ces deux seules industries voient tous les jours leur avenir compromis de ce côté. Je suis loin de vouloir soutenir que nous devions négliger la France; je sais que des négociations sont possibles, autant dans l'intérêt de la France que dans le nôtre, mais je veux seulement faire remarquer quelle est la position actuelle de notre industrie à l'égard de ce pays.

Pour l'Angleterre, vous savez, Messieurs, que nous offrons à ses produits un grand marché de consommation; mais nos exportations vers cette contrée consistent uniquement en écorces, en os et en lins; or, une question fort controversée est celle de savoir si l'exportation de nos lins est ou non favorable aux intérêts belges.

En Allemagne, Messieurs, je crois qu'il y a bien des choses à faire, et, de ce côté, je pense que des négociations fructueuses peuvent être établies, surtout aujourd'hui que nous sommes à la veille d'offrir à l'Allemagne ce qu'elle désire depuis si longtemps, de toucher l'Océan par nos ports et notre route de transit, afin de se soustraire au monopole hollandais.

Je pense que nous pourrions, en retour, demander qu'elle abaisse un peu ses douanes. Mais cependant il ne faut pas se faire illusion : le tarif de l'union douanière ne va pas se modifier à notre première insistance : il faudra des négociations

assez longues, et là aussi, d'ailleurs, comme en Angleterre et en France, l'industrie marche et se développe, et à mesure qu'elle se développera, ces marchés européens vont se circonscrire de plus en plus pour nos produits.

Ainsi, Messieurs, nous ne pouvons pas compter de voir s'étendre nos exportations vers les marchés européens qui nous environnent; au contraire, ces exportations, par la force même des choses, par le seul fait que nous sommes en concurrence avec les produits de ces pays-là, nos exportations sont destinées à se restreindre successivement, et si nous n'avions pas d'autre ressource pour notre industrie, je crois que nous devrions désespérer de son avenir.

Reste, Messieurs, notre marché intérieur; mais vous savez que le marché intérieur est partagé par la concurrence étrangère, et je ne veux pas examiner ici si ce fait résulte de l'imperfection de notre travail industriel, de notre position géographique ou de l'insuffisance de notre tarif de douanes.

C'est une question sur laquelle je ne veux pas me prononcer maintenant, mais il n'en résulte pas moins que notre marché intérieur, partagé qu'il est par la concurrence étrangère, ne peut suffire à la production de l'industrie belge qui, depuis quelques années, a pris une immense et peut-être imprudente extension.

Ainsi, Messieurs, sans espérance fondée d'exportation vers les marchés européens, avec un marché intérieur insuffisant, que reste-t-il à la Belgique?

Ce qui lui reste, c'est un large commerce d'exportation vers les pays lointains, vers les marchés hors d'Europe, qui fournissent à nos industries les matières premières dont elles ont besoin, et qui consomment nos propres produits sans les produire eux-mêmes.

Eh bien, quel est l'état de notre commerce d'exportation vers ces marchés hors d'Europe?

M. le Ministre de l'Intérieur a voulu vous démontrer par des chiffres statistiques sur lesquels on ne peut rien baser, que notre commerce d'exportation vers les pays hors d'Europe était prospère.

Mais, Messieurs, il me paraît que le discours de M. le Ministre se trouve presque en complète contradiction avec l'exposé des motifs du projet de loi relatif à la ligne de paquebots à vapeur à établir avec les États-Unis. Dans cet exposé des motifs, j'ai trouvé à peu près toutes les mêmes idées que nous avons défendues dans cette enceinte depuis très-longtemps.

M. le Ministre de l'Intérieur a rappelé dans son discours combien notre commerce d'exportation avec les États-Unis, c'est-à-dire avec le plus grand marché hors d'Europe, était nul; il nous a rappelé que l'Angleterre exportait aux États-Unis pour 400,000,000 de francs de ses produits, la France pour 150,000,000, l'Allemagne pour une somme à peu près aussi importante, et que la Belgique n'entrait au partage de ce vaste marché que pour une somme d'environ 2,000,000.

Eh bien, Messieurs, ce fait me paraît renverser, à lui seul, toutes les assertions que M. le Ministre de l'Intérieur a présentées.

Mais nos relations avec le Brésil, avec La Havane, avec Syngapore, avec le Levant, sont-elles plus florissantes? Non, Messieurs, notre commerce extérieur, en comparaison de ce qu'il devrait être, est d'une insignifiance remarquable. M. le Ministre de l'Intérieur a paru en convenir dans l'exposé des motifs dont je viens de parler. Il vous a dit que ce qu'il fallait à la Belgique, c'étaient des relations suivies, directes, faciles et régulières. « Plus d'une fois, dit-il, les chambres de commerce, et notamment celle de Liége, ont fait entendre leurs

plaintes à ce sujet, et elles ont signalé le défaut dans nos ports, d'expéditions promptes et régulières comme un grand obstacle au développement de nos débouchés. » Vous l'entendez, Messieurs, l'on convient du défaut de débouchés et de la nécessité des relations directes pour en trouver.

Ainsi, Messieurs, en résumé, la Belgique a un marché intérieur insuffisant; elle ne peut compter, ou du moins elle ne peut compter que d'une manière accessoire sur les marchés européens qui l'avoisinent; et l'état de son système d'exportation vers les marchés hors d'Europe est, sinon nul, du moins insignifiant.

Et veuillez remarquer, Messieurs, que la Belgique manque précisément des trois éléments nécessaires pour un système d'exportation.

Presque toutes les nations ont ou des colonies, ou une marine, ou des relations directes avec les pays de provenance. Eh bien, nous n'avons ni l'un ni l'autre de ces éléments : nous n'avons ni colonies, ni marine, et les relations directes, établies avec les pays de provenance, n'ont qu'une importance secondaire jusqu'ici pour la Belgique. Les partisans du *statu quo* qui s'imaginent que, par le seul appel qu'ils font aux navires étrangers en leur ouvrant nos ports, ces navires vont y affluer, se trompent étrangement.

Les navires étrangers connaissent trop peu la route de nos ports. Les habitudes commerciales, le commerce direct, sont depuis longtemps établis entre les pays lointains et les entrepôts d'Europe, entre les États-Unis et Rotterdam, Liverpool, les villes anséatiques et le Havre. On ne change pas ces habitudes commerciales en se croisant les bras, en ne recourant à aucun moyen; et ce n'est qu'en prenant les mesures législatives qui ont été prises sous ce rapport par les autres nations, que nous parviendrons à faire changer ces habitudes, à les établir avec nos ports.

Il me paraît que la Belgique devrait choisir entre ces deux systèmes : ou bien suivre le conseil que nous donne depuis longtemps le haut commerce hollandais : « Vous, Belgique, nous dit-il, vous êtes une nation manufacturière, vous produisez beaucoup, mais vous n'avez aucun élément de système commercial. Vous n'avez ni colonies, ni marine; eh bien, produisez, et chargez-nous, Hollande, qui possédons ces éléments-là, qui sommes une vieille nation commerciale, chargez-nous de vos exportations. »

C'est là une idée que je ne partage pas, mais c'est une idée qu'on peut défendre. Ceux qui rejettent ce système devraient au moins admettre le nôtre, qui consiste à dire : « Vous ne devez pas seulement être une nation manufacturière, mais vous devez devenir une nation commerçante. » Or, pour être une nation commerçante, il faut employer les moyens propres à le devenir.

Ainsi, Messieurs, vous comprenez que, dans la conviction où je suis, que l'état de malaise du commerce et de l'industrie en Belgique provient, en partie du moins, de notre législation incomplète, je pense qu'une enquête est nécessaire, surtout que je vois régner à cet égard du doute et de l'hésitation dans la Chambre, doute et hésitation qui me paraissent partagés par le Gouvernement.

J'aborde maintenant la question de savoir de quelle manière la commission d'enquête devrait être composée. Les uns voudraient que cette commission fût nommée par le Gouvernement, et les autres opinent pour une enquête parlementaire.

Messieurs, je vous avoue que j'ai longtemps hésité sur le parti à prendre. Je dirai qu'en général l'initiative du Gouvernement dans ces mesures d'intérêt pu-

blic est préférable ; et si le Gouvernement avait voulu s'emparer de cette initiative, j'aurais aimé beaucoup mieux que le Ministère nous eût présenté un rapport, que de voir instituer la commission d'enquête qui a été proposée par l'honorable M. De Foere. Cet honorable membre partage, je crois, l'opinion que j'émets; car il était disposé à retirer sa proposition, si le Gouvernement avait voulu se dessiner plus qu'il ne l'a fait à cet égard. Ainsi, j'eusse préféré voir le Gouvernement prendre l'initiative, mais puisqu'il n'a pas cru pouvoir la prendre, et que, dans notre opinion, l'enquête est nécessaire, il a bien fallu se prononcer pour l'enquête parlementaire.

D'ailleurs, Messieurs, je ne vois pas à l'enquête tous les inconvénients que plusieurs voudraient y voir. Avant d'entrer dans ces détails, je vais vous dire les deux principaux motifs qui me font voter pour une enquête parlementaire.

Si nous n'adoptions pas la proposition qui a été approuvée par la section centrale, je crois que nous porterions une grave atteinte à l'une de prérogatives constitutionnelles de la Chambre, et plus encore à la dignité du Gouvernement.

Nous porterions atteinte à une des prérogatives constitutionnelles de la Chambre : en effet, remarquez, Messieurs, que toutes les objections que l'on a faites contre l'enquête tendent directement à faire déclarer l'inhabileté de la Chambre, non-seulement dans l'espèce, mais pour diriger toute enquête quelconque. Et cependant les enquêtes commerciales sont celles qui entrent spécialement dans les attributions de la Chambre. Cela est tellement vrai que, lors de la discussion qui eut lieu à propos de l'enquête qu'on avait proposée au sujet des désastres du mois d'août 1831, tous les membres de la Chambre qui s'opposaient à cette enquête, avouaient que la Chambre pouvait très-bien, comme en Angleterre et en France, instituer des enquêtes relatives à ses attributions, des enquêtes commerciales, par exemple; mais qu'il y avait de graves dangers à ce qu'elle fît des enquêtes politiques. Or, si vous rejettez l'enquête commerciale qui vous est proposée, et dans un moment où l'industrie belge souffre, de l'aveu de tout le monde, autant vaut rayer l'art. 40 de la Constitution, car je ne comprends pas dans quelle circonstance plus utile, plus nécessaire, la Chambre pourrait user du droit d'enquête.

Messieurs, plusieurs membres voudraient charger le Gouvernement du soin d'instituer lui-même cette enquête. Mais, Messieurs, le rôle que vous ferez jouer au Gouvernement serait un rôle véritablement peu digne, et je félicite le Gouvernement de n'avoir pas consenti à se charger d'une pareille mission. (*Quelques dénégations.*) C'est ainsi du moins que j'ai compris le langage de M. le Ministre de l'Intérieur.

Le Gouvernement, je le conçois, peut lui-même, en prenant l'initiative, instituer une enquête. Nous aurions pu demander au Gouvernement un rapport sur l'état de l'industrie et du commerce en Belgique. Mais la Chambre, usant de son initiative, à défaut du Gouvernement, et proposant ensuite au Gouvernement de diriger cette enquête ordonnée malgré lui, ce serait, je le répète, faire au Gouvernement une position qu'il ne peut accepter.

Le Gouvernement, en l'acceptant, déclarerait qu'il est peu éclairé sur la question; il ferait une espèce de profession d'incapacité. Quand des hommes politiques acceptent d'être placés au timon des affaires, ils doivent se croire plus capables que les gouvernés. Le Gouvernement doit rester supérieur à l'enquête, il doit pouvoir la contrôler. Or, pour cela, il n'y a qu'un moyen, c'est que l'en-

quête soit parlementaire. Le Gouvernement en ne consentant pas à la faire, peut contrôler l'enquête et lui rester supérieur. La Chambre n'aura fait, en usant de son droit, qu'entourer cette importante question de renseignements où le Gouvernement pourra puiser lui-même, et qui serviront à donner à la Législature une direction qui, jusqu'à présent, lui a manqué.

L'honorable M. Devaux a demandé qu'on précisât avec plus d'exactitude qu'on ne l'avait fait, l'objet même de l'enquête. Il me paraît qu'il a singulièrement exagéré les difficultés, et que l'interprétation de la proposition de la section centrale est plus facile qu'il n'a semblé le croire. D'abord cet honorable membre a voulu établir une différence très-grande entre la proposition primitive de M. De Foere et celle adoptée par la section centrale. Cette différence n'existe pas ; elle n'est qu'apparente et ne consiste que dans la rédaction ; l'honorable auteur de la proposition l'a déclaré lui-même au commencement de cette séance

Vous savez quelle est l'idée prédominante qu'a toujours eue M. De Foere ; c'est qu'au point de vue du commerce extérieur, la loi de 1816 et de 1822, qui nous régit encore par un singulier anachronisme, lui paraît insuffisante : maintes et maintes fois il vous a soumis ses idées à cet égard. Dès lors, bien loin que le dernier paragraphe de sa proposition ne soit qu'un *post scriptum*, c'est le résumé et la base de sa proposition entière. Il voulait d'abord qu'on cherchât les causes qui ont produit la situation fâcheuse du commerce à l'intérieur et à l'extérieur, qu'on indiquât les moyens de remédier au mal signalé et qu'on présentât, pour conclure, les bases d'un système commercial et naval.

La section centrale a cru pouvoir suivre l'interprétation qu'elle savait que lui donnait M. De Foere, et personne ne pouvait se tromper sur son intention.

La commission d'enquête étant instituée, comment devra-t-elle procéder ? Le point de vue auquel elle doit rattacher toutes les questions, c'est le commerce extérieur ; c'est la question de savoir si la législation qui nous régit est, sous ce rapport, suffisante ou ne l'est pas. Sans doute, la commission d'enquête devra interroger les principales industries du pays, celles principalement qui sont dans la souffrance. Mais elle ne devra pas les interroger sur toutes les causes de ce malaise, mais seulement sur cet unique objet, savoir si la législation sur le commerce extérieur ne contribue pas à ce malaise. Je ne vois pas quelle complication la question, ainsi posée, peut entraîner. Pour les détails, ce sera à la commission à les régler, il est impossible à la Chambre de les prévoir et de s'en occuper.

Les industriels, les chambres de commerce n'auront aucune peine à répondre aux questions que la commission leur posera sur l'insuffisance de la législation de notre commerce extérieur, par rapport à chaque industrie. Ces questions leur sont plus familières qu'on ne veut le supposer.

La section centrale a adopté le 3me paragraphe de la proposition de M. De Foere tel qu'il est rédigé.

Si ces mots *système commercial et naval* sont peu précis dans l'opinion de quelques membres, on pourrait modifier ce paragraphe, mais le sens n'est douteux pour personne. Il ne s'agit pas d'examiner notre tarif de douanes par rapport à notre marché intérieur, mais d'examiner notre système de commerce extérieur, et si la commission croit que ce système est insuffisant, elle indiquera les modifications à y introduire ou les bases d'un système nouveau à y substituer.

Je bornerai là mes observations.

M. SMITS. — Avant d'aborder l'objet en discussion, je dois remercier M. le Ministre de l'Intérieur du discours qu'il a prononcé à la séance d'hier; car, outre qu'il est bien pensé, il confirme en tous points la démonstration formelle des progrès de notre commerce extérieur, qu'antérieurement j'ai faite déjà bien souvent dans cette Chambre. Que M. le Ministre de l'Intérieur se tienne toujours sur le terrain des intérêts généraux, il aura toujours, pour ces questions-là, mon franc et loyal appui; car, pour ces questions, le pouvoir, quel qu'il soit, mérite d'être secondé, attendu qu'elles exigent plus de courage et plus d'abnégation personnelle que les questions administratives et politiques; celles-ci ne blessent, n'irritent personne; tandis qu'il est de la nature des questions d'intérêt matériel de froisser presque toujours des individus et des intérêts.

Quant à la proposition en elle-même, je la repousserai, parce que je la crois inutile et dangereuse : inutile, attendu que les causes du malaise de quelques branches d'industrie sont parfaitement connues et appréciables : dangereuse, parce qu'il est de la nature de toute enquête de jeter le trouble et la confusion dans les intérêts matériels. Ces enquêtes alarment toujours le commerce et l'industrie, parce que le commerce et l'industrie attendent ou plutôt craignent de voir apporter aux tarifs ou au système des modifications de nature à compromettre des spéculations ou des opérations déjà commencées.

J'aurais cependant désiré pouvoir donner un vote approbatif à la proposition d'enquête qui vous est faite par M. De Foere; je l'aurais désiré, parce que je suis convaincu qu'il résulterait d'investigations calmes, réfléchies et impartiales, une approbation complète et entière du système qui a été suivi jusqu'à présent, système susceptible sans doute d'améliorations et de développements, mais qui, jusqu'à présent, a dû être tel qu'il a été dans la situation politique où le pays s'est trouvé.

J'aurais désiré pouvoir voter pour la proposition d'enquête, parce que je la considère comme le triomphe de mes convictions personnelles, et la preuve de l'impuissance de nos adversaires à formuler en projet de loi le système dont ils ont souvent entretenu la Chambre, sans le définir, sans le préciser. J'aurais volontiers voté pour la commission d'enquête, parce qu'il en est de certains systèmes comme de certains remèdes, qui, à force d'être prônés, finissent par trouver des gens crédules et par faire des victimes, jusqu'à ce que les hommes de l'art découvrent le poison caché sous une enveloppe quelquefois séduisante. J'aurais désiré voter pour l'enquête, parce qu'il faut mettre un terme à ces débats oiseux, auxquels la Chambre assiste quelquefois malgré elle. Mais je le demanderai, à qui la faute de ces discussions stériles? Est-ce à nous qui défendons dans cette enceinte ce que l'expérience, ce que la pratique, ce que les lois ont établi? Ou bien est-ce à nos adversaires qui, je le répète encore, ne savent pas formuler le système qu'ils n'ont cessé de vanter? — Je sais qu'on me répondra qu'on a formulé ce système, et qu'une proposition déjà avait été faite en 1834. — Le fait est vrai.

L'honorable député de Thielt a, en effet, proposé à cette époque un projet de loi sur les intérêts matériels, que j'ai trouvé profondément enseveli dans les cartons de la Chambre. Mais ce projet ne contient pas plus de système commercial, d'après les idées nouvelles de l'honorable membre, c'est-à-dire, dans le sens du commerce direct, que n'en contient la pharmacopée du royaume. Ce projet stipule, par l'art. 1er, des droits différentiels que j'appellerai monstrueux,

capables de nous attirer des représailles générales; il stipule une tarification exagérée sur les bois venant du Nord; ensuite il renferme un article fort peu orthodoxe, car il a pour but d'empêcher l'entrée par le port d'Anvers, du poisson destiné aux populations catholiques, alors même qu'il viendrait par navires nationaux.

Cependant l'honorable membre se pose comme seul protecteur de l'industrie et de la marine nationale. Il est vrai que l'honorable membre, forcé par mes interpellations, de dénoncer l'existence de ce projet, est venu quelques jours après déclarer qu'il y renonçait. J'étais fâché et bien aise tout à la fois de cette renonciation; j'étais fâché parce que je croyais m'emparer de ce projet, le discuter devant vous et démontrer son inadmissibilité pour la Belgique; d'un autre côté, j'en étais bien aise, parce qu'elle prouve que les idées de l'honorable membre se rectifient au fur et à mesure que la discussion vient l'éclairer, et que les idées pratiques viennent renverser des théories puisées dans les discussions parlementaires d'un pays qui n'a avec le nôtre aucune ressemblance.

Il faut croire que l'honorable député de Thielt avait prévu l'objection, car il a dit : « Mon système, s'il ne se trouve pas dans le projet que j'ai présenté antérieurement, se trouve tout au moins dans les traités de commerce faits entre les différents peuples. » Mais, répondrai-je, à mon tour, si votre système se trouve dans les traités, que ne l'y copiez-vous? Que ne le présentez-vous à la Chambre? Mais il ne s'y trouve pas, Messieurs, et il ne peut pas s'y trouver, par une raison bien simple : c'est qu'il ne peut y avoir de principes rigoureux dans les traités, attendu que les traités varient suivant les avantages ou désavantages que présentent les relations entre pays.

A parler franchement, je crois que l'honorable membre avait encore prévu cette seconde objection, puisqu'il a ajouté : « Si mon système ne se trouve pas dans les traités, il se trouve au moins dans les systèmes des nations. » Eh bien, examinons encore.

La Hollande accorde à son pavillon une réduction de 10 p. % sur toutes les importations faites par navires nationaux.

Un membre. — Et les importations des colonies en Hollande!

M. SMITS. — Je n'en parle pas, parce que, comme nous n'avons pas de colonies, le système colonial de la Hollande ne peut nous être applicable.

La Hollande accorde en outre à son pavillon un privilége pour l'importation du poisson; elle lui attribuait aussi l'importation exclusive du sel; mais cette faveur a cessé par le traité qu'elle a conclu récemment avec l'Angleterre. La Hollande accorde en outre à son pavillon une faveur pour le thé importé directement de la Chine. Voilà ce qui résume, à peu d'exceptions près, le système de la Hollande.

L'Angleterre a un tout autre système. Elle accorde à son pavillon le droit exclusif d'importer, pour la consommation de la Grande-Bretagne, les produits de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique; elle permet bien cette importation par d'autres pavillons, mais seulement pour la réexportation; de plus elle favorise ses navires pour l'importation de 22 articles de provenance d'Europe. Ces produits ne peuvent être importés que par navires nationaux, ou par navires des pays de provenance. De plus, l'Angleterre, d'après son acte général de navigation, frappe

de droits énormes les navires des nations qui ont établi contre elle des droits différentiels. C'est ainsi, par exemple, que lorsque, sous le Gouvernement des Pays-Bas, les 10 p. % de réduction ont été accordés au pavillon national, immédiatement après, l'Angleterre a frappé nos importations d'une surtaxe de 20 p. %, qui subsiste et subsistera toujours aussi longtemps que nos droits différentiels ne seront pas supprimés. Si ces droits différentiels (j'en ferai la remarque en passant) n'avaient pas existé pendant ces trois dernières années, je ne doute pas que la marine nationale et notre agriculture n'eussent profité largement des besoins en céréales qu'a éprouvés la Grand-Bretagne. Ainsi voilà déjà un système opposé à celui de la Hollande ; c'est-à-dire, deux pays et deux systèmes différents.

En France, c'est encore autre chose. En France, tous les produits quelconques, sauf ceux frappés de prohibition absolue, peuvent être importés par navires étrangers. Mais ce pays favorise plus spécialement les importations de provenance directe. Son pavillon, sous ce rapport, jouit de grands avantages ; de plus, il a la navigation exclusive des colonies ; enfin, sous le rapport des droits de ports, le pavillon français a des avantages qui le favorisent non-seulement quant à la cargaison, mais encore quant au navire.

Voilà donc trois nations et autant de systèmes.

En Portugal, les navires nationaux sont frappés, à l'importation, d'un droit de 15 p. % *ad valorem*, d'après un tarif arrêté par le Gouvernement, tandis que les navires étrangers sont frappés d'un droit de 22 1/2 p. %.

Je vous ai parlé des avantages considérables que le Gouvernement français avait accordés à la marine nationale de France. On croit peut-être que, par suite de ces avantages, la marine française est importante et riche : pas du tout. Cette marine languit ; elle en est au point de devoir réclamer de nouveaux avantages.

Je vous demanderai la permission de vous lire, par extrait, une lettre que M. Duchâtel a été dans le cas d'adresser à des armateurs français :

Paris, 11 octobre 1835.

« Messieurs, vous êtes les premiers signataires d'une lettre souscrite par un certain nombre de maisons de commerce de Marseille, et adressée à mon prédécesseur : c'est à vous qu'en conséquence je crois devoir faire parvenir ma réponse à cette pétition commune.

» Elle a pour but de réclamer de plus fortes surtaxes dans les droits de douane sur les marchandises qui arrivent à Marseille par d'autres pavillons que le français, ou qui, n'y venant pas directement des pays de production, ne sont portées par les navires français qu'au moyen de leurs transbordement dans les entrepôts étrangers les plus voisins.

» Vous reconnaissez que le tarif des douanes n'a pas oublié la protection due à la navigation nationale. Il y a des surtaxes imposées au pavillon étranger, et il y en a généralement sur ce qui passe par les entrepôts ; mais vous voudriez qu'en cela il fût fait une part plus large à notre marine.

» La loi de douane qui vient d'être revisée, l'a été, Messieurs, avec toute l'attention possible en pleine connaissance de cause ; elle a dû faire justice à tous les intérêts. Celui de la marine marchande est grand, mais il n'est pas le seul, et il a été traité avec la mesure convenable.

» Si le navire français exige plus de fret que l'étranger, on doit y avoir égard jusqu'à un certain point, mais il n'est pas possible d'interdire absolument l'économie dont le commerce et les manufactures ont besoin pour se défendre contre la concurrence extérieure sur les produits. On a pu donner une prime à notre pavillon, et vous voyez qu'elle est au moins de 10 p. % sur les droits de douane, de fr. 1-23 c^{s} par hectolitre sur les blés; mais on ne saurait aller au delà, sans lui réserver un monopole entier sur les transports, et par là ôter à nos armateurs l'intérêt d'apprendre à faire naviguer avec plus d'économie. »

Vous voyez donc, Messieurs, que M. Duchâtel repousse les réclamations des armateurs français, parce qu'il leur dit en résumé: En vous favorisant davantage, j'exclus l'utile concurrence des navires étrangers.

Je reprends l'examen des systèmes.

Dans les villes anséatiques, il n'y a pas de droits différentiels, et cependant les villes anséatiques ont une marine considérable qui navigue sur toutes les mers, et qui soutient partout la concurrence. Cette marine exporte les produits de l'Allemagne dans les contrées où les nôtres sont à peine connus. Mais, dira-t-on, si nos produits sont à peine connus dans les pays exploités par la marine des villes anséatiques, cela ne démontre-t-il pas le vice de notre système? Nullement.

Les débouchés sont ouverts pour nous comme pour la marine des villes anséatiques. Ces débouchés ont été créés par les soins du Gouvernement. C'était un devoir pour lui; et il l'a rempli avec bonheur. Mais il ouvre les débouchés, il ne les explore point: ceci est l'affaire du commerce; car le Gouvernement ne saurait être ni armateur, ni négociant.

Si maintenant d'Europe nous passons dans le Nouveau-Monde, nous y trouvons encore autant de systèmes que de nations.

L'Amérique ne connaît que deux pavillons: le pavillon national, ou assimilé au pavillon national, et le pavillon non assimilé. Ce dernier seul supporte une surtaxe d'un dollar par tonneau et 10 p. % sur tous les droits.

Au Brésil, une combinaison nouvelle a surgi. Dans ce royaume, les navires étrangers assimilés sont considérés comme les siens propres. Seulement, tous les navires, sans distinction, payent 640 *reiss* par matelot, 4000 *reiss* par brick et 6000 *reiss* par trois-mâts.

Dans les républiques de l'Amérique du Sud, il y a des systèmes divers: seulement la règle générale est de favoriser mutuellement leur navigation du cabotage de certains priviléges qu'ils n'accordent pas aux nations européennes.

Je le demande, dans tous ces systèmes, où donc est celui de l'honorable député de Thielt? S'il s'y trouve, qu'il l'indique, qu'il choisisse au moins; et si; dans ces systèmes, des améliorations utiles, applicables au pays, peuvent être trouvées, peut-être nous empresserons-nous de les adopter; mais, encore une fois, qu'il nous dise où se trouve son introuvable système!

Je pourrais encore, Messieurs, tout à mon aise, étendre la nomenclature des systèmes divers qui partagent les nations, et dans lesquels je n'ai pas parlé des systèmes coloniaux, parce que, comme nous n'avons pas de colonies, ce système, dans aucun cas, ne pourrait nous être applicable; mais je craindrais d'abuser de vos moments.

Si je suis entré dans ces détails, c'est, d'un côté, parce que j'ai pensé qu'ils pourraient être utiles à la commission d'enquête, si elle se forme; et, d'un

autre côté, pour prouver à la Chambre que le système de l'honorable député de Thielt ne se trouve ni dans les traités de commerce, ni dans les systèmes des nations étrangères.

J'aborde maintenant une autre série de faits et de raisonnements.

On a dit que la Belgique n'avait pas de système, qu'il y avait désordre, confusion dans les idées, et que c'était à ce désordre, à cette confusion qu'on devait attribuer en grande partie le malaise de quelques branches de notre industrie. Sans doute, je ne veux pas prétendre que le système soit complet, qu'il soit perfectionné au point où il pourra l'être. Mais qu'on veuille bien faire attention à la position toute particulière où la Belgique s'est trouvée.

Il est sans doute facile de critiquer des actes quelconques ; mais ici on aurait dû tenir compte du défaut de moyens qu'a eu le Gouvernement de seconder puissamment l'industrie et le commerce, et de leur donner l'essor ; on aurait dû faire attention qu'il n'est pas dans la puissance humaine de surmonter des difficultés telles que celles qui résultent d'un déchirement politique. Les difficultés étaient d'autant plus grandes en Belgique, qu'au moment où elle a opéré sa révolution, un État voisin, avec lequel elle entretient de nombreuses relations, venait également de changer son état politique : mais la France, en se soulevant contre les ordonnances de juillet, maintenait l'intégrité de son territoire, de ses colonies ; elle conservait son trésor et son administration ; tandis que la Belgique fractionnait son territoire, perdait les colonies avec lesquelles elle était en relation, et se plaçait en dehors des traités de 1815.

La révolution de France fut close quelques jours après par l'avénement d'une nouvelle dynastie : son sol avait été légèrement ébranlé, et cependant l'illustre Perrier réclama 60 millions de secours pour venir en aide à l'industrie et au commerce. En Belgique, nous avons lutté entre la crainte et l'espérance jusqu'à ce que le Roi soit venu se dévouer si noblement à nos destinées ; mais à peine un million put-il être accordé aux intérêts souffrants !

Cependant, après l'avénement du Roi on ne put pas s'occuper immédiatement des questions commerciales et industrielles : trop de difficultés surgissaient encore ; et ce n'est véritablement qu'en 1833 qu'un premier regard put être porté sur ces intérêts. La position était extrêmement difficile, car non-seulement la Belgique avait perdu sa participation au commerce des colonies hollandaises, mais elle avait perdu le marché de l'Allemagne et celui de la Hollande ; trois populations à la fois, y compris celle de l'Inde, cessèrent d'être tributaires de son industrie.

Que fallait-il faire dans cette situation ? Je n'hésite pas à le dire, ce qui fut fait.

La politique commerciale d'un État peut se diviser en trois sections, qui toutes se lient intimement, mais qui obéissent cependant à des lois et à des combinaisons diverses :

La première, commerce maritime, commerce extérieur ;

La deuxième, intérêts agricoles et industriels ;

La troisième, traités et relations internationales.

Eh bien, pour la première section, le système de la Belgique se trouvait écrit dans les lois et dans les précédents :

Dans les précédents, qui démontrent à la dernière évidence que c'est toujours aux relations avec l'Allemagne que la Belgique a dû sa prospérité, l'extension de son marché, de sa navigation ;

Dans les lois, où nous trouvons écrit en toutes lettres que le pavillon national seul jouira d'une réduction de 10 p. % sur les droits de tonnage, etc. Remarquez, Messieurs, que cet avantage n'est pas sans importance, comme quelques membres sembleraient le croire, puisqu'un navire de 300 tonneaux, chargé de café, par exemple, jouirait, au taux du tarif actuel, d'une faveur de 2,400 francs;

Dans les lois, où nous trouvons que le navire national seul jouira de l'importation exclusive du sel; qu'il jouira de faveurs spéciales pour l'importation du sucre, etc.; que la pêche nationale sera favorisée.

Ces faveurs n'étaient-elles pas assez grandes? Et, si elles ne l'étaient pas, pouvait-on les modifier dans la position où le pays se trouvait? Pour ma part, Messieurs, je refuserais la qualification d'homme d'État à celui qui soutiendrait l'affirmative.

L'interprétation donnée par la conférence de Londres aux traités du 15 novembre, avait mis le principe de liberté de nos fleuves en danger; fallait-il alors que la Belgique, qui avait besoin des sympathies des grandes puissances, prît contre leur pavillon des mesures hostiles? Personne ne peut le croire. Et pense-t-on que je serais parvenu à négocier utilement le thême Palmerston, où, pour la première fois, depuis deux siècles, la liberté fluviale fut nettement formulée, si la Belgique avait pris des mesures contre la marine des nations étrangères? Croyez-le bien, Messieurs, ces nations n'étaient intéressées à la conservation de cette liberté, qu'autant qu'elles avaient l'espoir de pouvoir raisonnablement en jouir elles-mêmes.

Le système suivi par la Belgique a donc produit des résultats favorables pour elle-même surtout, puisque l'exportation de nos produits industriels n'a cessé d'augmenter, et que le mouvement de notre navigation n'a cessé de s'accroître depuis plusieurs années.

La Belgique exporte et importe annuellement 474,000 tonneaux environ; elle possède actuellement 150 à 160 navires, ayant un tonnage moyen de 32,000 à 36,000 tonneaux; il y a donc déficit réel de 440,000 tonneaux environ. Tout cela constitue l'importation des matières premières dont nous avons besoin, et l'exportation des produits fabriqués, que nous envoyons au dehors; et cependant, c'est en présence d'un tel déficit qu'on voudrait, par des mesures trop rigoureuses, exclure la navigation étrangère! Quant à moi, qui n'ai d'autre désir que de voir augmenter la marine nationale, je ne comprends pas les efforts tentés dans un pareil but.

Si on venait vous proposer de frapper de droits quadruples les voituriers qui viennent de la Prusse, de la Hollande, de la France, et qui apportent des produits de ces pays, et qui, en retour, exportent les nôtres, que diriez-vous, Messieurs? Mais évidemment vous rejetteriez une pareille proposition comme insensée.

Le port d'Anvers reçoit annuellement 1200 à 1300 navires; le port d'Ostende en reçoit 600; total 1,900 navires : nous en avons 150 à 160, et vous voulez que le mouvement de vos ports s'alimente par cette chétive navigation! Encore une fois, cela ne se conçoit point, cela est incompréhensible.

Mais, dit-on, aujourd'hui nous ne voulons plus des droits différentiels; nous ne voulons que favoriser le commerce direct, en ce sens qu'un navire venant du Nord avec des bois du Nord, qu'un navire américain venant des États-Unis avec du coton, sera reçu sur le pied des nationaux (ou peut-être plus favorablement, car on n'en sait rien encore).

Mais où sera l'avantage pour l'industrie nationale? Aujourd'hui il arrive fréquemment que sur les marchés de l'Europe, le coton, les teintures ou autres matières premières sont à 4, 5, 6 p. % à meilleur marché que sur les lieux de provenance directe : pourquoi empêcher les industriels de profiter de ces avantages, et les forcer d'aller directement payer plus cher ailleurs?

Il y a plus, Messieurs, c'est que si on applique le système direct dans le sens que je viens d'exposer, c'est-à-dire, si on permet aux Américains d'arriver sur le pied des nationaux dans nos ports, il y aura dans ce cas un désavantage incontestable pour la navigation nationale; car chez nous on continue de frapper les Américains de la surtaxe de 10 p. % pour les importations, tandis que les navires belges sont reçus aux États-Unis sur le pied des nationaux.

On dit, les avantages du commerce direct résident surtout en ceci : c'est que les navires venant des lieux de provenance et se trouvant obligés d'y retourner, doivent prendre nécessairement des produits de nos industries pour faire leur cargaison de retour; l'expérience prouve quelquefois le contraire. Ainsi, aujourd'hui, les navires américains qui arrivent dans nos ports s'en retournent presque toujours sur lest, et pourquoi? D'abord parce que, dans ces derniers temps, les marchés américains ont été fortement encombrés, et, en second lieu, parce que nos entrepôts ne présentent pas encore les assortiments pour opérer une cargaison de retour pour l'Amérique. De plus, nos produits y sont encore peu connus, et les navires des États-Unis sont conséquemment obligés d'aller au Havre, à Hambourg, à Liverpool, pour faire leur cargaison; s'ils trouvaient dans nos entrepôts, si ceux-ci étaient convenablement approvisionnés, des produits de l'Allemagne, de la France, si nous avions pu déjà, en rétablissant nos communications avec ces pays, devenir l'intermédiaire de leurs échanges, il est incontestable qu'en y prenant les produits étrangers, ils prendraient aussi les nôtres.

Soyez-en persuadés, Messieurs, vous n'encouragerez le commerce direct, vous n'étendrez vos marchés, vos n'alimenterez votre navigation, qu'en permettant une utile concurrence, en ouvrant des relations avec l'Allemagne et en vous constituant l'intermédiaire des échanges des peuples qui nous entourent. De cette manière seule, Messieurs, vous donnerez des aliments à la navigation nationale, et les plaies dont on se plaint aujourd'hui disparaîtront; mais ce n'est point par des restrictions ou par une système qu'on ne définit point, qu'on atteindra ce but.

Pour obtenir ce résultat, vous devez encore améliorer le régime de vos entrepôts, encourager le transit; et, quand je parle ici du transit, je dois une fois m'expliquer plus largement sur ce mot, qui n'a pas encore été bien compris. Quand je dis transit, je dis système d'entreposage, je dis libre arbitre commercial, je dis transaction générale, et je vais tâcher de me faire comprendre.

Je me suppose négociant, j'ai besoin de certaines marchandises coloniales; pour me les procurer avec avantage, que dois-je faire? Je dois charger un navire de produits industriels, afin d'avoir une cargaison de sortie; car sans cela, le navire devant partir à vide, il aurait un double fret, c'est-à-dire que la marchandise à rapporter serait d'autant plus chargée; le navire revient; le marché de l'Allemagne, par exemple, présente des avantages à la vente; peut-être va-t-on croire que je vais immédiatement charger ces marchandises sur le chemin de fer pour les envoyer en Allemagne? Pas du tout, Messieurs, je fais décharger le navire et je dépose les marchandises à l'entrepôt; je vois les varia-

tions des différentes places de l'Europe, je vois si la spéculation ne se porte pas sur mes marchandises; j'attends, je laisse la marchandise à l'entrepôt, quelquefois pendant une année entière, pendant laquelle elle est assujettie à des manipulations et à des frais divers, tous profitables au pays. Le marché d'Allemagne reste-t-il le plus favorable? j'expédie les marchandises par transit, je les dirige par les canaux, par le roulage ou par le chemin de fer, vers leur destination; si le marché intérieur est plus favorable, je les place sur le marché intérieur et j'acquitte les droits de consommation; si, au contraire, c'est le port d'Amsterdam, le Havre ou Hambourg qui offre le plus d'avantages, je réexporte les marchandises en franchise de droits. Eh bien, Messieurs, c'est cette triple opération, c'est cette triple faculté, qui constitue réellement le transit, et vous concevez que si cette triple faculté n'existait point, les opérations devraient se limiter au marché intérieur, et que les importations devant se limiter au marché intérieur, l'exportation des produits de notre industrie serait limitée dans la même proportion. Si, au contraire, les importations peuvent alimenter non-seulement le marché intérieur, mais aussi l'Allemagne et les ports étrangers, la masse de ces importations doit nécessairement augmenter considérablement, et dès lors il est évident que l'exportation des produits industriels doit croître de la même manière.

Ainsi, Messieurs, quand je dis transit, je dis système d'entreposage, de libre arbitre, de transactions générales en matière de commerce.

Il y a donc, Messieurs, un système commercial, système fortement et largement conçu. Qu'après cela un honorable sénateur ait dit qu'il y avait confusion dans les idées; cela ne m'étonne point; car, veuillez bien remarquer qu'il ne prononçait ces paroles qu'en réponse à un discours de l'un de ses collègues, l'honorable sénateur nommé par le district de Saint-Nicolas, dont il combattait le système.

Sous le rapport industriel, Messieurs, le système commercial de la Belgique n'est pas moins rationnel; toujours le produit du travail national a été favorisé. Sous le Gouvernement précédent on avait pensé qu'une protection de 6 p. % suffisait. Eh bien, depuis la révolution cette protection a toujours été étendue; elle a été portée à 10, 15, 20 et 30 p. %, suivant la nature de l'objet à protéger, car dans un tarif il ne saurait y avoir de système rigoureux; une tarification doit dépendre des circonstances, des temps et des lieux. Ainsi dans un tarif on trouve un droit prohibitif à côté d'un simple droit de balance, un droit restrictif à côté d'un droit protecteur, et cela ne peut pas être autrement.

Quant à la troisième partie du système, celle qui concerne les traités, les relations internationales, vous savez, Messieurs, que le Gouvernement des Pays-Bas nous avait laissé peu de legs sous ce rapport; nous avions un seul traité, celui avec le Brésil. Aujourd'hui ce traité a été renouvelé; les Américains, comme je le disais tantôt, nous reçoivent comme les nationaux; au Mexique, nous sommes admis sur le pied des nations les plus favorisées; dans tous les États du Sud nous sommes admis sur le même pied; en Suède, nous sommes admis comme les nationaux; au Danemarck, nous avons obtenu l'abolition de la surtaxe pour le Sund et les *Belt;* l'Angleterre a suspendu en notre faveur la perception des droits de la *Trinity house;* nous avons des traités avec la Porte-Ottomane, avec la France, avec la Sardaigne, et, je crois, avec Tunis. Notre navigation a aujourd'hui une ligne privilégiée, depuis la mer et l'Escaut jusqu'à la mer Noire, jusqu'à l'em-

bouchure du Danube. Voilà, Messieurs, ce qui a été fait, et je crois qu'il était impossible de faire davantage.

J'ai voulu donner des explications à la Chambre pour prouver que jamais les intérêts du pays n'ont été perdus de vue; que toujours ils ont fait l'objet de la plus sérieuse sollicitude du Gouvernement, et que la confusion existe seulement dans les idées de ceux qui ne voudraient point reconnaître ces vérités.

M. MANILIUS. — Messieurs, quoique plusieurs points du discours de M. le Ministre de l'Intérieur aient été réfutés par les honorables orateurs qui m'ont précédé, il en est encore sur lesquels on n'a point répondu, et il m'importe, cependant, dans l'intérêt d'une industrie qui paraît fixer aujourd'hui l'attention de la Chambre, qu'une assertion de M. le Ministre soit mise en son état d'exacte vérité. Oui, Messieurs, aucune année peut n'avoir donné l'exemple d'une semblable quantité d'arrivages de coton au port d'Anvers; mais la raison que je vais vous en donner est très-facile à concevoir : une baisse extraordinaire d'au moins 25 à 30 p. % a eu lieu sur ce produit, tant en Amérique que dans d'autres lieux de provenance. Cette circonstance en a fait déverser des masses sur tous les marchés de l'Europe, et Anvers a offert cette fois un avantage marqué pour s'y approvisionner. Gand étant le principal lieu de consommation de ce lainage, il n'est pas surprenant qu'une grande partie ait pris cette direction. Cela arrive et doit arriver toutes les saisons pour alimenter la consommation des fabriques; mais les lieux de provenance, ou le Havre, ou Liverpool obtiennent souvent la préférence sur Anvers pour des raisons calculées sur les prix de ces marchés, grâce à la possibilité de ces énormes provisions auxquelles M. le Ministre a fait allusion, car elles doivent servir à procurer du travail et du pain à un nombre considérable d'ouvriers. Eh bien, Messieurs, ce que nous craignons et ce que nous voulons prévenir, soit par l'enquête et de toute manière, c'est que les fabricants ne soient obligés de cesser de s'approvisionner; car, je n'hésite pas à le dire, la cessation de leurs travaux amènerait une catastrophe terrible; c'est pourquoi, Messieurs, nous devons redoubler d'efforts pour y parer, et c'est à mon avis un devoir pour le Gouvernement de ne point tarder à porter remède à ce danger : les moyens lui sont signalés depuis longtemps; il est en son pouvoir de les appliquer immédiatement, et avec du bon vouloir il obtiendra de la Législature ceux dont il ne peut disposer sans elle. Je dis qu'il faut se hâter, parce qu'il y a encombrement de produits et épuisement de moyens, et comme il y a une fin à tout, les travaux devront stater un jour forcément. C'est alors que les plaintes seront aiguës; elles ne partiront plus des chefs d'établissements, mais des masses d'ouvriers affamés, et la responsabilité des premiers sera à couvert; leur devoir aura été accompli; je désire que le Gouvernement puisse en dire autant, si toutefois un pareil malheur venait à se réaliser.

Messieurs, si je suis bien informé, M. le Ministre de l'Intérieur a l'intention de se rendre à Gand, et de voir par lui-même; là il sera convaincu, par l'évidence des faits énoncés, que je pourrais encore étendre davantage; mais c'est assez de ce triste exposé.

Maintenant, pour ce qui est de l'enquête, j'y donne mon appui, parce que je pense qu'elle peut amener du bien. Dans tous les cas, ni le Gouvernement ni la Chambre, ne seront liés par les conclusions de ses travaux; et dès lors, je

trouverais déplacé qu'on voulût ne point sérieusement prendre la résolution de reviser un système commercial qui n'a jamais été créé pour la Belgique, et qui n'y est pas applicable, et que la seule situation irrésolue de notre politique est cause unique que nous l'ayons dû supporter si longtemps.

Aujourd'hui, l'honorable M. Smits veut rendre de nouveau cet état permanent, par la seule crainte, dit-il, des représailles! ainsi quel est notre position? La Chambre et le pays jugeront une semblable déclaration, surtout faite par l'organe de cet honorable membre.

Ce qui est frappant, Messieurs, c'est l'assertion de l'honorable M. Smits qu'il se trouve des débouchés merveilleux partout; et d'un autre côté, l'honorable M Cogels, qui a déclaré que, s'il y avait des avantages à réaliser par le commerce maritime, toute la ville d'Anvers abandonnerait ses capitaux à de semblables opérations. Cette dernière assertion est patente; de nombreux essais ont été faits, et de nombreuses pertes ont été essuyées. L'honorable M. Smits en sait quelque chose; mais il n'a garde de se rapprocher de l'expérience, la théorie est beaucoup plus facile, et il se retranche derrière elle.

Je me rallie à la proposition de l'honorable M. Dedecker, pour composer la commission à nommer de 9 membres au lieu de 7.

M. SMITS. — Messieurs, l'honorable M. Manilius m'a sans doute fort mal compris. Je n'ai pas dit que la Belgique craint des représailles; j'ai dit que nous aurions pu donner lieu à des représsailles à l'époque où nos différents avec la Hollande n'étaient pas encore terminés. mais je n'ai nullement parlé de l'époque actuelle.

M. COGELS. — Messieurs, je n'ai pas dit du tout que la Belgique manque de débouchés; j'ai dit que, dans le moment actuel, les débouchés coloniaux et des pays transatlantiques n'offrent pas d'avantages, et que pour cela quelques navires sont obligés de retourner sur lest; mais cela, Messieurs, n'est que momentané; dans le moment actuel les marchés coloniaux sont encombrés, mais cela ne continuera pas; lorsque les marchandises qui encombrent les marchés coloniaux auront trouvé un écoulement, l'exportation présentera de nouveau des avantages et probablement des avantages beaucoup plus grands que ceux qu'elle a offerts depuis plusieurs années, car le commerce tombe toujours d'un excès dans un autre; d'abord il fait trop, ensuite il fait trop peu.

M. VAN CUTSEM. — Messieurs, la discussion qui nous occupe en ce moment est peut-être une des plus importantes qui aient eu lieu à la Chambre depuis fort longtemps : il est question de notre existence politique; et quand je dis que notre nationalité dépend de la solution que nous allons donner à nos débats, je ne vais pas trop loin, parce que si notre système commercial actuel est mauvais et que nous décidions qu'il est bon, nous allons ruiner la Belgique, et la Belgique malheureuse appartiendra au premier venu, comme tout pays pauvre, lorsque celui qui le convoite lui fait entrevoir plus d'aisance. S'il en est ainsi, Messieurs, la proposition de l'honorable M. De Foere ne doit-elle pas être adoptée par vous, alors même qu'il y aurait quelque doute et sur le malaise qu'éprouvent notre industrie et notre commerce extérieur, et sur le point de savoir s'il y a moyen d'y apporter remède, en examinant si la législation actuelle

est ou non suffisante pour protéger, autant qu'il est en nous, nos fabricants et leur consommation? Cela me paraît à l'abri de toute contestation.

Les partisans de la proposition de notre honorable collègue, M. De Foere, prétendent avec lui que nos échanges avec les nations voisines sont à peu près nuls; ses adversaires soutiennent que l'exportation de nos produits augmente chaque année avec le système commercial aujourd'hui en vigueur : les derniers s'étayent sur des suppositions, des relevés inexacts de statistique pour démontrer la vérité de leurs allégués; les autres s'appuient sur des statistiques faites par le Gouvernement lui-même, et qui prouvent qu'annuellement il est importé en Belgique pour quarante à cinquante millions plus de marchandises qu'il n'en est exporté, et affirment que ce résultat est d'autant plus désavantageux, que notre pays est un pays de production, où il y a exubérance, et par suite besoin d'un écoulement à l'étranger.

Les soutènements des deux parties établissent une chose pour moi, c'est que l'une et l'autre sont parfaitement d'accord sur les principes commerciaux; ces principes, personne ne les ignore : en effet, chacun sait que la nation qui fait les plus nombreux échanges et qui voit la balance commerciale se tourner le plus en sa faveur, est la plus riche, si toutefois les échanges sont des échanges de produits naturels ou manufacturés; de manière qu'il est vrai de dire que, si un pays achète à une nation voisine pour cent millions, et qu'il lui vende pour cent dix millions, ce pays s'enrichit, et qu'il se ruine s'il achète et s'il ne vend point.

Ainsi, toute la question est-là : la Chambre sait-elle si le chiffre de nos exportations prime celui des importations, ou si nous recevons plus de marchandises que nous n'en expédions, et a-t-elle besoin de connaître, à cet égard, la position du pays, pour aviser s'il y a lieu aux mesures à prendre en faveur du commerce et de l'industrie, afin d'établir un juste équilibre entre nos exportations et nos importations? Quant à la nécessité de connaître le chiffre de nos importations et de nos exportations, elle est évidente : la décroissance de la prospérité des nations qui achètent sans vendre, n'a jamais pu être mise en doute; l'Espagne, par ses mines du Nouveau-Monde, possédait plus de métaux précieux et de richesses que toutes les autres nations de l'Europe; restée sans industrie, elle n'eut que des écus à donner en échange des produits manufacturés des autres nations : on sait combien elle est déchue de son ancienne splendeur; l'Angleterre, qui ne possédait ni mines d'or, ni mines de diamants, a beaucoup fabriqué, beaucoup vendu aux autres peuples, a toujours fait balancer en sa faveur le chiffre des exportations sur celui des importations : on sait où elle est parvenue.

Nous nous bornerons, par conséquent, à rechercher si nos exportations sont inférieures aux importations qu'on fait dans notre pays; nous vous le démontrons par des relevés officiels, qui nous paraissent d'autant plus exacts, que le trop plein, qui existe dans les usines de nos fabricants de coton, d'armes, de produits de toute espèce, dans les magasins de nos marchands de toiles et de nos extracteurs de houille, vient encore les confirmer.

Ajoutez à ces preuves les plaintes qui surgissent de toutes les parties de la Belgique sur la gêne du commerce et de l'industrie; ne perdez pas ensuite de vue que la ville d'Anvers même est mécontente de la position de son commerce, que des pétitions revêtues des signatures des maisons les plus recommandables y circulent pour se plaindre du fâcheux état de ses relations commerciales avec

l'étranger, et pour demander une modification à notre système actuel, et vous devrez au moins vous dire alors que vous doutez de la prospérité de notre industrie et de notre commerce, et que vous devez vous éclairer par une enquête.

Nous exportons chaque année davantage, nous disent les adversaires de l'enquête; devez-vous le croire parce qu'ils vous le disent sans vous le démontrer ? Pouvons-nous admettre, lorsque nous voyons que notre marine marchande est venue presque à rien depuis 1830, lorsqu'elle diminue chaque jour, que nous livrons nos fabricats à l'étranger? Pouvons-nous ajouter foi à ce qu'ils avancent, lorsque nous savons que les navires qui nous encombrent de marchandises, partent pour la plupart sur lest? Pouvons-nous penser que notre commerce d'outre-mer soit dans un état florissant, lorsqu'il est constant que la France et l'Angleterre importent des draps que nous fabriquons à plus bas prix qu'elles, aux États-Unis, et que nous ne pouvons les y vendre avec avantage, lorsqu'il est certain que les Français débitent avec bénéfice dans les colonies les toiles qu'ils achètent chez nous, et que nous ne pouvons les y livrer qu'avec perte ? Pouvons-nous enfin croire, Messieurs, à ces nombreuses exportations, lorsque nous produisons une grande partie des objets que l'on importe avec des droits modérés ou en fraude dans notre pays? Non, cela n'est pas possible.

Je crois, Messieurs, si je ne vous ai pas démontré que nos importations sont plus nombreuses que nos exportations, vous avoir prouvé que tout doit vous faire croire que le chiffre des premières est plus élevé que celui des dernières, et s'il en est ainsi, c'est un devoir pour vous de vous éclairer sur ce fait dont tout notre avenir dépend.

Quant aux moyens à employer pour rétablir l'équilibre entre nos exportations et nos importations, il serait prématuré de les discuter; seulement je vous dirai que les partisans de droits protecteurs ont pour eux les célébrités, les grands hommes de l'époque. Lorsque je parle de droits protecteurs que les hommes éclairés jugent utiles à leur pays dans l'état actuel des relations internationales, je n'ai en vue que des droits protecteurs sages et bien calculés, et non pas ces droits protecteurs qui vident les caisses de l'État sans protéger le commerce et l'industrie, tels que des garanties de pertes, qui sont cause qu'il y a toujours pertes et ne sont données qu'à quelques privilégiés; garanties qui font perdre de l'argent à ceux qui ne participent pas à ces largesses, parce qu'ils suivent l'exemple des expéditions qui se font avec une avance de dix pour cent; des droits protecteurs de cette nature, nous les repoussons comme des combinaisons maladroites et nuisibles aux intérêts du pays, et nous engageons tout Gouvernement qui y aurait recours à s'en désister au plus tôt.

Voici, Messieurs, ce que M. Thiers, dont la parole a tant d'autorité, quelle que soit la matière qu'il traite, vient de dire, il y a peu de jours à la tribune française : « J'avais l'honneur d'être Ministre du commerce la première fois que l'on a réuni l'agriculture, la fabrique et le commerce pour les consulter sur leurs besoins réciproques; la lutte, au début, a été effroyable, et puis, quand tous les intérêts ont été mis en présence, que la discussion a été suivie avec vigueur, avec précision, ils ont été obligés de reconnaître que le système protecteur leur était nécessaire à tous. J'ai démontré à Messieurs des ports, et je leur prouverai encore aujourd'hui que leur commerce ne peut exister sans l'industrie intérieure. Les raisonnements que j'ai entendu faire sont applicables au coton, au fer, au drap, à toutes les industries, encore plus qu'au sucre de betteraves. »

M. DE FOERE. — Messieurs, il est permis de croire que le discours que l'honorable Ministre de l'Intérieur a prononcé dans la séance d'hier, est l'expression du cabinet actuel. Puisque les Ministres occupent le pouvoir dirigeant dans toutes les assemblées parlementaires, je m'attacherai particulièrement à l'examen du discours de l'honorable Ministre de l'Intérieur. Dans la route que je me suis tracée, je rencontrerai quelques autres honorables adversaires.

Deux fois, Messieurs, j'ai présenté des développements différents de ma proposition d'enquête. L'honorable Ministre de l'Intérieur ne les a pas attaqués. Ils sont donc restés debout sans avoir été ébranlés.

L'honorable Ministre a fondé en grande partie son opposition à l'enquête sur notre injuste appréciation de la situation de notre commerce extérieur.

Or, avons-nous fondé la nécessité de l'enquête sur l'opinion que nous nous sommes formée nous-mêmes sur la situation de notre commerce extérieur? Dans mes développements, j'ai eu un soin particulier, c'est celui de constater l'opinion des autorités les plus respectables du pays sur la fâcheuse situation de notre commerce extérieur, autorités que personne ne récuse.

Après de longues hésitations, l'administration est venue enfin avouer devant le pays tout entier que les négociants du pays se bornaient presqu'exclusivement au commerce de commission. Notre envoyé extraordinaire près de la cour de Londres a affirmé le même fait. Les deux documents, dans lesquels ces témoignages ont été déposés, ont été rendus publics. Ils n'ont été niés ni contestés.

Ce n'est donc pas nous qui nous sommes formé exclusivement une opinion fausse de la situation fâcheuse du commerce extérieur du pays. C'est d'abord dans les aveux de l'administration précédente que ma proposition d'enquête a pris naissance. Il est vrai, longtemps avant ces aveux j'avais établi le fait, et longtemps il avait été nié; mais il arrive enfin un temps où l'évidence rend toute dénégation impossible. La lutte des partis parlementaires contre les faits patents est insensée. Elle ne peut avoir d'autre résultat que la chute de ces partis.

Le fait est d'ailleurs généralement avoué. L'honorable M. Cogels lui-même l'a avoué dans la séance d'hier. Le commerce de la Belgique se borne aujourd'hui à la commission.

M. Cogels paraît nier l'aveu que je lui prête; écoutez, Messieurs, les paroles que l'honorable membre a prononcées hier; je les lirai textuellement dans le *Moniteur* :

« Elle (la Belgique) s'est bornée, autant que la prudence l'exigeait, à ce commerce de commission qu'on lui reprochait. »

Ai-je prêté à M. Cogels d'autres paroles que celles qu'il a prononcées?

C'est, je le répète, dans ces aveux, qui sont universellement confirmés, qui ne sont niés par personne, que ma proposition d'enquête a pris son existence.

Si vous aviez l'intention d'entrer de bonne foi dans une discussion logique, vous disposeriez de deux moyens : ou contester mes prémisses basées sur des faits universellement reconnus, ou, si vous ne pouviez pas les nier, contester les conséquences que j'en avais déduites. Vous n'avez fait ni l'un ni l'autre.

Si vous étiez entrés dans cette voie logique, j'aurais compris de véritables débats parlementaires, et j'aurais vu un pouvoir dirigeant ces débats.

Nous apprécions mal, dites-vous, la situation de notre commerce extérieur! Messieurs, nous ne constituons pas à nous seuls la Chambre. Or, depuis dix

ans, la Chambre n'a cessé d'exprimer ses plaintes sur le manque de débouchés pour l'industrie du pays; depuis dix ans, de tous les bancs de la Chambre, on ne cesse de réclamer ces débouchés. Or, selon vous, nous seuls, nous apprécierions mal la situation du commerce extérieur du pays. Je ne pense pas qu'il existe un seul membre dans la Chambre, sans en excepter même les Ministres, qui ne demande encore aujourd'hui ces débouchés.

L'honorable M. Pirmez lui-même, malgré sa vive opposition à l'enquête, les réclame hautement. De peur qu'on ne se méprenne sur ses intentions, il a constamment répété qu'il appelle de tous ses vœux de grands débouchés. Il croit donc lui aussi, que les débouchés manquent au pays.

Nous apprécions mal, dites-vous, la situation du commerce extérieur du pays !

Est-ce nous qui avons écrit les mémoires de la chambre de commerce de Liége et de la chambre de commerce de Verviers? Est-ce nous qui sommes les auteurs du mémoire de la fabrication de Gand? Est-ce nous qui avons adressé ces renseignements au Gouvernement? Est-ce nous enfin qui avons demandé l'impression de ces documents dans le *Moniteur?* Cette impression n'est-elle pas le fait de la Chambre tout entière, qui, sans opposition aucune, a ordonné l'impression de ces documents dans le but de s'éclairer sur la détresse de l'industrie, considérée dans ses rapports avec le commerce extérieur et intérieur?

Nous apprécions mal, dites-vous, la situation du commerce extérieur ! Chose singulière! Comment nos adversaires eux-mêmes apprécient-ils cette situation? Qui a prononcé ces paroles dans la séance du 29 avril, sur la prise en considération de ma proposition? « L'honorable député de Thielt et quelques autres membres de cette assemblée partent de ce principe, que la Belgique n'a pas de relations assez bien établies avec les pays qui peuvent lui servir de débouchés, qu'elle a besoin d'augmenter ses exportations, qu'elle a besoin surtout d'augmenter ses exportations maritimes. Ces honorables membres pensent que ce qui manque à la Belgique, c'est le commerce. Cette idée est la mienne. Je la partage de tous points. Je pense avec ces honorables collègues, que ce qui importe surtout à la Belgique, c'est de développer ses débouchés au moyen de son commerce. Je pense avec eux qu'il faut sérieusement examiner les moyens d'élargir les exportations commerciales. Avec eux aussi je pense que, depuis dix ans, on n'a pas assez fait dans ce sens. » Ces paroles appartiennent à l'honorable M. Devaux; plus loin, il avoue les souffrances de l'industrie. Je vous ai déjà dit qu'un honorable député d'Anvers a avoué que le commerce du pays se bornait à la commission. Vous êtes donc combattus par vos propres amis politiques.

Nous apprécions mal la situation du commerce extérieur du pays!.... Et, chose plus singulière encore, est-ce nous qui avons lu le programme dans la séance dans laquelle le nouveau cabinet est venu nous annoncer sa constitution ? Est-ce nous qui avons dit dans ce programme d'une manière assez directe qu'il fallait au pays des débouchés; que des débouchés lui manquaient? Vous vous réfutez donc vous-mêmes, lorsque vous nous attribuez à nous seuls une opinion défavorable et injuste sur la déplorable situation du commerce extérieur du pays.

Est-ce nous qui avons récemment présenté le *projet de loi relatif à l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis ?* Est-ce nous qui avons écrit, dans l'*exposé des motifs* de ce projet de loi, que les au-

tres nations continentales importent aux États-Unis une valeur de 700 millions, et que la Belgique n'y participe que pour une somme insignifiante ? Est-ce nous qui avons écrit ces lignes?

Il est donc vrai que la situation du commerce extérieur de la Belgique est fâcheuse et déplorable. Vous l'avouez vous-mêmes, et vous nous accusez d'apprécier injustement la situation de ce commerce !

Est-ce nous enfin qui avons présenté, à la suite de ce projet même, le tableau des exportations et des importations réciproques entre la Belgique et les États-Unis? D'un côté figure une somme de 15 millions d'importations en Belgique, faites en 1837, par le commerce des États-Unis, et, de l'autre côté, une somme de 1 million seulement d'importations faites par nous aux États-Unis. Ce n'est donc pas nous seuls qui constatons la situation déplorable du pays sous le rapport de son commerce extérieur. Ce tableau est votre propre fait. Vous ne contestez pas l'exactitude de cette partie de votre statistique commerciale, parce qu'elle doit servir vos projets, et lorsque d'autres parties contrarient vos projets, vous les révoquez en doute !

Est-ce nous enfin qui, dans la séance du 13 février, avons prononcé au Sénat ces discours mémorables sur lesquels nous nous sommes appuyés ? Ce sont là autant de faits sur lesquels nous avons basé la nécessité d'une enquête commerciale ; vous ne contestez pas les uns ; les autres vous appartiennent, et c'est nous, dites-vous, qui apprécions mal la situation du commerce extérieur du pays !

Ces faits posés, Messieurs, il ne vous sera pas difficile d'apprécier à sa véritable valeur une assertion de M. Pirmez, que j'ai le bonheur de rencontrer toujours comme adversaire. Il a dit, dans la séance d'hier (ce sont ses propres expressions), « que je reste seul pour affirmer que la situation de notre commerce extérieur et de notre industrie est fâcheuse. »

Tous ces faits exposés dans mes *développements* sont restés intacts.

Nous avons encore établi que le système de 1816 et de 1822 est devenu en Belgique un énorme anachronisme. En effet, toutes les combinaisons avec le système de 1816 et de 1822 ont été rompues complétement par notre séparation de la Hollande ; de nombreux moyens de commerce extérieur nous ont été enlevés, tels que la navigation de la Hollande, les relations de commerce établies par la Hollande sur tous les points du globe, la société de commerce qui était un moyen puissant d'exportation pour notre industrie, les colonies hollandaises dans lesquelles nous trouvions un grand débouché et qui allait toujours en croissant. Cette partie de mes développements est encore restée debout.

M. le Ministre de l'Intérieur s'est borné à faire une comparaison entre une année d'exportation vers Java et les exportations générales que nous faisons maintenant vers tous les ports. Il trouve que la perte de 5 millions d'exportations vers nos anciennes colonies est compensée par 9 millions d'exportations générales.

Cette comparaison est-elle bien admissible? Elle mène à une conclusion directement opposée. L'excédant ne présente en réalité que 4 millions, et si nos exportations vers tous les points du globe n'offrent qu'une augmentation de 4 millions, c'est une preuve évidente que le système actuel est défectueux, et que la situation de la Belgique serait bien déplorable, si, commerçant avec le monde entier, ses exportations ne pouvaient prendre qu'un accroissement aussi restreint.

La vérité des chiffres est dans la juste appréciation des faits auxquels ils s'appliquent. Les démonstrations mathématiques, même les plus rigoureuses, ne prouvent rien, si les chiffres ne représentent pas exactement les faits sur lesquels ils sont basés.

Établissez une bonne fois la discussion sur le terrain sur lequel nous l'avons posée, alors la discussion sera possible, elle sera fructueuse; alors, et alors seulement, elle pourra éclairer la Chambre et le pays. Mais je conçois qu'il était de votre intérêt de sortir de la question. Vous vous seriez trouvés dans la dure nécessité de combattre l'opinion générale du pays. Vous vous seriez vus obligés de vous combattre vous-mêmes et vos amis politiques.

L'honorable Ministre de l'Intérieur a trouvé plus commode de se jeter en dehors de mes développements. Il a attaqué l'opinion que souvent j'ai émise dans cette Chambre relativement au résultat de notre balance commerciale, opinion que, malgré son opposition, je soutiens dans toute son intégrité.

Voici comment l'honorable Ministre de l'Intérieur établit la question. Il nous fait dire :

« Voyez, dit-il, comme le commerce extérieur de la Belgique dépérit. Comparez les tableaux de statistique officielle; vous y voyez que le chiffre des importations dépasse de 40 millions celui des exportations. Donc il y a un déficit de 40 millions de francs qui doivent être, à la longue, comblés par le numéraire. Voilà dix ans que cet état de choses dure! Peut-on prouver plus clairement le dépérissement de notre commerce extérieur ? »

D'abord, jamais je n'ai attribué le dépérissement de notre commerce à la défaveur de notre balance commerciale. Cette allégation inexacte ne prouve donc rien contre mes développements. Mais le Ministre en tire la conclusion « que, si autant de numéraire sortait de nos frontières, non-seulement il n'y aurait plus un écu dans le pays, mais encore qu'il en serait déjà sorti plus que n'en possède le monde tout entier. » Or, dix fois quarante font 400 millions, et la Belgique, avec ses emprunts, levés à l'extérieur, le monde même tout entier n'en possèderait pas davantage! Est-ce bien sérieusement que l'honorable Ministre présente à la discussion une assertion de cette force?

Toutes les fois que j'ai parlé de l'excédant défavorable de notre balance commerciale, je n'ai entendu que le numéraire qui prend la direction du commerce et de l'industrie, et non celui qui suit d'autres voies et est appliqué à d'autres besoins, à d'autres transactions. Souvent je me suis expliqué à cet égard de la manière la plus claire et la plus précise. L'honorable Ministre soutient que la différence défavorable que présentent les balances commerciales ne sont pas soldées en numéraire, et que, dans cette proportion, l'argent commercial et industriel ne sort pas du pays. Il assure même que le numéraire augmente d'année en année, et que ce fait est prouvé par les tableaux statistiques d'importations. Vous n'avez qu'à lever, comme vous le faites tous les ans chez Rothschild, à Paris, une somme moyenne de 60 millions, soit en emprunts, soit en bons du Trésor, qui ne sont autre chose que des emprunts, et, nul doute, vos tableaux statistiques prouveront que le numéraire augmente en Belgique d'année en année. Il était inutile de recourir à vos tableaux statistiques pour transmettre cette conviction dans nos esprits; mais ce fait prouve-t-il que la somme de l'argent commercial et industriel s'est accrue, et que la différence défavorable de notre balance commerciale n'est pas soldée en numéraire ?

Le Ministre de l'Intérieur considère ensuite notre numéraire comme matière première, et il le fait augmenter par ses transformations en objets de luxe d'or et d'argent. Encore une fois, ce fait prouve-t-il que la différence défavorable de notre commerce avec les pays étrangers ne doive pas être soldée en argent?

L'honorable Ministre a trouvé encore un autre expédient. Le nombre de voyageurs étrangers qui passent par la Belgique, dépasse de cent mille celui des Belges qui voyagent à l'étranger. Les premiers y laissent par conséquent plus d'argent qu'il n'en sort!

Il est surprenant que l'honorable Ministre n'ait pas exploité cette belle thèse d'une manière plus large! Les étrangers qui restent temporairement en Belgique et y dépensent les revenus qu'ils tirent de leur pays, les capitalistes de la Belgique qui consomment les intérêts de leurs rentes étrangères, les grands propriétaires du pays qui font rentrer les revenus des biens ruraux qu'ils possèdent à l'étranger, lui offraient des ressources abondantes qu'il a négligées; mais quel eût été le fruit de cette argumentation contre les résultats de la balance défavorable de notre commerce, tels que je les ai définis?

L'honorable M. Pirmez reproduit ses idées sur le mouvement du numéraire avec une persévérance imperturbable, et sans tenir aucun compte de ses propres principes et des objections de ses adversaires.

Au risque de faire encore des efforts inutiles, je poserai la question d'une manière claire et précise; j'adopterai même son principe, sur lequel il n'est pas de doute possible. L'honorable adversaire a lu quelque part : « Le crédit détermine la rareté du numéraire, et l'absence du crédit augmente le numéraire. » Cette maxime ne reçoit d'application que sous le rapport du numéraire commercial; or, le crédit commercial existe ou il n'existe pas, mon honorable contradicteur n'en conclut pas moins de son principe que le numéraire commercial n'est pas rare! puis il nous rappelle la discussion sur la conversion de nos anciennes monnaies, et, par une admirable connexité de ses idées avec les navires étrangers qui partent sur lest, il s'écrie triomphalement : « Qui ne se souvient de toutes ces singulières idées du député de Thielt! »

« Soyez tranquilles, dit M. le Ministre de l'Intérieur, le numéraire ne s'exporte pas; s'il y a différence, c'est en plus, ce n'est pas en moins. » Continuez d'augmenter la dette nationale, continuez d'emprunter à l'étranger, vous aurez raison. Mais dès qu'une saine politique vous aura conseillé de cesser vos emprunts, votre assertion, entendue dans le sens du numéraire commercial, ne sera plus soutenable en présence de l'infériorité de vos exportations comparées à vos importations.

M. le Ministre de l'Intérieur se livre, sur les importations et les exportations, à des raisonnements basés sur des chiffres. Quoique je sois loin d'en admettre l'exactitude, je les accepterai gratuitement. Il suffit que l'honorable Ministre admette que tous les ans il y a une balance défavorable entre nos importations et nos exportations. Je lui ferai une seule question : Si la différence défavorable de notre balance commerciale n'est pas soldée en numéraire, de quelle manière ce solde s'opère-t-il? car enfin, il faut bien qu'il y en ait un. Ce n'est pas la première fois que je fais cette question; toujours elle est restée sans réponse. Si enfin on en produit une, je me charge de prouver que de réponse en réponse il faudra en venir, en dernier résultat, à payer la différence en numéraire.

Messieurs, vous connaissez tous la crise financière et commerciale de l'Amérique du Nord. Vous avez pu lire dernièrement le message du président des États-Unis sur les causes de cette crise. Il l'a attribuée à la différence qui a existé l'année précédente entre les importations et les exportations. Vos importations, a-t-il dit à la nation américaine, ont excédé la somme de vos exportations. Vous n'avez pu balancer vos comptes par vos échanges à l'extérieur. Il a fallu solder en numéraire; vos billets de banque n'ayant aucune valeur à l'extérieur. La grave atteinte que le crédit commercial a reçue en a restreint la circulation à l'intérieur. La position des banques américaines a été gravement compromise. Les détenteurs de billets ont réclamé le payement en numéraire. Qu'en est-il résulté? Les banques ont été dans l'impossibilité de faire des avances au commerce et à l'industrie. Leurs agents ont fait, en Angleterre et sur le continent, des efforts pénibles pour ouvrir des crédits. Les négociants et les industriels ont donc été obligés d'envoyer leurs marchandises en masse sur le continent, et d'en forcer la vente pour faire de l'argent et pour régler leurs comptes avec l'étranger. Les prix des produits américains en ont été considérablement dépréciés.

Tels sont les faits. L'honorable M. Smits vient de vous les présenter comme étant à peu près l'état normal de l'Amérique. Il entrait dans son but de vous faire accroire que les fabricants pouvaient acheter souvent le coton sur les marchés d'Europe à un prix inférieur à celui auquel ils pouvaient se les procurer sur les lieux de provenance.

Cependant le numéraire qui, aux États-Unis, ne coule pas dans les canaux du commerce et de l'industrie en est-il devenu plus rare? Il en est, au contraire, augmenté, par la raison fort simple que le numéraire est retiré du commerce et de l'industrie toutes les fois qu'il est compromis entre les mains des banques, des négociants et des industriels.

En présence de faits aussi patents, aussi publics, vous serez à même, Messieurs, d'apprécier à leur juste valeur les misérables théories de M. Pirmez, de quelques-uns de nos journaux de parti, ainsi que les erreurs de l'honorable Ministre de l'Intérieur.

L'honorable Ministre et M. Smits croient que ma proposition d'enquête n'a d'autre but que d'établir le système maritime que j'ai souvent proposé à la Chambre. Mais en exposant ce système, ils le font de nouveau consister exclusivement, malgré toutes mes dénégations, dans les droits différentiels. Je n'ai cessé de répéter qu'il est fondé sur les provenances directes, et en dehors de ce commerce direct, sur les droits de protection navale, système adopté par toutes les nations continentales et suivi comme une source abondante de prospérité commerciale et industrielle. Ce système nous ouvre tous les débouchés lointains que, sans lui, il est impossible d'atteindre.

Chose digne de remarque, Messieurs, ce système, qui a été si longtemps l'objet des dédains, de la risée même d'un parti parlementaire dont une fraction occupe maintenant les bancs ministériels; ce même système, dis-je, vient d'être adopté par les mêmes hommes qui sont aujourd'hui au pouvoir. Le projet de loi qu'ils viennent de présenter sur la ligne de navigation directe vers les États-Unis en est la preuve. Ils avouent maintenant de la manière la plus ouverte que la législation actuelle est impuissante pour notre commerce d'exportation.

En présence du dépérissement de notre commerce et de notre industrie, ils sont forcés d'établir le commerce direct et la protection navale. Ils sont aujour-

d'hui convaincus, par les faits les plus incontestables, que les navires étrangers ne suffisent pas pour exporter nos produits, et que le plus puissant moteur de nos exportations est le commerce direct et la navigation nationale.

Ces mêmes hommes politiques veulent établir aujourd'hui des relations directes avec les États-Unis, afin d'y trouver un débouché qu'auparavant, selon leur propre aveu, nous n'avions pas, et qui était exploité par le commerce étranger. Ils vous diront peut-être que la protection qu'ils veulent accorder à notre navigation, n'est pas un droit différentiel. Cette distinction ne serait pas même subtile.

En effet, la somme de 400 mille francs proposée pour protéger cette navigation transatlantique, n'est au fond autre chose qu'une protection accordée à la navigation nationale. Vous l'appelez subside ou droit différentiel, il n'importe. Si vous voulez trouver de la différence dans les mots, il n'est pas nécessaire que vous ayez des adversaires; le simple bon sens sera là pour vous entendre et vous juger. C'est ce que vous n'avez pas toujours compris.

Voilà ce système qui a été si souvent ridiculisé dans les journaux du parti, dans l'*Indépendant*, dans le *Précurseur*; le voilà, par la force des choses, adopté par ces mêmes hommes qui l'avaient si souvent répudié, et qui, en le repoussant pendant dix ans, ont arrêté tous les mouvements de la prospérité nationale!

Ce système, que vous admettez pour les États-Unis, vous serez encore par la force des choses, obligés de l'admettre pour tous les pays avec lesquels vous voudrez avoir des relations commerciales. Cependant, quoique j'admette le principe du projet de loi présenté, je suis loin d'en admettre les moyens d'exécution.

Lorsque le temps de la discussion sera arrivé, je vous ferai voir que, si vous adoptiez les moyens d'exécution que je vous ai présentés depuis longtemps, il ne vous en coûterait pas un centime. Outre que votre projet est un essai dangereux, insolite et disproportionné avec la position relative du pays, vous nous proposez de dépenser annuellement, pendant 14 années, 400,000 francs, tandis que le système européen ne conduirait pas notre commerce seulement aux États-Unis, mais sur tous les points du monde commercial, et sans qu'il fût nécessaire de demander au pays de nouveaux subsides.

A propos des réclamations qui, depuis longtemps, ont surgi de toute part, et qui ont pour objet la situation fâcheuse de notre commerce extérieur, l'honorable Ministre de l'Intérieur vous a encore dit : Ces plaintes de l'industrie sont faites en France, en Angleterre et ailleurs. Mais si ces plaintes s'élèvent en France et en Angleterre, est-ce qu'elles s'élèvent contre le système maritime, contre la législation maritime qui est ici seule en question? L'industrie fera toujours entendre des plaintes par le seul fait de la concurrence; il y aura toujours des industries qui ne pourront soutenir la lutte; la victoire n'appartiendra qu'à celles qui auront assez de capitaux pour persévérer! assez d'activité et d'intelligence pour mieux faire.

Si, en France, on fait entendre des plaintes, relativement au commerce maritime, elles sont restreintes à la question spéciale des sucres des colonies, qui sont en concurrence avec les sucres indigènes.

La législation maritime est parvenue en Angleterre à un point de perfection que personne ne songe à contester. Celui qui, en Angleterre, voudrait s'imposer la tâche de changer le système commercial maritime qui est établi, serait considéré comme atteint d'aliénation mentale.

Si donc les plaintes ne s'élèvent pas dans d'autres pays relativement au système maritime, c'est une nouvelle preuve que l'honorable Ministre a été réduit à chercher des moyens d'opposition en dehors de la question.

Messieurs, afin de repousser l'enquête, l'honorable Ministre de l'Intérieur en a considérablement exagéré, dans son imagination, les difficultés. Selon lui, il faudrait que la commission possédât des connaissances universelles, qu'elle interrogeât toutes les industries sur leurs procédés, sur leurs moyens d'écoulement; qu'elle entrât dans une masse considérable de faits et de comparaisons; qu'elle absorbât un temps immense pour achever sa tâche.

Eh! Messieurs, ma proposition, mes développements, l'opinion de la section centrale sont là. L'enquête se borne à une enquête commerciale : c'est exclusivement une question de haute politique commerciale, sur laquelle il serait inutile d'entendre une foule d'industriels secondaires. Pour exécuter cette enquête, il suffira d'interroger les chambres de commerce, et, à côté de ces chambres, les spécialités qui se trouvent dans le pays.

Les chambres de commerce sont en rapport chaque jour avec les industriels, avec les négociants ; elles connaissent la situation et les opinions des uns et des autres. Le mal qui ronge le pays et les moyens à appliquer ont été, depuis des années, l'objet de leurs plus sérieuses considérations. Les chambres de commerce sont instituées par nos lois pour être l'intermédiaire entre le commerce et l'industrie et entre les pouvoirs constitués, et pour être l'expression de leurs besoins.

L'enquête n'a pas un but partial. Elle doit être consciencieuse. Je désire que le Gouvernement propose lui-même les questions qu'il voudrait que la commission adressât aux chambres de commerce et aux autres spécialités du pays. La commission, de son côté, leur posera les siennes.

Il n'y aurait rien à craindre sous ce rapport des résultats partiaux que l'enquête pourrait produire. L'honorable M. Cogels peut être parfaitement rassuré à cet égard. Il a craint que si la commission était composée d'une certaine majorité de cette Chambre, on n'arriverait pas au résultat désiré. Quelle que soit cette majorité, elle ne fera que poser des questions; le secrétaire de l'enquête sera enjoint d'inscrire textuellement les réponses dans les procès-verbaux de l'enquête. La commission prendra ses conclusions sur l'ensemble du travail et les présentera à la Chambre.

L'honorable M. Cogels craint une commission nommée par l'opinion d'une majorité. C'est, en d'autres termes, craindre le résultat du principe parlementaire. Une majorité peut et doit exprimer son opinion. Toutefois, je désire moi-même que la commission ne soit pas composée d'opinions exclusives. L'esprit de parti pourrait s'emparer de cette composition pour taxer de partialité les travaux de la commission, et pour nous faire continuer les incertitudes dans lesquelles le pays est traîné au détriment de ses plus grands intérêts.

Quant au temps qu'emploiera la commission pour terminer son travail, quelques membres, dans leur imagination, l'ont extraordinairement prolongé. Il est possible d'arriver au résultat en quelques mois. Si l'amendement présenté par M. Dedecker est adopté, la commission d'enquête pourra se diviser et entendre les chambres de commerce et les hommes spéciaux sur différentes localités du pays. Elle n'aura point à débattre les questions avec les personnes interpellées, elle n'aura qu'à les poser et à recueillir les réponses. Si une chambre

de commerce partage le système de liberté de commerce ou du *statu quo*, on lui posera des questions résultant du système contraire; si au contraire une spécialité partage le système des provenances directes et de la protection navale, la commission lui posera les questions favorables au système de la liberté de commerce. Par ce moyen, le résultat de l'enquête pourra satisfaire toutes les exigences, et la Chambre pourra se régler sur l'opinion du pays.

L'honorable Ministre de l'Intérieur est donc dans l'erreur quand il dit que l'enquête a pour but d'établir le système de protection à accorder à notre navigation. L'enquête a pour but de consulter le pays sur tous les systèmes qui sont en présence, et de recueillir son opinion.

Le résultat de l'enquête doit être l'opinion pure, claire, du pays; la Chambre délibèrera après, sur le système qui convient aux intérêts du pays et à sa position actuelle. L'opinion du pays lui sera d'un grand poids et lui servira de direction parlementaire.

Un honorable député d'Anvers a déploré la perte des navires nationaux qui, en 1831 et 1832 sont passés en Hollande. Il a ajouté que nous devons chercher à réparer cette perte. Je partage son opinion dans toute sa force. Mais comment l'honorable M. Cogels voudrait-il réparer cette perte? Par quel autre moyen veut-il étendre notre navigation, la rétablir au point où elle était lors de la révolution, si ce n'est en protégeant suffisamment notre navigation! C'est le seul moyen qui ait été employé par toutes les nations, seul moyen qui, en effet, puisse atteindre ce but. Quoi qu'il en soit, le pays pourra être entendu sur cette importante question, il pourra désigner la marche la plus efficace pour atteindre le but que l'honorable M. Cogels et nous désirons ardemment.

Le même honorable membre a fort bien fait observer que les bonnes affaires manquent à la place d'Anvers, et que c'est là la raison pour laquelle les négociants de cette ville se bornent le plus souvent aux affaires de commission. C'est encore là abonder dans l'opinion que nous avons constatée. Mais l'honorable membre demande en même temps que l'on indique aux négociants d'Anvers les moyens de faire de bonnes affaires. Il diffère avec nous sur ces moyens. L'enquête pourra peut-être nous mettre d'accord.

L'honorable M. Cogels est dans l'erreur s'il croit que j'ai adressé des reproches aux négociants d'Anvers pour s'être bornés au commerce de commission. Je les ai, au contraire, justifiés. J'ai dit que la faute n'était point à eux, mais au système commercial qui nous régit. J'ai dit que la nécessité les réduisait à ce point, et que même la Belgique se trouverait dans cette nécessité aussi longtemps que notre commerce direct et notre navigation ne seront pas efficacement protégés.

Nous désirons que nos négociants soient les intermédiaires entre les producteurs du pays et les consommateurs étrangers, et qu'ils ne se *bornent* pas au commerce de commission. La question est donc tout entière dans les moyens qu'il faut employer pour atteindre ce but; or, ces moyens sont-ils dans le *statu quo*? Évidemment non, puisque le *statu quo* a eu pour résultat presque exclusif de réduire les négociants au commerce de commission. Il faut donc tenter d'autres moyens, et c'est là le véritable but de l'enquête; ce sont ces moyens que nous voulons chercher.

Il existe une incertitude continuelle dans les esprits; un parti parlementaire s'oppose à l'adoption des moyens que nous avons proposés; eh bien, pour arri-

ver à la solution de la question, recueillons consciencieusement l'opinion du pays, l'opinion des chambres de commerce, l'opinion de toutes les spécialités commerciales. Recueillons ces opinions d'une manière consciencieuse. Ce sera d'ailleurs entrer dans le vrai système parlementaire, dans le vrai système représentatif. Lorsque les Chambres sont divisées sur une grande question, que font les cabinets ? Quelquefois ils en viennent à une dissolution des Chambres, et pourquoi? Pour consulter l'opinion du pays sur la question sur laquelle les Chambres sont en opposition avec le Ministère, et pour la décider par une nouvelle majorité. Eh bien, Messieurs, l'enquête parlementaire sur une grave question commerciale et industrielle n'a d'autre but que de connaître l'opinion du pays sur cette question, et pour sortir des déplorables incertitudes dans lesquelles nous restons depuis longtemps.

Je n'ai plus, Messieurs, que quelques mots à répondre à l'honorable député d'Anvers, qui vient de parler.

Après l'avoir longtemps nié, il convient aujourd'hui que j'ai proposé en 1834, un projet de loi sur le système maritime que j'ai présenté à la Chambre. Il l'a enfin trouvé dans les documents de la Chambre. Il ne nie donc plus le fait; mais à quoi est-il réduit maintenant? Il conteste et le sens, et la nature, et le caractère, et les conséquences de ce projet de loi. Selon lui, il ne renferme pas un système. Eh bien, Messieurs, ce projet est l'expression des grands principes suivis, dans l'espèce, par les autres nations.

Dans le but d'étendre leur navigation, les autres puissances ont commencé par établir dans leurs lois des droits différentiels sur les articles d'importation, plus élevés pour les uns, moins élevés pour les autres, selon leurs convenances et leurs intérêts. C'est là, Messieurs, le premier pas que toutes les nations ont fait; c'est par là qu'il faut commencer; il n'est pas même possible de suivre une autre marche. Ces lois établies, on voit avec quelles nations, et sur quel pied il convient aux intérêts du pays de traiter de réciprocité. Les droits différentiels tombent en tout ou en partie devant les nations avec lesquelles on a conclu ces traités; mais seulement à l'égard de leurs provenances. C'est ainsi que toutes les puissances ont procédé. C'est cette marche que j'ai suivie.

C'est dans ce sens qu'était conçu le projet de loi que j'ai présenté à la Chambre en 1834; et c'est ce même projet, dont l'existence n'est plus niée, qui est aujourd'hui l'objet d'une nouvelle tactique parlementaire aussi méprisable que la première.

M. Smits a trouvé que les droits différentiels que je proposais étaient exagérés. Le projet devait être soumis aux délibérations de la Chambre. Si elle l'avait discuté, il lui était loisible de réduire ces droits ou de les maintenir.

L'honorable M. Smits a encore soutenu, contre l'évidence des faits, que les autres nations continentales ne suivent pas un système commercial maritime. Je défie l'honorable membre de produire un seul traité de réciprocité qui ne repose pas sur un système fixe et régulier, approprié aux besoins de chaque nation, et basé sur les deux grands principes des provenances directes et des droits de protection navale; ce n'est pas là de la théorie, ce sont des faits que je cite, des traités publics et connus, et vous venez continuellement lancer à la Chambre des théories et des assertions fausses.

Qu'il y ait de la différence dans l'application des grands principes, je l'ai dit souvent moi-même. Cette différence résulte de la position différente des nations; mais toujours est-il que les deux grands principes restent debout dans tous les

traités. Dans une séance précédente, j'ai fait la même réponse à M. Devaux, qui avait soutenu les mêmes erreurs sur les faits de politique commerciale, tels qu'ils sont aujourd'hui développés. Sans doute, ces grands principes, établis partout, maintenus partout, reçoivent une application différente tantôt à l'égard de telle nation, tantôt à l'égard de telle autre; mais cette différence dans l'application ne détruit pas le principe; elle résulte de la différence qu'il y a entre la position des divers pays. Examinez les traités de réciprocité conclus entre la France, l'Angleterre, la Hollande, la Prusse, l'Autriche et les États-Unis, qu'est-ce que vous y trouvez? Toujours les provenances directes, toujours les droits différentiels; mais ce système est différemment appliqué, non pas en ce qui regarde les principes essentiels, les principes permanents, mais en ce qui regarde les besoins relatifs de chaque peuple.

Quel est le but que les puissances cherchent à atteindre en contractant sur les provenances directes? C'est l'exportation de leur industrie dans les pays lointains, l'échange de leurs produits contre les articles coloniaux. En allant chercher elles-mêmes ces articles, elles trouvent sur les lieux de provenance l'occasion et le moyen d'échanger contre ces articles les produits de leur industrie, et par conséquent des moyens d'exportation.

Quand vous aurez l'avantage d'importer vous-mêmes ces produits lointains, et quand les autres nations ne voudront pas introduire les provenances indirectes ou payeront des droits différentiels sur ces provenances, vos négociants se déferont avec facilité dans vos ports des produits des contrées lointaines, et cette facilité qu'ils auront de se défaire de ces produits dans vos ports, leur permettra de multiplier leurs exportations.

C'est là le véritable résultat du système des provenances directes. L'Angleterre, comme je l'ai dit, pousse ce système jusqu'à ses dernières limites. L'Angleterre n'entrave pas par des droits différentiels l'importation des provenances directes; elle va plus loin, afin de stimuler ses exportations, elle interdit à toutes les nations l'importation des produits coloniaux, parce qu'en les important elle-même dans ses ports, elle trouve l'occasion d'exporter ses propres produits sur les marchés coloniaux.

La navigation de la France n'était pas assez avancée pour suffire à ses besoins d'importation. Elle n'a pas prohibé les importations indirectes, mais elle leur a imposé des droits différentiels dans le but d'augmenter progressivement sa propre navigation; et dès que sa navigation sera parvenue au point où elle pourra importer par elle-même tous ses besoins, il n'est pas certain que la France ne prohibe pas l'importation des produits coloniaux par les navires étrangers.

Voilà le système sur lequel nous désirons interroger le pays, interroger les chambres de commerce. L'insuffisance de notre navigation est aussi la raison pour laquelle nous ne pouvons songer qu'à imposer des droits différentiels légers, mais efficaces, sur les importations indirectes, parce que, comme je l'ai dit dans les développements du projet de loi que j'ai eu l'honneur de vous présenter en 1834, notre navigation est loin de suffire à nos besoins de consommation intérieure.

Il faut donc commencer par imposer sur les provenances indirectes des droits différentiels légers, et assez efficaces pour stimuler la construction des navires et les affaires directes, et augmenter ces droits dans la proportion dans laquelle s'accroît la navigation nationale.

Messieurs, je crois inutile de vous entretenir plus longtemps des différentes parties du discours que l'honorable député d'Anvers a prononcé dans la séance d'aujourd'hui ; ce sont des opinions éternellement reproduites, des opinions auxquelles nous avons plusieurs fois répondu, sans que l'honorable membre ait jamais tenu compte des objections que nous lui avons faites. J'ai dit.

ANNEXE B.

La Belgique, dont la production industrielle dépasse les limites du marché intérieur, manque des trois principaux éléments d'un commerce d'exportation : les colonies, une marine et les relations directes et suivies avec les pays de provenance.

Aussi nos exportations vers les grands marchés de consommation hors d'Europe, sont-elles insignifiantes au point de nous placer, sous ce rapport, presqu'au dernier rang parmi les nations même les moins avancées dans le travail industriel. Nos ports, qui figurent parmi les plus beaux du continent, sont des marchés de seconde main, et servent très-peu à nos exportations et au transit. D'une part, les denrées coloniales de consommation, le café, le tabac, le thé, les matières premières, le coton, la laine, le sucre, nous les recevons en grande partie par l'intermédiaire des entrepôts de Hollande, d'Angleterre et de France; d'autre part, nos industriels sont souvent obligés, pour ne pas arriver trop tard sur les marchés lointains, d'emprunter les ports étrangers du Havre, de Rotterdam, où les occasions d'expédier sont plus régulières, parce que les relations directes y sont établies.

Ce qu'il faut donc à la Belgique, ce sont des relations *directes*, *suivies* et *régulières*.

Aussi longtemps que ces relations ne seront pas mieux établies, et que l'état actuel des choses continuera d'exister, Anvers, Ostende, Gand, Bruxelles et Bruges seront des marchés de seconde main, et resteront dans l'état d'infériorité où ces ports se trouvent à l'égard des autres entrepôts européens. Dès lors, les produits coloniaux, matières premières ou objets de consommation y seront à des prix plus élevés qu'au Havre, à Liverpool ou à Rotterdam, où nous les allons chercher, et la concurrence de nos fabricants avec leurs rivaux de ces pays restera impossible. Dès lors encore, les produits coloniaux auront été échangés, dans le commerce de première main, contre les produits de l'Angleterre, de la France et de la Hollande, et les occasions d'exportation pour nos productions continueront à faire défaut. Dès lors enfin, le transit est interdit à la Belgique; car, il est évident que l'Allemagne et la Suisse persisteront à s'approvisionner directement de café, de coton, de thé, de laine, de sucre, à Rotterdam et au Havre, et à y expédier leurs produits, aussi longtemps que nous-mêmes nous irons acheter dans ces ports européens ces produits coloniaux que nous devrions transiter.

Pour sortir de cette situation, faut-il s'en remettre au temps, et compter sur la législation actuelle? Mais la législation actuelle a été créée par un ordre de choses tout différent de celui qui existe aujourd'hui; elle était appropriée aux besoins d'un pays colonial et possédant une marine nombreuse; conserver cette législation pour la Belgique, n'est-ce pas un anachronisme commercial? Du reste, cette législation et le temps n'ont rien amené depuis dix ans et ne pouvaient rien amener.

En effet, l'Angleterre et la France, par exemple, ayant favorisé les relations directes, par des droits différentiels et prohibant les provenances indirectes, les

habitudes commerciales se sont formées naturellement entre l'Angleterre, la France et les pays transatlantiques. Pourquoi ces habitudes commerciales changeraient-elles, pourquoi ces pays transatlantiques noueraient-ils des relations directes avec nous, aussi longtemps que nous n'accordons aucune faveur à ces relations ?

Notre commerce maritime tourne dans un cercle vicieux ; les expéditions manquent, parce que les marchés de nos ports n'offrent pas assez de marchandises pour compléter les cargaisons; et les marchandises n'y arrivent pas, parce que les moyens d'expédition y sont trop peu nombreux.

Mais comment la législation qui n'a pas su nous faire sortir de ce cercle depuis dix ans, y parviendra-t-elle désormais? Il faut bien le rompre cependant par quelqu'endroit.

Mais, dit-on, ce qui n'a pu s'effectuer jusqu'à présent, se réalisera lorsque notre ligne de transit vers l'Allemagne sera achevée. Alors, il y aura affluence de marchandises variées sur nos marchés, et les expéditions ne rencontreront plus d'obstacles pour se faire régulièrement.

C'est là une erreur : si les relations directes ne sont pas déjà créées, lorsque notre chemin de fer sera achevé, le transit trouvera pour s'établir les mêmes difficultés qu'à présent. Les négociants de l'Allemagne et de la Suisse qui feront des essais d'envois de marchandises par notre chemin de fer, à Anvers, n'y trouvant pas déjà un commerce direct établi avec les contrées lointaines vers lesquelles ils veulent diriger leurs envois, n'y trouvant dès lors pas plus d'occasions d'expédier que n'en trouvent aujourd'hui les fabricants de Liége et de Verviers, ces négociants allemands feront comme les nôtres, ils renonceront à cette voie peu frayée encore, pour continuer à suivre les routes du Havre, de Hambourg et de Rotterdam.

Le cercle vicieux dont nous avons parlé continuera d'exister, et notre transit ne s'établira pas. Ainsi, s'il est vrai que le transit doit être le complément indispensable d'un bon système de commerce direct, il n'est pas moins vrai que le commerce direct doit précéder le transit et l'établir.

Le seul moyen donc de lever toutes ces difficultés, c'est de suivre l'exemple des nations voisines, en favorisant les relations directes par une échelle de droits établie avec prudence et discernement, par degrés, et peut-être même partiellement, en commençant par tel ou tel article spécial, afin que, notre marine marchande s'accroissant progressivement, il ne puisse exister aucune lacune dans nos moyens d'approvisionnement et d'écoulement. Et comme ce mode d'établir des relations directes serait basé sur une parfaite réciprocité, admettant sur le même pied les navires des pays de provenance et les nôtres, il ne pourrait le moins du monde offenser les puissances rivales, et constituerait même un fondement logique et uniforme pour tous les traités de commerce que nous aurons à conclure.

Enfin, nous puisons dans notre situation actuelle un nouveau motif d'appliquer ce système; car, si les circonstances politiques dans lesquelles la Belgique s'est trouvée pendant neuf ans, si le non-achèvement de notre ligne de chemins de fer constituaient, aux yeux de certaines personnes, des obstacles sérieux à l'introduction de modifications dans notre législation commerciale, ces obstacles ont disparu, et rien ne s'oppose plus à ce que nous sortions d'un *statu quo* que personne ne proclamera brillant et prospère.

ANNEXE C.

La législation de 1816 et 1822, ou le *statu quo*, ne convient plus aux intérêts industriels et commerciaux de la Belgique. Cette législation était appuyée sur des exportations et des importations coloniales, et sur une marine marchande qui, chaque jour, prenait de l'extension et était destinée au commerce d'échange avec les pays lointains. Les événements de 1830 ont enlevé à cette législation ces deux principaux appuis. Elle existe aujourd'hui sans moyens d'exécution. Dix ans d'expérience ont prouvé que, quoique les navires étrangers n'aient pas manqué à nos ports maritimes, ils n'ont été employés ni par le commerce national ni par le commerce étranger, pour exporter nos produits dans la proportion de la production du pays ou des besoins de son industrie. Un autre fait prévu et aujourd'hui généralement avoué est venu prouver l'insuffisance de cette législation. Le commerce du pays s'est réduit presque tout entier aux affaires de commission. Il s'est jeté avec un empressement marqué, et presqu'exclusivement, sur les consignations des marchandises étrangères, sans se poser, pour son propre compte, l'intermédiaire actif entre le producteur du pays et le consommateur étranger. Il en est résulté que le pays ne possède presque plus de négociants proprement dits. La commission, privée d'activité commerciale au dehors, est d'autant plus nuisible à l'industrie du pays, qu'elle vit en grande partie de bénéfices recueillis sur le placement des produits étrangers, les similaires des produits du pays. En conséquence, elle appelle constamment l'importation d'articles étrangers et substitue ainsi le travail étranger au travail du pays, seule base d'ordre, de prospérité, de nationalité et de stabilité, seul moyen encore de mettre nos populations en état de payer les impôts et de diminuer la dette publique. Il entre aussi dans les intérêts du commerce de commission de permettre aux étrangers la plus libre importation des denrées coloniales destinées à la consommation intérieure. C'est accorder à l'étranger une prime d'exportation de ses produits au détriment de notre industrie. Ces importations opposent un obstacle à ce que nous-mêmes nous allions échanger, dans les contrées lointaines, nos produits contre les produits de ces contrées.

L'histoire commerciale tout entière est invoquée à l'appui de cette opinion parlementaire. Elle établit que la prospérité industrielle et commerciale des nations maritimes est due à leur propre commerce actif et à leur navigation commerciale. Leur législation en est une autre preuve. Elles ont si bien compris toute l'importance d'un commerce et d'une navigation exercés par elles-mêmes, qu'ils n'ont cessé d'être l'objet de leur plus vive sollicitude et de leur protection spéciale. Partout l'expérience a justifié cette politique commerciale. Pendant la dernière dizaine de 1826 à 1837, le commerce général de la France s'est considérablement accru, et son tonnage s'est augmenté de 50 p. %. Depuis 1837, ces deux grands intérêts se sont encore développés, chaque année, davantage. En 1838, les importations effectuées en France se sont élevées à 629 millions et les exportations à 694. Les importations de 1838, faites par navires français, ont

excédé de 12 p. % celles de 1837 et de 23 p. % le chiffre moyen de chaque année de la période décennale de 1826 à 1837. Cet accroissement d'importations effectuées par le commerce de la France, l'a mise à même d'augmenter ses exportations au moyen de l'accroissement de son commerce d'échange avec les pays lointains. Il serait inutile de signaler ici les immenses succès que l'Angleterre, les États-Unis et la Hollande ont obtenus par la protection que ces États ont accordée à leur commerce et à leur navigation; ils sont trop généralement connus. Le commerce et la navigation de la Belgique, et, par une conséquence nécessaire, son industrie, n'ont pris aucun développement.

Une protection sage et efficace de notre industrie, habilement combinée avec celle de notre commerce et de notre navigation, étendrait considérablement le travail et la prospérité du pays. La fabrication de cotons en France ne représentait autrefois qu'une valeur de 12 millions : elle donne aujourd'hui une valeur de 7 à 800 millions. Ses draps offrent aujourd'hui une valeur de 400 millions, ses fers une de 300 millions, ses houilles une de 75 millions. La progression industrielle et commerciale que la protection a opérée en Angleterre, présente des chiffres d'une tout autre importance. Aussi les affaires de commission dans ces deux pays, comme chez les autres nations industrielles, commerciales et maritimes à la fois, sont entièrement subordonnées à leur commerce actif.

Les traités de réciprocité navale avec la plupart des nations européennes ne peuvent venir efficacement au secours de l'exportation de nos produits. Ces traités laissent subsister leurs tarifs de douanes. Ces tarifs sont prohibitifs dans les termes, ou prohibitifs par les droits, sur tous les articles que nous fabriquons concurremment avec ces nations. La France, prospérant toujours par son système protecteur, l'union allemande, malgré le bas prix de sa main-d'œuvre, l'Angleterre, malgré sa supériorité industrielle, manufacturière et commerciale, sont loin d'annoncer l'intention de baisser leurs tarifs. Nous n'avons donc aucun espoir d'augmenter chez elles nos exportations. La chambre de commerce de Liége l'a très - bien compris. Les articles que nous exportons chez ces nations sont ceux dont elles éprouvent un besoin indispensable. Ou elles ne les produisent pas, ou elles ne les produisent pas en quantité suffisante pour suffire soit à leur consommation intérieure, soit à leur commerce extérieur. Nous continuerons de leur fournir ces articles, soit que nous ayons, ou non, avec elles des traités de réciprocité, ou soit que nous ayons, ou non, une navigation commerciale. La loi des besoins a été et sera toujours la première des lois : toujours elle dominera toutes les autres.

Si la Belgique désire étendre le cercle de ses exportations, elle doit tourner ses regards vers d'autres moyens et vers d'autres centres de consommation. Il ne lui reste que l'exploitation des marchés lointains par sa propre marine commerciale. Si plus tard il était possible d'entrer avec les États européens dans des traités de commerce au moyen de l'abaissement de leurs tarifs, ces marchés d'outre mer n'en seraient pas moins acquis à notre navigation commerciale. Ils seraient pour notre industrie une autre source de prospérité qui lui serait ouverte.

En arrivant sur les marchés lointains, la Belgique échangera ses fabricats, que les populations d'outre mer ne produisent pas, contre les articles qu'elles produisent et que nous consommons.

Toutes les nations européennes ont compris, dans l'intérêt de leur industrie,

de leur commerce et de leur navigation, la grande importance de ce commerce d'échange exercé sur les marchés lointains. C'est la raison pour laquelle elles ont établi le système de l'importation des provenances directes et les droits différentiels de navigation sur l'importation de provenances indirectes. L'Angleterre pousse le système des provenances directes à la dernière rigueur. Ayant une navigation marchande qui suffit aux besoins de ses importations, elle ne se contente pas d'entraver par des droits différentiels les importations indirectes des produits de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique, elle les frappe de prohibition. Afin d'établir directement des échanges commerciaux avec ces trois parties du monde et de s'assurer par ce système de commerce l'exportation de ses produits, elle se réserve à elle-même et aux navires de ces contrées l'importation de leurs provenances.

A cette prohibition, les États-Unis en opposent une autre qui établit une réciprocité réelle. Ils défendent à l'Angleterre d'importer dans leurs ports les produits de l'Europe.

La France et les autres nations maritimes ne prohibent pas l'importation indirecte des provenances de l'Afrique, de l'Asie et de l'Amérique : leur navigation n'est pas assez étendue pour suffire aux besoins de leurs importations ; mais, afin de stimuler leur commerce d'échange dans l'intérêt de leur industrie, de leur commerce et de leur navigation marchande, elles facilitent à leur propre navigation commerciale l'importation des provenances d'outre mer, en lui accordant la faveur d'importer ces provenances avec des droits d'entrée inférieurs à ceux dont sont frappés les navires étrangers important dans leurs ports les mêmes provenances. Au moyen de cette différence de droits d'importation, le commerce national de ces pays est mis à même de se défaire plus facilement de ses cargaisons d'importation. Plus ses retours sont protégés par ce moyen, plus ses exportations sont animées et facilitées. Une navigation commerciale régulière et suivie vers les pays lointains est d'ailleurs impraticable, si les cargaisons de retour ne sont combinées avec les cargaisons de sortie.

Ces résultats commerciaux prouvent l'erreur de ceux qui croient que les droits différentiels sont exclusivement établis au profit des constructeurs de navires et des armateurs. Ils exercent une influence considérable sur l'exportation des produits du pays et, par conséquent, sur ses intérêts généraux.

Ce système de provenances directes appuyé sur les droits différentiels, produit un autre résultat très-avantageux. Le commerce lointain d'échange n'est régulièrement praticable qu'au moyen de sa propre navigation. En supposant qu'il fût praticable d'une manière régulière et suivie, au moyen de la navigation étrangère, le pays perdrait d'un côté ce qu'il aurait profité de l'autre : il payerait à l'étranger la construction et l'emploi de ses navires par les frets de transport vers les pays lointains. Les frets sont considérables : les bénéfices obtenus d'un côté sur le travail du pays par l'exportation de ses produits, effectuée par navires étrangers, seraient enlevés de l'autre par l'emploi de la navigation étrangère. Ces deux industries emploient d'ailleurs beaucoup de bras, consomment un grand nombre de produits indigènes et se lient ainsi à une foule d'autres industries nationales. Cet intérêt considéré à part a été, pour cette raison, l'objet de la plus vive sollicitude des autres nations. Elles n'ont pas envisagé leur propre navigation seulement comme un moyen indispensable de commerce d'échange, mais encore comme une industrie particu-

lière de la plus haute importance qui, protégée comme les autres industries, concourt avec elles à la prospérité générale. En effet, le travail national est et sera toujours la dernière expression de l'économie politique. La prospérité de tout un pays ne peut résulter que de l'ensemble de son travail : c'est lui qui en est la base; c'est lui qui est, chez toutes les nations industrielles, le principe et le but de leur législation commerciale.

En protégeant donc la navigation marchande du pays par le système des provenances directes et des droits différentiels, vous obtenez deux résultats extrêmement importants : le commerce d'échange s'étend sur les marchés lointains et la navigation nationale prend de grands développements. Plus cette navigation s'étend, plus aussi les échanges commerciaux s'élargissent, attendu que les navires nationaux sont les moyens les plus sûrs et les plus efficaces d'opérer ces échanges.

Cette législation générale ferait la base du système commercial du pays. Une loi spéciale entrera dans ses diverses applications aux articles d'importation. Cette législation serait uniforme pour toutes les nations. Afin de ne donner lieu à aucune exception injurieuse et de ne provoquer aucune représaille, toutes les nations étrangères seraient placées devant cette législation sur le pied des nations les plus favorisées. C'est ainsi que chaque pays pose son système commercial devant les autres. Tous reconnaissent que chaque pays en a le droit. C'est le droit public de l'Europe généralement établi.

On ne peut objecter à l'établissement de ce système commercial les entraves qu'il apporterait au commerce de transit. Il ne peut nuire à ce commerce. Il n'entre pas dans les intentions des défenseurs de ce système commercial de soumettre les marchandises à transiter au régime des provenances directes et des droits différentiels. Quelle que soit la provenance de ces marchandises, ou le pavillon qui les importe dans nos entrepôts, elles doivent être admises. Elles ne sont soumises qu'au régime de la loi sur le transit, et les droits différentiels ne les atteignent dans aucun cas, à moins que les importateurs ne les destinent, par la suite, à la consommation intérieure. Les défenseurs de ce système sont si peu contraires au développement du commerce de transit que, s'il s'établit, il viendra puissamment seconder les résultats qu'ils attendent de l'établissement de leur système. Le commerce et la navigation du pays pourront concourir à l'importation des marchandises de transit; plus ils importeront, plus ils trouveront dans leurs importations le moyen de multiplier les exportations.

ANNEXE D.

La marine nationale jouit aujourd'hui, d'après les lois existantes, d'une réduction de 10 p. % sur tous les droits de douane sans distinction qui se prélèvent sur les marchandises qu'elle importe; en d'autres termes, les cargaisons importées sous pavillon étranger subissent par ce fait une surtaxe de la même quotité.

Par la loi du tarif et celle du 4 février 1831, elle possède en outre un privilége spécial pour l'importation du thé et du sucre; elle a le monopole exclusif pour l'importation du sel.

Enfin, elle est favorisée pour les droits de port, qui frappent spécialement les navires, par une réduction notable sur les droits de tonnage et de pilotage.

Ces faveurs sont-elles ou ne sont-elles pas assez grandes? Si elles ne le sont point, comment, de quelle manière et sur quels articles faut-il les étendre?

Voilà véritablement les questions principales que la commission d'enquête aura à résoudre, et que le vague des discussions a presque rendues insaisissables.

Personne ne conteste l'utilité d'une marine nationale, personne ne nie les avantages du commerce direct; mais on diffère sur les moyens de développer l'un et l'autre; on diffère surtout à l'égard du mode et du degré de protection qu'il convient de leur accorder.

Ce qu'il importe d'abord de ne point perdre de vue, c'est que la Belgique est essentiellement industrielle et agricole, et que, comme telle, sa prospérité dépend en partie de l'économie des communications et des transports. Elle doit donc éviter avant tout de créer un monopole dangereux pour ces derniers.

Cependant ce monopole existerait du moment où, par une protection exagérée, on aurait éloigné l'utile concurrence de la navigation étrangère; car, dans ce cas, la marine nationale libre et dégagée de tout frein, pourrait arbitrairement fixer le prix du fret et courber l'industrie et l'agriculture sous la loi impérieuse de son bon vouloir. Dès lors aussi ces dernières seraient forcément obligées de payer plus cher les matières premières qu'elles tirent du dehors, et le transport des produits qu'elles destinent à l'exportation. Par suite de cette double charge, la lutte industrielle avec l'étranger sur les marchés étrangers deviendrait impossible pour elles. Or, c'est à l'étranger que la Belgique doit pouvoir déverser économiquement le trop plein de sa production.

Cependant une marine n'est pas un but, mais un moyen; et plus un pays industriel possède de moyens de cette nature à sa disposition, c'est-à-dire plus ses ports sont fréquentés par les navires des différentes nations du globe, plus nécessairement il est assuré d'importer favorablement les produits du dehors qui lui sont nécessaires, et d'exporter avec avantage les objets qu'il destine à la consommation extérieure.

Pour affaiblir cette vérité, on a osé affirmer que les navires étrangers qui ont fréquenté les ports de la Belgique, n'avaient prêté qu'un faible concours à l'exportation de nos produits industriels; mais c'est là une assertion complétement inexacte, et que tous les documents détruisent. Qu'on ouvre le tableau général du commerce publié par les soins du Gouvernement, et on verra qu'en 1837, 1443 navires étrangers, mesurant 214,739 tonneaux, sont *sortis chargés* de nos ports, et ont conséquemment concouru à l'exportation belge pour les 2/3 environ de sa totalité.

Battus sur le terrain des faits statistiques, les partisans d'une réforme radicale de ce système commercial invoquent l'exemple d'autres peuples : pourquoi, disent-ils, la Belgique ne favoriserait-elle pas son commerce direct au moyen de droits différentiels plus larges en faveur de sa marine nationale, puisque toutes les nations, sans distinction, favorisent les relations directes?

Cette dernière assertion, quoique sans cesse répétée, n'en constitue pas moins une flagrante erreur, pour ne rien dire de plus.

Oui, les puissances coloniales protégent le commerce direct avec *leurs colonies;* mais en dehors du système colonial que la Belgique n'a pas à consulter, puisqu'elle ne possède point de possessions océaniques, toutes les nations, sans distinction, à l'exception de la France et de l'Angleterre, agissent comme nous; leurs tarifs sont uniformes, c'est-à-dire, qu'ils ne stipulent point de droits différentiels suivant les lieux d'importation; mais, comme la Belgique, elles accordent à leur marine marchande une réduction prise *in globo* sur les droits de douane, dans les limites tracées par les lois économiques de leurs pays respectifs.

La France seule a formulé dans ses tarifs la protection qu'elle accorde pour chaque article d'après les lieux de provenance ou d'expédition, et suivant qu'il est importé par navire national ou par navire étranger; mais la marine marchande française est-elle donc si prospère qu'il faille envier le système qu'on lui a fait? L'industrie et l'agriculture ont-elles lieu de s'en applaudir? Les réclamations incessantes des armateurs et des manufacturiers contre le régime maritime existant, semblent répondre négativement à ces questions; car, tandis que les premiers réclament des priviléges plus grands, les seconds se plaignent de l'exagération de ceux qui existent.

Ces dernières plaintes ne manqueraient pas de surgir en Belgique. Supposons en effet que, par suite du système des droits différentiels qu'on préconise, nous soyons conduits à adopter une tarification semblable à celle de la France. Dans ce cas, pour citer un exemple, le coton importé des Indes ne payerait que 10 fr. les 100 kil.; des ports européens 30 fr., et par navires étrangers 35 fr.

Or, comme il arrive fréquemment que le coton se vend à meilleur compte sur les grands marchés de Liverpool et du Havre qu'aux lieux mêmes de production, il résulterait d'un pareil système que nos industriels ne pourraient jamais profiter des occasions favorables que ces marchés ou d'autres peuvent offrir.

Ce qui est vrai pour le coton, est également vrai pour la plupart des matières premières que l'industrie belge se procure aujourd'hui là où les prix sont les plus avantageux. Faut-il changer cet ordre de chose? qu'on veuille sérieusement y réfléchir avant de répondre affirmativement.

Une faute grave que commettent la plupart des novateurs, c'est de s'appuyer constamment sur l'exemple de pays qui n'ont aucun point de similitude avec la Belgique. Ainsi, quand ils citent l'Angleterre et la France, ils ne font point attention que ces nations sont avant tout des puissances politiques, et que, comme telles, elles ont dû, sans égard pour d'autres intérêts, protéger outre mesure leur marine marchande, attendu que ce n'est qu'avec les éléments de celle-ci qu'elles ont pu constituer leur marine militaire. Mais la Belgique éprouve-t-elle ce besoin?

La Belgique, dit-on encore, ne possède point de colonies, et c'est pour suppléer à leur possession qu'une protection plus grande en faveur de la navigation nationale est nécessaire. La Belgique ne possède point de colonies, c'est vrai: et c'est malheureusement parce qu'elle en a possédé une, et que celle-ci a été le point de mire, le but presqu'exclusif de toutes les opérations, que notre commerce direct ne s'est pas encore développé comme il aurait pu l'être. Mais la Belgique possède le marché de la Turquie, celui de l'Amérique du nord, celui du Mexique, du Brésil, de la république Argentine, du Chili, du Pérou, de la Colombie, de la Havane, de Manille, de l'Égypte, etc. Dans tous ces marchés notre pavillon est reçu sur le pied des nations les plus favorisées; qu'on les explore, qu'on les fréquente, qu'on y établisse des comptoirs qui préparent les cargaisons de retour et qui réalisent les cargaisons de sortie dans les moments favorables, et la Belgique industrielle n'aura plus la perte de colonies à déplorer. Le champ est vaste, mais il faut savoir le parcourir. Si le commerce individuel ne peut le faire, que ce soit l'association qui y supplée, et si ce n'est celle-ci que ce soit le Gouvernement; mais du moins qu'on ne détruise pas le système en vigueur, qui n'a cessé de produire les fruits les plus heureux.

En effet, depuis 1831 le mouvement de nos ports n'a cessé d'augmenter. Dans cette première année ils ont été fréquentés par 1092 navires, ayant un tonnage de 126,094 tonneaux; en 1837, ces nombres se sont élevés à 2025 navires et à 288,791 tonneaux.

En 1831, les exportations générales étaient de . . . fr.	104,579,000
En 1838, elles étaient de	200,975,000
En 1831, les exportations de produits belges étaient de. .	96,555,000
En 1838, elles étaient de	163,950,000

On le demande avec confiance, en présence de pareils résultats, peut-on accuser le système suivi d'être défavorable, et est-on bien persuadé que celui qu'on préconise en offrira de pareils? Osera-t-on courir les chances d'une rénovation totale? Faut-il abandonner le certain pour l'incertain?

En 1827, quatorze années d'une réunion intime avec la Hollande et d'une paisible possession coloniale s'étaient écoulées. Eh bien! quelles étaient à cette époque les exportations générales du royaume des Pays-Bas, c'est-à-dire de la Belgique et de la Hollande réunies? Qu'on ouvre l'ouvrage que M. Drieling, référendaire de 1re classe au conseil d'état, a publié en 1829, et on y trouvera, pages 179 et 180, que les exportations totales se sont élevées pendant cette année 1827 (l'auteur ne fournit pas de relevés pour les années subséquentes), à 95,856,000 florins, soit environ 202,868,000 francs.

Ainsi, les exportations de *tout le royaume des Pays-Bas*, après quatorze années d'existence en pleine paix, n'excédaient les exportations générales *actuelles de*

la Belgique, que d'un peu plus de deux millions et demi ! et qu'on le remarque bien, le système en vigueur dans ce dernier pays n'a pas pu se développer encore; mais du moment où son chemin de fer aura atteint le Rhin et la frontière française, du moment où la navigation transatlantique aura permis d'explorer le nouveau monde, du moment où par la force des choses nous nous serons posés comme l'intermédiaire des échanges entre l'Allemagne, la Suisse et les contrées transatlantiques, du moment enfin où nous importerons les denrées nécessaires à leur consommation, et que nous exporterons leurs produits fabriqués, dès ce moment, la navigation nationale et l'exportation de nos propres produits industriels recevront une nouvelle impulsion, dont il est difficile d'indiquer les limites. Pour changer, qu'on attende donc les résultats que l'achèvement du chemin du fer et l'établissement des bateaux à vapeur vers l'Amérique doivent amener. Alors seulement la Belgique industrielle et commerciale sera replacée dans son état normal, alors seulement on pourra apprécier ce qui manque encore à son système maritime. Innover avant cela, serait peut-être commettre un suicide.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

(SESSION DE 1840.)

ENQUÊTE

COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE.

N° 2.

AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE.

Ostende, le 3 juillet 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle de la Chambre des Représentants.

MESSIEURS,

Nous avons reçu la lettre-circulaire que vous nous faites l'honneur de nous adresser en date du 20 juin, avec les documents annexés, relativement à l'enquête commerciale et industrielle à laquelle vous avez reçu la mission de procéder.

Avant de commencer les interrogatoires, vous voulez bien, Messieurs, nous demander un rapport préalable sur les trois questions posées par la Chambre des Représentants et faisant l'objet de l'enquête.

Les discours lumineux prononcés par MM. les Représentants qui ont soutenu la proposition de l'honorable M. De Foere, joints aux plaintes motivées de l'industrie manufacturière du pays, nous dispensent d'ajouter à ce qui a été dit sur la première question, celle d'examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie nationale.

Il a été suffisamment démontré que le commerce extérieur ne procure pas à l'industrie les débouchés que celle-ci devrait recevoir par ce moyen. Le Gouvernement lui-même, par ses projets récents, reconnaît que de la part du commerce extérieur, il y a absence de concours à l'industrie, absence qui, d'après notre conviction, ne provient que de l'insuffisance de la législation encore existante, et introduite à une époque où, réunie à un autre pays, la Belgique pouvait baser son commerce extérieur sur des éléments détruits par le fait de son émancipation.

Le système commercial de 1822, privé des conditions qui l'on fait naître, aurait dû, à notre avis, se modifier du moment que la Belgique a pu prendre rang parmi les nations indépendantes. C'était une nécessité de sa nouvelle position; il lui fallait, à l'instar de ce qu'ont fait d'autres pays, se former une marine marchande nationale toujours prête à concourir, par l'exportation des

produits de l'industrie, au débouché qu'offraient les marchés lointains de consommation.

Il est vrai que la législation de 1822 a favorisé cette marine d'un avantage marquant à l'importation du sel et du sucre, ainsi que d'une réduction de 10 p. % sur le taux des droits de douanes. C'est au privilége d'importer exclusivement le sel et à la faveur stipulée par le tarif à l'introduction du sucre, que la marine marchande sous pavillon national a pu conserver les restes du matériel qu'elle possédait avant 1830, et l'augmenter depuis lors de quelques bâtiments construits à la suite d'allocation de primes.

Mais quant à la réduction de 10 p. % sur les droits de douanes, qu'est-ce que cette faveur sur un taux de droits aussi minimes que ceux fixés par notre tarif?

On a cité comme un avantage important, celui d'une somme de 2400 francs, à laquelle se monte la réduction de 10 p. % allouée à l'importation sous pavillon belge d'une cargaison de 300 tonneaux de café; mais là, on a cité celle des denrées coloniales imposée à l'entrée à plus du double de toute autre, et l'assertion est d'ailleurs peu applicable au fond de la question de votre enquête.

Remarquons qu'il est rarement importé par la navigation des ports à ports d'Europe une masse de 300 tonneaux de café à la fois. Des importations aussi considérables pour un bâtiment de cette capacité se font des lieux de provenance ou des États-Unis, et le bâtiment belge qui a consommé un tel voyage a fait son armement dans le royaume; il a donné à l'industrie du pays le moyen d'opérer le transport de produits nationaux vers une contrée lointaine.

Est-ce donc une faveur si grande que celle d'obtenir 2,400 francs ou 8 francs par tonneau, pour avantager la vente de l'exportation, et aller concourir sur des marchés transatlantiques avec d'autres nations d'Europe dont la législation respective leur accorde au retour chez elles des avantages que les Belges n'ont pas en revenant chez eux?

Un bâtiment français important en France 300 tonneaux de café d'ailleurs que d'Europe ou des colonies françaises, a, sur une importation semblable faite en France par navire étranger, un avantage, en différence de droits de douane, de 30,000 francs.

Non, cette faveur de 2,400 francs, et cela dans une circonstance qui ne se présente qu'à l'importation du café, n'est pas un avantage assez important pour engager l'armateur belge à combiner sa spéculation du retour, avec celle de se former des valeurs aux colonies par une exportation de produits belges.

Et cependant, c'est de cette combinaison bien établie et suffisamment encouragée que résulterait ce que l'industrie réclame, des moyens de s'ouvrir des débouchés, et ce que la navigation maritime sollicite, la possibilité de lutter en concurrence avec le pavillon étranger.

On veut par d'autres moyens ouvrir des débouchés à l'industrie. Nous respectons la décision des deux Chambres législatives qui ont voté en faveur de la navigation par bateaux à vapeur un subside annuel de 400,000 francs, pour donner aux produits industriels un moyen de transport aux marchés des États-Unis. Nous avons applaudi au but qu'on se propose, toutefois en faisant quelques remarques contre le mode proposé pour parvenir à ce but.

A ce propos, nous ne pouvons nous dispenser de faire observer, Messieurs, qu'il y a une différence énorme entre les deux chiffres alloués par le trésor,

l'un résultant de la réduction de 10 p. % sur les droits, l'autre du subside de 400,000 francs récemment voté; et cependant l'un comme l'autre de ces deux chiffres doivent tendre à obtenir un même résultat, c'est-à-dire celui de s'assurer des moyens propres de transport pour donner à l'industrie belge l'occasion de se former des débouchés aux marché coloniaux.

En considérant le but de votre enquête sous ce point de vue, qui entre dans la première des trois questions posées, nous disons :

Un navire belge de 300 tonneaux, qui se met en charge pour les contrées transatlantiques, fournit sa capacité à l'industrie, comme moyen d'opérer un transport de produits, et, comme nous venons de le dire, si ce navire fait son retour en café, il a sur le pavillon étranger l'avantage de la réduction du droit, soit 2,400 francs. Admettant qu'il y ait tous les mois un départ de bateau à vapeur, soit douze départs par an, au subside annuel de 400,000 francs; ce bateau à vapeur, qui aussi fournira une capacité de 300 tonneaux à l'exportation de produits belges, recevra pour le voyage 33,000 francs, indépendamment de la réduction du droit de douanes sur le retour.

Ce parallèle ne sert ici qu'à démontrer, que si le Gouvernement ne recule pas d'accorder éventuellement un subside d'à peu près 14 fois 2,400 francs pour un moyen de transport de 300 tonneaux d'arrimage de navire, c'est de sa part un aveu implicite que la réduction de 10 p. % sur des droits d'entrée, en général fort minimes, n'est pas pour la marine marchande belge un dédommagement suffisant pour aller s'aventurer sur des marchés lointains, par des spéculations en produits industriels du royaume, et c'est un aveu explicite que la législation existante sur le commerce extérieur est insuffisante.

Dans cet état de choses, il faut nécessairement examiner sur quelles bases il conviendrait d'établir le système commercial et naval, sujet de la dernière des trois questions posées.

Tant a été dit dans les discussions sur la proposition de l'enquête, et occasionnellement, lorsque la question des droits différentiels a été agitée dans les Chambres, que la matière nous semble entièrement épuisée, et que ce serait répéter ce qui a déjà été prouvé jusqu'à l'évidence, à savoir : que la Belgique, dans son système commercial naval devait adopter les principes par lesquels d'autres États maritimes et industriels avaient acquis et conservé une prospérité toujours accrue par le maintien de ces principes.

Nous avons constamment manifesté cette opinion, et unanimement nous restons convaincus que si les Belges n'ont pas pris une position plus élevée dans le rang des peuples commerçants, il faut l'attribuer à l'absence d'un système protecteur qu'il doit être permis à toute nation indépendante de se créer.

Sans prétendre à établir un régime aussi exclusif que celui en vigueur en Angleterre, ou bien aussi étendu, quant au nombre d'articles, que celui adopté par la France, nous nous bornerions au vœu de voir appliquer le système des droits différentiels, pour des provenances directes par navire national, du café, cacao, poivre, piment, riz, miel, stokfisch, huile d'olives, vins, fruits et autres denrées consommées dans leur état naturel, et n'entrant point dans les besoins de l'industrie manufacturière du pays.

Une échelle de droits graduée d'après les cas d'importation directe ou indirecte, et d'après le pavillon du bâtiment importateur, devrait laisser au navire national un avantage à peu près équivalent à celui que le pavillon étranger s'est ré-

servé dans son propre pays. C'est ainsi que serait encouragée la navigation nationale à aller chercher les denrées sur les lieux de production, et, comme corollaire de cette vérité, c'est ainsi que nos navires se rendant sur les lieux de production, y activeraient et propageraient, comme le font d'autres nations, le débit des produits industriels du royaume.

Ce système, appliqué aux seuls articles que l'industrie intérieure ne manipule aucunement, ne nuirait pas davantage au commerce dit de transit; car les importations qui se feraient par pavillon étranger, trouveraient des facilités que leur accorde notre système actuel d'entrepôts, facilités qu'au besoin on pourrait encore étendre, afin que le transit ne soit gêné ni dans son action, ni dans son développement.

L'annexe *D*, constatant une des opinions émises dans le sein de votre commission, ne nous est parvenue que hier 2 de ce mois.

Les assertions y alléguées ont été victorieusement combattues par les discours des adversaires de cette opinion. Quant à nous, nous y remarquons précisément ce que votre honorable membre reproche à ses contradicteurs, de flagrantes erreurs, pour ne rien dire de plus : nous nous permettrons d'en signaler sommairement quelques-unes.

On y énumère les avantages accordés par notre législation à la marine nationale. Nous avons déjà dit ce que vaut à cette marine la réduction de 10 p. % sur les droits. Le monopole de l'importation du sel, et la faveur de l'introduction du sucre lui seraient enlevés, si le projet malencontreux du traité avec la France acquerrait force de loi.

La réduction sur les droits de tonnage et de pilotage n'est qu'un simulacre de faveur pour le pavillon national, attendu que, celui de France excepté, les pavillons des principales nations maritimes sont, pour ces droits, assimilés au pavillon belge.

La marine, dit votre honorable membre, n'est pas un but, mais un moyen. Nous avons dit quel parti l'industrie pouvait tirer de ce moyen, et, en outre, nous soutenons que, considérée sous le rapport d'industrie propre, à la prospérité de laquelle tant d'autres industries participent, la marine nationale est un but très-important; cette assertion est incontestable.

Cependant elle est contestée par votre honorable membre, lequel, comme nécessité de protéger la marine étrangère, cite un nombre de 1443 *navires étrangers, mesurant* 214,739 *tonneaux* qui, en 1837, seraient *sortis chargés* de nos ports.

D'abord, nous avons à rectifier ces chiffres : le tableau général du commerce publié par les soins du Gouvernement, même document cité dans l'annexe *D*, porte qu'en 1837 il n'est *sorti chargés* de nos ports que 827 *navires étrangers mesurant* 131,088 *tonneaux*.

Ensuite, nous avons à faire remarquer que, dans ce nombre, ainsi réduit à 827 navires d'environ 131,088 tonneaux, sont compris ceux qui n'ont chargé que quelques tonneaux de marchandises. Ceci se prouve par le tableau déjà cité, qui indique le port d'Ostende comme ayant eu en *navires étrangers chargés* à la sortie 220 bâtiments de 29,434 tonneaux, parmi lesquels figurent entre autres 96 anglais de 20,099 tonneaux, et 39 norwégiens de 4,277 tonneaux.

Or, les premiers (principalement bateaux à vapeur pour passagers) n'ont souvent chargé que quelques cuvelles de beurre, des caisses d'œufs ou des pa-

niers de volaille. La plupart des navires norwégiens n'ont exporté que quelques balles d'étoupe! C'est encore là une de ces mille erreurs d'appréciation de la statistique, et qui, présentées dans un certain sens comme véridiques, font errer le jugement de ceux que de gros chiffres éblouissent. C'est encore ainsi qu'un orateur, partisan de l'opinion émise par l'annexe, a dit dans la Chambre (f° 70 du *Recueil des discours*) que la Belgique exportant et important annuellement 474,000 tonneaux, ne possédait qu'un tonnage moyen de 32 à 36 mille tonneaux dans ses 150 à 160 navires; donc qu'il y avait déficit réel d'environ 440,000 tonneaux.

L'orateur a donc voulu faire croire que chacun de ces 160 navires ne peut faire qu'un seul voyage par an! Singulière manière de baser un calcul de partage de notre marine dans la navigation générale sur nos ports.

L'annexe *D* dit ensuite, que toutes les nations, la France et l'Angleterre exceptées, accordent à leur marine une réduction prise *in globo* sur les droits de douanes; mais nous demanderions si cette réduction n'est aussi que de 10 p. % sur un taux de droits de douanes aussi insignifiant que les nôtres? Des discours prononcés dans la Chambre ont prouvé le contraire, et celui de l'orateur déjà cité dit (f° 67), en parlant entre autres du Portugal, que la différence est là de 15 à 22 1/2.

On cite les plaintes de la marine marchande française, mais cette marine nous paraît ne pas se plaindre du préjudice que lui causerait le système français des droits différentiels, mais bien de l'effet de la législation sur les sucres coloniaux et indigènes, question toute spéciale à la France que nous n'avons pas à examiner ici.

Nous n'examinerons pas davantage ce que vaut l'assertion avancée par l'annexe *D* relativement à ce qu'il y est dit sur le coton, puisque notre proposition n'atteint aucune matière première employée par l'industrie belge. L'exemple cité, que parfois l'on achète au Havre ou à Liverpool des cotons à meilleur marché qu'aux lieux même de production, est donc un avantage dont notre proposition ne tend pas à priver le fabricant belge; mais au contraire, par une plus grande extension de notre commerce propre, il peut être amené directement sur les marchés belges les cotons expédiés maintenant sur la France ou l'Angleterre, et ainsi il serait procuré à nos industriels le moyen d'acheter sur nos marchés au même prix que sur d'autres marchés d'Europe, ce qui, sous ce rapport, nivellerait pour nos fabricants l'avantage qu'ont sur eux ceux de Rouen ou de Manchester, qui ont le bon marché à leur porte, tandis que les Belges y doivent payer en outre le transport et les frais de la marchandise jusque chez eux.

Il n'est pas exact de dire, comme le fait l'annexe, que les anciennes colonies perdues pour la Belgique, en ont été le point de mire, le but presque exclusif de toutes ses opérations, et que de là son commerce direct ne s'est pas développé. Il serait vraiment étrange que pendant dix ans nos commerçants eussent eu un point de mire aussi illusoire, et que, d'un autre côté, ils n'eussent pas tenté l'exploration des marchés cités par l'annexe, si là il y eût eu pour eux quelque chance de succès! Ici l'expérience des faits répond suffisamment, et les projets récents émanés du Gouvernement en portent la confirmation.

Nous ne ferons qu'une seule remarque sur les chiffres qu'indique l'annexe, et tendant à prouver l'accroissement de nos exploitations comparées à ce qu'elles étaient en 1827.

Y avait-il en 1827, une fabrication aussi étendue par la diversité d'articles, aussi immense dans sa production que depuis lors et maintenant ? D'ailleurs, que prouve l'infériorité du chiffre de l'exportation en 1827 ? Sinon que dès-lors le système de 1822 pouvait déjà ne plus être en harmonie avec les besoins et la puissance de production de l'industrie dans les provinces belges. Mais ce que le but de votre enquête rend incontestable, ce que l'aveu des organes du Gouvernement rend évident, c'est que la Belgique n'exporte pas ce qu'elle pourrait et devrait exporter, et que pour parvenir à atteindre le chiffre auquel elle a le droit de prétendre, la législation en vigueur est insuffisante.

Vouloir en retarder la révision jusqu'à l'époque où les transactions commerciales viendront se porter sur nos ports, pour profiter de nos chemins de fer et de la navigation par bateaux à vapeur, nous paraît être un moyen dilatoire que les législateurs belges repousseront comme devant accomplir un suicide auquel le fâcheux système de 1822 aura provoqué l'industrie et la marine nationales.

Notre Chambre, unanime dans toutes les expressions contenues dans la présente, l'est également dans le désir de voir les démarches de votre commission couronnées de succès pour la plus grande prospérité de la Belgique, but de vos efforts et des nôtres.

Les Président et Membres de la Chambre de Commerce,

J. Valcke de Knuyt.

Le Secrétaire,

M. Hamman.

Saint-Nicolas, 4 juillet 1840.

A Messieurs les Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Notre Chambre a pris communication de votre circulaire du 20 juin dernier, de même que des annexes qui l'accompagnaient; et ayant délibéré sur les réponses à faire aux questions posées par la Chambre des Représentants, elle a résolu de vous informer, que bien qu'elle doive reconnaître que la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie du pays soit défavorable, et que la législation existante soit insuffisante pour l'améliorer, il lui paraît néanmoins difficile de présenter avec précipitation et sans de mûres réflexions, les bases d'un nouveau système commercial et naval, d'autant plus que la Législature elle-même n'est pas tombée d'accord sur la proposition à formuler.

Toutefois, notre Chambre est disposée et s'empressera de répondre à toutes les questions positives que votre commission trouvera convenable de lui poser pour l'éclairer.

La Chambre de Commerce,

Le Secrétaire de la Chambre, P.-A. BOEYÉ, PRÉSIDt.

L. VAN LANDEGEM.

Charleroi, le 8 juillet 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous transmettre, en réponse à votre missive du 20 juin dernier, un extrait du rapport annuel adressé par nous à M. le Ministre de l'Intérieur.

Le Secrétaire, *Le Président,*

A. HABART. Jules FRISON.

CHAMBRE DE COMMERCE DE CHARLEROI.

EXTRAIT DE SON RAPPORT ANNUEL ADRESSÉ A M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR. — 1839.

Est-il nécessaire d'apporter des modifications au régime commercial de la Belgique, et de quelle nature devraient être ces modifications ?

Telle est la question que vous nous posez dans votre missive en date du 21 mai dernier, n° 5144, et à laquelle il nous reste encore à répondre.

Cette question, qui embrasse tout l'avenir de la Belgique, est trop grave pour ne pas mériter le plus scrupuleux examen de la chambre de commerce de Charleroi, non qu'en thèse générale nous ajoutions foi aux enquêtes commerciales, mais le principe étant une fois décidé, nous croyons devoir apporter dans la discussion le tribut de nos sérieuses réflexions.

Depuis longtemps on se plaint de la crise commerciale, on se plaint du manque de débouchés ; et nous, qui voyons de près le malaise de l'industrie dans notre arrondissement, nous appelons aussi de tous nos vœux la fin d'un pareil état de choses.

Notre franchise, l'importance des intérêts qui nous sont confiés, nous obligent de faire connaître notre pensée tout entière, convaincus d'ailleurs que la commission cherche surtout à éclairer ses travaux, et n'a jamais pensé à diriger l'enquête dont elle est chargée dans une pensée systématique, ennemie de la libre discussion.

La législation commerciale qui nous régit a pris naissance à la formation du royaume des Pays-Bas, et repose sur les lois de 1816 et de 1822. Comme on le voit, elle s'appliquait à un pays pourvu de colonies puissantes, riche d'une nombreuse marine et habitué aux spéculations les plus lointaines. Aujourd'hui, nous n'avons plus ni marine ni colonies, et nous possédons à peine 160 bords sur les 1900 vaisseaux qui viennent annuellement dans nos ports.

Une première question se présente, et c'est celle de savoir s'il y a désavantage manifeste à ne pas faire exclusivement avec nos propres vaisseaux le commerce d'importation et d'exportation ; si, en outre, nous pouvons, dans un temps donné, réunir les 1500 navires de commerce qui devraient servir aux besoins actuels de notre commerce extérieur.

Nous sommes partisans d'un système libéral en matière commerciale, et ne désirons aucun changement aux lois existantes ; nous pensons que le commerce extérieur a plus besoin de liberté que de protection, persuadés que, dans un pays avancé en civilisation, riche de capitaux et d'une puissante industrie, l'in-

térêt particulier est le meilleur stimulant, le meilleur guide pour les entreprises commerciales. Pourquoi donc les négociants, les armateurs de nos ports de mer ont-ils successivement dénationalisé leurs navires, les ont-ils placés sous le pavillon néerlandais, en dépit des primes accordées à la construction dans notre pays, des faveurs accordées aux bâtiments nationaux pour la pêche, pour l'importation du sel, du sucre, du café?

Nous chercherons vainement les motifs de cette préférence pour l'étranger, de cet abandon pour notre pavillon et de la décroissance si rapidement fatale de notre marine marchande; en effet, on ne pourra pas nous dire que la législation néerlandaise est plus favorable au commerce extérieur et maritime que la législation belge, puisque, sauf quelques modifications postérieures, et toutes conçues dans un système de protection, les lois de 1816 et 1822 sont en vigueur dans les deux pays: faudra-t-il donc attribuer aux colonies hollandaises l'importance du commerce de Rotterdam? Nous n'avons jamais considéré les colonies comme une source de richesse pour les métropoles, et l'histoire de Java et de Surinam prouve à l'évidence que c'est malgré ses colonies et non par elles, que la vieille Néerlande a conservé son importance commerciale et maritime. C'est de même, indépendamment de notre législation commerciale, que nous avons perdu notre marine; et toutes les lois du monde, si elles se bornaient à frapper des droits différentiels, n'augmenteraient pas le montant de nos importations directes, ou dans tous les cas n'amèneraient à ce résultat qu'au très-grand préjudice de nos consommateurs.

Nous concevons qu'il y aurait avantage pour nos armateurs, de faire exclusivement le transport des 500,000 tonneaux environ de marchandises qui forment le montant de nos importations et exportations, et nous concevons difficilement qu'ils abandonnent aux navires étrangers cette source de revenus annuels et certains; mais nous concevons beaucoup moins l'avantage que le commerce direct donnerait aux produits fabriqués de notre pays.

Il arrive dans nos ports un certain nombre de navires américains venant des États-Unis en droite ligne, avec des chargements destinés à notre consommation; en favorisant les provenances directes selon une des propositions de M. De Foere, ces navires auraient droit à un avantage sur ceux qui ne réuniraient pas les mêmes conditions. Leur déchargement opéré, on ne peut nier que ces navires ne soient disposés à prendre un chargement de retour, et si même il en était ainsi, que les navires américains ne partissent pas trop souvent sur lest, les importations directes s'établiraient à meilleur compte, puisque dans l'état actuel des choses le chargement d'aller doit payer les frais de l'aller et du retour.

Croit-on qu'en retournant la question, il y ait plus d'avantages pour l'exportation de nos produits? Si nous donnons à la navigation nationale une faveur nouvelle sur les pavillons étrangers, lors même que la navigation serait directe, nous expédierons des navires belges chargés de produits belges pour les États-Unis ou les pays d'Amérique, et nous ramènerons un chargement de retour dans des conditions plus favorables que les navires étrangers; mais encore une fois qui nous empêche dès à présent d'envoyer notre pavillon par delà l'Océan, échanger nos produits contre ceux qui nous sont apportés par les navires américains? N'avons-nous pas déjà sur la plupart des cargaisons des droits différentiels pour protéger notre navigation nationale? Ne sommes-nous pas reçus en

Amérique sur le pied des nationaux? N'avons-nous pas tous les jours dans le port d'Anvers des navires prêts à prendre chargement? Il ne tient qu'à nos armateurs de faire le commerce direct; pour cela ils n'ont pas besoin d'autres encouragements, d'autres protections que ceux existants, et nous cherchons vainement ce que demande le parti qui suit les doctrines de M. De Foere. A entendre ce dernier, il faut commencer par encourager les provenances directes, puis ensuite favoriser progressivement la navigation nationale par des droits différentiels, calculés sur l'importance croissante de notre flotte marchande, jusqu'à ce qu'enfin tout le commerce extérieur se fasse par notre pavillon.

Mais, puisqu'on parle surtout du marché des États-Unis, croit-on que le commerce maritime de ce pays ne pourra pas user de représailles; que dans un État si jaloux de sa navigation, si entreprenant, on ne cherchera pas à se passer de la Belgique, on n'ira pas chercher ailleurs des échanges ouverts aux pavillons étrangers? Et alors, toujours obligés de prendre en Amérique les matières premières qu'elle est en possession de nous fournir, nous retomberons dans la nécessité de payer en numéraire les produits transatlantiques, et de les payer d'autant plus cher que nos consommateurs auront à subir le monopole de la navigation nationale, que nous ne pourrons plus profiter des occasions que nous offrent quelquefois les entrepôts de Liverpool, du Havre et de Hambourg; et qu'enfin nous verrons augmenter graduellement le malaise qui nous dévore.

Voilà donc quel sera le résultat de la mise en vigueur des droits différentiels, dans l'hypothèse la plus favorable, en supposant que nous puissions suffire à un transport maritime de 500,000 tonneaux; mais si, comme nous devons le prévoir, ce n'est que difficilement que nous arrivons à mettre 12 à 1500 navires à flots, le prix de transport sera réglé par le fret étranger augmenté des droits extraordinaires de navigation. Il y aura peut-être avantage pour nos armateurs privilégiés, mais sans profit pour la masse; et quand arriverons-nous à posséder une flotte assez nombreuse pour que la concurrence vienne régulariser les prix des transports et les diminuer du montant de la protection? Puis n'avons-nous pas à craindre les représailles qui consisteront à s'éloigner des ports de la Belgique, à oublier ses produits, à les remplacer en Angleterre, en France ou en Allemagne?

Il n'y a donc rien à espérer dans le changement proposé de notre législation commerciale et navale, et si même on devait y porter la main, ce devrait être encore peut-être dans un sens plus libéral que notre système actuel. Mais nous ne voulons pas remuer des théories pour éviter les reproches auxquels s'exposent les partisans de l'opinion contraire. Gardons nos lois telles qu'elles sont; non parce qu'elles sont bonnes, mais parce qu'elles existent depuis 25 ans, puisqu'elles suffisaient à la prospérité commerciale de la Hollande, et qu'elles pourraient être remplacées d'une manière fâcheuse. Faut-il donc se croiser les bras et assister sans mot dire à l'agonie de notre commerce et de notre industrie? Telle n'est pas notre opinion, et nous allons prendre la liberté d'exprimer nos idées à cet égard.

Nous nous hâtons de dire qu'au point de vue général, la matière ne nous paraît pas réclamer au moins directement l'intervention du pouvoir législatif. Nous avons vu bien souvent des lois porter un coup sensible au commerce et à l'industrie, nous en avons rarement vu leur donner vigueur et prospérité.

Il y a dans le bon sens public une puissance qu'on ne saurait méconnaître, et il nous suffira peut-être de l'interroger pour avoir le mot du problème.

Interrogez tous ceux qui s'occupent d'industrie, de commerce, ils vous diront que la Belgique a besoin de *débouchés*, que, malgré son immense consommation intérieure, elle étouffe sous la masse de ses produits, malgré la restriction apportée dans sa production depuis tantôt deux années. Donnez-lui donc des débouchés, voilà tout ce que demande la Belgique; mais par le temps d'effroyable concurrence qui a transformé le monde commercial en un vaste champ de bataille, il faut prendre garde de se présenter au combat sans être muni de toutes pièces, il faut subir sans crainte l'épreuve de la qualité et du bon marché; si donc nous ne pouvons soutenir la concurrence étrangère, l'auteur de la proposition d'enquête a raison, il faut nous entourer d'un cercle de prohibitions et de droits différentiels, et consommer nos produits sous le triple rempart d'un cordon de douanes. Dans l'hypothèse contraire, si nous fabriquons aussi bien et à aussi bon compte que nos rivaux, nous pouvons songer à lutter au dehors contre les produits étrangers. A notre avis on a donc eu tort de scinder une question générale, de vouloir isoler le système commercial et naval, et de chercher à y rattacher par *post scriptum* seulement, l'intérêt primitif de l'industrie et de l'agriculture.

Or, qui nous empêche de soutenir la concurrence sur le marché de l'Amérique, puisque c'est là qu'on trouve justement nos plus précieuses ressources? Si, ce que nous ne pensons pas, nous avons encore quelques progrès à réaliser pour obtenir l'avantage de l'égalité, ou peut-être de la supériorité, pourquoi reculerions-nous devant ces perfectionnements qui ne sauraient échapper à tant d'intérêts vivement sollicités? En proposant l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur sur l'Amérique, le Gouvernement est entré dans une voie sage et féconde. Nos produits iront désormais se placer sur les marchés de New-Yorck et de la Nouvelle-Orléans à côté des marchandises d'Angleterre, et de France, et d'Allemagne, et la comparaison ne devra leur être désavantageuse ni pour le prix ni pour la qualité, si nous savons justifier notre antique réputation. Les draps de Verviers, les armes de Liége, les verres et les glaces de Charleroi, nos toiles des Flandres, notre librairie, nos fers, nos houilles, nos marbres, nos cotons, ne valent-ils pas les produits similaires produits par nos rivaux!

Adoptons les perfectionnements que nous indique l'expérience, sachons surtout nous astreindre à suivre scrupuleusement dans nos expéditions les *habitudes* et les *goûts* des pays d'exportation, sans vouloir y importer les nôtres; suivons en cela l'exemple des Anglais, qui, bien plus sages, se basent dans l'envoi des objets d'échange ou de commerce sur une connaissance exacte de ce qui convient tant pour la qualité que pour la quantité, et dans peu, sinon maintenant, nous pourrons lutter à armes égales. Pour cela il ne faut qu'oser nous lancer sur les marchés que nous ouvre le Nouveau-Monde.

Créons l'esprit d'entreprise et notre situation s'améliorera. En même temps, le Gouvernement peut beaucoup pour l'amélioration de nos moyens de production, en rendant nos communications plus faciles, en encourageant l'emploi des procédés les plus économiques.

Nous plaignons, plus que personne, la triste situation des Flandres et de l'industrie linière, mais nous le demandons, la décadence de cette industrie n'est-elle pas une conséquence fatale de son impuissance, et son existence jusqu'à ce jour n'est-elle pas un reproche sanglant contre l'incurie de nos filateurs à

la main ? La fonte au bois est certainement d'une qualité supérieure à la fonte au coak, mais si nous n'avions pas adopté ce nouveau système, nos maîtres de forges, auraient-ils des plaintes à former sur la concurrence écrasante que leur ferait la fonte anglaise d'après les procédés nouveaux ?

Nous nous demandons pourquoi l'industrie cotonnière ne peut soutenir la concurrence anglaise, et nous le déclarons hautement, les fabricants de Gand doivent pouvoir lutter contre ceux dont leurs ancêtres ont fait la première éducation industrielle.

Nous le répétons, tout succès obtenu en dehors d'une libre concurrence n'est que momentané et coûte cher au pays qui l'a recueilli ; gardons-nous d'escompter l'avenir au profit du présent.

En résumé, nous demandons le maintien du système actuel, avec un développement progressivement libéral. Nous demandons la prompte exécution des bateaux destinés à la navigation transatlantique, parce que nous sommes convaincus que cet essai sera le signal d'une ère nouvelle pour nos villes de commerce. Des comptoirs se formeront bientôt dans les principales places de commerce de l'Union américaine, et nos fabricants feront avec plaisir un voyage de quelques semaines pour aller interroger sur les lieux les besoins et les goûts des consommateurs.

Une fois l'élan donné, le progrès sera rapide et sûr; tout le monde voudra profiter de ces débouchés ouverts avec l'argent du Trésor, et bientôt l'industrie particulière rassurée sur le succès de cette tentative, ouvrira de nouvelles lignes sur des points non moins importants. Le Gouvernement pourrait encore favoriser l'établissement de sociétés de commerce pour l'exportation, si déjà ces projets ne se mûrissent pas dans la tête de nos sommités commerciales.

Nous sommes persuadés que dans ce vaste continent américain, dont la consommation est pour ainsi dire incalculable, nos produits seront bien venus, non pas si nous venons exiger du numéraire contre livraison, car le système financier de ce pays ne permet que difficilement le solde en écus, mais nous pourrons trouver des échanges fructueux et faciles, et en ne les évaluant qu'à la somme de 15 millions, montant des importations qui nous viennent actuellement d'Amérique, ce résultat mériterait déjà la reconnaissance de nos industriels. Pour l'obtenir, nous n'avons pas besoin de droits différentiels, il ne faut que répondre à l'appel du Gouvernement. Rien n'empêche, d'un autre côté, nos armateurs de se mettre en mesure d'opérer les transports en construisant des navires, moyennant la prime fixée par la loi, et de cette manière, sans secousse, sans froisser les étrangers dont nous avons besoin, sans appeler les représailles, nous aurons fait un pas immense vers la prospérité commerciale et industrielle.

POUR COPIE CONFORME :

Le Secrétaire,

A. HABART.

Bruges, le 8 juillet 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Satisfaisant à votre lettre circulaire du 20 juin 1840, n° 12, nous avons l'honneur de vous adresser le rapport que vous nous demandez au sujet des questions que la Chambre des Représentants vous a chargés de résoudre.

Les antécédents de la chambre, les avis constants qu'elle n'a cessé d'émettre depuis dix ans, chaque fois qu'il s'est agi de cette matière, et nos convictions intimes, basées sur l'expérience de plusieurs de nous, ne nous ont pas permis de douter un instant que les réponses à faire devaient l'être dans le sens des annexes *B* et *C*, jointes à la lettre circulaire rappelée ci-dessus; c'est donc à l'unanimité que nous avons résolu de vous adresser les réponses suivantes aux trois questions que vous nous soumettez.

PREMIÈRE QUESTION.

Examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays.

Cette première question nous semble inutile, les documents statistiques, fournis par le Gouvernement, sont là pour la résoudre, et les souffrances de toutes nos industries viennent en confirmer à l'évidence les résultats déplorables. En effet, il n'est que trop généralement reconnu que le commerce extérieur du pays n'exporte pas les produits de l'industrie et de l'agriculture dans des proportions auxquelles ces deux branches de la prospérité nationale peuvent le prétendre; or, c'est l'exportation directe de nos produits vers l'étranger qui favorise les retours directs des matières brutes nécessaires à ces productions, à des conditions infiniment plus favorables que les provenances indirectes, dont jusqu'ici elles ont presqu'exclusivement dû s'alimenter; ces diverses industries doivent donc ainsi mutuellement s'entr'aider et concourir à la richesse publique.

Et quand l'on considère que le chiffre officiel sur une importation annuelle de 474,000 tonneaux de marchandises étrangères nécessaires à notre consommation, n'en constate que 34 à 36,000 importés par nos navires nationaux, qui sont particulièrement intéressés aux exportations de nos fabricats, tandis que les 14/15 de ces marchandises exotiques nous sont amenés par des navires étrangers, qui ne nous enlèvent que du lest et des écus, l'on ne pourra

pas mettre en doute que si notre marine nationale était encouragée, comme elle devrait l'être, pour qu'elle puisse amener les provenances directes sur nos marchés, elle ne tarderait pas à multiplier les exportations en productions industrielles du pays, afin de se procurer des moyens d'échange, des frets et les bénéfices qui en résultent.

Ce système aurait pour conséquence immédiate d'engager les nations étrangères de négocier avec nous des traités de commerce qui auraient pour base une réciprocité parfaite, pour les importations directes réciproques des provenances de leurs pays et du nôtre par nos pavillons respectifs; il s'ensuivrait pour nous des débouchés importants, sans devoir craindre une plus grande exubérance d'importations sur notre propre marché, qui, aujourd'hui, est déjà exploité outre mesure, puisque jusqu'ici nous n'avons cessé de recevoir toutes les nations sans réclamer de qui que ce soit des avantages équivalents.

Depuis dix ans les Chambres législatives n'ont cessé de signaler cette insuffisance de notre commerce extérieur, et d'appeler l'attention de notre Gouvernement sur ce point important. Depuis dix ans elles ont réclamé en vain des débouchés, et l'industrie du pays s'est jointe à leurs réclamations, le Gouvernement lui-même a reconnu cette insuffisance; l'administration précédente a avoué que le commerce du pays se réduisait presque tout entier à celui de commission; l'administration actuelle a fait, dans son programme du 22 avril, un aveu semblable, *ce qui manque surtout*, a-t-elle dit, *à quelques-unes de nos industries, ce sont des débouchés, nous le reconnaissons.* Depuis 1830 tous ces aveux ont été faits sans contestation aucune; aussi il a été généralement reconnu que, par suite de cette situation fâcheuse de notre commerce extérieur, l'industrie a été arrêtée dans ses développements, et puisque l'impuissance de notre commerce d'échange est aujourd'hui dans toutes les convictions, il nous semble inutile que la commission d'enquête porte ses investigations sur *la situation actuelle du commerce extérieur, dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays.*

Mais, si l'opinion du pays est unanime sur la situation déplorable de notre commerce extérieur, il n'en est pas de même des causes qui ont produit cette situation, ni des moyens les plus propres à y remédier; cette divergence d'opinions nous conduit à l'examen des deux questions que vous nous soumettez.

2me QUESTION.

Examiner si la législation actuelle est insuffisante.

Nous émettons, Messieurs, à l'unanimité, l'avis que la législation actuelle n'est pas appropriée aux besoins du commerce et de l'industrie du pays, depuis que les événements de 1830 l'ont privé des ressources commerciales et navales de la Hollande; nous ne sentons pas le besoin de prouver cette opinion, elle est suffisamment démontrée par les documents que la commission parlementaire d'enquête a bien voulu communiquer à notre chambre, et notamment par les développements de la proposition d'enquête et par les annexes *B* et *C* déjà rappelées ci-dessus. Les moyens ne nous manquent pas de corroborer ces documents, comme nous l'avons fait partiellement ci-dessus, mais nous nous proposons, Messieurs, de les développer ultérieurement lorsque la chambre de commerce de Bruges se présentera devant la commission d'enquête.

3me QUESTION.

En cas d'insuffisance de la législation existante, présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation.

Nous abondons toujours à cet égard dans l'opinion dans laquelle la chambre de commerce de Bruges a constamment persisté ; le système commercial et maritime de la Belgique doit être basé sur les provenances directes et sur les droits différentiels, en encourageant également notre pavillon par ces droits différentiels et stimulant ainsi les puissances étrangères à conclure avec nous des traités de commerce et de navigation, basés sur une parfaite réciprocité, comme nous avons eu l'honneur de vous en démontrer les avantages dans notre réponse qui précède, au premier objet de l'enquête.

C'est le système de toutes les nations maritimes et industrielles ; il a été et il est encore la source de leur prospérité. La Belgique ne pourrait hésiter plus longtemps de l'adopter, sans s'exposer au danger de perdre entièrement son commerce et son industrie. Les annexes *B* et *C* déjà citées, signalent les résultats avantageux que ce système produirait sur l'extension du commerce d'échanges, et, par conséquent, sur l'exportation de nos fabricats. Nous pourrions encore développer ces avantages, mais nous vous proposons de nouveau, Messieurs, de n'entrer dans ces développements qu'en présence de la commission d'enquête.

Après avoir arrêté à l'unanimité, Messieurs, les réponses qui précèdent, la chambre, voulant avoir égard à l'invitation qui nous est faite, d'indiquer les diverses opinions qui se sont manifestées dans nos discussions, nous croyons devoir joindre ici les considérations politiques que l'un de nos membres a exprimées à l'appui des opinions que nous avons émises.

Cet honorable collègue pense qu'aujourd'hui toute question doit s'effacer devant celles qui se rattachent au commerce et à l'industrie, vu que le bien-être matériel qui en dérive doit dominer toutes les autres nécessités; pour donner toute l'étendue possible à l'exposé de ses convictions; il ajoute qu'un Gouvernement dans le siècle positif où nous vivons, ne pourra se maintenir qu'à la condition bien expresse de protéger les intérêts matériels, dont la prospérité seule pourra lui acquérir de la stabilité et le populariser. C'est par des résultats semblables que le peuple aimera son pays et que l'on pourra enfin implanter dans son cœur et son esprit cet amour ardent de la patrie qui manque totalement chez nous, et sans lequel la nation sera toujours la proie du premier voisin qui nous offrira une plus grande somme de bien-être, ou bien la dupe de quelques esprits remuants qui sauront lui faire entrevoir un avenir plus prospère. Pourquoi le Français et surtout l'Anglais est-il si chaud patriote et prêt à sacrifier sur l'autel de la patrie son bien et sa vie? c'est que depuis longtemps ces nations ont compris qu'il fallait par tous les moyens de protection possibles assurer les intérêts matériels des populations ; aussi, qu'une guerre d'invasion ait lieu en France ou en Angleterre, et vous verrez ces pays entiers se lever en masse pour repousser les envahisseurs et conserver leur nationalité. Pourquoi ? parce que leurs intérêts matériels sont suffisamment protégés, et qu'ils n'auraient rien de mieux à attendre des étrangers.

Que la même chose arrive en Belgique, et à peu d'exceptions près, vous verrez un pareil événement salué par toute la population ouvrière industrielle et commerciale, comme un remède à ses maux, et elle s'estimera heureuse de pouvoir devenir française, prussienne, etc., assurée qu'elle sera de trouver sous l'empire de ces nouveaux maîtres aide et protection pour tous ses intérêts matériels. Un Gouvernement qui ne veut pas, ou qui ne peut pas protéger le travail national et assurer tous les avantages commerciaux et industriels, auxquels un peuple a droit de prétendre, est un Gouvernement vermoulu et que la plus légère commotion doit faire tomber en poussière.

Après vous avoir rapporté, Messieurs, cet exposé, il ne nous reste qu'à répliquer à l'annexe *D* qui nous est parvenue bien tardivement.

Cette annexe résume une opinion contraire à celle que nous avons émise, elle consacre le principe du *statu quo* que l'on y prône jusqu'au point de soutenir qu'il n'a *cessé de produire les fruits les plus heureux*, tandis que nous le taxerons d'avoir amené les résultats les plus déplorables.

Nous y remarquons toutefois avec satisfaction un progrès dans l'opinion de nos adversaires. Ces Messieurs ont toujours soutenu que la navigation étrangère se serait chargée de l'exportation de nos produits, et que notre système commercial ne devait subir aucun changement; on avait même avancé qu'une navigation nationale était inutile. Le Ministère précédent et le Ministère actuel ont reconnu cette grave erreur par leurs actes, et l'auteur de l'annexe *D* la signale encore d'une manière toute spéciale, nous y lisons ces paroles remarquables : *Personne ne conteste l'utilité d'une marine marchande, personne ne nie les avantages du commerce direct.* Mais, par une contradiction que nous cherchons en vain à nous expliquer, tout le reste de cette pièce est un manifeste dirigé contre le développement de la marine marchande et du commerce direct du pays.

Nous devons, au reste, borner ici nos observations sur cette pièce, qui nous est parvenue trop tard pour pouvoir l'examiner et la réfuter à fond; mais comme les faits et les chiffres sont fort mal appréciés dans ce document, et sont de nature à semer des erreurs dangereuses, nous nous proposons, Messieurs, de vous adresser sous peu un rapport spécial sur cette annexe, afin de ne pas retarder l'envoi du présent, que vous nous réclamez pour le 11 courant.

Les Président et Membres de la chambre de commerce
et des fabriques de la ville de Bruges,

Par ordre :

LAGACHE, f. f. de Secr.

J. ROELS.

Ypres, le 9 juillet 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

Messieurs,

En réponse à la circulaire de la commission d'enquête instituée par la Chambre des Représentants, en date du 20 juin 1840, nous avons l'honneur de lui transmettre les opinions des membres de la chambre de commerce d'Ypres, émises dans leur séance du 4 courant :

1° Un membre opine que le commerce de la Belgique se fait en grande partie à l'extérieur par l'intermédiaire des nations étrangères, qui, par les lois de douanes de leur pays, ne peuvent charger leurs navires de nos produits manufacturiers, ce qui détruit successivement les éléments de la prospérité nationale;

Que déjà les fabriques de fil tors, toiles ouvrées, toiles à carreaux, etc., ont disparu, et que les rubaneries luttent péniblement contre la concurrence étrangère; que l'agriculture n'est pas mieux traitée : dans les années d'abondance, nos grains sont repoussés par la France et l'Angleterre ; nos huiles et nos houblons le sont par des droits élevés, ainsi que le bétail de toute espèce, les porcs exceptés;

Que les lois existantes ne suffisent point pour protéger l'industrie belge;

Qu'il convient de maintenir la loi des douanes de 1822, que l'avantage qu'on donne de 10 p. % sur les droits d'entrée par navire belge suffit pour le moment, mais aussi qu'il convient d'avantager les provenances directes, par les navires appartenants aux pays de production, parce que ces navires, surtout ceux appartenants aux pays situés hors de l'Europe, peuvent charger nos produits manufacturiers, s'ils y trouvent de l'avantage, tandis que les navires de France, d'Angleterre et de Prusse ne peuvent en prendre;

Que l'annexe *D* donne un beau tableau de nos exportations des produits belges qu'elle porte, en 1831 à 96,555,000 francs, et en 1838 à 163,950,000 francs, mais n'explique pas de quelle nature sont ces exportations; elle ne dit pas pour quelles sommes y figurent les lins, fers et charbons;

Que la même annexe dit que les exportations générales du royaume des Pays-Bas, en 1827, n'étaient que 202,865,000 francs; mais son auteur oublie d'ajouter que c'était presque exclusivement la Belgique qui fournissait les objets à exporter, et qu'actuellement est compris dans les 163,950,000 francs, tout ce que nous fournissions à la Hollande qui n'est pas un pays de production. Qu'en fait, le marché intérieur ne nous est pas assuré; nous devons y lutter

contre l'industrie étrangère souvent protégée par un droit de sortie ou introduite en fraude, et puisque les nations étrangères qui nous entourent admettent l'estampille ou le plombage, l'opinant croit, sous peine de voir anéantir nos manufactures, qu'il faut adopter les mêmes mesures. Inutile de s'étendre sur les souffrances de l'industrie linière, puisqu'une commission spéciale d'enquête pour cet objet, existe.

2° Un second membre pense que la législation existante est insuffisante et croit que cette opinion donne une réponse à l'article premier ;

Que les premières bases d'un système commercial et naval pour la Belgique sont les droits différentiels et l'établissement des marchés à l'intérieur, sans quoi la navigation ou le commerce maritime ne peut être en général qu'un commerce de commission et de transit.

3° Un troisième membre, se bornant à ce qui doit principalement faire l'objet de l'enquête commerciale, savoir « le commerce maritime ou le commerce extérieur» croit pouvoir émettre l'opinion que la législation existante est insuffisante, puisque de l'aveu de presque tous les économistes politiques du pays, de même que dans sa propre conviction, le but généralement désiré n'est pas atteint jusqu'à présent, c'est-à-dire que le commerce extérieur du pays, et par suite son industrie, n'ont pas acquis le développement auquel l'un et l'autre semblaient pouvoir aspirer d'après les ressources dont ils disposent et le degré de perfectionnement auquel plusieurs branches de l'industrie sont parvenues, et surtout eu égard au degré de prospérité auquel l'on a vu à différentes époques le commerce et l'industrie dans ce pays.

Ce membre n'est cependant pas convaincu, en présence des 10 p. % de réduction sur les droits de douane en faveur des navires belges, ainsi que des faveurs dont ces navires jouissent sur les droits de tonnage, que tout le système actuel soit à bouleverser, et tout en admettant en principe les droits différentiels, c'est-à-dire admettant que la marine belge doive être protégée, l'opinion de ce membre n'est pas fixée sur la question de savoir si les faveurs existantes ne suffisent pas, et si, en allant plus loin, on ne devrait pas craindre de voir s'élever un monopole au bénéfice des armateurs du pays, ce qui serait le coup de mort de l'industrie et empêcherait certes aussi la formation d'un marché important à l'intérieur que l'on cherche avec raison à établir. Ainsi ce membre n'a pas d'opinion arrêtée sur les changements qu'il conviendrait d'introduire dans la législation existante.

Protéger les provenances directes, et par suite trouver le placement des produits de notre industrie, est sans doute un but que l'on doit chercher à atteindre, mais ce membre n'est pas décidé sur le moyen d'y parvenir, et dans l'espoir que la navigation transatlantique que l'on vient d'établir au moyen d'un droit différentiel indirect, ne sera pas sans heureux résultats, l'on s'abstient de proposer d'autres mesures dans ce moment.

4° Deux membres déclarent se rallier à l'opinion qui précède.

5° Un autre membre a déclaré se référer à l'opinion émise par le membre précédent. Il croit comme lui que notre industrie n'est pas dans un état aussi prospère qu'on pourrait l'espérer ; que le fabricant dont les produits ne sont pas assez protégés contre la concurrence étrangère, sur le marché intérieur, doit nécessairement pouvoir se défaire de son trop plein au moyen du commerce extérieur ; que pour cela, ce commerce doit être établi d'après un système favorable à no-

tre industrie, qui forme l'une des principales branches de notre richesse nationale.

Ce système, d'après l'opinion de ce membre, consisterait à encourager par des droits différentiels les provenances directes. Il pense qu'une faveur doit être accordée aux navires soit belges, soit des pays de provenance, parce qu'il est rationnel que ce navire belge ou de pays de provenance s'approvisionnera sur le marché belge des produits qui doivent former son chargement vers ce pays. Mais en quoi doivent consister ces faveurs, quelles sont les limites dans lesquelles elles devraient être bornées? L'opinion qu'il vient d'émettre ne serait-elle pas de nature à engager la majorité de la commission d'enquête à proposer des faveurs qui seraient peut-être trop fortes, et qui par là, pourraient tendre à éloigner de nos ports une concurrence salutaire; ces faveurs ne pourraient-elles pas avoir pour résultat, en entraînant derrière elles un monopole, d'être plus tard préjudiciables à notre industrie, par la nécessité où elle se trouverait de s'approvisionner exclusivement de ses matières premières sur le marché intérieur, quelquefois à un prix plus élevé que celui auquel elle pourrait se les procurer au dehors?

Sur ces dernières questions, le membre susdit n'a pas encore son opinion tout à fait arrêtée.

Il craint, comme son honorable collègue qui a parlé avant lui, qu'une protection exagérée, en bouleversant ce qui existe actuellement, n'entraîne pour le pays en général un préjudice dont quelques armateurs seuls profiteraient.

Il attendra donc pour s'expliquer ultérieurement sur la question de savoir si la protection actuellement accordée au commerce maritime belge est suffisante ou non, que la discussion sur ces diverses questions soit moins vague, et que les questions elles-mêmes posées par la commission d'enquête soient plus précises.

Il désirerait qu'un système basé sur ces protections fût formulé en projet de loi, afin de pouvoir mieux apprécier les conséquences qu'une opinion trop légèrement émise pourrait entraîner.

6° Et finalement un autre membre a déclaré s'abstenir, attendu qu'il n'est pas encore assez éclairé sur la matière.

Les Président et Membres,

Le Secrétaire,

DE HAERNE.

Pour le Président :

Ch. LAFRANCQ.

Hasselt, le 8 juillet 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Chargés par la Chambre des Représentants de procéder à une enquête à l'effet :

1° D'examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays ;

2° De vous enquérir si la législation existante est insuffisante ;

3° En cas d'affirmative, de présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation ;

Vous nous demandez un rapport préalable sur les discussions auxquelles l'examen de ces différentes questions a donné lieu dans le sein de notre collége, et sur les diverses opinions qui ont été émises à cet égard.

Nous n'avons, Messieurs, dans le Limbourg, ni chambres de commerce, ni comités industriels ou commerciaux, aux lumières desquels nous pourrions recourir pour nous éclairer sur les importantes et difficiles questions sur lesquelles vous nous faites l'honneur de nous consulter. Ce n'est donc qu'avec méfiance et grande réserve que nous osons répondre à votre circulaire du 20 juin dernier. Cette réponse, quoique imparfaite, témoignera, nous l'espérons, du désir que nous avons de coopérer, autant qu'il est en notre pouvoir, à l'accomplissement de la tâche qui vous est imposée.

Le commerce extérieur de la Belgique, depuis qu'elle a perdu ses colonies du royaume des Pays-Bas et une grande partie de sa marine, est insuffisant en comparaison de son activité industrielle et de la puissance de sa production agricole; ce point étant reconnu, la solution de la première question ne peut guère être douteuse.

Tout le monde convient, en effet, que notre commerce d'exportation n'a pas reçu tous les développements dont il est susceptible; qu'il faut donner de nouveaux débouchés à notre industrie, ouvrir des relations suivies et régulières avec toutes les nations qui nous entourent, et surtout avec les principaux marchés hors d'Europe.

Mais notre système économique actuel est-il suffisant pour amener une plus grande prospérité industrielle et commerciale dans le pays ? ou, pour obtenir ce résultat, faut-il changer l'esprit de la législation de 1816 et de 1822 qui nous régit encore aujourd'hui ?

C'est là une question d'une gravité immense, qui touche directement au bien-être matériel du pays tout entier et que nous n'oserions pas nous hasarder de résoudre d'une manière absolue. Nous sommes inclinés à croire que l'expérience n'a pas encore fourni assez de faits pour permettre de trancher les questions qui se débattent avec tant de chaleur et de conviction dans nos assemblées législatives, et de donner gain de cause, soit aux partisans du *statu quo*, soit aux promoteurs des droits différentiels et de provenances directes.

Notre législation industrielle et commerciale, qui est celle qui régissait l'union de 1815, a pour base une liberté modérée et progressive. Elle a été suivie par nos ancêtres pendant que des encouragements restrictifs étaient adoptés par les pays qui nous entouraient, et la Belgique a vu son commerce et son industrie grandir et prospérer sous l'application de ce système libéral. Les avantages en sont aujourd'hui généralement reconnus : tous les pays se relâchent de la rigueur du système protecteur, et montrent une tendance vers des principes nouveaux, vers des idées plus libérales.

Il ne paraît donc pas opportun ni de l'intérêt de la Belgique de reculer en présence de ce mouvement général, d'abandonner la voie qu'elle a presque toujours suivie, et dans laquelle tous les autres pays se préparent à entrer aussi.

Cependant, nous l'avons déjà dit, notre commerce extérieur est insuffisant, et plusieurs branches de notre industrie sont en souffrance.

Le marché intérieur ne suffit pas à nos produits industriels, et ceux-ci ne peuvent pas s'écouler avec avantage sur les marchés européens, à cause des droits élevés ou des prohibitions dont ils sont frappés. De là, nécessité d'étendre notre commerce d'exportation, d'ouvrir des relations commerciales avec les pays lointains et de placer nos produits sur les marchés hors d'Europe.

Nous admettons volontiers que les efforts du Gouvernement doivent tendre à établir avec ces pays un *commerce direct*, et à empêcher que les importations et exportations ne se fassent pas, pour la plus grande partie, par les entrepôts de l'Europe ; car il doit être évident pour tout le monde qu'il est plus avantageux de recevoir, d'expédier directement les marchandises, que de les recevoir et de les expédier par voie intermédiaire et de seconde main.

Mais par quels moyens pourra-t-on attirer le commerce direct dans le pays ? Faudra-t-il avoir recours à des mesures restrictives ou prohibitives ? Devra-t-on stipuler, à l'égard d'un grand nombre d'articles, qu'ils ne peuvent être importés en Belgique pour y être employés ou consommés autrement que par des navires belges ou par des bâtiments des pays de provenance, ou établir des droits élevés sur les marchandises qui nous parviendraient par une navigation indirecte ? Cette question est très-grave et présente de trop grandes difficultés pour pouvoir dès aujourd'hui recevoir une solution satisfaisante.

Nous pensons qu'il est plus prudent, avant de renverser la base du système commercial en vigueur aujourd'hui, d'attendre les résultats qui seront obtenus par l'achèvement de notre chemin de fer jusqu'au Rhin et aux frontières françaises, et par l'établissement de notre navigation transatlantique.

C'est seulement après que ces deux importantes voies de communication seront établies, et que le commerce de transit, organisé d'après des bases larges et solides, aura subi ses épreuves, que l'on pourra juger des défauts de notre système maritime et y apporter les améliorations que l'expérience fera reconnaître.

Nous ne prétendons pas que notre législation actuelle soit parfaite. Déjà elle

a reçu plusieurs modifications depuis la révolution, tantôt libérales, tantôt restrictives, et nous en appelons d'autres chaque fois que l'expérience et les besoins du commerce l'exigent.

Mais nous estimons qu'il serait imprudent de vouloir formuler dès à présent, sans transition aucune, et cela d'une manière définitive, tout un nouveau système destiné à régir l'avenir commercial du pays.

La Députation permanente,

COENEGRACH.

Par la Députation,

Le Greffier provincial,

O. VANCAUBERG.

Tournay, le 11 juillet 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Votre circulaire du 20 juin dernier appelle notre attention sur la grave question commerciale et industrielle qui préoccupe en ce moment tous les esprits, et à l'examen de laquelle vous voulez bien vouer tous vos instants.

Nous avons examiné, Messieurs, avec la plus scrupuleuse attention les divers documents que vous nous avez communiqués; nous nous sommes attachés, en nous dépouillant de toute espèce de prévention, à rechercher la vérité au milieu de tous les faits diversement exposés; nous avons mûrement pesé les objections présentées de part et d'autre, et voici la manifestation franche de notre opinion.

Nous sommes unanimes sur ce premier point de départ, c'est que l'industrie n'est pas dans un état prospère : les vastes établissements comme les plus modestes souffrent ou restent stationnaires; quelques-uns de nos voisins conservent les devants qu'ils se sont assurés depuis longtemps sur nous; d'autres, favorisés par des mesures de douane bien efficaces, ont fait des progrès remarquables; nous seuls paraissons rester en arrière du mouvement imprimé à nos rivaux en industrie.

Par un concours de circonstances qu'il faut bien que nous qualifions de désastreux, nous n'avons pu même nous assurer le marché intérieur pour une foule de nos produits manufacturés. A part les houilles, les fers, les lins et les toiles, nul espoir d'écoulement chez nos voisins d'Europe. Vers l'Angleterre nous n'exportons rien; vers l'Allemagne presque rien; et nos exportations vers la France tendent chaque jour à diminuer d'importance. L'époque, selon nous, n'est point éloignée où la consommation des toiles belges en France décroîtra singulièrement : la filature mécanique, dont le succès est désormais assuré, doit amener dans une foule de localités la fabrication de toiles, moins bonnes, il est vrai, mais qui, pour leur bas prix, n'en seront pas moins recherchées par les consommateurs.

Dans un tel état de choses, c'est donc vers les marchés lointains qu'il faut porter nos regards; c'est là où est notre avenir, et tout doit être mis en œuvre pour réussir.

Un peu plus loin nous émettrons quelques vues à cet égard, mais avant tout il nous tarde de défendre nos industriels du reproche d'indolence qu'on adresse à quelques-uns d'entre eux. Si dans plus d'un genre ils sont restés stationnaires, la faute en est au système qui a été préféré. Repoussés de toutes parts pour l'exportation des produits que nous fabriquons mieux et à plus bas prix que nos voisins, nous voyons notre marché inondé de produits étrangers de toute

espèce; et pour ceux dont nous eussions volontiers tenté la fabrication, nous n'avons pu le faire à défaut d'une protection efficace. Dans cette circonstance encore nous avons marché au rebours de l'Angleterre, de la France et de l'Allemagne, tous pays manufacturiers comme nous, et qui ont fait des progrès immenses à cause de leur système prohibitif. Qu'on juge maintenant ce qu'a produit l'espèce de liberté de commerce qu'on vantait chez nous.

Nous nous bornons à ces quelques considérations générales, qu'on pourra même taxer de digression, car nous sommes sortis un instant du véritable but de l'enquête; nous y revenons.

Nous avons la certitude que les marchés lointains sont indispensables au succès de quelques-unes des branches de notre industrie et même de presque toutes. Nous avons une autre conviction, c'est qu'il est à désirer pour le pays d'y voir créer un marché considérable et qui puisse rivaliser pour certaines importations avec celui de Rotterdam et même du Havre. La Belgique, avec ses beaux ports et sa ligne de chemins de fer vers Cologne, est appelée à tenir un rang remarquable parmi les pays commerçants, et il faut qu'elle ait un jour plus que ce seul commerce de commission qui n'est point sans importance, il est vrai, mais qui ne suffit pas à nos besoins.

Maintenant que faut-il faire pour arriver au résultat que nous désirons tous? Faut-il changer la législation existante? c'est ici, Messieurs, que notre tâche devient plus difficile, et cette difficulté augmenterait encore si nous devions formuler nettement un système sur une matière qui nous est peu familière. Mais ce motif n'est point de nature à nous arrêter : d'autres chambres de commerce, mieux placées que nous, formuleront ce système. Le pire de tous, et nous le disons après y avoir mûrement réfléchi, serait de rester éternellement dans l'état où nous sommes. Chez nous c'est une conviction acquise, nous n'occupons point le rang auquel nous pouvons prétendre dans le monde commercial. Des débouchés nous sont indispensables, un commerce direct avec les marchés lointains ne nous l'est pas moins; essayons donc de quelques changements qui nous les procureront dans un avenir peu éloigné. On reconnaît la vérité de ces faits, puisque l'on veut une navigation transatlantique régulière. Dans notre manière de voir, cette navigation n'aura point tous les résultats qu'on en attend; mais fussent-ils obtenus, ce n'est point assez. Il faudra, pour faciliter nos exportations, envoyer sur les marchés étrangers des hommes spéciaux, connaissant parfaitement les ressources de notre industrie et capables de diriger d'une main sûre nos négociants. Nous disons *les négociants*, car ce n'est point aux industriels eux-mêmes qu'il faut demander qu'ils joignent encore aux soins de leur fabrication les dangers et les embarras d'une expédition lointaine, dont ils n'auront le résultat qu'après plus d'une année d'attente. Ce dernier rôle, nous le répétons, est celui du négociant : et s'il ne se présentait point pour venir en aide au manufacturier, c'est le Gouvernement qui devrait alors favoriser une vaste association qui se chargerait d'exporter à ses risques, *au moins au début*, ceux de nos produits dont elle aurait pu étudier fructueusement le placement à l'aide de moyens qui ne sont pas à la portée d'un modeste industriel. La société de commerce des Pays-Bas a fait plus d'une école au début; elle n'a point craint de tenter des envois sur tous les marchés; plusieurs l'ont constituée en perte; plus tard elle s'en est largement dédommagée, et bien ailleurs encore qu'à Java elle a su s'assurer des débouchés productifs.

Mais à ces moyens que nous signalons et qui ne sont que de second ordre, l'honorable auteur de la proposition d'enquête veut en joindre de bien plus efficaces, puisés dans une législation nouvelle; il veut des droits différentiels et pour nos navires nationaux et pour les navires étrangers, alors qu'ils viendront directement des lieux de provenance. Il assure que cela doit changer complétement notre genre d'affaires, réduit aujourd'hui, selon lui, à d'assez mesquines proportions ; il partage avec une foule d'hommes honorables la conviction que nous aurions un véritable marché chez nous, que là aussi nous aurions occasion d'échanger nos produits contre ceux qui nous seront apportés de diverses contrées lointaines; qu'enfin, sans nuire en aucune manière au transit, nous finirions par créer des entrepôts considérables où viendraient s'approvisionner et l'Allemagne et la Suisse, et où ces puissances trouveraient en même temps occasion d'exporter les produits manufacturés et autres. Ces avantages sont palpables, mais vous ne réussirez point, dit-on, à les atteindre par votre système. Nous n'oserions en donner la certitude, mais au moins nous avons l'espoir fondé d'une amélioration qui peut avoir des conséquences immenses, et il est raisonnable de permettre qu'on en fasse la tentative. Le pire de tout, nous le répétons, est le *statu quo* dans lequel on voudrait rester; à nos yeux, il est évident que depuis dix ans il ne nous a point réussi.

Il n'est pas à craindre que nous puissions, par des droits différentiels bien conçus, nous attirer des représailles nuisibles; nous ne ferions que ce que fait l'Angleterre et la France, et nous ferions plus, nous convierions les navires étrangers à arriver chez nous directement, et ils seraient traités avec les mêmes faveurs que les navires nationaux. Rien, absolument rien d'hostile dans cette manière d'agir. Nous serions d'autant plus disposés à favoriser l'arrivée de navires étrangers, que nous convenons volontiers qu'au début notre marine marchande serait insuffisante. Mais elle ne manquerait pas de grandir en peu d'années, et ce serait là un avantage de plus, et ce ne serait pas le moins important. Car enfin, pourquoi renoncerions-nous à l'espoir de voir un jour notre marine militaire sortir de l'état de nullité dans lequel elle végète aujourd'hui?

L'objection la plus sérieuse que l'on fasse à l'opinion que nous défendons, est puisée dans le danger qu'il y aurait à courir en bouleversant un système qui a eu pour résultat, depuis 1830, d'augmenter la somme de nos exportations dans une progression assez remarquable. Des chiffres sont posés et nous voulons bien les supposer exacts, mais quelle conséquence peut-on en tirer? Tout le monde ne sait-il pas qu'en Europe comme dans toutes les parties du globe, la consommation en toutes choses s'est accrue d'une manière prodigieuse depuis dix ans? Les chiffres cités n'ont rien d'extraordinaire, et pour qu'ils fussent concluants, il faudrait les comparer non pas avec le chiffre de nos exportations antérieures, mais bien avec le chiffre d'exportation chez les puissances maritimes qui ont suivi un système opposé au nôtre. Nous ne sommes point à même de faire semblable comparaison, mais nous avons la presque certitude qu'elle serait concluante, et nous avons cette même certitude qu'avec un mode nouveau chez nous, l'accroissement si hautement vanté dans nos exportations eût atteint un bien autre chiffre.

Le Secrétaire, *Le Président,*

N. ALLARD. GILSON.

Gand, le 11 juillet 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Nous avons examiné, avec toute l'attention qu'ils méritent, les documents qui accompagnaient votre circulaire du 20 juin dernier, n° 1, et après avoir mûrement réfléchi aux diverses questions qui y sont traitées, nous aurons l'honneur de vous exposer l'opinion que nous avons cru devoir adopter.

Depuis dix ans la navigation, le commerce et l'industrie en général, sauf quelques branches, n'ont cessé d'élever des plaintes; la grande navigation s'est vue obligée d'abandonner notre pavillon, toutes les opinions qui se sont fait entendre à la Chambre des Représentants en conviennent; notre commerce se trouve réduit à la commission, l'industrie cotonnière se trouve dans un état de décadence déplorable, et cependant jusqu'ici il n'a été fait que bien peu de chose pour porter remède à d'aussi grands maux. L'agriculture avait aussi élevé la voix, elle a été entendue et le succès a couronné les mesures prises en sa faveur; il serait donc temps que l'on vienne maintenant au secours de ces autres branches de la prospérité publique, le commerce et l'industrie.

Tout le monde, nous le croyons, voudrait améliorer leur situation actuelle, mais les opinions se divisent quand on en vient à discuter les moyens. Quant à nous, nous pensons qu'il ne faut pas, si l'on veut être prudent et ne pas s'exposer à jeter la perturbation dans toutes les relations existantes, sans avoir la certitude que ce que l'on veut introduire produira les résultats qu'on s'en promet, changer immédiatement et radicalement le système qui depuis 1816 et 1822 régit la Belgique : des intérêts trop graves se trouvent ici en jeu pour s'exposer légèrement à les compromettre.

Dans notre opinion, le système qui doit dorénavant avoir la préférence, c'est celui des droits différentiels; mais nous croyons qu'il faut l'introduire avec modération, successivement et en le combinant de manière à ce qu'il serve simultanément les intérêts de la marine, du commerce et de l'industrie.

Les circonstances au milieu desquelles sont nées les dispositions législatives de 1816 et de 1822 ne sont plus; celles-ci ne sauraient plus suffire pour l'état de choses actuel, et au lieu de récriminations désormais inutiles, car tout homme de bonne foi conviendra facilement aujourd'hui que la perte des colonies et notre séparation des provinces septentrionales ont porté un coup mortel à notre navigation, à notre commerce et à notre industrie, occupons-nous de rechercher par quels moyens on pourrait essayer de rendre, du moins en partie, si le tout n'est pas possible, à ces sources de la richesse publique, la prospérité dont elles ont été privées par les événements politiques de 1830.

Ainsi, par exemple, étendez la protection dont jouit déjà notre marine marchande, augmentez successivement les faveurs afin d'éviter ainsi les inconvénients que semblent redouter les partisants du *statu quo*, et faites-le surtout de manière à favoriser simultanément le commerce direct avec les lieux de provenance et les exportations de nos produits.

Si vous ne voulez pas vous exposer à de cruels désappointements en vous abandonnant à des théories que la pratique vient souvent démentir, ne donnez rien au hasard, ne procédez que graduellement, parce que, sans nous arrêter à des chiffres, il nous paraît néanmoins vrai de dire que notre marine actuelle ne suffit pas pour remplacer les importations qui se font aujourd'hui en Belgique par navires étrangers. Il ne faut pas s'arrêter au nombre de navires belges cité par les ennemis des droits différentiels, parce qu'ils omettent de vous dire combien de voyages ces navires font par an, tandis qu'ils vous disent le nombre de navires étrangers qui ont fréquenté nos ports dans le courant d'une année, et de là cette énorme différence entre ces deux chiffres; il n'en est pas moins vrai que notre marine n'est pas assez nombreuse, ce qui résulte en grande partie du peu de protection dont elle jouit.

Les faveurs qui seraient accordées à la navigation nationale doivent être combinées de manière à favoriser le commerce direct et l'exportation de nos produits, car sans cela on manquerait le grand but que l'on doit toujours se proposer, celui d'exercer une bonne justice distributive envers toutes les sources de la richesse nationale, et ce n'est qu'ainsi qu'une nation peut atteindre à un certain degré de prospérité. En effet, ce qui s'est fait pour l'agriculture n'ayant pas été combiné avec d'autres mesures qui auraient dû être prises en faveur de l'industrie, celle-ci a souffert en raison inverse de ce que l'autre a prospéré; de même, si vous favorisez la navigation sans combiner sagement vos mesures, il pourra en résulter que notre marine servira à exporter de nos entrepôts libres des marchandises étrangères vers des contrées lointaines, et que partant elle ne concourra pas à favoriser l'industrie nationale par l'exportation de ses produits.

Ce qu'il convient de faire pour la navigation nationale ne doit pas être servilement calqué sur ce qui se fait en France, en Angleterre, dans les Pays-Bas; car, indépendamment de ce que ces nations possèdent des colonies, une marine d'une bien autre importance relative que la nôtre, elles peuvent encore se trouver sous l'influence de circonstances entièrement différentes de celles où se trouve la Belgique. Une considération d'ailleurs ne doit pas être perdue de vue, c'est que nous avons des voisins puissants, qui pourraient bien nous faire comprendre que l'indépendance n'est qu'un vain mot, quand elle n'est pas appuyée par une force suffisante.

Indépendamment du système des primes accordées pour la construction des navires, dans lequel il faut persister, indépendamment des avantages dont jouit déjà la navigation, il faudrait diminuer de quelques p. % les droits sur quelques denrées coloniales des Indes orientales, notamment sur le sucre, quand ces marchandises seraient importées des lieux de provenance par navires belges. En n'accordant d'abord qu'une diminution légère, on a l'avantage de pouvoir l'augmenter, si on en reconnaît l'insuffisance, sans rencontrer d'inconvénients, et pour le cas où des inconvénients se manifesteraient, il serait facile d'en revenir au *statu quo* sans compromettre trop d'intérêts.

De plus, que le Gouvernement fasse usage de la faculté que lui accorde la loi

sur les douanes, qu'il augmente les droits de tonnage sur les navires des nations qui, comme l'Espagne, la Prusse et autres, n'admettent pas les navires belges au même taux que les nationaux, en attendant que l'on ait négocié avec ces puissances des traités qui fassent cesser ces différences.

Nous sommes encore d'avis, Messieurs, qu'il importe de prendre ces mesures ou d'autres équivalentes pour favoriser notre navigation et notre commerce direct, sans attendre les résultats de la navigation transatlantique que les Chambres viennent de décréter; convaincus que nous sommes que, quelque bien que cette mesure pourra produire, il ne sera pas assez immédiat et ne suffira pas pour guérir les maux auxquels il faut porter remède.

La protection que nous demandons pour la navigation et le commerce, il faut aussi l'accorder à toutes les industries, mais il faut coordonner ce système de protection que nous réclamons pour le commerce et la navigation avec celui dû à l'industrie, celle-ci a droit à la même faveur, elle concourt aussi à la prospérité publique.

Mais, comme le bien qui pourra résulter pour l'industrie des mesures de protection à prendre graduellement, et d'après les circonstances, en faveur de la navigation et du commerce, ne se fera pas assez immédiatement sentir pour qu'on ne doive rien faire d'autre pour elle, et comme elle a besoin de remèdes prompts et efficaces, il ne s'agit plus d'attendre les résultats d'essais à tenter : il faut sans perte de temps s'occuper surtout de l'une de ses branches les plus importantes, de l'industrie cotonnière; il faut, malgré les inconvénients qui y sont attachés, qu'on lui accorde l'estampille pour lui assurer le marché intérieur; et si un jour les espérances que font concevoir les propositions faites en faveur de la navigation et du commerce se réalisent, eh bien! alors on pourra l'abandonner ou du moins la modifier de manière à faire disparaître les inconvénients qui en résulteraient.

Le Membre de la chambre, f. f. de Secrétaire,

G. ROSSEEL.

La chambre de commerce et des fabriques,

BONAERT, Présidt.

Verviers, le 15 juillet 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Nous avons reçu votre circulaire du 20 juin dernier, ainsi que les annexes *A*, *B*, *C* et *D*, relatives à l'enquête commerciale et industrielle dont vous êtes chargés. Nous avons examiné ces divers documents, et nous sommes prêts à répondre à toutes les questions que vous jugerez convenable de nous poser concernant notre industrie.

Vous désirez qu'au préalable nous vous fassions connaître notre opinion sur les trois questions suivantes, posées par la Chambre des Représentants :

1° Examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays ;

2° S'enquérir si la législation existante est insuffisante;

3° En cas d'affirmative, présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation.

Vous nous faites observer, Messieurs, qu'il ne s'agit pas ici d'une révision de tarif, mais principalement du système de commerce extérieur qui conviendrait le mieux au pays dans sa situation nouvelle.

Voici, Messieurs, l'opinion unanime de la chambre de commerce sur ces questions :

Depuis longtemps nous avons indiqué le manque de débouchés à l'extérieur, comme étant une des causes principales de l'état de malaise de notre industrie. Pour ce qui nous concerne, nous n'avons cessé de solliciter du Gouvernement des mesures propres à faciliter l'écoulement de nos produits à l'extérieur. Que l'on consulte les tableaux du commerce de la Belgique avec les pays étrangers, et l'on verra que les exportations *de draps* sont vraiment insignifiantes. Et comment en serait-il autrement? La plupart des États de l'Europe repoussent nos draps, soit par des prohibitions, soit par des droits exorbitants. Quant aux marchés lointains, tels que les États-Unis, le Brésil, Syngapore, etc., il nous a été impossible jusqu'à présent d'y établir des relations suivies, faute d'occasions faciles et régulières. Aussi, n'est-ce pas sans une vive satisfaction que nous avons vu le Gouvernement proposer l'établissement d'une ligne de navigation à vapeur entre la Belgique et les États-Unis d'Amérique. Ce projet, adopté par les Chambres, et qui va être mis à exécution, doit exercer la plus heureuse influence sur l'avenir commercial de la Belgique.

En attendant l'organisation de ce service transatlantique de bateaux à vapeur vers les États-Unis, le Gouvernement a l'intention de favoriser l'établissement d'un service transitoire par bâtiments à voiles entre la Belgique et New-Yorck, et paraît même disposé à prêter son concours à l'organisation de lignes régulières de navigation vers les points les plus importants du globe, notamment vers Rio-Janéiro et le Mexique.

De pareilles mesures paraissent plus propres à favoriser le commerce extérieur que le *système des droits différentiels.*

Au reste, Messieurs, vous êtes à même de recueillir tous les renseignements propres à vous éclairer sur cette question, et vous pourrez ensuite indiquer au Gouvernement les moyens les plus efficaces pour parvenir au but que l'on se propose et qui doit être, selon nous :

1° De favoriser par tous les moyens possibles, l'importation dans le pays des matières premières nécessaires aux diverses branches d'industrie ;

2° De faciliter l'exportation des produits de l'industrie nationale, tant par des traités de commerce et de navigation, qu'en encourageant l'établissement de moyens de communication et de transport prompts et économiques.

Le Secrétaire, *Le Président*,

J.-B. CLAVAREAU. ARMAND SIMONIS.

Louvain, le 19 juillet 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Nous nous sommes livrés avec beaucoup d'attention à l'examen des hautes questions que vous êtes appelés à éclaircir, et sur lesquelles vous avez bien voulu, par votre circulaire du 20 juin dernier, consulter nos faibles lumières.

Disserter sur la situation du commerce extérieur en général, dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture, nous paraît une tâche bien grande et assurément au-dessus de nos forces. Mais indiquer quelques changements qui seraient utiles au commerce extérieur, à l'industrie et à l'agriculture, c'est ce que nous pourrons essayer de faire.

Une chose qui aurait pour notre commerce maritime, pour plusieurs branches d'industrie, pour notre agriculture, les plus heureux résultats, serait l'abolition du droit sur le sel. Il est vraiment inconcevable qu'un impôt si diamétralement opposé aux intérêts du pays ait pu être établi, ou maintenu comme au hasard, sans aucune réflexion, uniquement pour avoir de l'argent, dût sa perception causer la ruine de la moitié du pays.

Un fait avéré, reconnu par le Gouvernement lui-même, c'est que la consommation du sel doit surpasser de beaucoup celle que les déclarations font supposer; la fraude fournit donc sa bonne part de cette denrée, et si le fisc retire quatre millions de cet impôt, on peut calculer, sans exagération, que la fraude en retire deux. Ainsi le contribuable paye six millions pour qu'il en entre quatre dans les caisses de l'État! Cela seul n'est-il déjà pas révoltant?

En abolissant le droit sur le sel, et en continuant à réserver l'importation de cette denrée à notre marine, nous lui fournirions un transport au moins double de celui qu'elle y trouve aujourd'hui, car ce que la fraude fournit au pays n'est pas importé par notre marine, et la consommation augmenterait par le bas prix; un autre avantage qui découlerait de cette abolition, c'est que nos navires, qui ne cherchent maintenant du sel qu'en Angleterre, parce que la loi accorde un déchet plus favorable au sel de roche, iraient s'approvisionner sur les côtes de l'Espagne et du Portugal, pays avec lesquels nous n'avons pas assez de relations, et qui offriraient à plusieurs de nos industries, entre autres à l'industrie linière, des débouchés fort avantageux.

Mais, dit-on, tout en avouant le tort que cet impôt cause à plusieurs branches d'industrie et à l'agriculture, cet impôt ne laisse pas de rapporter au fisc quatre millions, et la situation du trésor n'est pas telle qu'on puisse y renoncer. Nous ne voulons pas appauvrir le trésor, nous disons seulement remplacez l'impôt d'une manière ou d'une autre; le trésor et le contribuable gagne-

ront au changement, car vous ne percevez votre part qu'à grand renfort de frais, et le contribuable ne payant plus la part du fraudeur y gagnerait également.

Nous parlons de la fraude, mais il est un autre inconvénient plus fâcheux encore, attaché naturellement à la perception de ce droit : c'est la corruption. Vous comprenez, Messieurs, que nous n'accusons personne, que nous n'articulons aucun fait; mais ce que nous soutenons, c'est qu'il y a de la part de la législation une extrême imprudence, un fatal oubli des intérêts moraux de la nation, à offrir constamment à la cupidité, sans que rien l'exige, l'appât d'un lucre illicite.

Messieurs, dans les recherches que vous allez faire, vous aurez souvent l'occasion de vous convaincre des torts immenses que l'impôt que nous combattons cause à l'industrie et à l'agriculture; vous pourrez savoir à quelles odieuses tracasseries il soumet le commerce, et tout cela sans le moindre but, sans la moindre compensation, car l'argent qu'on en retire n'est pas une compensation : il ne s'agit pas en ce moment d'épargner le contribuable, il s'agit seulement de demander la même somme d'une autre manière, ce qui est très-facile; mais enfin n'y eût-il que cette seule raison, que c'est sur une substance indispensable à la vie, indispensable surtout à l'homme pauvre, que cet impôt frappe, cette seule raison ne suffirait-elle pas pour l'abolir? Elle suffirait, du moins nous l'espérons, pour que des hommes populaires comme vous êtes, prissent sur eux de le proposer.

Une loi qui, dans l'intérêt du commerce extérieur devrait être modifiée, est celle sur les céréales. Empêcher la sortie du froment à 24 francs, est évidemment contraire aux intérêts du pays. C'est lorsque les grains sont à de bons prix qu'il est surtout avantageux de pouvoir les exporter. Il faut remarquer que chaque fois que les ports anglais s'ouvrent aux céréales, le froment doit d'abord chez nous atteindre le taux de 24 francs; que ces ports ne sont quelquefois ouverts que pour peu de jours, que nous pouvons maintenant y aller presque pendant toute l'année en 24 heures, tandis que de la Baltique on n'y va que pendant la bonne saison et dans un temps bien plus long.

Si nous laissons sortir le froment dont même nous aurions besoin, nous pourrions aisément, avec avantage, le remplacer dans les ports de la Baltique; c'est donc empêcher un double mouvement que d'en défendre la sortie; nous pensons qu'elle devrait être toujours permise, ou qu'on ne pourrait la restreindre qu'au taux de 30 francs.

On a si bien senti le tort que faisait la loi sur les céréales, qu'on a voulu y remédier dans l'intérêt du commerce maritime et des établissements de mouture, par la loi qui accorde la remise des droits de douanes sur le grain, à la sortie des farines qui en sont provenues; mais cette loi a été et sera presque toujours inutile, parce qu'elle exige que la sortie ait lieu par mer, tandis que notre principal débouché est le nord de la France, où on n'arrive pour ainsi dire que par notre frontière de terre.

Il est indispensable de permettre également la sortie par terre, dans le cas où le système prohibitif devrait continuer à exister, sans cela la manipulation que la loi accorde serait illusoire; car, pour arriver à Lille, par exemple, en sortant d'un de nos ports, il faudrait faire des frais considérables que l'opération ne supporte point, tandis que par les canaux intérieurs le transport peut se faire à

peu de frais. Il faudrait donc changer cette loi et permettre la sortie par terre, mais ce qui est bien plus simple, c'est de permettre toujours la sortie; car, quel mal est-il résulté de cette libre exportation que nous avons tolérée si longtemps? Depuis que nous l'avons empêchée, les grains sont-ils à meilleur compte?

Pour le seigle, le taux de 15 francs qu'il doit atteindre pour être admis sans droits est trop élevé; on pourrait sans craindre de nuire à l'agriculture, l'admettre en franchise au taux de 12 francs; on voit assez que le commerce national gagnerait à ces changements de notre système d'imposition.

Depuis la révolution de 1830, l'industrie du pays s'est développée d'une manière vraiment étonnante, surtout si l'on considère :

1° La position précaire dans laquelle elle s'est trouvée;

2° La perte des marchés de la Hollande et des possessions de Batavia, où la Belgique plaçait beaucoup de ses produits;

3° Enfin, la perte des capitaux et le concours du commerce maritime de nos anciens compatriotes pour l'écoulement de nos productions.

Aussi, privés de ces puissants moyens, nos produits industriels qui dépassaient les limites du marché belge, devaient former un trop plein, quand même l'industrie ne se serait pas développée, et occasionner le malaise que nous remarquons.

Mais, objectera-t-on, si nous avons perdu le marché de Batavia et de la Hollande, nous possédons celui de la Turquie, de l'Amérique du nord, du Mexique et plusieurs autres où notre pavillon est reçu sur le pied des nations les plus favorisées.

Mais la France et surtout l'Angleterre, cette puissante rivale, ne sont-elles pas reçues sur le même pied que nous, et les Gouvernements de ces pays n'accordent-ils pas des avantages beaucoup plus importants que nous à leurs marines, avantages qui rejaillissent indirectement sur les prix des marchandises, et qui permettent de vendre à meilleur compte que nos armateurs ou négociants.

On pourrait également nous demander comment la marine marchande des Pays-Bas, qui n'avait pas d'autres avantages que ceux que nous accordons à la nôtre, pouvait exporter plus favorablement que nous actuellement.

D'abord nous observerons que ce que nous possédons en marine marchande est très-insignifiant, une partie de nos armateurs s'étant expatriés lors des événements politiques de 1830.

Mais la Hollande, peuple essentiellement navigateur, comme la Belgique est particulièrement industrielle, devait, en se rendant aux colonies de Batavia, préférer exporter nos produits à un fret très-faible, ou bien pour son propre compte, plutôt que de partir à vide; du reste, le privilége du commerce national aux possessions des Indes formait un avantage véritable qui permettait une réduction pour l'exportation.

Il en serait de même pour l'exportation par la marine marchande belge, qui irait prendre des cargaisons à l'étranger, si des avantages assez importants étaient assurés à nos navires.

Nous croyons donc que la législation existante est insuffisante pour atteindre le but que nous désirons obtenir.

Il est vrai que l'État favorise la construction des navires par des primes d'encouragement, mais quel appât peut présenter ce moyen, si on n'a pas la conviction de pouvoir utiliser ces constructions navales? car la faveur de 10 p. %, accordée au pavillon national, est insignifiante pour pouvoir la développer.

Nous croyons qu'il est nécessaire que la Belgique établisse chez elle le système des provenances directes, appuyé sur des droits différentiels.

Le temps nous manque pour développer les motifs de la préférence que nous accordons à ce système ; du reste, les discours lumineux qui ont été prononcés en sa faveur à la représentation nationale, peuvent en quelque sorte nous dispenser de motiver notre avis.

Telle est, Messieurs, l'opinion qui a été émise par cinq membres contre un, qui, quoique partageant l'avis émis à l'égard du sel et des grains, persiste à accorder la préférence un système commercial actuel.

Le Secrétaire, *Le Président,*

EUG. STAPPAERTS. LE BON.

Courtrai, le 20 juillet 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous envoyer notre avis et rapport sur les différents systèmes commerciaux, renseignés dans la circulaire adressée aux chambres de commerce avec les annexes, et sur lesquels vous désirez connaître notre opinion.

RÉPONSE A LA PREMIÈRE QUESTION.

L'industrie est en souffrance, se trouvant privée depuis notre séparation de la Hollande d'un de ses principaux débouchés extérieurs, qui, jusqu'à ce jour, n'a pas été remplacé, et ne le sera point, aussi longtemps que nous serons placés sous le régime vicieux de la législation actuelle, et que nous n'aurons pas un bon système d'exportation.

RÉPONSE A LA DEUXIÈME QUESTION.

La législation existante est insuffisante; non-seulement elle ne favorise pas l'exportation de nos produits manufacturés, mais même ne nous assure pas notre marché intérieur. Elle est vicieuse encore, en ce qu'elle n'établit aucun droit à la sortie de nos lins, matière première qu'exploite l'industrie rivale, au grand préjudice de celle du pays.

RÉPONSE A LA TROISIÈME QUESTION.

Les bases d'un système commercial et naval pour remplacer la législation actuelle, sont celles énoncées dans les annexes *B* et *C*, c'est-à-dire, « de suivre » l'exemple des nations voisines, en favorisant les relations directes par une » échelle de droits établie avec prudence et discernement, par degrés, et peut- » être même partiellement, en commençant par tel ou tel article spécial, afin » que, notre marine marchande s'accroissant progressivement, il ne puisse exis- » ter aucune lacune dans nos moyens d'approvisionnement et d'écoulement. Et » comme ce mode d'établir des relations directes serait basé sur une parfaite » réciprocité, admettant sur le même pied les navires des pays de provenance » et les nôtres, il ne pourrait le moins du monde offenser les puissances riva- » les, et constituerait même un fondement logique et uniforme pour tous les

» traités de commerce que nous aurons à conclure. » En effet, avec le tarif actuellement en vigueur, il serait presque impossible de former des traités de commerce ; les nations rivales de notre industrie n'ayant point de sacrifice à nous demander, les concessions qu'elles nous feraient seraient gratuites, aussi ne les obtiendrions-nous qu'en nous plaçant sur le pied de la réciprocité.

Le Secrétaire, *Le Président,*

BIEBUYCK. F. ROSSEEUW.

Arlon, le 22 juillet 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous accuser la réception de vos lettres des 20 et 30 juin, 2 et 3 juillet 1840, Nos 24 et 28.

Nous serons toujours disposés à satisfaire, pour autant que cela dépendra de nous, aux demandes de renseignements que vous nous ferez l'honneur de nous adresser, et si nous avons mis quelque retard à vous répondre, c'est que nous nous trouvions alors occupés de travaux à soumettre au conseil provincial, dont la session ordinaire de 1840 s'ouvrait le 7 juillet.

Vous nous demandez un rapport préalable sur les trois questions posées par la Chambre des Représentants :

1° Examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays ;

2° S'enquérir si la législation actuelle est insuffisante;

3° En cas d'affirmative, présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation.

Si nous sommes appelés à émettre notre opinion sur le sytème commercial et naval actuel de la Belgique, ou sur les bases d'un autre système qu'il conviendrait d'y substituer, nous devons déclarer que nous ne sommes pas en situation de le faire.

En effet, le Luxembourg n'a pas jusqu'à présent, à proprement dire, un commerce suivi et systématique, soit par terre, soit par mer. Ses relations avec la France et la Prusse se sont bornées, en général, à des échanges de produits bruts dans les communes frontières. En exceptant quelques établissements qui ont des relations avec l'Angleterre et Hambourg, pour le commerce des écorces et des cuirs, la province n'a pas d'expéditions maritimes qui lui soient propres. Ses produits, sauf les exceptions consignées plus haut, quand ils s'exportent par mer, ont été préalablement adressés à des maisons de consignation, à Anvers, ou autres lieux.

Nous sommes donc à peu près dans l'impossibilité de nous prononcer d'une manière générale et absolue sur les trois questions posées, parce qu'en général les premiers éléments d'une solution nous manquent.

Mais quand il ne s'agira que d'une question de tarifs de douanes entre la Belgique, la France, la Hollande, le Grand-Duché et la Prusse, à l'effet de faciliter et d'étendre l'écoulement des produits naturels du Luxembourg, nous pourrons être mieux en mesure de répondre aux questions spéciales qui pourront nous être adressées à ce sujet.

Nous attendons, en conséquence, que ces questions nous soient posées.

Par la Députation,

PROTIN, *greffier.*

La Députation du Conseil provincial du Luxembourg,

DE STEENHAULT.

Mons, le 2 août 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

L'absence de plusieurs de nos collègues ne nous a pas permis de répondre aussitôt que nous l'aurions désiré à votre circulaire du 20 juin dernier. D'un autre côté, la gravité des questions que vous nous avez posées dans cette circulaire, a nécessité de notre part un long et sérieux examen. Nous allons avoir l'honneur de vous en soumettre le résultat.

Ce n'est point sans quelque hésitation, Messieurs, que nous abordons la discussion de semblables questions, qui sont plutôt du ressort des chambres consultatives, organes du haut commerce, que du ressort d'un collége qui, comme le nôtre, ne représente que les intérêts d'un arrondissement livré presque exclusivement à l'exploitation des houillères. Toutefois, Messieurs, nous nous efforcerons d'apporter dans l'enquête ouverte devant vous, l'expression d'une opinion d'autant plus consciencieuse, que nos localités n'ont qu'un intérêt bien indirect à la solution du problème que vous êtes appelés à résoudre.

Il est un point de fait sur lequel tous les partisans des divers systèmes aujourd'hui en présence, sont parfaitement d'accord : c'est que, pour la Belgique, les bornes du marché intérieur sont trop restreintes, eu égard à son active production; c'est que, par suite de l'isolement où l'a placée sa nationalité récente, elle ne peut déverser son trop plein dans les États voisins, dont la repousse partout la rigueur des tarifs; c'est, enfin, que ses exportations vers les pays d'outre-mer ne sont point proportionnées à l'importance de son développement industriel.

Cette unanimité de sentiment nous dispense de rechercher davantage quelle est la situation du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays. Cette situation, nous venons de la définir d'une manière qui n'est contestée par personne. Un grand nombre de nos économistes en cherchent la cause dans l'insuffisance de la législation existante; mais, suivant nous, Messieurs, cette cause, qui ne nous paraît point évidemment démontrée, n'est pas certainement unique : il faut attribuer aussi le peu d'activité de notre commerce maritime à ce que les capitaux du pays n'ont point encore pris cette direction, à ce que la prudence naturelle des habitants leur fait appréhender les chances inhérentes aux expéditions de long cours, la lenteur des ventes et l'incertitude des recouvrements, et enfin aux difficultés ainsi qu'au peu de fréquence des communications de nos ports transatlantiques. Pour ce qui regarde ce dernier inconvénient, la loi votée dernièrement à l'effet d'établir une ligne régulière de navigation entre la Belgique et les États-Unis, tend à le faire di-

minuer chaque jour de plus en plus, et les heureux résultats, qu'on ne peut manquer d'obtenir de cette utile institution, la feront nécessairement bientôt étendre à d'autres points éloignés du globe. Cependant, soit que le système actuel se maintienne, soit que le système des droits différentiels prévale, les deux autres causes que nous venons de signaler n'en subsisteront pas moins, si l'État, par son exemple et par sa coopération puissante, ne favorise d'une manière large et décisive les tentatives de l'industrie privée et n'attire vers le haut commerce les capitaux disponibles, que la propriété territoriale, les fonds publics et les fonds étrangers surtout, absorbent beaucoup trop peut-être. A l'appui de notre opinion, nous ne citerons point d'autre exemple que celui de la Société de commerce des Pays-Bas, qui, sous le Gouvernement précédent, a produit les effets les plus favorables.

Obligés de nous prononcer entre les deux systèmes opposés que l'on défend aujourd'hui devant la commission d'enquête, nous croyons que la préférence doit être donnée à celui des droits différentiels, dès qu'il ne fait point obstacle au maintien d'une parfaite réciprocité à l'égard des nations qui, dans tout état de choses, voudront assimiler à leurs pavillons le pavillon belge.

Quand nous voyons les petits États de l'Allemagne se réunir aux États d'un ordre supérieur, pour dégager leur industrie du cercle étroit dans lequel des lignes de douanes différentes les renfermeraient de toutes parts; quand nous considérons les avantages immenses qu'a procurés le renversement de ces barrières à toutes les localités qui ont formé l'union des douanes allemandes, nous nous sommes demandé, si, par une union semblable, la France et la Belgique confondaient leur système de douanes, quel serait le résultat d'une fusion que la nature, la situation des deux pays, la similitude de mœurs et de langage rendent si facile.

Nous ne pouvons le dissimuler, Messieurs, la réponse à cette question a été unanime, et nous sommes convaincus que ce résultat, s'il était possible, dépasserait certainement le terme de toutes les espérances et de tous les désirs que peuvent former les plus chauds partisans de notre prospérité commerciale.

Et qu'on ne vienne point dire, Messieurs, qu'il en serait de même de notre accession à l'union des douanes allemandes. L'Allemagne, malgré les droits dont nous grevons ses produits, parvient encore à livrer à la consommation belge, au détriment des producteurs indigènes, ses tissus de lin, son linge de table, sa bonneterie, sa quincaillerie fine, etc., etc. Jamais néanmoins nous ne pourrions espérer de la voir, par compensation, s'approvisionner de nos houilles, de nos fers et de nos marbres.

Notre position industrielle vis-à-vis de la France est bien différente. Que l'on fasse disparaître la ligne de douane qui nous sépare d'elle, et tandis que l'exportation de ces trois produits naturels s'accroîtrait d'une manière incalculable, nos draps, nos toiles, nos calicots, nos dentelles, etc., viendraient concourir à satisfaire les besoins de plus de trente-trois millions de consommateurs. L'union étant parfaite, notre marine marchande serait nécessairement admise dans les ports et dans les colonies de cette puissance sur le même pied que les navires français eux-mêmes, et elle atteindrait bientôt le but auquel visent en ce moment les soutiens des droits différentiels. En un mot, nous jouirions des avantages que procurent les colonies, sans supporter les charges que leur possession entraîne toujours avec elle.

Nous n'ignorons pas qu'on a souvent opposé aux vues que nous exprimons ici, des difficultés politiques et l'obligation dans laquelle se trouverait la Belgique de subir le monopole du tabac; mais ces difficultés politiques, on les a toujours exagérées, et la nécessité de subir ce monopole n'a rien qui nous effraie. Il offre, en effet, à l'État une riche source de revenu public et un moyen sûr d'encouragement pour l'agriculture. La culture du tabac, qui florissait autrefois dans nos provinces, remplacerait avantageusement celle de la betterave, que compromet d'une manière si fâcheuse en ce moment les concessions faites aux raffineries qui s'alimentent de sucres coloniaux. D'ailleurs, l'impôt sur cette matière peut être assis d'autant plus aisément, que le tabac exotique, dont la consommation est si importante en Belgique, doit être considéré sans contredit comme objet de luxe.

Il nous semble que ces considérations de haute convenance politique doivent déterminer également et le cabinet des Tuileries et notre Gouvernement à réaliser le projet de cette union commerciale. Quant à nous, Messieurs, nous appelons cette réalisation de tous nos vœux, et nous la considérons comme pouvant seule porter, au plus haut degré qu'il puisse atteindre, le développement de toutes nos industries.

Le Secrétaire, — *Le Vice-Président,*

FRÉD. CORBISIER. — LEGRAND-GOSSART.

Anvers, 5 août 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

Messieurs,

Répondant à la circulaire renfermée dans votre dépêche du 20 juin (n° 9), nous avons l'honneur de vous adresser ci-joint notre rapport sur le système commercial que nous avons jugé le plus convenable aux besoins actuels de la Belgique.

Ce travail a été approuvé sans réserve par la grande majorité de notre Chambre. Trois membres, néanmoins, n'ont pas cru pouvoir adhérer à la proposition d'encourager les importations directes de pays transatlantiques, parce qu'à leur avis, l'état actuel de notre commerce ne permet pas encore, vu le peu de développement de nos relations avec le Rhin, de déterminer avec connaissance de cause les avantages ou les inconvénients qui pourraient être le résultat d'une pareille mesure.

Un autre membre, tout en partageant l'opinion de notre Chambre sur l'encouragement que réclament les importations transatlantiques, a cru que ce système devrait être combiné avec une plus grande protection en faveur du pavillon national, mais cet avis n'a été appuyé par aucun de ses collègues.

Vous apprécierez, Messieurs, que la haute importance de ces questions, et les conséquences graves que leur solution doit entraîner pour l'avenir commercial et industriel de la Belgique, ont nécessité de notre part un examen approfondi, dont il n'a pas été en notre pouvoir d'abréger la durée.

La Chambre de Commerce et des Fabriques d'Anvers,

Le Secrétaire, — *Le Président,*

Paul DIERCXSENS. — CATEAUX-WATTEL.

RAPPORT.

La Belgique possède tous les éléments naturels pour être une des nations les plus florissantes de l'univers. La fertilité de son sol et une grande division des exploitations territoriales lui assurent le premier rang parmi les populations agricoles. Aucun pays peut-être ne possède, dans la même circonférence de terrain, une telle richesse et une telle variété de produits minéraux. Nos manufactures, à leur tour, jouissent de la triple faveur du bas prix de la matière première, d'une population ouvrière très-nombreuse, d'une provision abondante de houille et de fer, fournie par le pays même.

Ainsi, les trois grandes artères de la production, l'agriculture, les mines et les fabriques, sont aidées des circonstances les plus favorables à un puissant développement. Ces avantages, néanmoins, pour un pays de quatre millions d'habitants, seraient insuffisants, si le travail national, à force de restreindre ses produits aux besoins de la consommation intérieure, ne pouvait en déverser l'excédant sur les marchés étrangers.

Or, comme les tarifs des États voisins frappent de droits onéreux la plupart des fabricats belges, afin de favoriser leur industrie indigène, c'est le débouché des régions lointaines qui seul peut mettre nos exportations en rapport avec notre puissance de produire. La législation commerciale de la Belgique doit tendre autant que possible à frayer cette voie à l'industrie nationale, à multiplier, par conséquent, et à faciliter par tous le moyens nos communications maritimes avec les points les plus importants du globe.

Mais, quelque considérables que soient, et les objets que la Belgique peut livrer à l'exportation, et les articles coloniaux dont elle a besoin, comparativement à l'étendue de son territoire, les uns et les autres sont trop bornés pour pouvoir alimenter une navigation constante avec les principaux marchés transatlantiques, et ce d'autant plus, que les ports rapprochés de la France, de l'Angleterre et de la Hollande, sont en rapport, soit de consommation soit de transit, avec une population beaucoup plus nombreuse, et jouissent d'ailleurs de priviléges dans leurs colonies, dont l'exploitation, pour ainsi dire exclusive, leur est réservée. Il en résulte qu'aussi longtemps que nos importations et nos exportations resteront limitées aux besoins et aux produits de notre propre pays, nos ports ne seront pas en position d'offrir les mêmes avantages, soit pour l'achat soit pour la vente, que les places rivales de Rotterdam, Londres et le Havre; celles-ci attireront donc de préférence les ordres et les consignations des parages d'outre-mer; le désavantage de notre position relative restreindra nos communications directes, nous forcera à recevoir une partie de nos approvisionnements des entrepôts d'Europe, rendra nos occasions d'exportation moins fréquentes et partant plus onéreuses, et empêchera la Belgique de parvenir à un véritable développement industriel. Si, au contraire, nous pouvons, en concurrence avec Rotterdam, Hambourg et le Havre, servir de voie ma-

ritime à l'Allemagne et à la Suisse, nos ports pourront écouler facilement, d'un côté, de grands dépôts de denrées coloniales, et présenter, de l'autre, des cargaisons de sortie, composées des produits les plus variés, et ce double avantage, en donnant une activité permanente à nos relations avec les régions transatlantiques, assurera constamment des occasions d'expéditions faciles et économiques à tous les articles perfectionnés de la fabrication indigène.

L'accroissement de nos communications vers le Rhin doit donc puissamment coopérer à la prospérité de toutes les branches de l'industrie nationale, susceptibles de soutenir la concurrence sur les marchés étrangers; c'est là un point vital auquel se rattachent les sources principales de notre bien-être; et de ce principe, qui nous semble incontestable, découle la réponse aux deux premières questions posées par la commission d'enquête.

1° Non, la situation actuelle du commerce extérieur, dans ses rapports avec l'agriculture et l'industrie du pays, n'est point satisfaisante; nos relations avec les contrées consommatrices de nos produits, n'ont pris qu'un faible accroissement; mais cet état peu progressif était une conséquence nécessaire de notre position, puisque, privés d'une voie de communication économique avec le Rhin, et exclus dès lors des importants marchés de l'Allemagne et de la Suisse, nous n'avons point eu jusqu'à présent les éléments d'un grand commerce maritime.

2° La législation a contribué efficacement à hâter l'époque où nous pourrons exploiter le commerce de et vers le Rhin. Elle a décrété la construction, aux frais de l'État, d'une route en fer, destinée à nous doter de ce bienfait; elle a affranchi de toute charge la navigation de l'Escaut, et dégrevé le transit des droits onéreux auxquels il était précédemment assujetti; elle est même venue en aide à la continuation du chemin de fer sur le territoire étranger; en un mot, elle n'a jamais perdu de vue, tout en encourageant les relations existantes et la création d'entreprises nouvelles, que sa mission principale était de nous préparer dans l'avenir la belle position de pays intermédiaire entre le Rhin et l'Océan. Elle a donc manifesté, au moins dans sa partie essentielle, une intelligence parfaite des intérêts généraux du pays; et elle a, en dépit des préjugés et des contradictions, poursuivi son œuvre avec une persévérance qui ne s'est jamais démentie.

Mais n'a-t-elle point, à force de tendre constamment vers le but éloigné de l'union de l'Escaut au Rhin, négligé des avantages plus immédiats? Ne pouvait-elle pas, en attendant l'achèvement du chemin de fer, relever plus ou moins le commerce en protégeant la navigation nationale et les rapports directs avec les régions transatlantiques? L'absence d'un pareil système ne contribue-t-elle pas à maintenir notre industrie dans une sorte de torpeur? et alors surtout que notre commerce pourra s'alimenter par la communication avec l'Allemagne et la Suisse, ne sera-ce point en privilégiant la navigation belge au préjudice du pavillon étranger, et les arrivages directs au détriment de ceux des entrepôts européens, que notre marché atteindra cette supériorité, cette influence centrale qui doit si puissamment réagir sur le développement de notre activité industrielle?

Cette question est très-importante, et sa solution affirmative, sans restriction, pourrait nous conduire à des conséquences que nous regretterions plus tard.

D'abord, pour ce qui concerne la marine nationale, elle est déjà favorisée de l'importation exclusive du sel, d'un avantage très-sensible sur l'introduction des sucres, de la déduction de 10 pour % sur les droits d'entrée de toutes autres marchandises. Si, nonobstant ces priviléges, elle ne peut soutenir la concurrence de certaines nations, en état de naviguer à meilleur compte, il est évident que l'on ne pourrait astreindre ces dernières à des charges plus onéreuses, sans porter un préjudice notable à nos industriels, en faisant renchérir les matières premières qui leur sont nécessaires, et sans rendre en même temps plus difficiles nos rapports avec les pays auxquels ces navires servent de véhicule. Or, lequel de ces deux intérêts doit l'emporter : celui des armateurs et constructeurs, sollicitant de nouvelles protections au préjudice des pavillons rivaux, ou celui de toutes les branches de l'industrie qui réclament, de concert, la plus grande facilité de communication, n'importe par quels navires, avec tous les points du globe, susceptibles de leur livrer les matières premières et de recevoir leurs produits fabriqués? Ce n'est pas tout : les nations lésées par notre système répulsif prendraient des mesures de représailles; ainsi, par exemple, les États-Unis prélèveraient sur les importations par navires belges, des droits différentiels équivalents à ceux auxquels nous aurions soumis leur pavillon. De cette manière, la marine nationale elle-même n'aurait obtenu qu'un bienfait illusoire, puisqu'elle payerait dans les ports étrangers le privilége qui lui aurait été concédé dans ceux de la Belgique, et nos vues étroites auraient abouti uniquement à créer une double charge, et sur les exportations et sur les importations; à restreindre, par conséquent, notre marché au lieu d'accroître son importance, et à ravir une part de leurs débouchés naturels à nos sources de production.

Quant au projet d'encourager l'importation des marchandises directement des pays hors d'Europe, abstraction faite des navires qui les ont chargées, l'examen de sa véritable utilité nous a toujours paru inopportun, aussi longtemps que nos ports n'avaient pas la prévision de pouvoir alimenter une population assez considérable pour attirer les denrées coloniales en concurrence avec le Havre, Rotterdam, Londres et Hambourg. Car, comme la masse des arrivages se dirige toujours vers les ports qui présentent le plus de chances d'écoulement, la position même du marché belge devait le tenir, en général, faiblement approvisionné, et rendre fréquentes les occasions où la marchandise s'offrait sur les places voisines à des prix moins élevés. Dans de telles circonstances, c'était un moindre désavantage pour nous de profiter de ces bas prix, que de payer la marchandise plus cher à cause de l'insuffisance des importations transatlantiques; et les charges dont on aurait grevé notre commerce avec les entrepôts d'Europe, auraient rendu les denrées plus rares sur nos marchés, et entravé encore davantage nos transactions. Le système libéral, suivi jusqu'à ce jour vis-à-vis des provenances indirectes, a donc encore été parfaitement en harmonie avec les besoins commerciaux du pays.

Guidée par ces considérations, notre Chambre aurait préféré que la question des importations directes n'eût été agitée que lorsque le pays sera en possession de tous ses moyens de débouchés, puisqu'alors seulement il sera possible de reconnaître avec certitude : 1° Si, dans notre position nouvelle, il ne sera pas préférable de ne restreindre en aucune manière nos rapports avec les places maritimes d'Europe; et 2°, si l'accroissement naturel de nos communications

directes avec les pays transatlantiques ne rendra point superflu de leur accorder une protection.

Comme néanmoins nous pouvons nourrir l'espoir que bientôt le chemin de fer sera achevé jusqu'à Cologne, et qu'en attendant, un arrangement équitable pour la navigation des eaux intérieures de la Hollande, nous mettra à même de donner à nos rapports avec l'Allemagne un commencement d'activité; nous avons cru que l'enquête ordonnée par la Législature sur le système commercial le plus approprié aux intérêts de la Belgique, nous imposait le devoir d'examiner dès à présent quels seraient les effets d'une loi qui donnerait un encouragement plus ou moins sensible aux importations transatlantiques; et, si nous ne nous trompons point dans nos prévisions sur l'économie du transport par le chemin de fer, une pareille mesure, combinée avec prudence, contribuerait à imprimer à notre commerce le mouvement le plus conforme aux besoins du pays.

Une des sources principales de la richesse de la Belgique, ce sont ses exportations; et, comme nous l'avons exposé plus haut, c'est vers les régions lointaines principalement que nous avons l'espoir fondé de leur donner une extension suffisante, alors surtout que nos diverses industries auront atteint le degré de perfectionnement et de bon marché qui leur permettra de rivaliser avec les produits similaires des autres peuples. Or, ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux : les importations en droite ligne des pays transatlantiques, favorisent donc réellement le débouché de nos produits indigènes vers ces mêmes parages. L'économie nationale paraît donc ainsi réclamer de leur donner une faveur sur les arrivages indirects qui, loin de nous rapporter les mêmes profits, servent, au contraire, à accroître les débouchés des pays qui sont en rivalité avec le nôtre. Une sage protection, accordée aux provenances transatlantiques, ne peut donc que faciliter nos exportations; et comme c'est à l'accroissement de ces dernières que tout, dans notre système commercial, doit être subordonné, une pareille innovation nous semble dictée par les mêmes intérêts, et conforme aux mêmes vues éclairées qui ont fait reconnaître l'extension de nos rapports avec l'Allemagne comme le besoin le plus indispensable.

Il est d'ailleurs à remarquer que, par suite du régime colonial établi en France, en Angleterre et en Hollande, une véritable défaveur pèse sur nos importations transatlantiques. Ces nations, en privilégiant la navigation directe avec leurs possessions d'outre-mer, attirent dans la mère-patrie des quantités de denrées coloniales dépassant parfois les besoins du marché intérieur, et contraignent ainsi leur commerce à déverser son trop plein sur la Belgique, où les marchandises de toute provenance sont admises aux mêmes avantages. La protection réclamée en faveur des arrivages directs des pays transatlantiques, servirait à neutraliser, en quelque sorte, le désavantage que cause à notre commerce la législation des pays environnants; elle ne serait qu'un contre-poids qui rapprocherait les marchés respectifs de leur équilibre naturel.

Nous sommes donc d'opinion que, lorsque le chemin de fer nous aura donné le moyen d'étendre nos rapports avec l'Allemagne et la Suisse, et d'augmenter ainsi considérablement le nombre des navires qui fréquentent nos ports, une imposition plus élevée sur les marchandises coloniales qui nous sont fournies par l'intermédiaire d'un port européen, sera une mesure utile. Et comme ce

système a pour objet le commerce et l'industrie en général, et non les intérêts particuliers de la marine belge, nous pensons que, pour la fixation de ces nouveaux droits, on ne devrait admettre aucune distinction de pavillon, mais prélever la taxe simple ou le droit majoré, suivant que la marchandise arrive d'un port transatlantique ou d'une place européenne, en conservant, dans tous les cas, la protection existante pour le pavillon national.

La Commission d'enquête appréciera, nous n'en doutons point, que comme les relations avec l'Allemagne forment le principal moyen de nous assurer ces communications permanentes avec les divers parages du globe, qui doivent ouvrir des débouchés à toutes les branches de l'industrie nationale, ce serait sacrifier les intérêts généraux du pays, que de faire peser sur ces relations les faveurs que l'on décidera d'accorder à nos importations directes. Ainsi les marchandises destinées au transit ou à la réexportation, devront toujours être admises indistinctement sur le pied le plus libéral, quel que soit le lieu de provenance, la différence sur le droit d'entrée, pour celles mises en consommation, étant une protection suffisante.

Enfin, l'on ne peut jamais perdre de vue que l'occasion de s'approvisionner sur une place voisine, alors que les prix y seraient beaucoup plus bas, est un avantage que l'on ne peut interdire ni au fabricant ni au consommateur belge, d'autant plus que cette exclusion causerait un détriment indirect à notre commerce d'entreposage, qui sera toujours plus actif quand toutes les marchandises introduites auront la double ressource de la mise en consommation ou de l'expédition en transit. La protection du commerce direct devra donc être modérée, et ne pourra jamais dégénérer en une quasi-prohibition des importations des entrepôts d'Europe, qui nous sont indispensables dans bien des circonstances. Les bornes dans lesquelles il convient de renfermer ce travail, ne nous permettent pas d'établir un tarif qui exigerait un mûr examen, et devrait être gradué, pour chaque article, suivant que sa nature d'objet de consommation ou de matière première, nécessaires à l'industrie, et d'autres circonstances particulières, le feraient juger convenable; mais nous croyons pouvoir fixer un taux, calculé à raison de 15 francs par tonneau de mer, comme *maximum* qu'on ne devrait, dans aucun cas, dépasser.

Pour nous résumer, nous sommes d'avis que la législation commerciale, suivie jusqu'à ce jour, ayant eu constamment pour base le plus grand accroissement possible des moyens de communication avec les pays susceptibles de consommer nos produits, a été parfaitement en harmonie avec les intérêts généraux du pays; mais que, par suite des nouvelles relations qui s'ouvriront successivement avec l'Allemagne, les provinces rhénanes et la Suisse, cette législation, par un développement rationnel des principes qui l'ont toujours guidée, pourra être utilement combinée avec une protection modérée en faveur des importations transatlantiques.

Bruxelles, le 7 août 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

En réponse aux lettres que vous nous avez adressées les 20 et 30 juin et 26 juillet derniers, nous avons l'honneur de vous joindre copie du rapport que nous venons de transmettre à M. le Ministre de l'Intérieur, renfermant l'état de situation de l'industrie de notre ressort et le système que, dans notre opinion, il convient d'adopter pour le bien-être des intérêts matériels du pays.

POUR LE PRÉSIDENT ABSENT :

Le Secrétaire, *Le Vice-Président,*

LAMQUET. RITTWEGER.

Bruxelles, le 4 août 1840.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche du 21 mai dernier, division du commerce, n° 5144, vous nous faites l'honneur de nous demander le rapport annuel sur l'état du commerce et de l'industrie dans notre arrondissement, ainsi que de traiter la question : « Si des modifications doivent être apportées au régime commercial » de la Belgique, et de quelle nature devraient être ces modifications, si tant » est qu'elles soient reconnues nécessaires. »

Pour répondre à la première de vos demandes, il est indispensable d'exposer la nomenclature des établissements industriels de notre ressort, et d'indiquer les causes de leur activité ainsi que celles de leur souffrance.

Agriculture.

Cette mère nourricière se trouve dans l'état le plus prospère; mais malheureusement le mal se trouve ici à côté du bien.

L'agriculture fleurit sans nul doute, et nous n'en voulons d'autre preuve que les prix excessifs que nos cultivateurs payent les parcelles de terre qui sont à leur convenance.

Cela est fort bien; mais ce qui ne l'est pas, c'est qu'ils privent l'industrie et le commerce de capitaux considérables qu'ils laissent improductifs s'amasser dans leurs coffres, jusqu'au moment où ils les jugent suffisants pour consommer l'acquisition foncière qu'ils convoitaient.

Il est impossible de se dissimuler que l'élévation du prix des denrées de toute espèce ne soit la cause réelle de cette prospérité, ni qu'elle ne soit pour beaucoup dans l'état de souffrance de l'industrie en général; en un mot, il n'y a plus de proportion entre le prix des denrées et celui du salaire de l'ouvrier.

Cependant, l'industriel belge si peu protégé, et qui lutte si péniblement contre la concurrence étrangère, n'a d'autre moyen de la soutenir qu'en travaillant au plus bas prix possible. Or, il ne le peut pas, parce que s'il veut conserver ses ouvriers, il faut au moins qu'ils puissent se procurer du pain et se vêtir.

Il est fâcheux que les intérêts de l'agriculture ne soient plus, depuis quelques années, en harmonie avec ceux de l'industrie. A quoi l'attribuer ?

Aux lois défectueuses sur les céréales, qui protègent celles-ci au détriment de la main-d'œuvre, et aux propriétaires fonciers, qui ont profité de l'occasion pour élever d'une manière trop sensible les prix des baux.

Toutefois, qu'on ne s'y méprenne pas, l'équilibre rompu doit se rétablir, sans cela l'industrie mourante lèguera à l'agriculture le lourd fardeau de toutes les charges de l'État, sous le poids duquel elle succomberait elle-même infailliblement.

Les moyens de mettre d'accord les intérêts de ces deux sources de richesse d'un État sont faciles à trouver. C'est au législateur à les mettre en équilibre par des lois en harmonie avec les besoins du cultivateur et ceux des consommateurs.

Pour vous prouver d'une manière irréfragable que cet accord n'existe pas dans notre législation actuelle, il nous suffira de vous dire, Monsieur le Ministre, que malgré le prix exorbitant auquel l'avoine se vend aujourd'hui, elle est encore frappée à l'entrée de droits assez élevés; cependant cette denrée est de première nécessité, et il est notoire que le pays n'en produit jamais assez pour sa propre consommation.

Commerce.

A proprement parler, le commerce de notre arrondissement se réduit à un commerce de consommation avec les provinces avoisinantes, et le degré de son activité est subordonné aux besoins des populations qui les composent. Il souffre par les causes que nous avons déjà indiquées, la stagnation générale des affaires.

En ce qui touche le commerce extérieur, il se borne pour ainsi dire à l'exportation de quelques produits de notre sol, desquels il faut cependant excepter les céréales, par suite de la position exceptionnelle dans laquelle la législation les a placées.

Chapellerie.

La fabrication des chapeaux de feutre, qui comptait de grands établissements au sein de la capitale, est toujours dans un état d'anéantissement presque complet; l'usage des chapeaux de soie, qui s'est introduit depuis longtemps dans le pays, est la cause de leur décadence, et nous ne pouvons croire à leur résurrection que dans le cas où la capricieuse mode vînt à redonner la préférence aux chapeaux de feutre.

Toutefois, comme le pays possède une foule de petits établissements fabriquant ceux de soie, et qu'ainsi nous n'avons nul besoin de rester, sous ce rapport, tributaires de l'étranger, il serait sage, nous semble-t-il, d'imposer ceux-ci à l'entrée d'un droit de 4 % de la valeur.

Industrie cotonnière.

Nous n'avons que peu de choses à dire sur cette branche importante; le malaise est notoire; il provient du défaut de débouchés, de la concurrence étrangère et de la cherté des céréales.

Nous indiquerons plus tard les remèdes que, dans notre opinion, il conviendrait d'apporter à ce fâcheux état de choses.

Brasseries.

Elles continuent à conserver leurs débouchés intérieurs, mais elles font de vains efforts pour reconquérir celui de la Hollande; leurs produits y sont frappés de droits très-élevés, que nous n'avons l'espoir de voir diminuer que par des traités à intervenir entre elle et nous.

Les brasseries ont nécessairement dû ralentir leur activité par suite de l'élévation du prix des grains qu'elles espèrent, comme l'industrie en général, ne pas voir se prolonger plus longtemps.

Nous pensons toutefois, Monsieur le Ministre, devoir appeler votre sérieuse attention sur la non-exécution des lois en matière de mesures et contenance.

Il existe, en effet, une telle diversité dans la capacité des tonneaux de nos brasseurs, que cela devient aussi embarrassant pour ceux-ci que contraire aux intérêts du consommateur. Le tonneau de cabaretier ne ressemble en rien à celui nommé bourgeois; le tonneau de l'une ou l'autre de ces deux espèces n'a aucun rapport avec ceux en usage à Louvain, à Malines, à Gand, etc.

C'est une véritable confusion, et il nous semble parfaitement inutile de faire ressortir les avantages sans nombre résultant de l'uniformité des poids et mesures, créée par l'arrêté des consuls du 13 brumaire an IX, auquel il conviendrait d'astreindre tout le monde dans un délai déterminé.

Dentelles.

La fabrication des dentelles dites de Bruxelles jouit d'une réputation européenne justement méritée; mais elle a perdu ce que l'on peut nommer une partie de son luxe.

Dans les temps de leur prospérité, nos nombreux établissements manufacturiers de l'espèce, confectionnaient ces précieux produits de fil pur; il n'en est plus de même aujourd'hui, le réseau est remplacé par le tulle bobin, sur lequel on applique les fleurs que l'on nomme *plat*.

Ce fait, résultat de la mode, peut-être même de l'économie, a produit dans son origine une secousse d'autant plus fâcheuse, qu'elle atteignait une nombreuse classe ouvrière s'occupant exclusivement de la fabrication du réseau; comme dans beaucoup de cas semblables, elle a dû chercher d'autres moyens d'existence.

Les dentelles ayant à subir la capricieuse influence de la mode, l'importance de leur fabrication augmentera ou diminuera d'après la vogue qu'elle leur donnera; c'est au reste un article pour lequel le législateur ne peut rien; la fraude en est trop facile, et la France, en réduisant les droits qui frappaient nos dentelles, a fort bien senti qu'il valait mieux recevoir quelque chose que rien.

Carrosserie.

Nos carrossiers ont acquis une réputation méritée, et il serait à désirer qu'ils pussent conserver le marché exclusif du pays, que l'étranger vient encore une fois leur disputer. Un droit de 10 p. % de la valeur pourrait atteindre ce but, en suivant à cet égard la législation française.

Acides.

Les souffrances de l'industrie cotonnière ont exercé une fâcheuse influence sur les fabriques d'acides, au point de les réduire au tiers de leur ancienne activité, et si elles ne conservaient point un bien faible débouché vers la Hollande, peu industrielle, leur état serait voisin d'un dépérissement complet.

Papiers peints ou à meubler.

Nous ne croyons pas, Monsieur le Ministre, qu'il soit possible de révoquer en doute la perfection où nos fabriques de l'espèce sont arrivées; un excès de luxe pourrait seul désirer mieux, et cependant elles souffrent par la concurrence que leur fait surtout la France, qui nous déverse son trop plein à tout prix.

La cause de ce mal n'est pas difficile à trouver : qu'on ouvre les tarifs, et on y verra que nous recevons les papiers étrangers à 10 p. % de la valeur, ce qui n'en fait réellement pas 7, tandis que la France les impose d'un droit de 150 francs les 100 kilogrammes.

Il est extrêmement désirable de voir détruire une concurrence aussi dangereuse que nuisible à nos papeteries, dont les fabriques de papier peint sont un des plus forts soutiens. On obtiendrait ce résultat en imposant les papiers étrangers d'un droit de 40 francs les 100 kilog., ce qui ferait encore 110 francs de moins que la France.

Nous ne balançons point à donner la préférence au poids sur la valeur, parce qu'il devient ainsi plus difficile d'éluder les droits.

Papeteries.

Cette industrie est montée chez nous sur une grande échelle; elle suit attentivement tous les progrès de celle de l'étranger, et ne manque jamais de se procurer, quelque coûteux qu'ils soient, les procédés les plus propres à activer son développement.

Nos papeteries ont cependant perdu de leur activité, d'abord par la concurrence dont nous venons de parler, quant aux papiers peints, ensuite par celle des papiers étrangers, qui nous arrivent au droit de 15 p. % de la valeur, réduits par les déclarations à 10, et enfin par le ralentissement de l'imprimerie.

Ainsi donc, Monsieur le Ministre, c'est ici encore une fois le cas d'invoquer le concours du législateur pour écarter de nos marchés les papiers étrangers, qui ne nuisent à nos papeteries que parce qu'ils nous alimentent de produits confectionnés, non avec des chiffons purs, mais avec des matières hétérogènes qu'ils peuvent céder à bon marché; ce qui fait toujours le compte du consommateur non connaisseur, mais que nos fabricants, désireux de conserver leur réputation et leurs pratiques, n'oseraient employer.

Nous estimons donc qu'il est important de faire surveiller exactement la fraude des drilles ou chiffons, et qu'un droit égal à celui que nous proposons sur les papiers peints, rendrait à cette branche importante d'industrie son activité primitive.

Imprimerie. — Librairie.

Elles avaient l'une et l'autre acquis un développement marqué, dû principalement à la perfection de notre typographie, de nos papeteries, à la modicité du prix comparé des livres, et enfin aux débouchés que nos libraires étaient parvenus à se créer au dehors.

Mais la crise commerciale, dont la fâcheuse influence n'est point encore effacée, a réagi sur ces deux branches comme sur beaucoup d'autres; une pro-

duction trop considérable a amené des sinistres à la suite du ralentissement de l'imprimerie, auxquels il est cependant juste de dire que les établissements bien dirigés ont échappé.

Il semble qu'une tendance à l'activité se manifeste dans ce moment.

Navigation. — Marine marchande.

Nous arrivons ici, Monsieur le Ministre, à l'un des points les plus importants de notre travail.

La marine marchande d'un État est la cause réelle de sa prospérité commerciale ; c'est elle qui est appelée à donner de la valeur aux produits de son industrie agricole et manufacturière ; c'est elle qui, par un heureux échange, doit alimenter son industrie en lui rapportant des pays lointains les matières premières dont elle peut avoir besoin.

Aussi tous les peuples ont-ils parfaitement compris de quelle importance il était pour eux de se créer une marine marchande.

De là est née cette protection si efficace qu'on trouve écrite dans tous les tarifs.

La Belgique, après sa séparation de la Hollande, n'en avait point ; elle comptait à peine 120 bâtiments propres au grand cabotage et à la pêche ; il est douloureux de penser que dix années se soient écoulées depuis cette époque, sans que le Gouvernement ait songé sérieusement à imiter sur ce point les grands exemples d'enseignement que lui donnent tous les États de l'Europe.

Qu'a-t-on fait, chez nous, pour délivrer le pays de l'onéreux tribut qu'il paye annuellement aux navigateurs étrangers?

On a accordé des primes pour la construction des navires, et on a favorisé le pavillon belge de 10 p. %, mais sur les droits de douanes seulement, sauf les exceptions en faveur du sel et du sucre ; voilà tout!

Or, nous vous le demandons, Monsieur le Ministre, cette protection peut-elle supporter un instant de comparaison avec les avantages immenses que la France, l'Angleterre, l'Espagne, le Portugal, Naples, etc., accordent à leurs pavillons?

Non, sans doute, et cependant la marine marchande du pays, malgré l'apathie dont elle semble être l'objet, ne demande qu'à sortir du néant où elle se trouve.

Elle ne comptait, en 1830, comme nous venons de le dire, que 120 bâtiments ; aujourd'hui les armateurs de Bruxelles en possèdent au moins 20 propres au long cours, au cabotage, et si l'on y ajoute ceux des autres localités, on aura un total de 157. Différence en plus 37, sans comprendre, dans ce calcul ceux que la Belgique a perdus par naufrage pendant ce laps de temps.

Jugez donc par vous-même, Monsieur le Ministre, ce qui arriverait si notre marine marchande jouissait d'une protection égale à celle des autres nations. Si l'on pouvait douter un instant de quelle importance est une marine marchande, on n'aurait qu'à consulter l'histoire, et l'on y verrait que Tyr, Carthage, Venise, Gênes, la Hollande, tous États d'un ordre inférieur, et aujourd'hui la colossale Angleterre, ne se sont élevés au rang important auquel ils sont arrivés que par leur marine.

Broderies.

Nos ateliers de broderies souffrent beaucoup; ils ne sauraient soutenir la concurrence de l'Allemagne, et surtout de Nancy, où la main-d'œuvre est beaucoup moins chère qu'en Belgique, et surtout à Bruxelles.

Tulles.

Il n'existe dans notre ressort qu'une seule fabrique de tulle; elle est en pleine activité, et nous nous estimerions heureux s'il nous était permis d'en dire autant de tous les autres établissements.

Brosserie.

La brosserie, très-répandue à Bruxelles, est encore une fois sous l'influence de la concurrence étrangère qui la fait languir. Nous avons cependant d'autant plus d'intérêt à la soutenir, que sa valeur principale consiste dans la main-d'œuvre, dont le bénéfice est aujourd'hui, pour la plus grande part, le partage des étrangers.

Boutons. — Fournitures militaires.

Nous possédons dans ce genre de grands établissements, dont l'activité est considérablement diminuée par suite de la mise sur pied de paix de l'armée.

Quant aux fournitures civiles, ils ont contre eux la concurrence de la France, et principalement celle de l'Angleterre.

Distilleries.

Les distilleries se sont considérablement répandues dans le pays, et si elles n'avaient pour but que la production du genièvre, elles se trouveraient sans doute dans une position très-précaire, d'abord par la quantité produite et le bas prix auquel il se vend, et ensuite par la cherté excessive du seigle.

Mais elles ont pour corollaire l'agriculture qu'elles favorisent par les engrais, et le bétail qu'elles vendent à des prix très-élevés.

Le seul vœu que l'on puisse former en leur faveur, c'est qu'elles trouvent les moyens d'exporter leurs produits, et d'arriver en concurrence avec la Hollande sur les marchés où celle-ci trouve ses débouchés.

Meubles. — Ébénisterie.

Nos nombreuses fabriques de l'espèce ont aussi souffert de la crise qui a pesé sur le pays; mais elles se sont soutenues à peu d'exceptions près; elles ont presque reconquis le débouché de la Hollande qu'elles avaient perdu.

Toutefois, ces fabriques étant très-nombreuses, la sphère de leur activité se trouve trop restreinte, et quelques-unes ont tenté de l'élargir en faisant des essais vers le Mexique; ils ont donné peu de bénéfice, parce que là encore ils ont rencontré la concurrence étrangère déjà en possession.

Nous avons lieu d'espérer que l'ébénisterie se maintiendra par la beauté, la solidité et la modicité de ses prix.

Couvertures de laine, baies, etc.

Les fabriques de cette catégorie, situées dans notre arrondissement, conservent de l'activité, parce que, montées sur une vaste échelle, elles offrent aux consommateurs du pays tout ce qu'ils peuvent désirer sous le rapport de la bonté et du bon marché de ses produits.

Il est cependant vrai de dire qu'elles ont payé leur dette à la crise, et qu'elles la payent encore à la cherté des denrées qui réagit très-sensiblement sur la vente de leurs fabricats.

Leurs principaux débouchés sont les deux Flandres; l'état précaire de l'industrie linière, joint à la cause que nous venons d'indiquer, impose aux campagnards de ces deux provinces la nécessité de penser avant tout aux moyens d'exister.

L'Angleterre a cherché dans le temps à paralyser cette industrie; elle n'y a point réussi, et si elle le tentait de nouveau, nous serions les premiers à appeler sur elle la protection du Gouvernement.

Pilous, basins, dimittes.

Cette industrie, qui passe aux yeux de beaucoup de personnes comme inaperçue, à cause du bas prix de ses produits, est cependant très-importante par le nombre considérable d'ouvriers qu'elle occupe; très-répandue, et surtout dans notre province, elle est en ce moment fort languissante.

Elle doit sa position précaire d'abord à une production trop considérable et qui ne se trouve plus aujourd'hui en rapport avec les besoins de nos ouvriers, qui sont ses principaux consommateurs; ensuite parce que ceux-ci, par la cherté excessive des denrées de première nécessité, sont obligés d'employer leur salaire à l'existence de leurs familles avant de pouvoir songer à les vêtir; parce que cette industrie, qui n'a qu'un seul débouché, celui de la Hollande, s'y fait à elle-même une concurrence ruineuse, résultat de son trop plein, et enfin parce que les étoffes françaises, dites *printannières jaspées*, etc., qui se fabriquent à Roubaix et ses environs, viennent encore augmenter son malaise par leur importation dans le pays.

Rubannerie.

Avant 1830, cette industrie n'était point connue dans notre arrondissement, un établissement considérable est venu se fixer à Bruxelles; c'est en quelque sorte la réunion de beaucoup d'autres tombés qui s'est réfugiée ici.

Vous aurez, Monsieur le Ministre, une juste idée de son importance lorsque vous saurez qu'il travaille avec 120 métiers, et qu'il occupe près de 400 ouvriers.

L'Allemagne nous fournissait autrefois presque exclusivement la rubannerie, surtout pour les articles dans la fabrication desquels la base principale est le coton.

Depuis l'érection de l'importante fabrique dont nous parlons, la concurrence s'est établie, mais il est à craindre qu'elle ne puisse la soutenir longtemps, par les motifs que nous allons déduire.

La rubannerie en fil est entravée : 1° par la trop grande élévation du prix du

lin, qui en constitue la base; 2° le fil coûte aujourd'hui moins cher en Allemagne que chez nous, et le prix de la main-d'œuvre y est, dans quelques contrées, plus bas qu'ici; 3° nos industriels se trouvent encore dans la nécessité, pour quelques articles, de faire venir de ce pays certaines qualités de fil qu'on ne fabrique pas dans le nôtre; 4° ils sont obligés de renoncer à la fabrication de beaucoup d'articles en coton fin, parce qu'il leur faut pour cela des fils anglais de première qualité des nos 40 à 100, qui payent à l'entrée chez nous fr. 84 40 cs les 100 kilo., tandis que les Allemands les reçoivent, pour ainsi dire, sans droits; enfin, tous les ouvriers de ce dernier pays sont propriétaires de leurs métiers, d'où résulte que les fabricants n'ont pas, comme chez nous, 2 ou 300,000 francs à dépenser en frais d'établissement.

De tout ce que nous venons de dire, Monsieur le Ministre, il nous semble résulter à la dernière évidence que l'industrie, en faveur de laquelle nous écrivons, ne pourra se soutenir qu'à l'aide d'une plus forte protection. Nous réclamons donc avec instance un droit de 15 p. % de la valeur.

Passementerie.

C'est encore une fois une branche industrielle très-répandue dans le pays; elle y occupe un nombre considérable de bras, et sa conservation nous est d'autant plus précieuse, que c'est la main-d'œuvre qui constitue sa principale valeur.

Elle a fait depuis cette année de nouveaux progrès dans l'établissement dont nous venons d'avoir l'honneur de vous entretenir.

Deux genres nouveaux d'industrie viennent d'y être créés : les lacets et les cordonnets de toutes formes, en fil, laine, soie et coton. Les quarante métiers qui sont en activité peuvent produire par jour cent mille mètres de tissus nommés *rubans*.

Nous appelons donc votre attention sur cette fabrication nouvelle, et une protection de 15 p. % de la valeur.

Tanneries et corroieries.

Elles conservent leur activité, parce qu'elles sont en possession de la plus forte partie de la consommation du pays; elles n'éprouvent d'autres entraves que la concurrence que leur font les corroyeurs français, les tanneries de Malmédy et environs, qu'il serait utile de faire cesser en élevant les droits d'entrée.

Sauneries.

Le sel étant une denrée de première nécessité, les sauneries auront toujours un degré d'activité proportionné à la consommation qu'on en fera.

Savonneries.

L'observation qui précède est encore applicable au savon, avec cette différence que, dans certains cas, nos industriels préfèrent l'emploi de celui de Marseille.

Scieries mécaniques.

Il en existe plusieurs dans notre ressort, parmi lesquelles il y a une distinc-

tion à établir : les unes travaillent exclusivement les bois rares et suivent l'activité de nos fabriques de meubles ; elles ont remplacé beaucoup de bras et ont fait considérablement baisser le prix du sciage ; les autres scient aussi les mêmes bois, mais plus particulièrement ceux destinés à la construction, dont elles suivent également les mouvements progressifs.

Elles ne demandent aucune nouvelle protection, parce qu'elles n'ont jusqu'ici aucune concurrence étrangère à craindre.

Raffineries de sucre.

L'activité de nos raffineries est diminuée par suite de la cherté des denrées, et cela se conçoit : beaucoup de personnes qui faisaient, dans les temps ordinaires, usage du sucre, s'en abstiennent aujourd'hui.

Il est une autre cause de malaise que nous ne pouvons passer sous silence. on ne permet qu'aux deux ports d'Anvers et d'Ostende le pilage du sucre pour l'exportation.

Il en résulte que, pour éviter les frais, les embarras et les transbordements, nos raffineurs ont été forcés de renoncer à leurs expéditions pour Trieste, Naples et Livourne, pour lesquelles le pilage du sucre est nécessaire.

Nous comprenons d'autant moins le privilége exclusif que l'on accorde ainsi à Anvers et à Ostende, que Bruxelles a été assimilée aux autres ports de mer par l'arrêté du 10 décembre 1822, qui est le corollaire de la loi générale de douanes du 26 août de la même année.

On concevrait les motifs d'une pareille disposition, si Bruxelles n'avait point de douane ; mais elle en a une, et le pilage peut donc s'y faire tout aussi bien qu'ailleurs, sans le moindre danger de fraude.

Il y aurait d'ailleurs un véritable déni de justice si le Gouvernement n'accédait point aux vœux de nos raffineurs, et si l'on pouvait douter un instant de l'importance de leurs établissements, qu'on se donne la peine de se rendre au bassin de l'entrepôt, et l'on y verra, dans le moment où nous écrivons, un bâtiment chargé de sucre en pains en destination directe de Hambourg.

Nous nous flattons donc, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien appeler sur ce point la plus sérieuse attention de Monsieur votre collègue des Finances.

Faïences.

Nous n'avons plus dans notre ressort qu'une seule fabrique de ce genre, mais elle est considérable ; il en existe plusieurs à Tournay, Jemmapes et Nimy.

Celle de notre arrondissement, qui a fait des progrès notables en ce qu'elle nous affranchit des carreaux fins de toute espèce venant de la Hollande, se plaint avec amertume d'une décision qui permet l'introduction en Belgique des faïences fabriquées dans le Luxembourg cédé, à un droit tellement minime, qu'il cesse d'en être un.

Cette décision favorise d'une manière trop partiale une industrie étrangère au détriment de tous les fabricants belges, dont les produits sont similaires et plus que suffisants à la consommation du pays.

Il y a aujourd'hui d'autant moins de motifs de sacrifier les intérêts des fabricants de la Belgique à ceux du Luxembourg cédé, que ces derniers sont dans une position beaucoup plus favorable que les premiers.

N'ont-ils pas, en effet, le débouché de la Hollande, et, à la suite du dernier traité, ne feront-ils pas partie intégrante de la grande réunion des douanes allemandes ?

Indépendamment de ces faits, que personne ne contestera, il n'est pas moins vrai que les fabricants du Luxembourg ont sur les nôtres bien d'autres avantages, le bois, qui est exclusivement employé à la cuisson des faïences, y coûte moitié moins que chez nous, et surtout dans le Hainaut; enfin la main-d'œuvre est incontestablement moins chère dans le Luxembourg qu'ici.

A toutes ces considérations, si l'on ajoute que les fabriques de notre pays sont déjà presque écrasées par la concurrence française, mais principalement par celle de l'Angleterre, contre laquelle les droits que nous établissons ne sont qu'imaginaires, puisqu'ils se trouvent diminués par la prime de sortie que ce Gouvernement accorde, on demeurera convaincu que la décision que nous attaquons, ayant pour but ostensible de soulager les industriels du Luxembourg cédé, aura pour résultat de faire sortir de la Belgique, sans aucun avantage pour elle, 4 à 500,000 francs par an, pour en gratifier une dépendance de la Hollande, et, en outre, d'exposer nos fabriques de faïences à un dépérissement d'autant plus imminent, que les établissements du Luxembourg cédé et non cédé se trouvent aujourd'hui réunis sous la main d'une société puissante par son influence et ses capitaux.

Les grands sacrifices que nous avons faits pour conquérir notre indépendance, nous ont dès longtemps fait adopter pour devise : « de repousser toute » idée de suicide industriel et de conserver avec sagesse ce que nous possé- » dons. »

C'est dans ce sens que nous vous recommandons spécialement l'article faïence et l'industrie en général.

Céruse.

La fabrication de la céruse, dans notre arrondissement, ne date que depuis peu de temps; deux établissements s'y sont créés, dont l'un très-considérable nous a doté en outre d'un produit nouveau, le blanc de crême.

La bonté des fabricats de ces établissements, jointe à la modicité de leurs prix, nous font espérer qu'ils parviendront à vaincre le préjugé encore existant en faveur de la céruse hollandaise.

Ils ne demandent pour toute protection que de soumettre les céruses étrangères aux mêmes droits d'entrée que les nôtres payent dans ce pays.

Nous les admettons à fr. 4 24 c^{s} les 100 kilog., tandis que la Hollande, par exemple, perçoit 4 florins ou fr. 8 46 c^{s} pour la même quantité.

Cette demande étant toute rationnelle, nous l'appuyons bien volontiers.

Toiles, taffetas cirés, gommés, etc.

Nos fabriques de l'espèce ont fait depuis quelques années des progrès remarquables, et c'est principalement au perfectionnement de leurs produits qu'elles doivent l'activité dont elles jouissent.

Elles ont néanmoins une lutte formidable à soutenir, non-seulement contre la France et l'Angleterre, mais surtout contre l'Allemagne qui, à l'exemple des autres puissances, frappe cet article de droits très-élevés.

Ces établissements avaient perdu le débouché précieux de la Hollande; ils font les plus grands efforts pour le reconquérir; déjà même une maison dépositaire de leurs fabricats est établie à Rotterdam, et nous ne douterions pas de voir leurs efforts couronnés de succès, si la concurrence allemande, plus favorisée que nous sur le marché de ce pays, pouvait être écartée.

Pour y parvenir, il faut donc nécessairement que nos industriels travaillent à meilleur marché que l'Allemagne. Vous comprendrez cela, Monsieur le Ministre; mais ce qui est incroyable, c'est qu'à côté de la protection dont tous les Gouvernements entourent ce genre d'industrie, nous trouvons écrit en toutes lettres, dans notre tarif des douanes, *un droit d'un demi pour cent à la sortie de nos propres toiles cirées*, tandis que nous admettons celles de l'étranger au modique droit de 6 p. % de la valeur, qui, en douane, n'en font pas quatre.

Une semblable législation ne semble-t-elle pas faite pour paralyser la branche industrielle qui nous occupe?

Nous espérons, Monsieur le Ministre, qu'il nous suffira de vous avoir signalé une pareille anomalie, et que vous la ferez disparaître de suite, en supprimant ce droit injuste d'un demi pour cent à la sortie, et en l'élevant à 10 à l'entrée des produits similaires de l'étranger.

Bonneterie.

La bonneterie fine de notre ressort, est complétement écrasée par les effets de la loi du 7 avril 1838, qui n'a établi qu'un droit uniforme de 4 francs le kilog. sur les bas, chaussettes, bonnets et gants, sans distinction de leurs qualités.

Il en est résulté que la bonneterie commune s'est trouvée frappée de forts droits, et que la fine paye à peine 2 p. %.

Nos bonnetiers ont donc dû renoncer à cette dernière qualité, ne pouvant pas soutenir la concurrence de la Saxe, qui produit à des prix tellement bas, qu'ils équivalent à peine pour une grande quantité d'articles à nos frais de fabrication.

Ateliers mécaniques.

Pour faire une statistique impartiale des divers établissements qui existent dans notre ressort, s'occupant de la confection d'ouvrages mécaniques, il est nécessaire d'établir entre eux une distinction.

Celui qui avait été créé pour donner du travail à 1500 ouvriers, se trouve à la veille, sinon de cesser complétement ses travaux, du moins de les restreindre de manière à provoquer de sérieuses inquiétudes sur son existence; il comptait il y a un an, 500 ouvriers, réduits aujourd'hui à 214.

Les renseignements que nous avons recueillis nous disent que son état de souffrance a pour cause l'insuffisance du travail, qu'on attribue à un défaut de protection de la part du Gouvernement, qui ferait confectionner à l'étranger beaucoup d'articles nécessaires au chemin de fer et notamment les locomotives.

On soutient même que celles de l'établissement dont nous parlons, sont supérieures à celles de l'étranger, tant sous le rapport de leur bonne construction, de leur vitesse, que sous celui de l'économie de coak.

C'est là un allégué bien grave, Monsieur le Ministre; il ne nous est pas donné d'en vérifier l'exactitude : sans l'admettre comme vrai, nous avons cependant pensé qu'il était de notre devoir d'appeler toute votre attention sur ce point important, car s'il se trouvait conforme à la vérité, il serait déplorable qu'un établissement aussi colossal dût succomber.

Les autres ateliers de l'espèce, montés sur une moindre échelle, travaillant avec des capitaux bien moins considérables, conservent de l'activité; nous en connaissons qui marchent très-bien.

Filature de lin à la mécanique.

La filature du lin à la mécanique, pour la découverte de laquelle Napoléon avait assigné une prime d'un million, était naguère pour ainsi dire inconnue dans notre arrondissement, lorsqu'une fabrique considérable est venue se fixer à nos portes, il y a neuf mois.

Elle est en activité avec 2200 broches, qu'elle augmentera successivement; elle emploie, dès à présent, un bon nombre d'ouvriers.

Il est heureux, pour le pays, forcé de suivre l'impulsion que lui donnent ses voisins, et notamment l'Angleterre, que plusieurs filatures importantes s'y soient établies.

Nous avons l'espoir, Monsieur le Ministre, qu'elles pourront soutenir avec avantage la concurrence sur les marchés étrangers.

Moulins à vapeur à moudre le blé.

Il y a encore une fois une distinction à établir entre les divers établissements de cette catégorie qui existent dans nos environs; ceux qui travaillent exclusivement pour la consommation conservent leur activité ordinaire, mais ceux qui, montés sur une grande échelle, ont eu en vue l'exportation des farines dites *à l'américaine,* doivent nécessairement, dans les circonstances actuelles, se trouver dans un état de stagnation complète.

En effet, la dernière loi sur les céréales, bien qu'elle en permette l'entrée sous certaines conditions, n'a pu leur rendre de l'activité, parce qu'elle est entourée de formalités et de frais qui en rendent les dispositions illusoires pour ces établissements.

Vous pourrez en juger, Monsieur le Ministre, lorsque vous voudrez bien remarquer que les grains étrangers arrivés doivent d'abord être déposés en entrepôt, qu'il faut ensuite solliciter leur libre entrée, les faire décharger et conduire jusqu'à l'établissement auquel ils sont destinés; qu'il faut ensuite réintégrer de nouveau la farine en entrepôt, ouvrir et refermer les barils, payer des frais d'expertise, la faire recharger de nouveau et conduire à bord du bâtiment en partance, et si vous ajoutez à tout cela que chaque établissement doit en outre se faire représenter à ces vérifications, vous aurez la conviction que toute exportation de farines provenant de grains étrangers devient impossible, pour Bruxelles, sous l'empire de la législation existante. Cependant il arrive souvent que les mercuriales de la France permettraient d'expédier des farines dans le nord de ce pays; mais cette voie est à peu près fermée, puisque nous ne pouvons en exporter que par mer, conséquemment vers Dunkerque seulement,

tandis que si elles pouvaient l'être par canaux et rivières, nous pourrions arriver par la Lys dans un pays de grande consommation, et cette mesure aurait pour résultat que la Belgique, sans se nuire, puisqu'il ne s'agit ici que de l'exportation de farines produites par des grains étrangers, conserverait pour elle les bénéfices de la manipulation, tout en donnant à sa navigation une activité aussi nécessaire à son développement qu'utile aux intérêts du pays.

Nous terminerons cet article par la remarque que nous ne comprenons pas les motifs pour lesquels le législateur n'a point accordé à Bruxelles l'entrepôt pour la monture des grains étrangers qu'il concédait à Anvers.

Il est cependant notoire qu'une grande partie des navires chargés de céréales venant de la Baltique ou d'ailleurs, peuvent aussi bien arriver ici qu'à Anvers, et ce fait une fois avéré, il nous semble qu'il est de toute justice d'accorder à la capitale la même faveur.

Il y a plus, Monsieur le Ministre, il existe dans notre arrondissement deux moulins à vapeur très-considérables, créés principalement pour l'exportation des farines, tandis qu'Anvers n'en possède qu'un, qui même n'est pas encore en activité.

Nous espérons donc que vous ferez de l'entrepôt que nous sollicitons le sujet de vos méditations.

Fabriques de noir animal.

Nous ne parlons de ces établissements que pour compléter la nomenclature de tous ceux qui existent dans notre arrondissement.

Les fabriques de noir animal conservent leur activité, parce qu'elles ont pour débouché naturel les raffineries du pays, et qu'elles exportent leurs résidus qu'on emploie avec fruit pour la culture de la vigne.

Les fabricants demandent que le droit de 53 c^{s} les 100 kilo., qui atteint aujourd'hui le noir animal venant de l'étranger, soit porté à 8 francs, soit 32 p. % de la valeur, qui représente à peu près le droit auquel ce produit est soumis en France.

Appelés à émettre notre opinion sur cette question, par votre dépêche du 19 mai dernier, division du commerce, n° 5174, nous croyons devoir nous dispenser d'entrer ici dans des développements qui feront le sujet d'un travail particulier.

Telle est, Monsieur le Ministre, la position des nombreuses branches industrielles qui se trouvent réunies dans notre ressort.

Nous arrivons maintenant à la seconde partie de votre dépêche, qui est relative aux modifications à apporter au système actuel.

Nous avons la conviction qu'il y a de nombreuses améliorations à y introduire, sans qu'il soit pour cela nécessaire d'opérer de grands changements à ce qui existe.

Toutefois, il n'est que trop vrai, d'après la nomenclature qui précède, que non-seulement le commerce et l'industrie de notre ressort, éprouvent un malaise notoire, mais le pays en général.

Ce malaise, selon notre opinion, ne peut pas être attribué en entier au système commercial qui régit le pays.

Deux causes distinctes ont produit deux crises de nature différente.

L'agiotage sur les fonds publics étrangers et sur les actions industrielles du pays, a causé une crise proportionnée à l'énormité des capitaux qui s'y étaient imprudemment engagés; c'est là ce que nous appelons la crise financière.

Le taux élevé du prix des céréales, joint à l'absence de débouchés, a occasionné le malaise de l'industrie, qui s'est encore accru par la perte de 300,000 consommateurs qui ne produisaient que peu de choses, eu égard à leur nombre.

La première crise, c'est-à-dire la financière, cessera lorsque ceux qui en ont éprouvé les fâcheux effets, s'avoueront leurs pertes et se placeront au niveau de la position que l'agiotage leur a laissée.

La seconde, lorsque les céréales s'obtiendront à un taux convenable, et qu'une révision si souvent demandée du tarif des douanes, ainsi que du système de l'impôt, auront lieu; enfin, lorsque des mesures propres à favoriser l'exportation auront placé le commerce et l'industrie dans la position qu'ils ont le droit d'attendre; position qu'on ne saurait leur refuser sans exposer le pays à une décadence plus ou moins prochaine.

L'élévation du prix des céréales contribue, d'une manière très-directe, au malaise patent de l'industrie, en ce qu'elle lui enlève de nombreux capitaux, par la diminution de la consommation des étoffes nécessaires pour se vêtir.

Or, en ne comptant pour la différence actuellement existante du prix des denrées de première nécessité, que 5 centimes par jour et par individu, ce qui est, sans nul doute, en dessous de la réalité, cela fera, pour toute la Belgique, environ soixante-treize millions par an dépensés en plus pour se nourrir, dont une grande partie au détriment de la consommation des produits industriels.

La position de nos voisins n'est guère différente de la nôtre; ils ont, comme chez nous, un trop plein de marchandises; de là une égale stagnation dans les fabriques et un même malaise dans leur industrie.

Mais, Monsieur le Ministre, remarquez-le bien, le système douanier de la Belgique étant loin d'être protecteur comme le leur, ils se trouvent tous, à l'exception de la Hollande, dans la position d'arriver à notre marché, sans aucune espèce de réciprocité pour nous, et il en est résulté pour le pays que, déjà surchargé par ses propres produits, il a vu son marché encombré de marchandises étrangères qui, une fois entrées, et y ayant acquitté les droits, doivent s'y vendre à tout prix, quoique généralement à perte, parce que l'industriel étranger préfère réaliser ainsi ce trop plein, certain qu'il est de ne porter aucune atteinte aux prix de son propre marché.

De toute part, un cri général s'élève pour demander un remède au mal, et l'on indique pour moyens des mesures prohibitives, des lois de restriction, voire même l'estampille.

Nous ne sommes partisans ni des unes ni des autres, et surtout de la dernière, contre laquelle nous nous sommes déjà ouvertement prononcés.

Nous les considérons en général comme dangereuses et pouvant tourner au détriment du pays.

Il faut, selon nous, et avant tout, faire la part de la position géographique de la Belgique.

Pour établir chez nous le système prohibitif et protecteur outre mesure qui existe chez nos voisins du midi, nous devrions nous trouver dans la même position qu'eux.

En effet, la France a 27,000 lieues de superficie et environ 1000 de frontières, dont 500 de cotes.

La Belgique a 1400 lieues de superficie et 170 de frontières dont 10 de côtes.

Ainsi donc, pour nous trouver dans la même position que la France, nous devrions avoir 25 lieues de frontières de terre et 25 de côtes, tandis que nous en avons 160 de la première catégorie et 10 de la seconde.

L'Allemagne, par suite de sa réunion douanière, se trouve à notre égard dans la même position que la France.

Le résultat de ce que nous venons d'avoir l'honneur de vous dire, Monsieur le Ministre, est que notre position géographique ne nous permet point de conserver exclusivement notre marché, et qu'il ne nous reste qu'à tourner nos regards vers ceux de l'étranger qui sont encore abordables.

Pour pouvoir y concourir avec avantage, il faut nécessairement que tous nos efforts tendent à produire à bas prix. Pour arriver à ce résultat si désirable, il est nécessaire que l'ouvrier puisse vivre à bon marché et que des débouchés assez vastes permettent de travailler sur une grande échelle.

La véritable richesse d'une nation, c'est la main-d'œuvre; un tarif de douane bien conçu doit la protéger tout juste ce qu'il faut, car une protection trop étendue est nuisible au développement de l'industrie.

Bien des marchés restent ouverts à la Belgique, Monsieur le Ministre, mais le tout est de trouver les moyens de les exploiter avec avantage.

Nous nous plaisons à reconnaître que le Gouvernement, par le concours de ses agents commerciaux, a déjà procuré au commerce beaucoup de renseignements utiles, que nous nous sommes empressés de lui communiquer; nous ne pouvons que l'en féliciter et le remercier.

Mais quelqu'utiles qu'ils aient pu être, ils n'atteignent cependant pas l'importance que nous attachons à la navigation transatlantique que la Législature vient d'adopter.

Déjà consultés sur cette grave question, nous en avions admis les principes sans hésiter, bien que nous différassions d'opinion sur le mode d'exécution: nous eussions désiré, pour ne point entraîner le Gouvernement dans des dépenses trop considérables, que l'essai en fût tenté par des bâtimens à voiles et qu'il fût dirigé sur d'autres contrées que l'Amérique du nord, qui paraît être pour le moment le but qu'on se propose d'atteindre.

Nous voyons avec plaisir, Monsieur le Ministre, que vous revenez à votre première idée, concernant la navigation régulière à voiles; vous avez bien voulu nous consulter à cet égard, par votre dépêche du 25 juin dernier, à laquelle nous ne tarderons pas de répondre.

Toutefois, nous acceptons la navigation transatlantique décrétée comme un premier pas vers une amélioration industrielle si nécessaire à la Belgique, et nous espérons qu'elle formera un complément de ses lignes de chemin de fer, et qu'elle contribuera à lui faire trouver des débouchés pour son trop plein manufacturier.

En nous résumant, nous aurons l'honneur de vous dire, Monsieur le Ministre, qu'il résulte clairement, ce nous semble, du rapport qui précède, que le malaise de l'industrie du pays tient aux causes que nous y avons indiquées, et qu'un système prohibitif ne ferait que l'aggraver, par l'impossibilité où l'on se trouverait de l'exécuter, eu égard à la position géographique du pays.

Dans cet état de choses, nous avons profondément médité les graves questions que vous nous avez soumises, et nous sommes convaincus qu'il faut, pour le bien-être des intérêts matériels de la Belgique :

1° Un système protecteur modéré, établi dans de justes proportions, et de telle sorte que les intérêts du commerce, ceux de l'industrie manufacturière et de l'industrie agricole jouissent d'une égale faveur.

Cette heureuse harmonie, qui ferait la prospérité de l'État, n'existe pas aujourd'hui : l'agriculture se trouve malheureusement favorisée aux dépens de l'industrie et du commerce.

2° La liberté d'entrée pour les matières premières destinées à subir, dans le pays, une manipulation de quelque importance, nous paraît tout aussi nécessaire;

3° D'établir l'impôt sur celles de ces matières premières qui sont destinées à être livrées immédiatement à la consommation;

4° La liberté de sortie de tous nos produits manufacturés est une conséquence d'autant plus nécessaire de notre système, que l'impôt qui les frappe à leur exportation est contraire à tous les principes d'économie politique; s'imposer soi-même, c'est vouloir que les produits restent dans le pays, alors qu'il se récrie contre un trop-plein.

5° Il faut reviser le tarif des douanes pour s'assurer si la main-d'œuvre est en tout convenablement protégée;

6° Il est non moins important de favoriser le pavillon pour les arrivages directs, et surtout pour les marchandises dont le fret constitue une grande partie de la valeur; d'encourager les exportations, nommément vers les parages qui, jusqu'à présent, n'ont été que peu ou point fréquentés par nos navigateurs;

7° Tous nos efforts doivent tendre à l'obtention de traités de commerce; mais ils doivent avoir pour base invariable un juste système de réciprocité qui s'étende, non-seulement à la mère-patrie, mais encore aux colonies des puissances avec lesquelles la Belgique serait dans le cas de les conclure.

Nous vous signalons sous ce rapport, Monsieur le Ministre, la Hollande, l'Espagne, le Portugal et leurs colonies, le Brésil, le Mexique et les différents États de l'Amérique du Sud;

8° Il conviendrait encore de reviser et d'anéantir les traités conclus, pour ce qu'ils pourraient renfermer de contraire aux intérêts bien entendus du pays;

9° Et finalement si, comme vous venez de le voir, il est vrai que nous soyions les partisans d'un système protecteur modéré, il ne l'est pas moins que nous appelons toute votre attention sur les mesures rigoureuses à employer pour la répression de la fraude, en provoquant contre ceux qui s'y livrent l'application de peines sévères, afflictives et même infamantes.

Telles sont nos pensées sur les moyens à employer pour faire fleurir l'industrie et le commerce de la Belgique; si ces vues pouvaient prévaloir, nous pensons que leur réalisation contribuerait à assurer la prospérité du pays, qui a toujours été le but constant de nos efforts.

Nous vous réitérons, etc.

POUR LE PRÉSIDENT ABSENT :

Le Vice-Président,
RITTWEGER.

Le Secrétaire,
LAMQUET.

POUR COPIE CONFORME :

Le Secrétaire de la Chambre de Commerce,
LAMQUET.

Liége, le 5 août 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

La chambre de commerce de Liége a reçu la circulaire et les lettres que vous lui avez adressées, pour lui demander un rapport sur les trois questions posées dans l'enquête dont vous avez été chargés par la Chambre des Représentants.

Sur la première question :

Examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays.

Elle pense que le développement démesuré donné à la production, tant par l'industrie privée que par les associations autorisées sans limite par le Gouvernement, est une des causes de l'encombrement général des magasins, alors surtout que la division du royaume des Pays-Bas réduisait considérablement les consommateurs des produits belges.

Elle ne croit pas que les droits différentiels que l'on propose d'établir en faveur de la marine belge, afin d'augmenter le nombre de ses vaisseaux, puissent accroître l'exportation des objets manufacturés en Belgique. Ce n'est point là que se trouve la difficulté de se procurer des débouchés au dehors; elle existe tout entière dans la concurrence que les produits belges rencontrent sur tous les marchés étrangers, soit de l'Europe, soit des Amériques, des Grandes-Indes, etc., etc.

Il n'est plus pour eux de consommateurs obligés : l'acheteur étranger a le choix entre les produits anglais, allemands ou belges, et la conséquence de ce choix est que ceux-ci, pour pouvoir être vendus, doivent lui être offerts à aussi bon marché, d'une qualité aussi bonne et également bien appropriés au goût et aux habitudes des consommateurs, que ceux de toute autre nation.

Telle est la condition à laquelle les fabricants belges doivent se conformer, dans la situation où ils se trouvent placés. Tous leurs efforts doivent tendre à atteindre ce résultat. Mais le peuvent-ils, lorsque les salaires ont été élevés outre mesure par la concurrence des constructeurs et des producteurs pour se procurer des ouvriers, à une époque peu éloignée, où l'on ne pouvait assez créer d'établissements, ni assez fabriquer, sans s'inquiéter en aucune façon si on trouverait des consommateurs en rapport avec la volonté de produire des industriels?

Maintenant que le temps commence à démontrer l'absurdité de ces exagérations auxquelles l'agiotage des primes a eu une large part; maintenant que l'industrie devra rentrer dans son état normal, comment ramener l'ordre et l'économie dans la production? Comment réduire le prix des journées de ma-

nière à fabriquer à bon marché, en présence de la cherté de tout ce qui sert à la vie et surtout des céréales.

Sans la condition du bon marché de nos articles manufacturés, question totalement indépendante des droits différentiels, loin que ces droits différentiels augmentent en rien l'exportation des produits belges, on doit s'attendre à de justes représailles à l'importation des articles de nos manufactures de la part des nations dont les navires ne pourront importer dans nos ports les produits exotiques, soit de leur sol, soit provenant de leur commerce, sans être tenus à payer des droits différentiels.

Dans la pensée de la chambre de commerce d'Ostende qui, dans un rapport rendu public, donne son approbation au système des droits différentiels, leur quotité devrait être bien forte, puisqu'elle considère comme insignifiante la protection de 10 p. % dont jouissent déjà les navires belges sur les droits d'entrée de tout ce qu'ils importent dans le royaume.

Ces droits différentiels devraient être d'autant plus élevés, qu'en faisant avec raison, dans leur application, une large exception aux matières premières servant à notre industrie, on réduirait les objets qui pourraient en être frappés à un nombre d'articles tellement petit, que l'on peut se demander si, réduits à une si mince proportion, la marine belge pourrait compter que le projet lui assurera quelque avantage.

En effet, à l'exception du café, quelle utilité pourrait-elle retirer du transport, comme matière pondérante, du cacao, du poivre, du piment, du riz, miel, stockvisch, huile d'olive, vins, fruits secs et autres denrées, consommées dans leur état naturel et proposées comme étant de nature à être comprises dans les droits différentiels?

Mais des droits différentiels établis sur les articles que l'on vient de citer, sont bien plus un acte contraire aux intérêts du commerce intérieur, par les frontières de terre et les rivières, qu'une faveur en opposition avec la marine étrangère; car on sait que les droits différentiels s'appliquent toujours aux frontières de terre. Par le fait de la différence du droit, et sans parler des autres points d'arrivage, les denrées coloniales, etc., qui déjà ne peuvent supporter les 10 p. % dont jouit l'importation par mer, cesseraient entièrement d'arriver par la Meuse inférieure.

Il en serait de même pour l'importation des vins, huiles, fruits secs, etc., par la Meuse supérieure. Cette situation, qui frapperait d'éviction les frontières de terre, serait intolérable, et ce motif seul suffirait pour engager la Chambre de Liége à repousser toute proposition de droits différentiels, comme nuisibles au commerce intérieur.

De s'enquérir si la législation existante est insuffisante.

Quant à la seconde question, la chambre est d'avis que le tarif de 1822, remontant à une époque déjà éloignée, a besoin d'être revisé, principalement en ce qui concerne les matières premières et l'harmonie à établir entre quelques articles de ce tarif; mais que si cette révision n'a pour but que d'augmenter les droits d'entrée dans la pensée de réserver la consommation intérieure aux fabriques belges, dont les produits sont considérablement au-dessus des besoins des consommateurs indigènes, mieux vaut laisser subsister le tarif tel qu'il existe,

parce qu'une majoration de droits, loin d'atteindre ce but, ne servirait qu'à augmenter l'importation en fraude, par le motif bien simple que la prime est en dessous du taux actuel du tarif à l'entrée.

Le soin de l'administration des douanes doit être de rendre l'importation en fraude assez difficile pour que le taux de la prime se nivelle avec celui du tarif dans l'état où il se trouve; tant que ce résultat ne sera pas obtenu, il est inutile de considérer les droits à l'entrée comme insuffisants.

Or, déjà la mesure récente d'allouer 75 p. % aux douaniers saisissants, devra produire ses fruits en forçant la prime à s'élever, surtout si l'on donne une publicité trimestrielle aux saisies opérées, aux noms de ceux qui les auront faites et aux sommes qui auront été distribuées, comme quote-part à ces employés.

La chambre a de plus exprimé au Gouvernement le désir que le personnel des employés sur la ligne frontière fût augmenté, parce qu'il est reconnu insuffisant, et que leur traitement, qui fournit à peine à leur existence, reçût une augmentation en rapport avec les premiers besoins.

Ces moyens très-simples seraient plus funestes à la fraude que l'établissement d'une triple ligne, dont l'effet serait de placer la moitié du territoire belge en interdit, en faveur de l'autre moitié.

Il en est de même des propositions d'estampillage, très-inefficaces pour protéger les fabriques, mais bien vexatoires pour le commerce à cause des visites domiciliaires qui en seraient l'accompagnement obligé.

En cas d'affirmative, de présenter les bases d'un système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation.

Il est facile de conclure des observations qui précèdent, que l'opinion de la chambre de commerce de Liége repose sur un système modéré de liberté commerciale, parce qu'elle le considère comme indispensable dans la situation du royaume. Elle ne croit nullement qu'une protection accordée par l'établissement de droits différentiels, et en vue de donner un développement exagéré à notre marine, alors que celle-ci n'a aucun point d'appui extérieur, puisse favoriser l'exportation des produits manufacturés dans le pays.

On ne voit pas la corrélation qui existe entre ces deux objets; et, en effet, pourquoi les armateurs belges, qui importeraient des denrées telles que celles mentionnées par la chambre de commerce d'Ostende, et qui sont d'ailleurs, pour la plupart, des productions du continent européen, s'exposeraient-ils à perdre, sur le placement des articles fabriqués en Belgique, pour en obtenir la vente, tout ou une partie du bénéfice des droits différentiels à leur retour, lorsque d'une manière ou de l'autre il leur serait acquis? Pourquoi se chargeraient-ils de ces embarras inutiles?

Ils n'exposeront donc pas plus qu'on ne le fait maintenant, et, comme la chambre l'a dit, l'exportation n'aura lieu qu'en proportion des bénéfices que l'armateur ou l'expéditeur pourra en espérer; on doit même craindre que l'absence des bâtiments étrangers dans nos ports, ne fasse augmenter le prix du fret par le défaut de concurrence.

Cependant cette question du bas prix du fretest, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, aussi utile que celle du bon marché des transports à l'intérieur, soit par les canaux, rivières ou les voies de terre, chemins de fer; car

dans l'état où se trouve l'industrie considérée en masse, on peut affirmer, en opposition avec l'opinion des novateurs industriels, que ses bénéfices sont souvent en dessous du taux de l'intérêt des fonds publics, de celui des emprunts des provinces, des villes et même des banques; la question des transports est donc vitale pour lui permettre d'exister, et c'est elle qui, réunie à l'économie dans les frais de production et au bas prix de la main-d'œuvre, pourra mettre les produits belges en état de lutter sur les marchés étrangers avec les autres pays manufacturiers.

Par la chambre :

Le Secrétaire, *Le Président,*

F. GILMAN. J.-J. ORBAN.

Namur, le 18 septembre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Conformément à la circulaire que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser en date du 20 juin dernier, relativement à l'enquête commerciale et industrielle, nous vous présentons ci-jointes quelques observations sur les trois questions posées par la Chambre des Représentants, et faisant l'objet de l'enquête dont il s'agit.

Le retard que nous avons apporté à vous répondre, Messieurs, et à nous occuper plus tôt de ce travail, ne provient nullement d'une négligence de notre part, mais bien de diverses circonstances indépendantes de notre volonté.

Les Membres de la Chambre de Commerce,

Le Secrétaire, A. LEMIELLE-MAZURE, Présidt.

A. BRUNO, fils.

OBSERVATIONS

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES A NAMUR,

SUR LES TROIS QUESTIONS POSÉES PAR LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS RELATIVEMENT A L'ENQUÊTE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE.

PREMIÈRE QUESTION.

Examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays.

La chambre croit que l'encombrement des marchandises dans notre pays provient surtout d'une trop grande production, et qui n'est plus en rapport avec la consommation intérieure.

Les associations, si elles eussent été contenues dans de justes bornes, pouvaient accroître la prospérité publique; mais elles sont devenues tellement nombreuses qu'elles ont occasionné un résultat tout à fait contraire.

Il est aisé de produire beaucoup, mais ce sont les moyens de placement qui manquent, et ce défaut de placement doit engendrer la plus grande perturbation dans les affaires.

Le grand, le seul remède peut-être à notre situation, ce sont des débouchés extérieurs. Ceci est l'affaire du Gouvernement, et l'on voit qu'il s'en occupe beaucoup.

Cependant, il faut bien le dire, les producteurs doivent aussi, de leur côté, travailler de manière à obtenir, sinon la préférence, au moins un mérite égal avec les producteurs étrangers. Il est malheureusement certain que, jusqu'à ce jour, nous ne pouvons pas soutenir la concurrence sur les marchés étrangers.

La chambre ne pense pas que des droits différentiels pourront amener une plus grande exportation dans nos produits manufacturés.

2me QUESTION.

Si la législature existante est insuffisante.

La chambre estime que le tarif de 1822 doit subir une révision. Cependant la chambre persiste toujours dans son opinion de ne pas majorer les droits d'en-

trée : car alors, bien loin de favoriser par ce moyen la consommation intérieure, on ne ferait que donner un nouvel élément à la fraude, et cela serait un plus grand mal encore pour nos producteurs.

3me QUESTION.

En cas d'affirmative présenter les bases d'un système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation.

La chambre de commerce de Namur ne se regarde pas comme compétente pour proposer les bases d'un système de commerce naval.

Dans son opinion, rien n'est plus avantageux au commerce en général, que la liberté et la plus grande modération dans ces droits. Sans doute elle sait bien que, dans les circonstances actuelles, il y a impossibilité de renoncer à tout établissement de douane. Mais il ne faut pas des droits trop élevés, parce que tout de suite, alors, la fraude apparaît et la fraude tue le commerce.

La chambre voit bien qu'il faut accorder des faveurs pour les relations directes, comme aussi une sage protection pour le pavillon du pays, et sans doute que, dans cette pensée, elle ne peut manquer de rencontrer aussi les mêmes vues de la part du Gouvernement.

Les Membres de la Chambre de Commerce et des fabriques,

Le Secrétaire, A. LEMIELLE-MAZURE, Présdt.

A. BRUNO, fils.

RAPPORT SPÉCIAL SUR L'ANNEXE D,

ADRESSÉ

A LA COMMISSION D'ENQUÊTE COMMERCIALE,

PAR

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE BRUGES.

(SEPTEMBRE 1840.)

[Cette pièce fait suite au nº 2 des documents de l'enquête.]

RAPPORT SPÉCIAL SUR L'ANNEXE D,

ADRESSÉ

A LA COMMISSION D'ENQUÊTE COMMERCIALE,

PAR

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE BRUGES.

[SEPTEMBRE 1840 (*).]

MESSIEURS,

Dans le rapport que la chambre de commerce de Bruges à eu l'honneur de vous adresser, le 8 juillet, sur les questions proposées par la Chambre des Représentants, et sur les documents annexés à votre circulaire du 20 juin, elle vous a promis un rapport spécial sur l'annexe *D*. Cette pièce ne lui était parvenue que deux jours avant le 5 juillet, date à laquelle vous désiriez, au plus tard, recevoir notre réponse. Le temps ne nous avait pas permis d'entrer dans un examen approfondi de cette annexe, si remarquable par la fausse appréciation des faits, par l'inexactitude des chiffres, et, comme nous le disions alors, par sa tendance directe à semer des erreurs dangereuses pour le bien-être commercial et industriel du pays. Nous accomplissons aujourd'hui la tâche que nous nous sommes imposée, en vous adressant un travail particulier sur ce document.

Le but principal que les puissances maritimes et commerciales ont recherché dans les faveurs qu'elles accordent aux importations par navires nationaux, est incontestablement celui de stimuler l'exportation de leurs propres produits industriels. En accordant ces faveurs aux cargaisons de retour, elles secondent puissamment les cargaisons de sortie. Le commerce maritime national, sûr de pouvoir se défaire, sur ses propres marchés, de ses importations coloniales à des prix inférieurs à ceux qui sont demandés pour les mêmes marchandises, importées par le commerce maritime étranger, se livre, avec sécurité, aux exportations des produits nationaux qu'il va échanger au loin contre les produits coloniaux. Cette protection opère ce résultat au point que quelquefois le commerce maritime ne demande pas de faire des bénéfices sur l'exportation des produits nationaux. Il fait son fret de sortie et il recueille son bénéfice sur ses retours. Entretemps, les industries d'exportation ont prospéré; l'ouvrier a trouvé du travail; le fabricant a été récompensé de ses peines; la main-d'œuvre des produits exportés et celle de la construction navale et de la navigation sont restées au pays; la consommation a donné une valeur à une masse de matières

(*) Cette pièce fait suite au n° 2 des documents de l'enquête.

premières ; des capitaux ont été employés et mis en circulation et la classe ouvrière a trouvé des moyens d'existence.

Tels sont les avantages considérables que tous les états maritimes et industriels recueillent de la protection efficace qu'ils accordent à leur marine marchande.

Après avoir posé ces principes, basés sur les faits généraux du commerce, nous examinerons successivement les théories et les assertions de l'annexe *D*.

La marine nationale, dit l'auteur, *jouit aujourd'hui, d'après les lois existantes, d'une réduction de* 10 p. % *sur tous les droits de douane sans distinction, qui se prélèvent sur les marchandises qu'elle importe; en d'autres termes, les cargaisons importées sous pavillon étranger subissent par ce fait une surtaxe de la même quotité.*

Par la loi du tarif et celle du 4 février 1831, *elle possède en outre un privilége spécial pour l'importation du thé et du sucre; elle a le monopole exclusif pour l'importation du sel.*

Enfin elle est favorisée pour les droits de port qui frappent spécialement les navires, par une réduction notable sur les droits de tonnage et de pilotage.

La marine nationale jouit-elle de toutes ces faveurs? Celles qu'elle possède réellement sont-elles suffisantes dans l'intérêt de l'exportation de nos produits? Depuis que nous sommes séparés de la Hollande, atteignent-elles le but que le législateur s'est proposé ? Nous n'hésitons pas de donner à ces questions une réponse négative.

La réduction de 10 p. % est illusoire. Les droits de douane, dont sont frappés les principaux articles d'importation par mer, sont très-minimes. Cette protection ne peut avoir l'effet de protéger notre navigation commerciale contre la concurrence étrangère, et d'établir entre la Belgique et les contrées lointaines un commerce régulier et suivi d'échanges. Dix années d'expérience l'ont prouvé. L'étranger, au moyen des faveurs efficaces dont jouissent chez lui ses importations, exploite, à l'exclusion de la Belgique, les marchés lointains. Il y place les articles similaires aux nôtres qu'il échange contre les denrées coloniales. Ses avantages ne se bornent pas là. Nos droits différentiels étant très-légers, il ne lui opposent pas de barrière. Il verse dans nos ports le trop plein de ses cargaisons de retour. La proximité des ports lui permet de s'en retourner sur lest ; il exporte de nouveau au loin les produits de son pays. Il empêche ainsi la Belgique d'exporter ses propres produits, attendu qu'il encombre nos ports et nos marchés de marchandises coloniales, et enlève à notre commerce les cargaisons de retour, sans lesquelles toute exportation est impossible. C'est la raison pour laquelle la Belgique n'a pu parvenir à établir un commerce régulier et suivi d'échanges avec les contrées d'outre-mer, la raison pour laquelle le commerce du pays s'est réduit à celui de consignation et de commission, la raison encore pour laquelle notre navigation commerciale, malgré les primes de construction, n'a pu prendre aucune extension, enfin c'est une des raisons pour lesquelles l'industrie du pays, malgré le bel élan qu'elle avait pris, s'est vue arrêtée dans sa production.

Sous l'ancien régime, la protection de 10 % pouvait suffire aux besoins de nos exportations. Elle était appuyée sur d'autres moyens efficaces de commerce maritime que les événements de 1830 nous ont enlevés. Ces moyens ont été trop

souvent développés dans la discussion de la proposition d'enquête pour qu'il soit besoin de les énumérer de nouveau.

La législation spéciale sur l'importation du thé est puisée dans une appréciation juste des intérêts d'une nation industrielle et maritime. Le principe de la différence des provenances, du pavillon et des droits, si avantageux au commerce d'échanges de toute nation, est appliqué aux importations directes ou indirectes de cette feuille. Cependant cette protection isolée et distraite de nos anciens moyens de commerce extérieur est complétement éludée par le défectueux système de notre législation générale, qui n'applique pas le même principe à tous les articles d'importation, et n'accorde pas de protection suffisante à l'importation nationale des autres marchandises coloniales. La législation actuelle met obstacle à l'établissement de relations commerciales, régulièrement suivies avec les pays lointains. Cette assertion, concernant le thé, est encore prouvée par l'expérience. Malgré l'élévation des droits différentiels établis sur le thé en faveur de notre pavillon et de notre commerce direct d'échanges, nous n'importons pas cette denrée des lieux de provenance par navires nationaux. Il nous est en grande partie amené par la navigation de cabotage des entrepôts d'Europe. C'est donc encore l'étranger qui va échanger des marchandises contre cette denrée. Cependant la Chine et les Indes-Orientales pourraient nous ouvrir, comme autrefois, un vaste marché d'échanges, si la législation protégeait plus généralement et plus efficacement l'importation de tous les autres articles qui sont les produits des Indes. La protection accordée sur le thé ne peut suffire, à elle seule, pour nous permettre de prendre une large part à ces marchés lointains. Ils sont exclusivement exploités par les autres nations maritimes, commerçantes et industrielles, qui protégent efficacement, et d'une manière générale, leurs cargaisons de retour. Vous comprendrez donc, Messieurs, que l'effet de la loi sur l'importation du thé est complétement éludé. Elle ne peut atteindre le but de *protéger nos exportations*, qui est celui que la Belgique doit particulièrement rechercher dans l'intérêt de son industrie et de sa population ouvrière. Une loi qui ne remplit pas son but est une lettre morte, et, par conséquent, ne constitue pas une *faveur*.

L'auteur de l'annexe *D* objectera peut-être que notre marine marchande jouit aussi d'une protection spéciale sur le thé importé des entrepôts d'Europe. Mais quel avantage pour l'exportation des produits de notre industrie peut-il résulter d'une importation semblable? Les nations maritimes, chez lesquelles ces grands entrepôts sont établis, repoussent, par leurs tarifs, les articles similaires que nous produisons concurremment avec elles. Elles ne prennent chez nous que les articles qu'elles ne produisent pas, et dont elles éprouvent un besoin indispensable. Pour les leur fournir, il n'est pas nécessaire que la Belgique les échange contre des caisses de thé. Dans l'intérêt de son industrie, elle doit ne rien négliger pour aller chercher le thé et les autres marchandises coloniales sur les lieux de provenance, et les échanger contre ses propres produits. Afin d'étendre au loin son commerce d'échanges, elle doit imiter les autres nations maritimes, en accordant à toutes ses importations directes, faites par pavillon national, une protection efficace. Si un grand mouvement de transit vers l'Allemagne s'établit à Anvers, la navigation nationale pourra prendre une grande part dans l'importation directe du thé et des autres marchandises exotiques, et trouver dans ces importations le moyen d'étendre considérablement le cercle de ses ex-

portations vers les contrées lointaines. Les importations sont la condition *sine quâ non* des exportations. Sans celles-là, celles-ci sont impraticables. C'est une vérité que l'histoire commerciale et maritime a établie et que personne n'oserait plus contester. Si donc l'auteur de l'annexe *D* veut que le système des provenances directes et des droits différentiels, établi dans nos lois sur l'importation du thé, soit un *privilége spécial*, accordé à la navigation commerciale du pays dans le but d'activer au loin nos échanges commerciaux, il doit permettre que ce système de protection soit étendu à tous nos articles d'importation. Alors, et alors seulement, la faveur accordée à l'importation du thé pourra, au moyen d'un commerce général d'échanges, produire d'heureux résultats sur l'exportation lointaine de nos produits industriels.

La législation actuelle est devenue insuffisante par notre séparation de la Hollande. La chambre de commerce d'Anvers en est convenue sous le rapport de l'importation du thé. Dans son *rapport*, adressé au Gouvernement, le 31 janvier 1838, sur le projet de loi relatif à l'importation et à l'exportation du café, elle dit, en parlant des droits sur l'importation du thé, sur lesquels le Ministre des finances l'avait aussi consultée : *Le système de droit qui nous régit encore et que nous avons hérité de l'ancien ordre de choses, était uniquement conçu dans l'intérêt de la navigation hollandaise, pour favoriser les importations directes par navires nationaux* (*), *et en supprimant toute importation indirecte par des droits excessifs et équivalents à une prohibition. Ce système pouvait convenir à la Hollande au moyen de ses possessions dans les Indes et ses comptoirs dans la Chine ; mais ne convient plus à la Belgique qui ne possède pas les mêmes avantages.*

Si cette législation ne convient plus à la Belgique, parce qu'elle ne possède plus les mêmes avantages, il faut donc changer cette législation et chercher d'autres avantages commerciaux qui compensent ceux que nous avons perdus. Or, ces avantages ne peuvent se rencontrer nulle part ailleurs que dans une protection efficace à accorder à l'importation directe par navires nationaux de tous les autres articles exotiques. La Belgique trouvera dans cette facilité d'importation celle de faire des exportations proportionnées, ou d'échanger, sur les marchés lointains, ses produits industriels contre les produits coloniaux.

La chambre de commerce d'Anvers a trouvé un autre moyen. Elle propose, dans le même rapport, *de supprimer toute distinction de provenance et de pavillon (sauf, si l'on veut, le dixième de privilége pour le pavillon belge), et de n'établir qu'un seul droit d'entrée, sans distinction d'espèces de thé.*

Cette chambre veut donc enlever à la marine nationale le privilége spécial pour l'importation du thé, privilége si vanté par l'auteur de l'annexe *D*. *La Belgique*, dit-elle dans le susdit rapport, *ne peut guère se bercer de l'espoir d'établir des comptoirs en Chine et des relations directes avec les Indes-Orientales.* Cependant l'administration précédente et notre ministre plénipotentiaire à Londres ne pensaient pas que la Belgique fût réduite à cette humiliation et à cette impuissance commerciales. Nous ne le pensons pas non plus. Si c'était là, sous le rapport du commerce, le fruit de la révolution, elle serait déplorable. Nous comprenons fort bien que le commode commerce de commission

(*) Pour bien établir le but principal de cette législation, la chambre de commerce d'Anvers aurait dû ajouter qu'elle était principalement conçue dans l'intérêt des exportations du royaume des Pays-Bas.

ne se sent pas le courage d'établir un commerce d'échanges avec la Chine et les Indes-Orientales; mais ce que la compagnie d'Ostende a pu entreprendre avec succès, une autre compagnie, efficacement protégée dans ses opérations maritimes, le pourra avec plus d'avantage, attendu que notre industrie et notre consommation intérieure ont fait depuis des progrès considérables. Nos éléments de succès seraient plus grands, si le transit s'établissait avec l'Allemagne.

Dans sa lettre du mois de décembre dernier, adressée au ministre de l'intérieur et des affaires étrangères, lettre que M. De Theux a communiquée aux chambres de commerce du pays; M. Van de Weyer émet, sur le succès probable de notre commerce avec la Chine et les Indes-Orientales, une opinion contraire à celle de la chambre de commerce d'Anvers : « Si l'on pouvait inspi» rer, dit-il, aux négociants belges un peu plus de courage, le *principal* » *marché* sur lequel on devrait attirer leur attention *est celui de la Chine*, » où les draps et les simples cotons non blanchis sont d'un facile débit. » Il désigne ensuite, comme marchés principaux à exploiter par le commerce et l'industrie belges, Singapore, Manille, Calcutta et Bombay. Il énumère les productions de ces contrées qui peuvent servir d'éléments d'échanges contre nos marchandises, et de cargaisons de retour.

Une partie de l'opinion commerciale d'Anvers n'accueillit pas favorablement cette vue large de M. De Theux et de M. Van de Weyer. Mais il existe sur cette place une opinion forte, quoique moins influente, qui apprécie, avec plus de sagacité, l'avenir commercial et industriel du pays, et qui indique, avec plus de discernement, les moyens de l'atteindre.

Nous nous permettons de faire à la partie adverse, qui soutient les opinions de l'annexe *D*, quelques simples questions dont la solution intéresse la place d'Anvers aussi bien que l'industrie du pays tout entier.

Si le droit différentiel, qui existe aujourd'hui sur le thé était réduit à 10 p. %, il n'existerait plus de raison pour ne pas réduire aussi au même taux le droit sur les sucres de Manille et de Singapore, et pour ne pas augmeter, dans l'intérêt de notre commerce direct d'échanges, les 10 p. % sur les autres produits des Indes-Orientales. Quelle serait, dans ce cas, la possibilité d'établir avec ces contrées un commerce d'échanges en faveur de notre industrie? Quel serait le moyen de prendre des cargaisons de retour, sans lesquelles toute exportation régulière et suivie est impraticable? Quel serait surtout ce moyen en présence de nos puissants voisins maritimes, qui, en faveur de l'exportation de leurs articles industriels, frappent les produits des Indes, importés par navires étrangers, soit de prohibition, soit d'énormes droits différentiels?

Ne serait-ce pas fermer à tout jamais les marchés lointains à notre industrie, l'arrêter dans tous ses développements et accorder un privilége d'exportation aux nations qui nous environnent au détriment de notre propre industrie? Cette opinion anversoise pense-t-elle sérieusement que l'industrie du pays, une fois bien éclairée sur ses véritables intérêts, les sacrifiera aux intérêts locaux de consignation, de commission, de déchargement et de rechargement, plus aux intérêts commerciaux et industriels de l'étranger?

Si nous n'établissons pas dans nos ports des relations maritimes directes et suivies avec les contrées lointaines, cette opinion peut-elle se bercer de l'espoir que l'Allemagne enverra ses marchandises à Anvers en transit pour ces mêmes

contrées, et qu'elle abandonnera la voie de Rotterdam, d'Amsterdam, d'Hambourg, du Havre, de Londres, où des relations directes et suivies avec les populations lointaines et de nombreux moyens de transport sont établis? La voie du transit de l'Allemagne vers Anvers ne sera-t-elle pas fermée?

Si la Belgique ne peut guère se bercer de l'espoir d'établir des relations directes avec la Chine et les Indes-Orientales, force lui sera de recevoir leurs produits, de seconde main, des entrepôts d'Europe et de les fournir en transit à l'Allemagne, chargés de doubles frais de transport, de commission, d'entrepôt, de déchargement, de rechargement, d'assurance, etc. Dans ce cas, sur quoi est fondé l'espoir de cette opinion d'Anvers de créer sur cette place un marché général à côté de celui de Londres, du Havre, de Rotterdam, d'Amsterdam et de Hambourg, qui reçoivent directement et de première main les produits des deux Indes, ainsi que tout les autres articles coloniaux? La voie du transit d'Anvers vers l'Allemagne ne sera-t-elle pas aussi fermée?

Si nous ne cherchons pas à ouvrir des débouchés sur les marchés lointains et à établir avec eux un commerce suivi d'échanges, sur quels marchés pourrons-nous, en présence des tarifs prohibitifs des États européens, déverser le trop plein de nos produits?

Nous attendrons de nos adversaires une solution satisfaisante à ces questions, et nous prions la commission d'enquête commerciale de les prendre en mûre considération. (*)

Nous croyons avoir démontré que le privilége pour l'importation du thé, si *spécial* qu'il puisse paraître à l'esprit de l'auteur de l'annexe *D*, est complétement illusoire, en ce sens que, dens l'état actuel de notre législation, cette protection ne peut donner lieu à l'exportation d'un tonneau de nos articles industriels sur les marchés lointains. Cependant ces marchés nous sont ouverts comme aux autres nations maritimes, commerçantes et industrielles.

Quoique le *privilége spécial,* accordé à l'importation des sucres par navires nationaux, ne soit pas resté aussi stérile dans ses résultats, cependant il est encore prouvé par l'expérience que cette protection n'a pas suffi au développement général de notre commerce d'échanges avec les pays d'outre-mer et à l'extension de notre marine marchande. Malgré cette protection, ce commerce et la navigation n'ont pu suivre les progrès de notre production industrielle. Celle-ci a dû s'arrêter, parce que ceux-là sont restés stationnaires. Toutefois les effets partiels que cette protection, accordée à l'importation des sucres, a opérés sur l'exportation de nos produits et sur notre marine marchande, donnent à l'auteur de l'annexe *D*, à ses partisans et au pays tout entier, des enseignements extrêmement précieux. En premier lieu, les importations de sucres bruts qui, à la faveur de cette protection efficace, ont été faites par notre marine marchande, ont donné lieu à des exportations qui, sans les combiner avec l'importation de ces sucres, n'auraient pu être effectuées. Sans cette protection, chaque année notre industrie aurait été plus souffrante, et la défaveur, qui a

(*) Nous sommes heureux de pouvoir constater que, dans son *rapport*, adressé, le 5 août dernier, à la commission d'enquête commerciale, la chambre de commerce d'Anvers a mieux compris la véritable position commerciale du pays à l'égard de son commerce extérieur et du commerce étranger. Elle pose, dans ce document, les vrais principes, quoiqu'elle ne les pousse pas à toutes les conséquences utiles à notre industrie d'exportation.

pesé sur notre balance commerciale, aurait été plus désespérante. Nous regrettons amèrement, dans l'intérêt du pays, que nos adversaires ne tirent pas, avec nous, de ce fait, la conséquence évidente que, si, dès le principe de la révolution, une protection efficace avait été accordée à l'importation de tous les articles exotiques par navigation nationale, nos exportations auraient pu prendre une extension plus considérable sur les marchés lointains. L'industrie n'aurait pas réclamé en vain des débouchés, et, encouragée par ses exportations, au lieu d'être frappée de désespoir, comme elle l'est maintenant, elle aurait fait tous les efforts pour lutter sur ces marchés, en prix et en qualités, avec ses concurrents. En second lieu, l'opinion commerciale tout entière du pays attribue à cette protection spéciale, dont jouit la marine nationale pour l'importation du sucre, la conservation des derniers débris de notre navigation de long cours, comme elle attribue à la faveur spéciale accordée à l'importation du sel le même résultat, relativement à notre navigation de cabotage. Encore une fois, si, dès les premiers moments de notre indépendance, cette protection efficace avait été étendue à tous les articles d'importation, notre marine marchande aurait pris progressivement une extension considérable ou proportionnée aux besoins de nos importations et de nos exportations. Comme instrument indispensable de commerce extérieur d'échanges, elle serait venue puissamment au secours de notre industrie d'exportation, et un honorable député d'Anvers, d'accord sur ce point avec le pays tout entier, n'aurait pas eu à *déplorer*, dans la discussion de la proposition d'enquête, *l'émigration de la plus belle partie de notre marine marchande*. Toujours est-il certain que, si une protection efficace lui avait été assurée, la majeure partie de cette marine nous aurait été conservée. Le Roi de Hollande, juste appréciateur des ressources précieuses et indispensables qu'offre une marine commerciale comme but et comme moyen, après avoir protégé la création de cette marine, se l'est attirée. Il importait alors comme aujourd'hui, à la Hollande, de nous enlever les moyens de commencer à l'extérieur. C'était nous réduire sous le joug d'une double dépendance politique et commerciale, à laquelle nos hommes d'état n'ont pas su nous soustraire.

La marine nationale a le monopole exclusif pour l'importation du sel.

Si l'auteur de l'annexe *D* s'était renfermé dans les questions d'enquête, il aurait au moins dirigé, dans des formes logiques, cette objection contre ses adversaires. La Chambre des Représentants propose *d'examiner la situation actuelle de notre commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays, et de s'enquérir si*, sous le rapport de nos exportations, *la législation existante, est ou non, suffisante?* Or, nous lui demanderons qu'elle influence cette protection efficace, donnée à l'importation du sel, a-t-elle pû exercer sur l'exportation de nos produits industriels et sur l'exportation de nos produits agricoles? Avant d'attendre sa réponse, nous dirons : aucune, et nous le disons sans hésitation. Il est évidemment démontré par les faits que l'importation du sel n'a donné lieu à l'exportation d'aucun produit de notre industrie manufacturière. Les échanges commerciaux sont même, sous ce rapport, impossibles. Nous allons chercher le sel en Angleterre, et son tarif exclut tout article manufacturé. Quant aux produits agricoles, nous exportons en Angleterre des lins, des écorces, des fruits, des œufs, du beurre, de la volaille; mais

ces exportations ne sont pas dues à l'importation du sel. L'Angleterre en éprouve un besoin indispensable. Si nos navires n'importaient pas le sel, il nous arriverait par navires anglais, qui, par leurs retours, exporteraient de nos ports ces mêmes produits agricoles. Ce n'est donc pas aux droits différentiels de navigation sur le sel que cette exportation est due, mais aux besoins de l'Angleterre. La loi des besoins domine toutes les autres. Si elle n'est invoquée pour apprécier les mouvements commerciaux et pour lier les effets à leurs véritables causes, il est impossible de se soustraire aux faux jugements. Ajoutez à l'influence prédominante de cette loi celle des tarifs étrangers, et vous aurez la juste mesure des effets restreints que peuvent produire les traités de navigation réciproque avec certaines nations étrangères. Vous aurez là aussi un vrai point de départ pour *examiner la situation actuelle de notre commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays*, et pour rechercher les moyens de l'étendre. L'auteur de l'annexe *D* comprendra alors que, quelle que soit notre législation maritime ou notre réciprocité navale à l'égard de l'Angleterre, nous exporterons toujours dans ce pays des produits agricoles, et jamais, tant que ses tarifs seront prohibitifs, des produits manufacturés. La position de la Belgique est la même envers la plupart des États du continent. C'est la raison pour laquelle elle doit chercher d'autres relations commerciales, d'autres débouchés parmi les populations lointaines dont nous consommons les produits et qui consomment les nôtres, si elle veut étendre son commerce d'échanges et donner plus de développement à son industrie. Ce commerce sera fondé sur des besoins réciproques; partant il sera sûr, stable, régulier. Mais dans l'état actuel des relations maritimes, il n'y a qu'un seul moyen qui puisse nous ouvrir ces débouchés, c'est celui d'avantager efficacement les importations par navires nationaux, afin que le commerce du pays puisse les combiner avec ses exportations.

Il résulte de ces observations :

1° Que la protection, dont jouit la marine nationale pour l'importation du sel, ne peut augmenter d'un tonneau les marchandises que nous exportons en Angleterre, et qu'en conséquence, l'auteur de l'annexe *D* a raisonné à côté du but que la Chambre des Représentants a voulu atteindre, en proposant les questions qui font l'objet de l'enquête commerciale;

2° Que le seul avantage, d'ailleurs considérable, que la Belgique recueille de la protection efficace que la loi accorde à l'importation du sel par navires nationaux, est exclusivement naval. Nos navires quittent nos ports avec une cargaison consistant en produits agricoles; ils reviennent chargés de sel. Si nos droits différentiels ne protégeaient pas la marine nationale pour l'importation du sel, la marine anglaise serait substituée à la marine du pays. Elle importerait le sel dans nos ports et elle exporterait nos produits agricoles dans la même proportion dans laquelle cette importation et cette exportation ont lieu maintenant par navires du pays. La protection accordée à l'importation du sel ne peut donc pas étendre nos échanges commerciaux, seul but que la Chambre des Représentants se soit proposé en instituant l'enquête commerciale;

3° Que, quoiqu'une marine nationale soit particulièrement *un moyen* d'exportation, elle est cependant (contrairement à l'assertion de l'auteur de l'annexe *D*, que nous rencontrerons plus loin), dans certains cas, comme dans celui-ci,

exclusivement *un but*, une industrie, et non *un moyen* d'exportation, et que, comme industrie, consommant beaucoup de matières premières du pays et occupant une grande population ouvrière et navale, la Législature lui doit la même protection qui est due à toutes les autres industries nationales;

4° Que, la protection pour l'importation du sel étant nécessaire afin que nos navires puissent avoir l'avantage de transporter nos produits agricoles en Angleterre, ce fait seul prouve *à fortiori* la nécessité de protéger, à l'instar des autres nations, les importations faites par notre navigation de long cours, et que la navigation commerciale est impraticable, si ses retours ne sont combinés avec ses sorties;

5° Qu'ils sont dans l'erreur ceux qui craignent que le consommateur ne soit lésé dans ses intérêts, si des droits différentiels plus efficaces, quoique sagement établis et graduellement majorés, protégeaient l'importation de plusieurs autres articles, attendu que le sel est exclusivement importé par navires nationaux à des prix auxquels aucun navire étranger ne voudrait s'affréter pour effectuer le même transport.

Ajoutons à l'avantage, exclusivement naval, que les droits différentiels sur l'importation du sel donnent à la marine nationale, un autre avantage qui mérite toute notre attention. Lorsque nos navires de long cours sont à peu près usés et que les armateurs ne peuvent plus leur donner leur ancienne destination, ils sont encore, pendant plusieurs années, employés à la navigation de cabotage. Si l'importation du sel par navires nationaux n'était pas protégée, les vieux navires anglais jouiraient seuls de cet avantage; les nôtres seraient dévoués à la destruction.

Enfin la marine nationale est favorisée pour les droits de port qui frappent spécialement les navires, par une réduction notable sur les droits de tonnage et de pilotage.

La légèreté avec laquelle l'opinion publique est constamment induite en erreur sur des questions qui intéressent, au plus haut degré, la prospérité du pays, est déplorable. Si l'auteur de l'annexe *D* avait consulté M. Smits, membre de la commission d'enquête, il se serait bien gardé de faire accroire au pays qu'à l'exclusion du pavillon étranger, la marine nationale jouit d'une *réduction notable* sur les droits de tonnage et de pilotage. En effet, M. Smits, comme ancien directeur du bureau de commerce au ministère de l'intérieur, ne peut ignorer que presque tous les navires des États maritimes du continent, ainsi que les navires de l'Angleterre, des deux Amériques et du Levant, ont été assimilés, quant au droit de tonnage et de pilotage, aux navires nationaux. A l'exception de la France, nous ne connaissons plus d'autre nation maritime qui ne jouisse de la même faveur. Il est donc contraire à la vérité de présenter cette *réduction notable* comme une faveur dont jouirait exclusivement la marine nationale. Le retard mis à l'assimilation des navires français s'explique par le traité de commerce et de navigation projeté avec cette nation. Par ce traité, la même faveur était aussi accordée à la France.

Les droits différentiels de tonnage et de pilotage constituaient, à la vérité, une protection *notable* pour la navigation du pays. Secondés par d'autres protections réelles, ils pouvaient stimuler considérablement nos exportations.

Quoique notre commerce eût perdu les appuis maritimes de la Hollande, toute cette partie de la législation protectrice de notre marine marchande, relative aux droits de port, a été sacrifiée au transit, sans que les chambres législatives et commerciales aient été consultées. Afin d'attirer le transit, on aurait pu assimiler les navires étrangers, venant avec des marchandises en transit, aux navires nationaux, et laisser subsister les droits différentiels de tonnage et de pilotage, à l'égard des navires étrangers important des marchandises pour la consommation intérieure; mais cette distinction, quelque simple qu'elle fût, n'a pas frappé l'esprit des hommes qui ont présidé à nos destinées commerciales. Ils ont préféré le transit des marchandises étrangères à l'exportation de nos produits!!!

Quoique, par l'assimilation des navires étrangers, les droits différentiels de tonnage et de pilotage aient été, de fait, supprimés, l'auteur de l'annexe *D* n'en soutient pas moins que la navigation nationale jouit, encore aujourd'hui, de cette même faveur. Il faut un étrange courage pour manifester une répugnance aussi robuste contre la vérité de faits officiellement connus et publiés!

Lorsque, par notre séparation de la Hollande, l'industrie, le commerce extérieur et la navigation commerciale du pays avaient perdu leurs principaux appuis, il incombait aux hommes en pouvoir un devoir impérieux, c'était celui de chercher à remplacer ces appuis. En assimilant les navires étrangers aux nôtres, ils ont, au contraire, affaibli ceux qui nous restaient encore. Il en est résulté que notre commerce extérieur a été exploité par l'étranger, et que le pays s'est vu réduit au commerce de commission.

En frappant les navires étrangers d'un droit différentiel de tonnage et de pilotage, la loi hollandaise avait eu le sage but de protéger, par la faveur accordée aux importations, nos échanges commerciaux au moyen de notre propre navigation. La Hollande sait que la marine nationale a toujours été et sera toujours l'instrument le plus efficace du commerce extérieur des nations. Avec les droits différentiels de tonnage et de pilotage, les 10 p. % sur les droits de douane, les réductions plus fortes sur l'importation du sucre et du thé, appuyé sur les colonies, la navigation, le commerce et la *Maatschappij* de la Hollande, notre commerce extérieur pouvait se soutenir contre le commerce étranger. La navigation commerciale de l'étranger, à laquelle l'assimilation a été prodiguée, n'en a pas exporté, *pour son propre compte*, un tonneau de plus de nos marchandises. Eu égard à la proximité des ports et des marchés généraux, elle a trouvé, au contraire, dans cette faveur, le moyen de venir verser ses retours dans nos ports, de repartir sur lest et de multiplier ses propres exportations. Nos ports et nos marchés étant encombrés d'importations étrangères, les retours ont été enlevés à notre propre navigation commerciale. Elle s'est vue dans l'impossibilité d'exporter nos produits industriels et de les échanger au loin contre les produits exotiques. Tel a été le résultat immanquable de tant d'imprévoyance

Les hommes, qui ont successivement occupé le pouvoir, ont sacrifié cette protection navale au transit. Ils n'ont pas prévu que la Hollande eût éludé leur fausse politique commerciale. En effet, afin de ne pas permettre que son transit lui fût enlevé, la Hollande a traité depuis de réciprocité navale avec les principales nations maritimes, avec l'Angleterre, les États-Unis et la France.

Elle a traité avec l'Union Allemande. Les faveurs par lesquelles on croyait attirer, à l'exclusion de la Hollande, le commerce de transit, la Hollande les a accordées au commerce étranger, de sorte que ce commerce se trouve maintenant sur le même pied à l'égard de la Hollande et de la Belgique. Ces concessions, faites par assimilation des navires étrangers, ne pourront donc produire aucun résultat, pour ce qui regarde le commerce de transit. Cependant la Hollande ne s'est pas moins réservé d'autres faveurs, d'autres restrictions avantageuses, qui, au moyen de ses autres ressources commerciales, lui conserveront une immense supériorité.

La loi de 1822 autorisait le Gouvernement à assimiler aux navires nationaux, quant au droit de tonnage, les navires étrangers, appartenant aux États et aux ports qui n'assujétissaient pas les navires belges à des droits plus élevés ou à d'autres droits qui n'étaient pas prélevés sur les navires de ces États ou de ces ports. Nous abandonnons à la commission d'enquête le soin d'examiner si cette loi n'a point été transgressée à l'égard d'aucun des 25 États ou ports auxquels l'assimilation a été accordée, et surtout à l'égard de l'Angleterre et de la Prusse.

Nous avons pesé, une à une, les *faveurs* accordées à la marine nationale. Nous croyons avoir démontré que, considérées comme moyens d'exporter nos produits, la réduction de 10 p. % sur les droits de douane, et celles sur le thé et le sel sont complétement illusoires. La réduction sur le sucre est, à elle seule, incapable de développer nos échanges commerciaux. et celle sur le tonnage a presque entièrement disparu. Si maintenant nous comparons cette faible protection à celle que, malgré leurs colonies et l'étendue de leur navigation commerciale, les autres nations maritimes et industrielles accordent à leur marine marchande, l'influence commerciale et navale de ces faveurs se trouve encore considérablement réduite, si elles ne sont complétement inefficaces et nulles, en présence de la concurrence écrasante de la navigation commerciale étrangère qui, dans l'intérêt des exportations nationales, reçoit chez elle une protection tout autrement importante.

Cependant, l'auteur de l'annexe *D* en est encore à se demander : *ces faveurs sont-elles ou ne sont-elles pas assez grandes?* L'histoire commerciale de toutes les nations maritimes, les immenses succès que leur commerce et leur industrie ont obtenus d'une législation maritime efficacement protectrice, et dix années de déplorable expérience n'ont donc pas suffi pour dissiper tout doute dans son esprit. Chose singulière! *il ne conteste pas l'utilité d'une marine nationale, il ne nie pas les avantages du commerce direct;* selon lui, l'opinion est même unanime à cet égard; et lorsque, sous la législation actuelle, notre marine nationale et notre commerce direct n'ont fait que rétrograder, il doute encore si cette législation est insuffisante, ou s'il faut la changer en faveur de ces deux intérêts, qui sont la source de toute prospérité nationale! Le seul moyen de créer un commerce direct d'échanges et une marine nationale capable de l'exploiter et d'en recueillir les avantages, est, sans contredit, une protection efficace, accordée à l'un et à l'autre. Cependant nous verrons qu'il leur refuse cette protection, quoiqu'il en reconnaisse l'utilité et les avantages.

Toutefois nous recueillons avec satisfaction cet aveu précieux de l'auteur de l'annexe *D : personne ne conteste l'utilité d'une marine nationale; personne ne nie les avantages du commerce direct*. Cette assertion prouve que nos adversaires

sont au moins revenus d'une de leurs déplorables erreurs en politique commerciale. Ils avaient longtemps soutenu qu'une marine nationale était inutile. Selon eux, les navires étrangers et le transit auraient suffi à tous nos besoins d'exportation. Le commerce national direct n'était qu'un auxiliaire inutile ; la place d'Anvers était appelée à devenir le grand *bazar* de l'Europe, l'intermédiaire *obligé* entre le Midi et le Nord ! La conversion est remarquable. Les principes pour lesquels il a fallu dépenser un temps si précieux aux intérêts du pays, sont donc enfin généralement adoptés. *Personne ne conteste plus ni l'utilité d'une marine nationale, ni les avantages du commerce direct.* L'auteur de l'annexe *D* ajoute : *mais on diffère sur les moyens de développer l'un et l'autre ; on diffère surtout à l'égard du mode et du degré de protection qu'il convient de leur accorder.* Nos anciens adversaires sont donc aussi d'accord sur la nécessité de *développer* notre marine marchande et notre commerce direct, ainsi que sur *la protection qu'il convient de leur accorder ;* seulement l'opinion diffère sur les moyens de développement et sur le *mode* et le *degré* de protection. Néanmoins, après avoir posé ces prémisses, l'auteur de l'annexe *D,* par une admirable force de logique, s'oppose, dans la suite de son œuvre, à tout moyen de développer notre marine commerciale et notre commerce direct, à tout mode et à tout degré de protection qu'il convient de leur accorder. Il ne faut rien changer, rien modifier à la législation actuelle. *Le système en vigueur n'a cessé de produire les fruits les plus heureux ! ! !* Cependant un peu plus loin, les fruits de ce système ne semblent plus à l'auteur si *heureux ;* il faudra peut-être changer le système en vigueur, mais *avant de le changer, qu'on attende les résultats que l'achèvement du chemin de fer et l'établissement des bateaux à vapeur vers l'Amérique doivent amener..... Innover avant cela, serait peut-être commettre un suicide !*

Assurément cette logique est très-édifiante ! Il existe une admirable connexité entre les prémisses posées par l'auteur et la conclusion qu'il en tire ! De leur côté, l'industrie et le commerce du pays, qui n'ont point encore achevé leur *suicide* avec les armes du système en vigueur, reprendront sans doute courage jusqu'à ce que le transit vers l'Allemagne et le commerce avec un seul pays, avec l'Amérique du Nord, aient opéré leurs prodiges, car alors, et toujours selon l'auteur de l'annexe *D, la navigation nationale et l'exportation des produits industriels recevront une nouvelle impulsion* DONT IL EST DIFFICILE D'INDIQUER LES LIMITES ! ! !

Ces belles prédictions sont imprimées sur la fin de l'annexe *D*. Arrivés à cette partie de ce document, nous examinerons les bases sur lesquelles elles sont fondées. Entretemps, nous poursuivrons, pas à pas, l'auteur dans ses élucubrations par lesquelles il arrive à des conclusions qui détruisent ses principes.

Il repousse une protection *exagérée*. Nous la repoussons autant que lui, pour les mêmes motifs qu'il exprime et pour d'autres qu'il n'exprime pas. Mais sous prétexte de ne pas vouloir une protection *exagérée,* il ne veut pas une protection *efficace* pour étendre au loin notre commerce direct d'échanges. Il part d'une protection *exagérée* pour inspirer à l'industrie et à l'agriculture la crainte qu'il ne s'établisse, par la navigation nationale, un monopole dangereux de transports maritimes. Selon lui, *ce monopole existerait du moment où,* PAR UNE PROTECTION EXAGÉRÉE, *on aurait éloigné l'utile concurrence de la navigation étrangère. Car, dans ce cas, la marine nationale, libre et dégagée de tout frein, pourrait arbitrairement fixer le prix du fret, et courber l'industrie et l'agriculture sous la loi impérieuse de son bon vouloir. Dès lors aussi ces dernières*

seraient forcément obligées de payer plus cher les matières premières qu'elles tirent du dehors et le transport des produits qu'elles destinent à l'exportation. Par suite de cette double charge, la lutte industrielle avec l'étranger sur les marchés étrangers deviendrait impossible pour elles. Puis, sans doute afin d'éclairer cette thèse déjà si lumineuse, il ajoute naïvement que *c'est à l'étranger que la Belgique doit pouvoir déverser économiquement le trop plein de sa production!*

En premier lieu, l'auteur n'a pas remarqué qu'en posant le faux principe d'une protection *exagérée*, toutes les conséquences qu'il en tire sont nécessairement fausses. Toutefois, puisqu'il ne repousse qu'une protection *exagérée*, en saine logique, on se croirait autorisé à en conclure qu'il ne repousse pas une protection suffisante, d'autant plus que, selon lui, *personne ne conteste l'utilité d'une marine nationale, personne ne nie les avantages du commerce direct;* mais en analysant sa logique à lui, on obtient ce résultat : « Je ne veux pas » d'une protection *exagérée*, donc je ne veux pas d'une protection *suffisante*. » Je conviens qu'une marine nationale et le commerce direct qu'elle exploite, » sont *utiles* et *avantageux* à l'industrie et à l'agriculture pour importer leurs » matières premières et pour exporter leurs produits ; mais je ne veux protéger » la marine nationale, ni le commerce direct du pays ; car toute protection est » *exagérée*. »

En second lieu, il a déjà dit lui-même que la marine nationale jouit, au moyen des droits différentiels sur le sel, du monopole de l'importation de ce minéral. Or, il est universellement avoué que, malgré ce monopole, le sel ne pourrait être importé à un fret plus bas par aucune marine étrangère. Il en est de même du fret auquel notre marine, grâce au privilége dont elle jouit pour le sel, exporte en Angleterre les produits de notre agriculture. Lorsqu'une marine nationale suffit aux besoins du commerce maritime d'un pays, c'est l'effet qui est toujours produit, soit par la combinaison des cargaisons de sortie et de retour, soit par les échanges directs opérés par le commerce lointain. Dans ce cas, les navires nationaux établissent entre eux une utile concurrence. Lorsqu'une marine nationale ne suffit pas à ces besoins, les lois du pays lui accordent une protection sagement progressive, afin que, d'un côté, elle se mette au niveau de ses besoins et que, de l'autre, elle ne nuise pas au bas prix des transports.

En troisième lieu, l'auteur tombe ici dans le sophisme dont un député d'Anvers a souvent entaché ses discours. Il isole le principe des droits différentiels de celui des provenances directes, appliqué aux navires des nations avec lesquelles il serait de notre intérêt d'entrer dans des traités de réciprocité. Ces deux principes ont été présentés comme devant former ensemble le système commercial. C'est aussi le système des autres nations. Or si, par ce système, les nations avec lesquelles nous aurions traité de réciprocité étaient autorisées à importer dans nos ports, par leurs navires et sans *droits différentiels*, leurs propres produits, nous demanderons à l'auteur si lui-même il croit sérieusement que *l'utile concurrence de la navigation étrangère serait éloignée et qu'il s'établirait un monopole dangereux?* Sans aucun doute, ces nations importeraient chez nous leurs produits, et il entrerait dans l'intérêt de leur navigation de prendre chez nous des cargaisons de retour. Ils feraient donc concurrence à la navigation nationale. En outre, s'il convenait aux intérêts de l'industrie, de l'agriculture et du commerce du pays d'employer ces navires étrangers préférablement aux nôtres, ils en auraient le choix. Nous croyons être autorisés à conclure de cette simple

observation que l'auteur n'a pas compris le système qui a été tant de fois proposé et développé, ou, s'il l'a compris, il doit avoir eu des motifs particuliers d'écrire ce paragraphe que nous cherchons en vain à nous expliquer.

En quatrième lieu, l'auteur attend du transit des merveilles de commerce et de navigation. Dans sa persuasion, un commerce de transit, *dont il serait difficile d'indiquer les limites*, s'établira chez nous. Dans ce cas, les arrivages de navires étrangers afflueront dans nos ports Ils ne pourront en être éloignés par les droits différentiels, attendu qu'ils ne pèsent pas sur les importations de transit. S'il est vrai, comme il le croit, que les navires étrangers sont si propres à l'exportation de nos produits, et si un transit considérable doit s'établir à Anvers, nous demandons de nouveau le moyen de concilier cette persuasion de l'auteur avec la crainte d'éloigner l'utile concurrence de la navigation étrangère? De semblables distractions, qui impliquent des contradictions si palpables, sont à peine compréhensibles.

En cinquième lieu, l'auteur appelle dans nos ports une concurrence illimitée de navires étrangers. Son paragraphe suivant le prouve: *Plus les ports d'un pays industriel*, dit-il, *sont fréquentés par les navires des différentes nations du globe, plus nécessairement il est assuré d'importer favorablement les produits du dehors qui lui sont nécessaires, et d'exporter avec avantage les objets qu'il destine à la consommation extérieure.* Si cette assertion est vraie, toutes les nations maritimes et industrielles comprennent bien mal leurs intérêts; car elles limitent la concurrence des navires étrangers à ceux qui sont amenés dans leurs ports par les traités de réciprocité et par le transit. Elles ont la simplicité de croire que cette concurrence est seule *utile*, et que toute autre serait très-nuisible aux intérêts bien entendus de leur industrie d'exportation et de leur commerce d'échanges. C'est même pour écarter toute autre concurrence, ou pour éloigner de leurs ports les navires étrangers dans une proportion plus forte, qu'elles ont établi d'énormes droits différentiels de navigation. En entravant ainsi les importations par navires étrangers, elles se réservent à elles-mêmes la plus grande partie de leur commerce d'échanges, et augmentent considérablement leurs exportations. Elles ont la profonde conviction que les importations faites par navires nationaux d'un pays sont la condition impérieuse de l'exportation de ses produits. En doublant ou en triplant leurs importations, elles doublent ou triplent les exportations et le travail du pays et en éloignent, dans la même proportion, la misère et le désordre.

Toutes les nations sont donc parties d'un principe opposé à celui que pose l'auteur de l'annexe *D*. Elles ont dit : *Plus les navires d'un pays industriel fréquentent les ports des différentes nations du globe, plus il est assuré d'importer favorablement les produits du dehors qui lui sont nécessaires, et d'exporter avec avantage les objets qu'il destine à la consommation extérieure.* Afin de stimuler leurs exportations, elles ont accordé de grandes faveurs aux importations par navires nationaux. D'un autre côté, les produits du dehors sont importés favorablement dans leurs ports, attendu que les navires nationaux et les navires étrangers qui importent leurs produits par réciprocité, ne sont pas chargés de droits différentiels.

Si la marine d'un pays industriel n'est pas assez développée pour suffire aux besoins de ses importations, et que, de ce chef, la hauteur des frets soit à craindre, il est facile de remédier à cet inconvénient Nous avons déjà fait re-

marquer que, dans ce cas, afin de maintenir une concurrence proportionnée aux besoins maritimes, on ne frappe pas, de prime abord, les navires étrangers de droits élevés. Il est accordé, d'année en année, à la navigation nationale, une protection progressive, au moyen de laquelle elle s'agrandit et prend, en peu d'années, les proportions des besoins maritimes et commerciaux du pays. A mesure que notre marine marchande se développera par une protection efficace et progressive, la concurrence s'établira entre les navires nationaux eux-mêmes. Déjà ce résultat est, depuis longtemps, complétement obtenu pour l'importation du sel et pour l'exportation de nos lins et de nos écorces. Il est obtenu, par une protection efficace et sous des rapports généraux de commerce, en Angleterre, en France, en Hollande, aux États-Unis, etc. Joignez à cette concurrence intérieure qui s'établira complétement, dès que la marine nationale sera formée, celle que lui fera toujours la navigation étrangère de réciprocité et de transit. Cette double concurrence intérieure et extérieure maintiendra infailliblement le bas prix des transports maritimes.

En sixième lieu, la thèse de l'annexe *D* est démentie par l'histoire générale du commerce maritime. Aucune nation maritime et industrielle n'est parvenue à faire exporter ses produits *manufacturés* par navires étrangers avec autant de succès que par navires nationaux. Cette thèse est encore contredite par l'expérience que nous-mêmes nous avons faite pendant dix ans. Nos ports ont été fréquentés par de nombreux navires appartenant à différentes nations étrangères. Ces navires n'ont pas exporté *pour compte de leurs patrons, ou pour celui du commerce étranger,* les produits du pays. Les navires de l'Amérique du Nord n'ont cessé de verser dans nos ports leurs riches cargaisons. Or, consultez la statistique maritime du pays, le chiffre de leurs cargaisons de sortie est presque nul. C'est aujourd'hui un fait généralement connu. Si quelquefois il est arrivé que le commerce national a affrété des navires étrangers, qui étaient entrés dans nos ports, la plupart de ces exportations lointaines, loin d'avoir été faites *avec avantage*, l'ont été avec perte. C'est la cause qui a fait languir chez nous le commerce extérieur, et, par conséquent, l'industrie d'exportation. C'est aussi à cette cause que sont dus plusieurs autres effets désastreux. Il a été impossible au commerce du pays d'établir des relations directes, régulières et suivies avec aucune contrée lointaine. Le pays s'est vu réduit au commerce de commission. L'industrie, abandonnée à elle-même, a été réduite au besoin anormal et ruineux de faire des expéditions sans l'intermédiaire du commerce. Ces funestes résultats ont été avoués par ceux-là mêmes qui, occupant les marches du pouvoir, avaient placé tout leur espoir dans la navigation étrangère. Reconnaissant leur erreur, ils ont proposé d'établir, à grands frais, des navires à vapeur *nationaux*, destinés à créer des relations directes et suivies avec un seul pays, en attendant que d'autres relations puissent être établies, *par navires à voiles nationaux*, avec les principaux marchés du monde. C'est après des expériences aussi malheureuses, prévues d'ailleurs par ceux qui avaient consulté les enseignements de l'histoire commerciale, que l'auteur de l'annexe *D* ne craint pas d'affirmer que *plus les ports d'un pays industriel sont fréquentés par les navires des différentes nations du globe, plus il est assuré d'exporter avec avantage les objets qu'il destine à la consommation extérieure!*

En septième lieu, toutes les nations maritimes et industrielles ont accordé

à leur navigation une protection efficace dans le but de se créer un commerce actif et direct et une marine marchande, sources incontestables de prospérité. Aucune parmi elles n'a reculé devant la crainte de voir augmenter les frets. Elles en recueillent aujourd'hui, au centuple, les précieux fruits dans l'extension de leurs échanges commerciaux.

En huitième lieu, s'il était vrai que *plus les ports d'un pays industriel sont fréquentés par les navires des différentes nations du globe, plus nécessairement il est assuré d'importer favorablement les produits du dehors qui lui sont nécessaires et d'exporter avec avantage les objets qu'il destine à la consommation extérieure,* si, disons-nous, cette assertion était vraie, la conséquence directe en serait qu'il vaudrait mieux n'avoir pas de marine nationale qui exploite le commerce direct. Cependant l'auteur a déjà reconnu l'*utilité* de l'une et les *avantages* de l'autre! Cette nouvelle contradiction est palpable. Si cette assertion était vraie, les navires étrangers, qui, en grand nombre, ont importé des marchandises dans nos ports, pour compte du commerce étranger, en auraient exporté, pour le même compte, soit chez eux, soit dans les contrées lointaines. Mais tout le monde sait que ces navires n'ont presque rien exporté de nos ports pour compte étranger. Leurs exportations sont très-loin d'avoir suivi la proportion de leurs importations. Cette proportion n'est et ne peut pas être dans l'intérêt des nations qui nous avoisinent. Or, tout raisonnement qui, en matière de commerce, n'est pas basé sur l'intérêt, est nécessairement faux. Le véritable intérêt des nations voisines est dans l'exportation lointaine de leurs propres produits, les similaires des nôtres. Il est encore dans la facilité de déverser dans nos ports leurs cargaisons de retour, et de trouver dans cette faculté le moyen d'aller exporter de nouveau leurs propres marchandises. Leur intérêt est encore d'enlever ainsi à nos navires les cargaisons de retour, et d'empêcher que nos propres produits opposent une concurrence aux leurs sur les marchés lointains. L'histoire de la célèbre compagnie d'Ostende pourrait donner à l'écrivain de l'annexe *D* d'utiles renseignements sur ce point important. Aujourd'hui, comme alors, c'est notre concurrence sur les marchés lointains que craignent surtout les nations jalouses qui nous environnent. En s'opposant au développement de notre marine de long cours et en appelant dans nos ports le plus grand nombre de navires étrangers, l'auteur sert admirablement les vues et les intérêts de ces mêmes nations rivales. Au lieu de provoquer dans nos ports une concurrence outrée et partant nuisible de navires étrangers, il rendrait des services éminents à notre industrie et à notre commerce, en recherchant avec nous les moyens d'entrer en concurrence sur les marchés d'outre-mer. Nos industriels s'efforceront en vain de produire avantageusement en qualités et en prix pour l'exportation, si les moyens de commerce extérieur sont refusés au pays.

En neuvième lieu, l'auteur de l'annexe *D* cache à l'industrie et à l'agriculture que, sous la législation actuelle et dans l'impuissance de notre marine nationale, *elles sont forcément obligées de payer plus cher les matières premières qu'elles tirent du dehors.* Importées par navires étrangers, ces matières subissent une surtaxe de 10 p. %. Si l'auteur ne s'opposait pas à l'extension de notre marine, les matières premières seraient importées, en majeure partie, par navires nationaux; l'industrie et l'agriculture ne payeraient pas sur ces importations nationales la surtaxe, en même temps que ces importations leur

fourniraient l'immense avantage d'exporter, en plus grande quantité, leurs produits.

Nous avons répondu avec quelque étendue à cette fausse théorie de l'annexe *D*. Quelque dangereuse qu'elle soit pour notre industrie et pour notre commerce extérieur, quelqu'opposée qu'elle soit à la pratique générale et aux enseignements de l'histoire commerciale maritime, nous savons que cette théorie est néanmoins le grand cheval de bataille de nos adversaires.

Une marine n'est pas un but, mais un moyen.

Sans doute une marine est un moyen, un moyen puissant et indispensable d'échanger, par un commerce direct, les produits du pays contre les besoins de sa consommation. C'est la raison pour laquelle nous mettons tant de persistance à créer une marine nationale. Sans elle, point de commerce extérieur, direct, régulier et suivi, et, par conséquent, point d'industrie d'exportation. Quoique dans l'application il ne soit pas conséquent avec lui-même, l'auteur a reconnu l'*utilité* de l'une et les *avantages* de l'autre. Mais il tombe dans une nouvelle erreur grave en prétendant, contre l'opinion générale, qu'une marine, indépendamment des moyens efficaces qu'elle fournit à l'exportation des produits nationaux, ne soit point, par elle-même, un *but*, une industrie et même une des premières industries qu'une nation puisse exercer. Personne n'ignore que la construction des navires emploie beaucoup de capitaux, occupe un grand nombre de bras et donne lieu à une consommation considérable de matières premières, qui sont, en grande partie, les produits du pays. Cette industrie se lie à un grand nombre d'autres nécessaires aux constructions navales. Il a été remarqué que partout où un chantier de construction est établi, l'aisance se répand parmi la classe ouvrière. Une nation maritime qui renonce à une marine nationale, renonce aux immenses avantages industriels qui se rattachent à la construction des navires. L'étranger les recueille avec empressement pour en faire jouir sa propre population ouvrière. A cette industrie se joint une autre non moins importante, celle de la navigation, exercée par les armateurs et par la population maritime. Que les importations et les exportations soient faites par navires étrangers, d'après les insinuations dangereuses de l'auteur de l'annexe *D*, et toute cette population ouvrière est jetée dans la misère. Pour être conséquent avec lui-même, l'auteur devrait aussi appeler l'étranger pour exploiter la navigation intérieure, les messageries, le roulage et plusieurs autres industries importantes. La misère nationale la plus épouvantable est au bout d'une semblable politique.

Une nation ne peut être prospère que par son propre travail. Ce qui est un élément d'existence et de bonheur pour chaque individualité, en est un pour toute la communauté. Le travail national est considéré partout comme une condition, *sine quâ non*, d'ordre, de moralité, d'aisance et de bien-être général. Il est la source d'une grande consommation à laquelle toutes les industries profitent. Il répand les capitaux parmi la classe ouvrière; il donne de la valeur aux matières brutes du pays, auxquelles il fait subir mille transformations. Sans le travail, ces matières restent inertes; elles ne sont plus des éléments de bien-être et de prospérité. Abandonnez à l'étranger, sous des prétextes quelconques, les transports maritimes, et vous enlevez au pays les immenses avantages qui,

indépendamment d'une exportation beaucoup plus considérable de ses produits, résultent de la construction des navires et de la navigation. Dans l'ordre logique, rien ne s'oppose à l'extension des raisons spécieuses qu'on allègue à plusieurs autres industries. Cependant la prospérité générale ne peut résulter que du concours de toutes les industries qui, sans forcer les climats et l'ordre naturel des choses, produisent, par le travail national, tous les besoins du pays. Sacrifiez tantôt l'une, tantôt l'autre industrie, vous aboutissez à la misère. Arrivé à cette malheureuse extrémité, le pays délibère trop tard et en vain sur les moyens de donner du travail à sa population ouvrière.

Nous sommes heureux de pouvoir opposer à l'auteur de l'annexe *D* l'opinion d'un membre de la commission d'enquête, qui, sous d'autres rapports, ne partage pas notre politique commerciale. M. Smits pense avec nous qu'une marine est une industrie, et, par conséquent, un *but* aussi bien qu'un *moyen*. Le Budget de l'Intérieur de 1839 propose 150,000 francs pour encouragement de la pêche de la baleine. M. Smits, alors directeur du commerce au Département de l'Intérieur, justifia le subside par quelques-unes des considérations générales dans lesquelles nous venons d'entrer; puis il ajouta : « En France la pêche n'a été » encouragée qu'à partir de 1816. Ce pays ne possédait alors aucun navire » baleinier. Depuis lors, le Havre en a eu jusqu'à 48. Ces navires entretiennent » dans le moment actuel environ 1,500 marins, 1,000 travailleurs et plus de » 3,000 familles. » Ces faits prouvent à l'évidence que la construction des navires et la navigation sont deux industries qui produisent les plus heureux effets pour la population ouvrière. Nous espérons qu'en appliquant logiquement les résultats de la navigation de la pêche à la navigation commerciale, M. Smits sera conséquent avec lui-même et que nous trouverons en lui un habile défenseur de l'opinion que nous soutenons.

Il est une autre considération qui, à elle seule, prouve l'importance de l'industrie navale. Supposons gratuitement que le pays soit assuré d'exporter avec plus d'avantage ses produits par navires étrangers, et qu'en conséquence, les transports maritimes soient abandonnés à la navigation étrangère; il n'est pas douteux que ce surcroît d'avantages ne fût entièrement anéanti par les désavantages qui, d'un autre côté, résulteraient de l'application de ce faux principe. Nous le prouverons par les chiffres mêmes que l'auteur de l'annexe *D* établit dans le paragraphe suivant. Il y soutient qu'en 1837, 1,443 navires étrangers, mesurant 214,739 tonneaux, sont sortis *chargés* de nos ports. Nous n'admettons pas ces chiffres; mais, dans la supposition qu'il les croie exacts, en calculant les frais de transport à 55 fr. par tonneau, la Belgique aurait payé au travail étranger, pour frais de transport, l'énorme somme de 11,810,645 fr. Il n'est pas probable que cette somme eût excédé le bénéfice net des marchandises belges qui auraient été exportées, en 1837, par navires étrangers. Le pays aurait donc perdu d'un côté ce qu'il aurait gagné de l'autre. Si le transport de ces marchandises avait pu être opéré, en grande partie, par navires belges, la somme de 11,810,645 francs aurait été, dans la proportion des transports nationaux, répartie entre la population du pays qui se livre à la construction navale et à la navigation.

Si l'auteur de l'annexe *D* avait pris ses inspirations à Anvers, il ne soutiendrait pas le paradoxe qu'une marine n'est pas un *but*, une industrie, aussi bien qu'un *moyen* de commerce extérieur. Les sommités commerciales de cette ville

ont, à l'égard de l'un et de l'autre avantage attaché à une marine nationale, les convictions les plus profondes. En 1836, des modifications furent proposées à la Chambre des Représentants sur la loi qui régit les sucres. Le commerce d'Anvers se leva, avec raison, tout entier contre cette innovation, et fit beaucoup d'instances pour obtenir le maintien de la législation existante. La chambre de commerce de Bruges et les députés, qui soutiennent l'opinion commerciale des annexes *B* et *C*, appuyèrent les justes réclamations de la place d'Anvers. Cette ville adressa à la Chambre des Représentants une pétition, dans laquelle nous lisons ces lignes extrêmement remarquables par l'identité des principes que nous soutenons aujourd'hui devant l'enquête commerciale : « Les avantages » qu'une marine marchande nationale procure déjà, *par elle-même*, au pays, » vous ont été trop souvent *démontrés*, Messieurs, pour qu'il soit besoin de » vous les retracer ici. Mais c'est surtout en la considérant sous le point de vue » de l'intérêt général que son utilité acquiert un nouveau degré d'importance. » En effet, c'est elle qui ouvre les voies à l'écoulement de nos produits. Sa des- » tinée se trouvant intimement liée à celles de nos diverses industries dont elle » est l'auxiliaire indispensable, tous ses efforts tendent constamment à entre- » tenir, à multiplier même ce grand commerce d'échanges, qui fait la richesse » des États. Vous l'avez si bien senti, Messieurs, que naguères encore vous » avez décrété des primes d'encouragement pour de nouvelles constructions. » (*)

Ces lignes résument en peu de mots les raisons pour lesquelles nous soutenons, contre les théories de l'annexe *D*, les principes sur lesquels nous désirons que, dans l'intérêt général, notre système commercial soit basé. Ce document tout entier est un hommage continuel rendu à la navigation nationale, considérée sous le double rapport de *but* et de *moyen*, c'est-à-dire, comme industrie *par elle-même* très-avantageuse au pays, et comme condition indispensable d'établir un commerce extérieur d'échanges. Dans cette occasion solennelle qui doit décider de l'avenir industriel et commercial du pays, le commerce d'Anvers ne reniera assurément pas les principes qu'il a soutenus avec tant de justesse en 1836.

La commission d'enquête aura pu apprécier à leur juste valeur les *faveurs* et les *avantages* que, selon l'auteur de l'annexe *D*, une navigation étrangère illimitée donne à un pays industriel et maritime. Elle examinera maintenant les bases sur lesquelles le même auteur fonde cette étrange théorie qu'aucune nation ne s'est jamais appliquée en pratique. Cette partie de son œuvre n'est pas moins curieuse. Dans le paragraphe suivant, il cherche à étayer ses assertions sur des faits et des chiffres.

Pour affaiblir cette vérité (plus les ports d'un pays sont fréquentés, etc.) *on a osé affirmer*, dit-il, *que les navires étrangers qui ont fréquenté les ports de la Belgique, n'avaient prêté qu'un faible concours à l'exportation de nos produits industriels; mais c'est là une assertion complétement inexacte, et que les docu-*

(*) Cette pétition, datée du 31 décembre 1836, était signée par Jean Key, Baron Osy, Égide Van Regemortel, G. Kempeneers, Cataux-Wattel et Comp^e^, aujourd'hui président de la chambre de commerce d'Anvers, E. et A. Weber, A Reusens, F.-H. Nieberding, P. De Gorter, M. Joostens, J. Retsin, J.-P. Cassiers et de Decker, J. Podor, J. F. Witteveen, A. Durand, J. Fenner.

ments détruisent. Qu'on ouvre le tableau général du commerce, publié par les soins du Gouvernement, et on verra qu'en 1837, 1,443 *navires étrangers, mesurant* 214,739 *tonneaux*, sont SORTIS CHARGÉS *de nos ports, et ont conséquemment concouru à l'exportation belge pour les* $^2/_3$ *environ de sa totalité.*

Si ces lignes n'étaient pas imprimées, nous n'aurions pu croire à la possibilité de les livrer à la publicité; mais devant le fait le doute même devient impossible.

Les adversaires de l'annexe *D* ont *osé* affirmer que les navires étrangers, en quittant nos ports, n'ont prêté, *pour leur propre compte ou pour celui du commerce étranger*, qu'un faible concours à l'exportation de nos produits industriels. Tel est le fait qu'ils ont *osé* affirmer et qu'ils affirment encore. Il est de notoriété publique. Il n'y que l'annexe *D* qui *ose* le contester. Il est même avoué par les partisans du déplorable système si prôné par l'annexe *D*. La *Revue nationale*, écrite dans le sens de ce système, a aussi affirmé, dans son n° 3, que la plupart des navires étrangers partent sur lest et vont prendre des chargements au Havre, à Londres, à Liverpool, à Hambourg ou ailleurs. C'est encore ce fait qui a inspiré à l'administration précédente l'idée de créer une navigation régulière par navires *nationaux* à voiles, et à l'administration actuelle celle d'établir une communication régulière, par bateaux à vapeur *nationaux*, avec les États-Unis. Justement, mais tardivement alarmés de la ruine progressive de notre commerce extérieur et de notre industrie d'exportation, et voyant que, malgré l'affluence des navires étrangers, le pays ne s'ouvrait pas de nouveaux débouchés, ces deux administrations ont eu recours à une navigation *nationale*, quoiqu'incomplète et inefficace, pour arrêter les progrès effrayants du mal qui rongeait le pays. Or, c'est après des faits aussi patents, des aveux aussi publics et universels, que l'auteur de l'annexe *D ose* démentir l'assertion de ses adversaires. Les partisans de l'annexe *D* avaient placé tout leur espoir dans les navires étrangers pour exporter les produits du pays. Ils avaient même poussé leur romantisme en politique commerciale au point de s'imaginer qu'à cet effet une marine nationale était inutile! Dès les premiers temps de la révolution, leurs adversaires, appuyés sur les raisons que nous avons développées ci-dessus, ont soutenu que jamais la navigation étrangère n'aurait concouru efficacement, *pour son propre compte*, à cette exportation. Avant que la conversion de leurs contradicteurs ait pu être opérée, il a fallu que la ruine de notre commerce extérieur maritime et de notre industrie d'exportation par mer fût arrivée à son comble. Or, ce sont ces mêmes adversaires de l'annexe *D* que son auteur accuse aujourd'hui de fausseté dans leurs assertions!

Cependant l'auteur cite des faits et des chiffres. Il nous tardait d'en apprécier la justesse et la valeur. Les faits sont, en effet, les seules bases de tout raisonnement positif. Les chiffres prouvent contre ceux qui les posent, s'ils sont appliqués à des faits faux, ou s'ils ne représentent que des faits qui dénaturent la question en discussion. Selon l'annexe *D*, *l'assertion* de ses adversaires *est complétement inexacte; tous les documents la détruisent. Qu'on ouvre le tableau général du commerce publié par les soins du Gouvernement, et on verra qu'en* 1837, 1,443 *navires étrangers, mesurant* 214,739 *tonneaux, sont* SORTIS CHARGÉS *de nos ports*. Nous avons suivi son conseil; nous avons ouvert ce tableau; il nous est resté la conviction qu'il serait difficile d'accumuler plus de faits et de chiffres faux en moins de lignes. D'abord, ce document statistique n'accuse que

827 navires étrangers, mesurant 131,088 tonneaux, sortis *chargés*, en 1837, de nos ports. Le tableau a été rédigé par les soins de M. Smits, lorsqu'il était chef du bureau de commerce au Ministère de l'Intérieur. Encore une fois, si l'auteur de l'annexe *D* avait consulté cet honorable membre de la commission, il ne serait pas tombé dans une assertion aussi *complétement inexacte, que les documents* mêmes qu'il invoque *détruisent*.

Ensuite ces 827 navires sont loin d'avoir exporté, en 1837, 131,088 tonneaux de produits industriels du pays. Le chiffre de 131,088 n'indique pas le nombre de tonneaux de marchandises exportées, mais la mesure des 827 navires étrangers. La chambre de commerce d'Ostende l'a prouvé, quant à son port, par l'inexorable autorité des faits. Le tableau général du commerce fait sortir, en 1837, du port d'Ostende, 220 navires étrangers *chargés*, mesurant 29,434 tonneaux. Or, parmi ces navires étrangers figurent 96 bâtiments anglais de 20,099 tonneaux, et 39 norwégiens de 4,277 tonneaux. « Les premiers, dit la chambre » de commerce d'Ostende, principalement bateaux à vapeur pour passagers, » n'ont souvent chargé que quelques cuvelles de beurre, des caisses d'œufs ou » des paniers de volailles. La plupart des navires norwégiens n'ont exporté que » quelques balles d'étoupe. » La chambre de commerce d'Ostende ajoute : « C'est là une des mille erreurs d'appréciation de la *statistique*, qui, présentées » dans un certain sens comme véridiques, font errer le jugement de ceux que de » gros chiffres éblouissent. » En effet, les provinces méridionales de la Belgique, qui ne sont pas au fait du commerce maritime, ont pris, sans doute, le tableau général de 1837 à la lettre. Elles ont pu croire que, pendant cette année, 827 navires étrangers ont exporté 131,088 tonneaux de marchandises. Voilà les 29,434 tonneaux, présentés par le tableau général du commerce comme exportés, par navires étrangers, du port d'Ostende, réduits à peu près à 5,058 tonneaux! Une simple observation prouvera qu'en restant dans la question, qui est seule en discussion, ces 5,058 tonneaux se réduisent presque à rien. La Chambre des Représentants a institué la commission d'enquête commerciale, d'abord, *pour examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays*. Si maintenant d'autres navires anglais, après avoir importé dans le port d'Ostende des marchandises anglaises, en sont sortis avec une cargaison de 5,058 tonneaux de lins, d'écorces, d'os, de beurre, de volailles, cette exportation ne pourrait être portée en ligne de compte, car, sans aucun doute, ces mêmes exportations, si elles n'avaient été faites par navires anglais, l'auraient été par navires belges. C'est le besoin seul qui détermine ces sortes d'exportations dans les ports voisins et non tel système commercial ou tel autre.

Ces mêmes réductions de plusieurs milliers de tonneaux de produits du pays doivent être opérées sur le chiffre que le tableau du commerce général présente comme exportés, en 1837, par navires étrangers, du port d'Anvers. Là aussi le tableau n'indique pas le nombre de tonneaux de marchandises exportés par navires étrangers, mais la capacité de ces navires. Ce document statistique officiel n'offre donc aucune base de proportion de tonnage dans laquelle les 827 navires étrangers auraient exporté, en 1837, des produits du pays. Il n'établit pas de distinction entre la partie chargée de ces navires et celle qui est restée vide. Il figure parmi ces navires un grand nombre qui, à chaque voyage de retour, n'exportent pas au delà de 1 à 5 tonneaux. Tels sont les navires norwé-

giens qui importent dans nos ports les bois du Nord. D'autres sont présentés comme sortis *chargés,* lorsque, pour ne pas prendre du lest, ils ont chargé quelques tonneaux de briques ou de tuiles. Nous possédons deux tableaux d'exportations faites par navires norwégiens, arrivés à la consignation d'une maison de commerce de notre ville. En 1837, 30 navires, jaugeant ensemble 2,524 tonneaux, n'ont exporté, d'après les déclarations faites à la douane, que 133 tonneaux de marchandises, y compris les foins, les briques, les tuiles et les articles de réexportation. En 1838, quinze navires, jaugeant 1,084 tonneaux, n'en ont exporté que 22. Le tableau général et officiel du commerce n'indiquant pas le nombre de tonneaux chargés, ni la qualité, ni la valeur des marchandises exportées, n'est, sous ce rapport, qu'une déception complète.

Le nombre des navires étrangers qui, en 1837, comme pendant les autres années, sont réellement sortis de nos ports avec un chargement de marchandises proprement dit, est très-petit comparativement à celui de 827 que le *Tableau général du commerce* fait sortir chargés.

Le tableau ne donne pas ce petit nombre de navires étrangers qui, en 1837, sont sortis avec un chargement complet. De notre côté il nous est impossible de le déterminer. Il nous manque à cet effet les éléments statistiques. Mais quel que soit ce chiffre, il est important d'en apprécier l'influence sur l'exportation de nos produits.

Il est d'abord certain que ces navires étrangers ont exporté, *pour leur propre compte ou pour celui du commerce étranger,* peu de produits du pays sur les marchés lointains. Ceux qui ont transporté des produits nationaux au delà des mers ont été affrétés par le commerce ou par l'industrie du pays. Le commerce national n'a donné à la plupart de ces navires qu'un fret de sortie. En leur qualité d'étrangers, ils ne pouvaient pas jouir de la réduction de droits sur les retours. Les cargaisons de sortie ne pouvant être combinées, dans ce cas, avec les retours, la plupart de ces opérations maritimes ont présenté des pertes, et, dès 1839, ces exportations par navires étrangers, et pour compte du commerce du pays, ont considérablement diminué. Si la marine nationale avait été plus développée, il n'eût pas été nécessaire de recourir aux navires étrangers; nos exportations de 1837 et 1838 se seraient sontenues, et si les faveurs accordées aux importations par pavillon national avaient été plus efficaces, il est probable que nos exportations auraient été doublées.

Quant aux navires étrangers qui ont exporté de nos ports des produits du pays dans les ports du continent et de l'Angleterre, ces exportations, en restant dans les questions de l'enquête posées par la Chambre des Représentants, ne peuvent entrer en ligne de compte. L'exportation de la grande majorité de ces produits ne peut être attribuée à aucun système de législation commerciale, ni à aucun mode de transport. Elle est due aux besoins que les nations continentales éprouvent de ces produits. Ils seront exportés, par tels navires ou par tels autres, sous tel système de commerce ou sous tel autre, tant que ces mêmes besoins se feront sentir. Ces débouchés, nous les possédons. Les tarifs de ces mêmes nations continentales opposent un obstacle invincible à toute autre exportation. Pour entrer dans l'esprit et dans le but de l'enquête, il faut ouvrir à notre industrie d'autres débouchés. Ceux-ci ne se présentent que sur les marchés d'outre-mer. Nous ne ferons la conquête de ces débouchés que par notre propre commerce direct d'échanges. Or, ce commerce est impraticable tant que

le pavillon national n'importera pas avec plus de faveur les produits exotiques que nous aurons échangés contre les nôtres, et tant que nous n'aurons pas imité, sous ce rapport, le système commercial que toutes les nations étrangères ont adopté dans le même but. La très-grande majorité des chambres de commerce du pays comprennent la véritable position de nos affaires commerciales, tracée par les annexes *B* et *C*. La chambre de commerce d'Anvers s'exprime à cet égard d'une manière positive : « *Comme les tarifs des États voisins,* dit-elle, *frappent de droits onéreux la plupart des fabricats belges, afin de favoriser leur industrie indigène, c'est le débouché des régions lointaines qui* SEUL *peut mettre nos exportations en rapport avec notre puissance de produire. La législation commerciale de la Belgique doit tendre autant que possible à frayer cette voie à l'industrie nationale? à multiplier, par conséquent, et à faciliter par tous les moyens nos communications maritimes avec les points les plus importants du globe* (*). » Les conséquences d'application découlent naturellement de cette situation de notre commerce extérieur, considéré dans ses rapports avec l'agriculture et l'industrie du pays.

Il reste une dernière difficulté à expliquer. Nous confessons d'avance qu'elle échappe à notre intelligence. Nous verrons plus loin que, selon l'auteur de l'annexe *D*, quoique nous possédassions les marchés de la Turquie, de l'Amérique du Nord, du Mexique, du Brésil, de la République-Argentine, du Chili, du Pérou, de la Colombie, de La Havane, de Manille, de l'Égypte, etc., nous ne les avons *ni* explorés *ni* fréquentés. Nous n'avons donc exploré *ni* fréquenté aucun marché lointain. Cependant nous avons exporté, selon l'auteur, en 1837, par mer et par navires étrangers, 214,739 tonneaux de produits industriels. Ajoutez le tonnage d'exportations faites par navires belges. Ici se présente la question de savoir : sur quels points du globe ces marchandises ont-elles été expédiées? Nous n'entreprendrons pas de lui donner une solution. Nous abandonnons cette tâche à la sagacité de l'auteur de l'annexe *D*.

Il résulte de ces observations :

1° Que le tableau général du commerce, qui avait été invoqué par l'auteur de l'annexe *D* pour faire sortir *chargés* de nos ports, en 1837, 1,443 navires étrangers, mesurant 214,739 tonneaux, ne porte que 827 navires étrangers, mesurant 131,088 tonneaux;

2° Que ces 131,088 tonneaux n'indiquent pas le tonnage des produits nationaux exportés, mais seulement la capacité desdits 827 navires;

3° Qu'un très-grand nombre de ces navires ne sont sortis qu'avec un chargement de 1, 2 ou 3 tonneaux, ou avec un chargement qui remplace le lest;

4° Que le très-petit nombre d'exportations qui ont été faites par navires étrangers et par cargaisons entières, dans des ports voisins, sortent des questions de l'enquête posées par la Chambre des Représentants, attendu qu'elles ne sont pas dues ni au système commercial, ni au mode des transports, mais aux besoins indispensables de ces ports;

5° Que les autres exportations, faites par navires étrangers vers des pays

---

(*) *Rapport de la chambre de commerce d'Anvers, du 5 août* 1840, adressé à la commission d'enquête commerciale.

lointains, ont été opérées, non pour compte du commerce étranger, mais pour celui du commerce du pays; que la plupart de ces opérations commerciales n'ayant pu être combinées avec les avantages des retours, n'ont pu réussir, et que, si elles avaient pu être faites par navires nationaux, elles auraient été continuées et doublées au grand avantage de notre industrie d'exportation, tout en conservant au pays les bénéfices ou la main-d'œuvre des transports.

Cependant l'auteur de l'annexe *D* manifeste une incroyable confiance dans les faits et les chiffres qu'il a posés. Après avoir fait imprimer ces grossières erreurs statistiques, tant sous le rapport des faits et des chiffres que sous celui de la juste appréciation des faits et de leur influence sur notre commerce extérieur, il commence son paragraphe suivant en ces termes, qui dénoncent ou une grande simplicité, ou une confiance peu ordinaire dans ses propres conceptions :

BATTUS SUR LE TERRAIN DES FAITS STATISTIQUES, *les partisans d'une réforme radicale de ce système commercial invoquent l'exemple d'autres peuples. Pourquoi, disent-ils, la Belgique ne favoriserait-elle pas son commerce direct au moyen de droits différentiels plus larges en faveur de sa marine nationale, puisque toutes les nations, sans distinction, favorisent les relations directes. Cette dernière assertion, quoique sans cesse répétée, n'en constitue pas moins une flagrante erreur, pour ne rien dire de plus.*

Après être tombé dans tant d'erreurs matérielles, l'auteur nous fournit ici une nouvelle preuve que ce serait une déception que de prendre ses assertions gratuites pour des vérités établies. Si les nations du continent, y compris l'Amérique du Nord, ne favorisent pas leur commerce direct par des droits différentiels *plus larges* que les nôtres; si, par ce moyen, elles ne cherchent pas à opérer elles-mêmes les échanges commerciaux sur les marchés lointains et à agrandir de beaucoup leurs exportations au moyen d'une faveur *plus large*, accordée à leurs importations; si, enfin, l'assertion contraire est une *erreur flagrante pour ne rien dire de plus*, il était facile de le prouver par la législation de ces nations. L'auteur, pour ne pas tomber lui-même dans cette *erreur flagrante*, aurait pu encore ici consulter utilement M. Smits. Dans un discours qui fait partie des documents de l'enquête, cet honorable membre de la commission a reconnu lui-même qu'en Portugal la différence était de 15 à 22 ½ *ad valorem*. Nous, la législation étrangère en main, nous offrons de *démontrer*, par des chiffres officiels, que ces nations, sans exception, favorisent, dans le but indiqué ci-dessus, leur commerce direct par des droits différentiels d'importation *beaucoup plus larges*. Qu'on ouvre le tarif de ces nations, et nulle part notre assertion ne sera démentie (*).

Mais l'auteur, en changeant de thèse, revient sur ses pas et fait des aveux. *Oui*, poursuit-il, *les puissances coloniales protégent le commerce direct avec*

(*) L'auteur doit avoir eu quelque intention particulière en attribuant, à plusieurs reprises, au système commercial de ses adversaires le caractère d'une *réforme radicale*. Demander des droits différentiels *plus larges*, et l'extension du système, déjà appliqué par nos lois à l'importation du thé et du sucre, aux autres articles coloniaux, n'est certes pas proposer une *réforme radicale*.

leurs colonies; mais en dehors du système colonial que la Belgique n'a pas à consulter, puisqu'elle ne POSSÈDE *point de* POSSESSIONS *océaniques, toutes les nations, sans distinction, à l'exception de la France et de l'Angleterre, agissent comme nous; leurs tarifs sont uniformes, c'est-à-dire, qu'ils ne stipulent point de droits différentiels suivant les lieux d'importation; mais, comme la Belgique, elles accordent à leur marine marchande une réduction prise in globo sur les droits de douanes, dans les limites tracées par les lois économiques de leurs pays respectifs.*

Y a-t-il un seul mot dans ce paragraphe tout entier qui prouve que les autres nations continentales, sans distinction, n'accordent pas à leurs importations des droits différentiels *plus larges* que les nôtres, dans le but de stimuler leurs exportations? Ce sont cependant ces faveurs *plus larges* que, dans le même but, nous avons demandées. Quand on taxe ses adversaires d'*erreur flagrante* POUR NE RIEN DIRE DE PLUS, il semble que les convenances mêmes exigent que l'accusateur en fournisse les preuves.

Mais l'auteur pose la question sur un autre terrain, qui aussi a été exploité par ses adversaires. Il traite la question sous le rapport des droits appliqués aux provenances directes et indirectes qu'il confond avec celle d'une augmentation générale des droits différentiels. Nous le suivrons sur ce terrain.

Selon l'auteur, *le tarif de la Belgique est uniforme; il ne stipule pas de droits différentiels suivant les lieux d'importation*. Or, le sucre brut, provenant des Indes ou des colonies orientales et occidentales, et importé directement par navires étrangers, paye fr. 1 $69^{60}/_{100}$ par 100 kilos. Importé par navires étrangers en cabotage ou de ports européens, il est chargé d'un droit de fr. 4 24. Le sucre de toutes provenances, importé par navires et sous pavillon belges, ne paye que fr. 00 $21^{20}/_{100}$. Importé directement de la Chine, le thé Boé et Congo gros paye fr. 38 16; toute autre espèce fr. 72 08. Importé par navires nationaux, la première espèce paye fr. 14 84, toute autre fr. 25 14 Importé d'autres endroits ou par cargaisons rompues, le thé Boé et Congo est chargé d'un droit de fr. 57 24, toute autre espèce de fr. 108 12. Voilà donc, sous ces deux rapports, la base du raisonnement de l'auteur ébranlée. Mais continuons comme si elle était restée immobile, et examinons la question sous le rapport du droit différentiel de 10 p.% qui, indépendamment des provenances, et à l'exception de l'article *sel*, affectent les autres importations.

Pour prouver que les autres nations, sans distinction, *agissent comme nous*, et n'imposent pas plus de droits différentiels sur les provenances indirectes, importées soit par pavillon national, soit par pavillon étranger, l'auteur s'est vu forcé de faire trois concessions importantes qui, à elles seules, renversent la thèse qu'il défend et prouvent l'assertion de ses adversaires dans toute son étendue. Il excepte d'abord les puissances coloniales dans leurs relations avec leurs colonies. Or, ces puissances ne sont rien moins que la France, l'Angleterre, la Hollande, l'Espagne, le Portugal, la Suède, le Danemarck, qui à elles seules absorbent presque tout le commerce européen. Elles stipulent contre les autres nations, à l'égard de leur commerce colonial, soit des prohibitions, soit des droits différentiels majeurs. Ensuite, les rapports commerciaux, en importations et en exportations, qu'elles établissent avec leurs colonies et auxquels elles accordent des faveurs exclusives, leur permettent de négliger un surcroît de droits

sur les autres importations indirectes, attendu qu'elles sont impossibles à l'égard des articles qu'elles cultivent elles-mêmes dans leurs colonies. Malgré cet immense avantage l'Angleterre et la France ne s'en contentent pas. Quelle est la nation étrangère qui importe ou peut importer des sucres ou des cafés en France, en Angleterre, en Hollande, en Espagne, sinon pour la réexportation ou en transit? Or, c'est en présence de ces exclusions et de ces restrictions commerciales, prononcées contre nous par ces puissances coloniales, que l'auteur ne veut pas, non que nous prononcions contre elles des exclusions, qui ne sont pas proposées même contre les marchandises de leurs colonies, mais que seulement nous majorions, dans l'intérêt de nos exportations, nos droits différentiels sur leurs importations directes et indirectes! Quel sera alors le moyen de créer un commerce extérieur? d'arriver sur les marchés lointains, les seuls qui nous soient ouverts, et d'y échanger nos produits? de lutter dans nos ports contre leurs importations et de trouver dans nos propres importations le moyen d'exporter nos produits? N'est-ce pas assez de dix ans d'expériences fatales pendant lesquelles le pays n'a cessé de demander en vain des débouchés, et pendant lesquelles encore notre commerce extérieur s'est complétement ruiné?

Mais, *la Belgique n'a pas à consulter le système colonial, puisqu'elle ne* POSSÈDE *point de* POSSESSIONS *océaniques.* Sans doute, il serait inutile qu'elle entrât dans le régime colonial, puisqu'elle ne possède pas de colonies; mais s'en suit-il qu'elle n'ait pas à consulter le système et le commerce colonial des puissances étrangères quant aux influences qu'ils exercent sur notre commerce extérieur? Qui, à l'exception de l'auteur de l'annexe *D*, oserait le soutenir? N'est-ce pas, au contraire, parce que la Belgique ne possède pas de colonies qu'elle doit établir un système commercial qui compense cette privation et neutralise les effets pernicieux que le commerce colonial des autres puissances produit sur son commerce d'échanges? La chambre de commerce d'Anvers a parfaitement bien apprécié cette position désavantageuse du commerce du pays relativement à la législation et au commerce colonial des puissances voisines. « Il est à re-
» marquer, dit-elle, que, par suite du régime colonial établi en France, en
» Angleterre et en Hollande, une véritable défaveur pèse sur nos importations
» transatlantiques. Ces nations, en privilégiant la navigation directe avec les
» possessions d'outre-mer, attirent dans la mère-patrie des quantités de den-
» rées coloniales dépassant parfois les besoins du marché intérieur, et contrai-
» gnent ainsi leur commerce à déverser leur trop plein sur la Belgique, où *les*
» *marchandises de toute provenance sont admises aux mêmes avantages.* La
» protection réclamée en faveur des arrivages directs des pays transatlantiques
» servirait à neutraliser, en quelque sorte, le désavantage que cause à notre
» commerce la législation des pays environnants; elle ne serait qu'un contre-
» poids qui rapprocherait les marchés respectifs de leur équilibre naturel. »

En dehors du système colonial, TOUTES *les nations,* SANS DISTINCTION, *à l'exception de la France et de l'Angleterre, ne stipulent point de droits différentiels suivant les lieux d'importation.*

L'auteur, en écrivant ces lignes, doit avoir éprouvé des distractions qui ont jeté la perturbation dans son esprit. D'abord, dans une question commerciale, l'exception de la France et de l'Angleterre ressemble plutôt à une plaisanterie,

qu'à un raisonnement sérieux. Malgré l'étendue de leur commerce et de leur navigation, l'Angleterre, en dehors des relations coloniales, prohibe les importations indirectes ; la France les entrave par d'énormes droits différentiels. Ajoutez à ces deux exceptions qui, dans l'espèce, forment à peu près la règle, les puissances coloniales qui stipulent d'énormes droits différentiels suivant les lieux de provenance coloniale ou autre, et il n'y aura plus d'exception à la règle même. C'est, comme on voit, raisonner puissamment! Ensuite, aucune puissance n'a jamais songé à stipuler des droits différentiels suivant les lieux d'*importation*. Quel serait le sens ou le but d'une semblable stipulation ? L'auteur a voulu dire sans doute : suivant les lieux d'*exportation ou de provenance*. C'est dans cette supposition que nous avons répondu à son étrange assertion à laquelle, pour lui donner une apparence d'exactitude, il a été contraint de faire trois exceptions : les puissances coloniales, et, en dehors du commerce des colonies, la France et l'Angleterre, exceptions qui, eu égard aux influences qu'elles exercent sur le commerce des autres nations et aux avantages d'une position coloniale, détruisent complétement son assertion.

Ce n'est pas tout. Les traités de réciprocité que l'Angleterre et la France ont contractés avec d'autres nations, sont presque tous fondés sur les provenances directes. Ces nations ne se permettent mutuellement que les importations, par leur pavillon, de leurs propres produits dans les ports réciproques. Les importations des provenances indirectes, destinées à la consommation intérieure, sont, malgré les traités de réciprocité, frappées soit de prohibition, comme en Angleterre, soit de droits différentiels plus ou moins élevés comme chez les autres nations. C'est en présence de faits aussi publics, aussi généralement connus, que l'auteur affirme que *toutes les nations, sans distinction, ne stipulent point de droits différentiels suivant les lieux de provenance*, tandis que, par leurs traités de réciprocité même, les nations maritimes les plus commerçantes, et toujours dans l'intérêt de leurs propres exportations, ou prohibent les importations faites de pays ou de ports étrangers auxquels les navires n'appartiennent pas, ou les chargent d'énormes droits de différence!

Tout le reste de l'annexe *D* est de la même force de raisonnement. Si nous ne craignions pas, Messieurs, d'abuser de votre patience, nous en continuerions la réfutation. Mais assez d'éléments vous ont été fournis pour apprécier ce document à sa juste valeur. Au surplus, les paragraphes suivants n'offrent pas les ressources d'une discussion sérieuse. Quel est, en effet, le moyen de discuter avec un écrivain,

Qui, après avoir affirmé que personne ne conteste l'utilité d'une marine nationale et ne nie les avantages du commerce direct, entend néanmoins maintenir le système en vigueur par des considérations dont vous pouvez maintenant peser la valeur?

Qui, après être convenu qu'il faut protéger et développer notre marine marchande et notre commerce direct, s'oppose, par des faits controuvés, des chiffres inexacts, des assertions insoutenables, à toute modification de la législation actuelle?

Qui, dans la suite de son œuvre et toujours pour étayer l'opinion qu'il soutient d'une manière si laborieuse et si désespérante, se livre, dans les paragraphes suivants, à des efforts non moins pénibles tels que les suivants.

En dépit de la notoriété publique ou de l'évidence du fait, il se demande sérieusement *si la marine marchande française est si prospère, qu'il faille lui envier le système qu'on lui a fait*, comme si d'ailleurs la question qui est l'objet de l'enquête était exclusivement navale et non principalement une question commerciale ! S'il s'était renfermé dans la discussion, il se serait aussi demandé, en bon logicien : *le commerce de la France est-il si prospère qu'il faille envier le système qu'on lui a fait?* Mais, s'il s'était pénétré du sens et du but de l'enquête, et qu'il eût ouvert le tableau annuel du commerce de la France, il se serait bien gardé de se demander l'une et l'autre question.

Il dénature l'opinion de ses adversaires sur les droits d'importation des matières premières. Il ne voit pas d'ailleurs qu'importées directement par navires nationaux, ces matières ne seraient pas frappées de droits différentiels.

Relativement aux cotons qui se vendent quelquefois à meilleur compte sur les marchés du Havre et de Liverpool que sur les lieux de provenance, il pose encore l'exception pour la règle et en tire des conséquences normales. Il ne comprend pas que, si le système, proposé par les annexes *B* et *C* était adopté, les mêmes exceptions auraient lieu sur le marché d'Anvers dont nos industriels pourraient également profiter.

Il soutient qu'il n'existe, entre la Belgique d'un côté et la France et l'Angleterre de l'autre, *aucun point de similitude*. La Belgique n'est donc pas un pays industriel, commercial et maritime ! Dénuée de ces trois conditions, elle n'éprouve pas le besoin de protéger et de développer son commerce direct et sa marine marchande ! Ce serait autre chose, si elle était une puissance politique, une puissance militaire ! Alors *seulement* elle éprouverait le besoin de protéger efficacement son commerce direct et sa marine marchande ! Si, pour soutenir notre système, nous étions réduits à nous appuyer sur de semblables comparaisons, nous nous empresserions de l'abandonner.

Quoique la Belgique ne possède point de colonies, il n'est pas nécessaire, selon l'auteur, de suppléer à leur possession par d'autres moyens, afin de se créer un commerce direct ! La chambre de commerce d'Anvers partage avec nous une opinion contraire.

C'est malheureusement parce que la Belgique a possédé une colonie et que celle-ci a été le point de mire, le but presque exclusif de toutes ses opérations ; que le commerce direct ne s'est pas encore développé comme il aurait pu l'être ! La *Maatschappij* n'a donc pas dirigé aussi ses opérations sur les principaux points du globe ! Aussi cette colonie, qui nous offrait de nombreux avantages pour nos exportations et nos importations, n'aurait pas dû être le but principal de nos opérations ! Apparemment c'était là une grande faute et un grand malheur, et il eût été plus sage d'abandonner le certain pour l'incertain ! Cependant, depuis dix ans, Java a cessé d'être le point de mire de nos opérations, notre commerce extérieur en a-t-il reçu une impulsion heureuse vers d'autres marchés ? L'auteur cache soigneusement la cause pour laquelle, pendant tout ce temps, *notre commerce direct ne s'est pas développé comme il aurait pu l'être.* La cause n'est pas, selon l'auteur, dans le système en vigueur, car, selon lui, *il n'a cessé de produire les fruits les plus heureux ! ! !*

La Belgique possède le marché de la Turquie, celui de l'Amérique du Nord, celui du Mexique, du Brésil, de la République Argentine, du Chili, du

Pérou, de la Colombie, de La Havane, de Manille, de l'Égypte, etc. Dans tous ces marchés notre pavillon est reçu sur le pied des nations les plus favorisées; qu'on les explore, qu'on les fréquente, qu'on y établisse des comptoirs qui préparent les cargaisons de retour et qui réalisent les cargaisons de sortie, dans les moments favorables. L'auteur oublie que, pendant dix ans, ces marchés ont été ouverts à notre commerce maritime, et quels en ont été les résultats? Les derniers projets de l'ancienne administration, le *programme* de la nouvelle, son projet de loi sur l'établissement d'une ligne transatlantique de commerce, enfin l'opinion générale du pays ne témoignent-ils pas assez de la nullité de notre commerce extérieur? Cependant ces marchés nous les avons possédés. Malgré cette possession, l'auteur avoue lui-même que notre commerce direct n'a point été développé comme il aurait pu l'être. Il avoue même que le commerce n'a ni exploré, ni fréquenté ces marchés, puisqu'il l'engage à le faire dorénavant; mais il ne voit pas que les mêmes obstacles, qui se sont opposés à l'exploitation de ces marchés, s'y opposeront tant que, comme les autres nations, nous ne favoriserons pas efficacement nos importations, afin d'être à même de faire des exportations sur ces marchés. Ceux-ci continueront d'être exploités par les nations étrangères. Elles y exporteront leurs marchandises, et, profitant des avantages qui sont accordés à leurs importations, elles prendront, en échange, des marchandises de retour; ou, si leurs propres marchés sont encombrés, elles continueront de profiter du peu d'élévation de nos droits différentiels, et viendront déverser le trop plein de leurs cargaisons de retour dans les ports de la Belgique; ce qui convient merveilleusement au commerce de commission. Ce résultat oppose un obstacle insurmontable aux exportations de nos produits. Notre commerce, trouvant constamment nos marchés abondamment fournis par les retours du commerce étranger, ne peut plus calculer sur une défaite facile de ses propres retours; car, comme l'avoue aujourd'hui la chambre de commerce d'Anvers, *ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux* (*). C'est parce que nous possédons ces marchés, que nous demandons les moyens *efficaces* de les exploiter avec avantage concurremment avec les autres nations.

Si le commerce individuel ne peut le faire, ajoute l'annexe D, *que ce soit l'association qui y supplée, et si ce n'est celle-ci que ce soit le Gouvernement.*

Depuis quand et chez quelle nation l'intérêt particulier serait-il frappé d'impuissance alors que la législation n'entrave pas l'action de ses opérations? Si le commerce individuel n'a pu, *sous la législation existante*, exploiter avec succès ces marchés lointains, ni l'association, ni le Gouvernement ne seront pas plus ingénieux. La même cause produira toujours les mêmes effets. Tant que nos importations par navires nationaux ne seront pas plus favorisées, nos exportations et nos échanges commerciaux sur les marchés lointains resteront impraticables. Sans doute, le Gouvernement pourrait, par une protection outrée et anormale, forcer les exportations et imposer au pays une nouvelle charge pour atteindre ce but; il pourrait dépenser encore 400,000 francs par an pour établir une navigation commerciale vers un autre point du globe; mais quels seraient, dans ce cas, les avantages pour le pays,

(*) Même rapport.

si les bénéfices commerciaux étaient absorbés par les dépenses? D'ailleurs la Chambre des Représentants ne continuerait pas de voter des dépenses pour des avantages qui peuvent être obtenus sans imposer le pays. Au surplus, la surexcitation et la violence en affaires commerciales est une grande faute en politique intérieure. Outre que jamais elles ne produisent de bons résultats, elles tuent l'individualité commerciale qui est un des principaux éléments de la force des États.

Après avoir comparé, sous le rapport du mouvement de nos ports et sous celui de nos exportations, l'année 1831 avec les années 1837 et 1838, l'auteur se demande avec confiance : *peut-on accuser le système suivi d'être défavorable?* Ces termes de comparaison ne conduisent à aucune conclusion. L'année 1831 était une année de révolution et de troubles. Le commerce vit de paix et de sécurité. Partout son action est interrompue pendant les temps de désordre. Aussi l'Escaut a été fermé pendant une partie de 1831. Ensuite, l'auteur cache avec soin le chiffre des importations qu'ils se garde bien de comparer avec nos exportations. Enfin la prospérité commerciale qu'il fait ressortir avec tant de confiance contraste singulièrement avec les aveux de nos Ministres, de la Chambre des Représentants et du pays tout entier à l'égard de la nullité de notre commerce extérieur et de nos débouchés. Mais ce qui détruit de fond en comble la conclusion qu'il prétend tirer du mouvement ascendant de nos exportations, c'est l'immense défaveur que, de 1831 à 1838, notre balance commerciale n'a cessé de présenter. Elle a été, chaque année, terme moyen, de plus de 50 millions! C'est la balance entre les importations et les exportations qui, chez toutes les nations, sert exclusivement de règle pour juger du progrès de leur commerce. En présence d'une défaveur aussi considérable que notre balance commerciale a présentée, nous demandons à notre tour avec confiance : peut-on considérer le système suivi comme favorable? Osera-t-on continuer dans ce système qui a présenté des résultats aussi désastreux? L'urgent besoin de tenter d'autres moyens, ceux surtout qu'une longue expérience a couronnés partout ailleurs de brillants succès, n'est-il point encore assez clairement établi?

L'auteur compare, d'après l'ouvrage d'un M. Drieling, le chiffre des exportations de 1827 avec celui des exportations de 1838, extrait du tableau général de notre commerce. Il en conclut que le premier n'a excédé le dernier que d'un peu plus de deux millions et demi. Déjà vous avez pu remarquer, Messieurs, que les chiffres posés par l'auteur de l'annexe *D*, ne présentent pas assez de sécurité pour les accepter sur simple affirmation, et qu'il en est de même des chiffres présentés par le tableau général du commerce de la Belgique. Cependant nous ne contesterons pas les chiffres des exportations de 1827 et 1838. Quoiqu'il soit possible que le premier ne représente pas, comme le dernier, les exportations générales, et que le dernier soit considérablement exagéré, nous les accepterons tous deux sur assertion gratuite. Mais, en premier lieu, l'auteur comprend dans son chiffre de 1838 les exportations que, pendant cette année, nous avons faites en Hollande. En deuxième lieu, il fait entrer dans le chiffre de 1827 les produits belges qui formaient, en grande partie, les exportations du royaume des Pays-Bas. En troisième lieu, il s'abstient, avec soin et non sans intention, de comparer les exportations de 1827 et 1838 avec les importations respectives de ces deux années, comparaison qui, seule, soit admissible dans l'appréciation du commerce national. En quatrième lieu, il ne distingue pas entre les exportations par terre que nous avons conservées et les exportations

par mer que nous avons perdues. Eu égard à la tendance toujours progressive du système protecteur des nations continentales, à leurs progrès en industries similaires et à la quantité toujours croissante des produits fabriqués à la mécanique, une grande partie de nos exportations par terre peut nous échapper à chaque instant. Il est d'une sage politique de faire tous nos efforts pour remplacer ces pertes possibles en tâchant de récupérer et d'augmenter nos exportations par mer. En cinquième lieu, si le chiffre des exportations de 1827 ne s'élève qu'à environ 202,868,000 fr., et que celui de 1838 soit de 200,975,000, le premier prouverait que, dès 1827, le système de 1822, actuellement en vigueur, ne répondait pas aux besoins de l'industrie des provinces méridionales, et qu'aujourd'hui que la Belgique a développé considérablement son industrie et stimulé sa production, ce système répond bien moins encore à ses besoins actuels.

Si donc notre économiste a cru tirer un grand avantage des exportations faites, en 1827, par le royaume des Pays-Bas tout entier, comparées aux exportations opérées en 1838, par la Belgique, il n'aura fait qu'un avant-dernier effort d'imagination. Le dernier est le plus énergique. L'auteur, qui n'a pu *prédire* les faits passés et présents, prend enfin une pose prophétique et prédit l'avenir. Il prédestine le pays à une brillante régénération commerciale et industrielle.

Qu'on le remarque bien, dit-il, *le système en vigueur n'a pu se développer encore; mais du moment* où *le chemin de fer aura atteint le Rhin et la frontière française, du moment* où *la navigation transatlantique aura permis d'explorer le Nouveau Monde, du moment* où *par la force des choses nous serons posés comme l'intermédiaire des échanges entre l'Allemagne, la Suisse, le nord de la France et les contrées transatlantiques, du moment enfin* où *nous importerons les denrées nécessaires à leur consommation et que nous exporterons leurs produits fabriqués, dès ce moment, la navigation nationale et l'exportation des produits industriels recevront une nouvelle impulsion dont il est difficile d'indiquer les limites. Pour changer, qu'on attende donc les résultats que l'achèvement du chemin de fer et l'établissement des bateaux à vapeur vers l'Amérique doivent amener. Alors seulement la Belgique industrielle et commerciale sera replacée dans son état normal, alors seulement on pourra apprécier ce qui manque encore à son système maritime. Innover avant cela serait peut-être commettre un suicide.*

Selon l'auteur, *le système en vigueur n'avait cessé de produire les fruits les plus heureux;* maintenant *qu'on le remarque bien, ce système n'a pu se développer encore.... Avant de le changer, il faut attendre d'autres résultats, et alors seulement on pourra apprécier ce qui manque encore au système maritime de la Belgique.* C'est au moins reconnaître la possibilité que le système en vigueur, *quoiqu'il n'ait cessé de produire les fruits les plus heureux,* est défectueux. Nous avons de la peine à nous expliquer ce doute de l'auteur sur le mérite de notre système maritime.

Quoi qu'il en soit, l'auteur a, en même temps, ses certitudes. Du moment que nos chemins de fer et nos bateaux à vapeur auront atteint, les uns la France et l'Allemagne, les autres l'Amérique du Nord, du moment que quelques autres conditions, qui ne lui inspirent aucun doute, seront réalisées, *dès*

ce moment, la navigation nationale et l'exportation des produits industriels recevront une impulsion dont il est difficile d'indiquer les limites. Cependant, malgré cette certitude, avant de changer le système en vigueur, *il faut attendre les résultats* que ces nouveaux moyens de commercer à l'extérieur *doivent* amener, *et alors seulement on pourra apprécier ce qui manque encore au système maritime!! Qu'on le remarque bien,* l'auteur a des certitudes et des incertitudes sur ces résultats, c'est-à-dire, qu'en même temps il est certain et qu'il ne l'est pas à l'égard d'une même question.

Nous partageons la part d'incertitudes de l'auteur. Nous exprimerons nos doutes par forme de questions.

Nous atteignons, depuis longtemps, les frontières de l'Allemagne et de la France; les moyens de communiquer avec ces deux pays n'ont jamais cessé ; leurs tarifs nous ont opposé une barrière infranchissable pour exporter, au delà de leurs frontières, plus de produits que nous en avons exportés; par quelle cause inaperçue, *du moment que notre chemin de fer aura atteint le Rhin et la frontière française, nos exportations,* dans ces mêmes pays, *recevront-elles,* en présence de ces tarifs, *une nouvelle impulsion dont il est difficile d'indiquer les limites?*

Par quelles voies inconnues la navigation transatlantique vers New-York, vers un seul pays, nous permettra-t-elle d'explorer *le Nouveau-Monde?*

Quelle est *cette force* mystérieuse *des choses* par laquelle *nous serons posés comme l'intermédiaire des échanges entre l'Allemagne, la Suisse, le nord de la France et les contrées transatlantiques?* Les ports hollandais, prussiens et anséatiques seront-ils assez bénévoles pour s'effacer devant le port d'Anvers? Les voies de transport par eau vers le Rhin et la Suisse ne seront-elles pas, à raison de leur plus bas prix, préférées aux voies de transport par terre? Ces prix de transport par eau ne seront-ils pas baissés, si le chemin de fer leur faisait une concurrence sérieuse? La Hollande n'a-t-elle pas déjà facilité et ne facilitera-t-elle pas encore le transit étranger par des conventions réciproques?

Nous n'avons dans le port d'Anvers ni navigation, ni commerce extérieur, régulièrement établis et suivis avec les principaux marchés du globe; ces relations et ces moyens de transport sont établis à Rotterdam, à Amsterdam, à Hambourg, au Havre; quelle est *cette force des choses* qui fera diriger les marchandises de l'Allemagne, de la Suisse et du nord de la France sur Anvers, pour être transitées régulièrement vers les *contrées transatlantiques* par un commerce extérieur et une navigation qui n'existent pas dans ce port? En outre, ne sera-t-il pas dans l'intérêt du commerce allemand et suisse d'envoyer en transit ses articles dans les ports d'une puissance coloniale, navale et commerciale où les moyens de commerce et de navigation sont régulièrement établis?

Les marchandises des *contrées transatlantiques* ne seront-elles pas préférablement dirigées en transit vers l'Allemagne sur des ports qui, par la voie fluviale et à plus bas prix, pourront les envoyer à leur dernière destination?

Dans la supposition que l'Allemagne, la Suisse et le nord de la France nous envoient des marchandises pour la réexportation, par quels navires ces marchandises seront-elles transportées *vers les contrées transatlantiques?* Quand on indique le but, sans assigner, en même temps, les moyens de l'atteindre, l'intelligence n'est pas satisfaite. Seront-elles exportées par navires étrangers? Ils n'exportent pas aujourd'hui les marchandises belges, quoiqu'ils fréquentent nos

ports. Seront-elles exportées par navires nationaux? En refusant de protéger les importations de la marine nationale, on la met dans l'impossibilité d'exporter même les produits du pays. Aussi longtemps que les importations par navires nationaux ne seront pas plus favorisées, ces transports seront impraticables. Les frets ne peuvent pas peser tout entiers, ou, en grande partie, sur la cargaison de sortie. Le prix des marchandises s'en trouverait chargé sur les marchés du dehors; elles ne pourraient soutenir la concurrence contre les mêmes qualités de marchandises transportées à un fret plus bas.

Dans cette même supposition, pour quel compte ces marchandises seront-elles exportées? Sera-ce pour compte du commerce étranger? Il n'en exporte pas maintenant. Ces opérations n'entrent pas, d'une manière régulière et suivie, dans les faits commerciaux. Il n'est pas dans l'intérêt du commerce étranger d'exporter nos produits en concurrence avec les siens. Le commerce s'exerce par les négociants de la place commerciale. Sera-ce pour compte du commerce du pays? Notre commerce s'est réduit à celui de commission, et les mesures que l'on prend, bien loin de tendre à un véritable commerce actif d'échanges, tendent plutôt à établir exclusivement le commerce de commission. Sera-ce enfin pour compte de l'industrie manufacturière elle-même? Ces opérations sont anormales et ruineuses.

Si nous ne sommes posés entre les diverses contrées que comme des *intermédiaires commissionnaires*, et non comme des *intermédiaires négociants*, comment *la force des choses imprimera-t-elle à la navigation nationale et à l'exportation de nos produits industriels une impulsion dont il est difficile d'indiquer les limites?*

Nous vivons quelque peu de faits et d'actualité. En présence de ces prédictions, nous demandons quelle est, dans notre situation actuelle, *cette force des choses* qui nous fera importer en Allemagne, en Suisse et dans le nord de la France, *les denrées coloniales nécessaires à leur consommation et exporter leurs produits fabriqués*, à nous qui n'importons pas les besoins de notre propre consommation et n'exportons pas nos propres produits fabriqués? Les moyens de nous livrer à ces opérations nous sont refusés. Nous ne connaissons que l'établissement de bateaux à vapeur destinés à servir une seule ligne de communication avec l'Amérique du Nord. Mais aussi quel moyen forcé et dispendieux pour n'atteindre qu'une seule contrée lointaine!

En conservant la législation actuelle, nous ne parviendrons pas à créer à Anvers un marché général; les denrées continueront d'arriver, en grande partie, par cabotage, des entrepôts d'Europe; les prix en seront affectés par les doubles frais de commission, de transport, de chargement et de déchargement; serait-il dans l'intérêt de l'Allemagne et de la Suisse de prendre des marchandises de seconde main?

En maintenant la législation existante, n'est-il pas évident que les mesures indiquées par l'annexe *D* ne tendent qu'à établir notre système commercial sur le transit, système qu'aucune nation maritime et commerçante n'a jamais adopté, et qui, comme système fondamental, ne peut contenir autant d'éléments de prospérité que s'il était subordonné à un commerce d'échanges, exercé directement par le pays? Existe-t-il une seule cause qui pût entraver le transit, s'il était primé par un commerce direct d'échanges? Ne recevrait-il pas, au contraire, une grande impulsion par les mouvements de ce dernier commerce?

Un système commercial, basé principalement sur le transit, s'appuie, en

grande partie, sur la navigation étrangère pour l'exportation des produits nationaux. Or, jamais chez aucune nation européenne, cette navigation n'a concouru à l'exportation des produits indigènes dans la proportion de la navigation nationale. Elle est restée à une immense distance de la quantité de produits exportés par navires nationaux. Aussi aucune nation européenne n'a jamais compté sur la navigation étrangère pour l'exportation de ses produits. Les ports sont trop rapprochés. Le commerce européen profite de ce rapprochement pour jeter ses retours dans nos ports. Il part sur lest pour exporter de nouveau ses propres produits. Les puissances coloniales qui nous environnent en profitent de leur côté pour déverser sur nos marchés le trop plein des retours de leurs colonies, où elles excluent nos importations. Cette facilité, dont jouit le commerce étranger voisin, d'importer chez nous ses cargaisons de retour, met un obstacle insurmontable à nos propres exportations. Notre propre commerce d'échanges s'est vu obligé de se réduire à celui de commission, au grand détriment de notre industrie. Puisqu'aucun changement n'a été apporté à la législation, et qu'au contraire, dans le but d'avantager le transit contre les intérêts majeurs de notre commerce lointain d'échanges, les navires étrangers ont été assimilés, quant aux droits de tonnage, aux navires nationaux, le *suicide* commercial devait immanquablement se commettre, et il l'a été. Dans cette position de la question, nous demandons avec un vif sentiment de curiosité : si le système commercial en vigueur n'est pas changé, les mêmes causes ne produiront-elles pas toujours les mêmes effets? Sans changement de législation maritime, quelle est *cette force des choses qui donnera à la navigation nationale et à l'exportation de nos produits industriels une impulsion* DONT IL EST DIFFICILE D'INDIQUER LES LIMITES ? Nous confessons humblement qu'elle échappe à notre intelligence.

La chambre de commerce de Bruges termine ici son rapport spécial sur l'annexe *D,* sur laquelle la commission d'enquête commerciale a demandé son opinion. Ce travail est étendu ; mais il importait aux intérêts du pays d'examiner à fond ce document et de réfuter les opinions erronées et dangereuses qui y sont répandues. La Belgique possède un sol fertile, des mines, des ports de mer, des industries nombreuses, secondées par une population ouvrière active, par le bas prix des matières premières et par une abondance de houilles et de fers. Sa situation internationale est heureuse. Elle est donc en possession de tous les éléments d'une grande prospérité. Il serait déplorable que, par de fausses théories, elle ne protégeât pas le commerce et le travail national et s'exclût du commerce général du monde. Elle n'a besoin que d'être dirigée par des mains habiles vers un avenir heureux auquel ses ressources, si riches et si variées, l'appellent.

Nous vous prions, Messieurs, de recevoir l'assurance de notre haute considération.

Les Président et Membres de la Chambre de Commerce et des Fabriques de Bruges,

J. ROELS.	Louis DE LESCLUZE.
P. SINAVE.	J. SANEY.
P. BOUVY.	F.-J. VAN DER GHOTE.
F. PERLAU.	J.-G. DUJARDIN.
J.-B. WIELMAECKER.	Ch. VAN STEENKISTE.

PAR ORDONNANCE :

LAGACHE, *faisant fonctions de secrétaire.*

174

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

(SESSION DE 1840.)

ENQUÊTE

COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE.

N° 3.

175

INTERROGATOIRES.

Séance du 21 juillet 1840, à Louvain.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Foere, Cogels, Zoude, Mast De Vries, David, Déchamps, De Decker et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. Le Bon, Président, Renier Hambrouck, J. Hambrouck, Vandenput, J. Stappaerts, Vancampenhoudt et E. Stappaerts, Secrétaire.

NÉGOCIANTS ET INDUSTRIELS.

Présents : MM. De Zangré, membre de la commission d'agriculture, H. Peemans, négociant, Theremin, saunier, C. Peemans, négociant, De Neuter, armateur, Ant. Stappaerts, négociant.

Demande. Messieurs, vous connaissez l'objet de notre mission ; les documents parlementaires que nous avons eu l'honneur de vous adresser, vous ont indiqué les points sur lesquels l'enquête doit porter.

Nous avons cru devoir y joindre quelques opinions individuelles, émises dans le sein de la commission, seulement à titre de développements et pour mieux vous faire comprendre le but de cette enquête : car ni la Chambre des Représentants, ni la commission n'ont d'opinion arrêtée sur l'adoption de tel ou de tel système commercial.

C'est lorsque vous nous aurez aidés du concours de vos lumières que nous pourrons former notre conviction, et s'il arrive que, dans le cours des interrogatoires, les membres de la commission émettent telle ou telle opinion, ce ne sera que pour mieux vous faire apprécier les points sur lesquels doivent rouler vos investigations et vos réponses.

Ce ne sont pas les opinions de la majorité ou de la minorité que nous venons recueillir, mais toutes les opinions individuelles, et principalement les motifs sur lesquels elles sont fondées.

Nous allons vous poser successivement une série de questions, qui se rapporteront à ces différents points de l'enquête.

D. Quelles sont les industries et les principales branches de commerce existant dans le ressort de la chambre de commerce de Louvain?

M. Le Bon. — La principale branche de notre commerce est le sel; viennent ensuite les céréales, les huiles de colza, les écorces et les toiles. En fait d'industrie, nous avons les teintureries, les sucreries de betteraves, les distilleries, et en premier lieu les brasseries.

D. Toutes ces industries sont-elles en souffrance?

M. Le Bon. — Oui : toutes plus ou moins. Le commerce des céréales et du sel est entravé, l'article toiles souffre particulièrement beaucoup.

D. Il existe une commission spéciale pour cette branche, nous ne nous en occuperons pas, à moins que vous ne teniez à nous présenter quelques observations particulières. Mais n'est-ce pas simplement du commerce des toiles dont on s'occupe dans votre ressort?

M. Le Bon. — Oui : il n'y a pas ici de fabrique de toiles.

CÉRÉALES.

D. Pourriez-vous nous faire connaître quelle a été l'importance du marché des céréales à Louvain, avant et après la promulgation de la loi sur les céréales, et aux époques antérieures les plus remarquables?

M. Renier Hambrouck. — Le marché de Louvain a été extraordinairement important, mais il ne l'est plus aujourd'hui. Quand nous faisions partie de l'empire français, notre marché approvisionnait Paris, en partie, en 1812 entre autres, il l'a fait en grande partie. En 1815, j'ai acheté ici en six semaines 45,000 hectolitres de grain, en 1831 et 1832 j'y ai fait également des achats considérables pour les besoins de l'armée.

M. Vandenput. — On doit attribuer surtout la diminution du marché de Louvain à la construction d'un grand nombre de routes nouvelles, au moyen desquelles les grains qui devaient auparavant passer par Louvain, s'expédient maintenant d'une manière plus directe vers les lieux de consommation.

M. J. Hambrouck. — Une autre cause de cette diminution, c'est la loi sur les céréales, qui interdit l'exportation lorsque les prix ont atteint une certaine élévation; pour redonner à notre marché une certaine importance la libre sortie des grains devrait être autorisée.

D. Ne résulte-t-il pas un autre inconvénient de la grande mobilité du tarif? Cela n'empêche-t-il pas les affaires avec la Baltique, par exemple?

M. Vandenput. — Cette loi présente des inconvénients tels que le pays peut être exposé à de grands malheurs, à des disettes. Les grains que nous recevons des pays étrangers peuvent nous manquer en cas de mauvaise récolte chez nous.

D. L'orge ne forme-t-il pas un objet important ici?

M. R. Hambrouck. — Oui, c'est un objet dont la consommation est considérable. Nous sommes obligés de faire venir l'orge de l'étranger, le pays ne récolte pas la moitié de l'orge qu'il consomme.

D. Ne doit-on pas attribuer l'élévation du prix de l'orge à son absence sur tous les marchés, et la loi qui en a empêché la libre sortie n'a-t-elle pas eu un effet salutaire pour la consommation du pays?

M. R. Hambrouck. — En 1828, la récolte a été excellente, et nous avons fait des exportations considérables; si la loi dont nous nous plaignons avait existé à cette époque, le pays aurait reçu moins d'argent, mais les exportations n'en auraient pas moins eu lieu. Nous demandons la libre importation de l'orge, ou tout au moins une échelle proportionnelle de droits.

D. La commission d'agriculture ne s'est-elle pas occupée de la loi sur les céréales?

M. De Zangré. — Oui, elle désire des changements; elle demande la libre importation.

D. Dans quelle proportion le seigle se consomme-t-il relativement au froment?

M. R. Hambrouck. — La classe ouvrière ne se nourrit que de pain de seigle dans les campagnes; en ville le froment forme la seule nourriture. Les 9/10 de seigle qui nous arrive ici, s'expédient vers Liége. L'on envoie également beaucoup d'orge dans cette province et dans celle de Luxembourg.

D. N'y a-t-il pas à Louvain un établissement de mouture de farines à l'américaine?

M. J. Hambrouck. — Oui, il est en activité depuis deux ans; il existe encore deux autres établissements de ce genre à Louvain.

D. N'a-t-il pas été établi spécialement pour l'exportation des farines?

M. J. Hambrouck. — Non, notre moulin n'a pas été établi pour ce commerce seul. On peut s'en occuper, mais toutes les farines que nous fabriquons se consomment dans le pays.

D. Quel effet attendez-vous de la dernière loi sur l'exportation des farines?

M. J. Hambrouck. — Aucun, cette loi est vicieuse et ne peut produire aucun bon résultat.

D. Quels sont les motifs sur lesquels vous fondez cette opinion?

M. J. Hambrouck. — Cette loi nous oblige d'exporter par un port de mer. Pour aller à Lille, par exemple, à Lille, qui est notre plus grand débouché, nous devons sortir par Ostende, prendre ensuite la route de Dunkerque et Calais, et puis aller par l'intérieur jusqu'à Lille; ce voyage nous occasionnerait de 3 à 4 francs de frais par sac de farine, tandis qu'en suivant la ligne directe, en remontant l'Escaut, le sac de farine serait rendu à Lille pour 75 centimes, ce qui ferait un bénéfice de 3 francs.

D. L'observation que vous venez de présenter a été faite à la Chambre. La Législature n'a voulu permettre que l'exportation des farines en entrepôt de libre réexportation. La loi n'a-t-elle pas atteint le but que l'on s'est proposé ?

M. Peemans. — Nous ne demandons pas une modification à la loi sur les farines, mais un changement radical à la loi sur les céréales.

D. La loi sur les farines ne s'étendant qu'aux entrepôts de libre réexportation, et Louvain étant ainsi exclu, vous ne pouvez donc travailler que des grains des entrepôts de Bruges, d'Anvers et d'Ostende?

M. J. Hambrouck. — Je pense que nous pourrions acheter des grains au port d'Ostende, les ramener ici et les réexporter pour Anvers. La meilleure preuve que la loi sur les farines est vicieuse, c'est qu'aucun établissement de mouture n'en a fait usage : c'est un fait qu'on peut vérifier.

Nous n'avons d'exportation qu'en France; il se rencontre des circonstances où l'on peut exporter pour le Brésil, mais elles sont rares; nous ne pouvons concourir au Brésil que pour le cas où la récolte aurait manqué aux États-Unis et que nous aurions une récolte favorable, ce qui a eu lieu pendant deux années de suite (1836 et 1837). Nos farines alors se sont vendues avec avantage au Brésil, mais si ces circonstances favorables ne se présentent pas, je doute que nous puissions concourir.

D. Outre les farines des États-Unis, n'avons nous pas à lutter sur le marché du Brésil contre les farines du Nord et contre celles de la France ?

M. J. Hambrouck. — La France exporte aussi des farines au Brésil, mais en moindre quantité; cependant les farines françaises sont de qualité très-supérieure; ce sont celles qui se rapprochent le plus des farines américaines, et elles se vendent au même prix que celles-ci.

D. Exporte-t-on des farines de Marseille ?

M. J. Hambrouck. — Oui, mais c'est principalement pour l'Afrique.

D. Lorsque vous serez parvenus à sécher les farines comme les Américains, pensez-vous pouvoir être en état d'exporter vos farines avec avantage, et pouvoir concourir avec d'autres nations ?

M. J. Hambrouck. — Cela dépend de la qualité des grains; il y a un secret pour les sécher, qui est assez connu pour qu'on puisse espérer qu'il soit bientôt généralement répandu. Cependant l'Allemagne nous dévancera toujours pour les exportations. Hambourg fait de grands envois de farine dans l'Amérique méridionale. Les Allemands, qui dans le principe n'excellaient pas dans la fabrication, n'y ont d'abord pas gagné grand'chose, mais ils ont fait de grands progrès depuis quelque temps; ils peuvent aujourd'hui réaliser des bénéfices.

SEL.

D. Vous avez dit que l'industrie du sel était entravée, le droit d'accise n'est-il pas trop élevé selon vous?

M. Le Bon. — Oui.

D. Dans votre rapport vous avez demandé la suppression de ce droit, mais comment remplaceriez-vous ce droit, qui rapporte quatre millions par an au trésor ?

M. Vandenput. Par quelques centimes additionnels sur la contribution foncière, c'est ainsi qu'on a remplacé l'impôt mouture.

D. En supposant qu'on puisse supprimer le droit d'accise, ne pourrait-on pas, par contre, augmenter le droit de douanes sur le sel?

M. Vandenput. — Non; il faudrait se borner à des centimes additionnels sur les contributions foncière et personnelle.

D. Mais dans ce cas, il faudrait augmenter la contribution personnelle de 16 p. %. C'est l'impôt qui pèse principalement sur le petit commerce, tandis que l'impôt sur le sel est insensible, il est réparti sur la généralité. Vous voudriez ainsi faire supporter par le million d'habitants qui paye actuellement la contribution personnelle, un impôt auquel tout le monde contribue aujourd'hui?

M. Vandenput. — De cette manière le prolétaire ne payerait rien.

D. Mais le pauvre s'approvisionnant par petites quantités, la suppression de ce droit serait insensible pour lui ?

M. C. Peemans. — Cependant le sel paye 17 centimes de droit, tandis que la valeur n'est que de 4 centimes; la suppression du droit doublerait la consommation de cet article.

D. Le sel est-il importé directement à Louvain, ou bien en cherche-t-on dans d'autres ports?

M. H. Peemans. — Il en arrive par transferts et directement.

D. Ne tirez-vous pas du sel de Portugal?

M. Peemans. — Autrefois, nous en tirions beaucoup.

HUILES.

D. N'avez-vous pas demandé une diminution du droit de sortie sur les tourteaux?

M. C. Peemans. — Oui; il y a six mois qu'une commission a été réunie chez M. le Gouverneur, à Bruxelles; on y a discuté les avantages qui résulteraient d'une semblable mesure; un rapport a été fait au Gouvernement, mais depuis cette époque je n'ai plus entendu parler de cette affaire.

D. Une augmentation de droits d'entrée sur l'huile de baleine serait-elle favorable au pays?

M. C. Peemans. — Cette élévation de droits aurait pour résultat d'augmenter l'importation des graines du Nord, et par conséquent les ressources de la navigation nationale; car ces graines nous arrivent par navires nationaux, tandis que l'huile de baleine s'importe par navires étrangers. L'huile de baleine ne paye que

2 francs 12 cs de droits d'entrée par hectolitre, tandis que les huiles de graines sont frappées en général d'un droit de plus de 12 francs. Nous demandons que l'huile de baleine soit assimilée aux autres, afin que l'introduction en soit restreinte et que nos fabriques puissent marcher.

Cette année nous n'avons malheureusement pas eu de récolte ; il s'est importé à Anvers des quantités assez considérables de graines de colza, mais le prix de l'huile de colza étant de 25 p. % plus élevé en France, toutes les graines vont en transit dans ce pays ; il en résulte que nos fabriques chôment, et que d'ici à quelques mois, nous manquerons de tourteaux qui sont un engrais pour l'agriculture.

Nous avons dans le pays au delà de 700 fabriques d'huile, et l'on a calculé que le salaire des ouvriers travaillant à la fabrication des huiles s'élève annuellement à 7 ou 800,000 francs. Jusqu'à présent l'on n'a rien fait pour cette industrie, qui se trouve dans l'impossibilité de marcher à cause de l'introduction de l'huile de baleine et du droit de sortie sur les tourteaux, droit qui nous empêche d'exporter notre trop plein.

D. L'agriculture n'aurait-elle pas à se plaindre de la suppression de ce droit ?

M. C. Peemans. — Nullement, car le droit que nous réclamons sur l'huile de baleine équivaudrait à une prohibition ; dans ce cas nos fabriques marcheraient bien, nous produirions en plus grande quantité, et tout en demandant des facilités pour l'exportation de nos tourteaux, nous pourrions satisfaire à tous les besoins de l'agriculture.

D. N'avez-vous pas dit que les mesures que vous réclamez, seraient favorables à notre navigation en même temps qu'à cette industrie ?

M. Stappaerts. — Oui ; tous les savonniers emploient maintenant l'huile de baleine ; ils en consomment environ 50 mille hectolitres annuellement ; si les droits que nous proposons étaient établis, les huiles du pays obtiendraient la préférence, et les graines qui seraient nécessaires pour approvisionner les savonniers formeraient la cargaison de 150 grands navires.

Il est à remarquer qu'en France et en Angleterre, toute importation d'huile est absolument défendue ; et cette prohibition n'offre pas les inconvénients que nous avons ici.

D. Ne devrait-on pas faire une exception en faveur des huiles provenant de la pêche nationale ?

M. C. Peemans. — Oui ; je demanderais même qu'on accordât une prime pour encourager cette industrie.

D. Ces réclamations ont-elles été faites dans tout le pays ?

M. C. Peemans. — Oui ; l'année dernière tous les négociants véritables et les marchands ont nommé une commission, pour aviser aux moyens propres à faire sortir cette industrie de l'état de souffrance où elle se trouve. Cette commission a été choisie parmi les négociants et les fabricants de tout le pays. J'y ai représenté le commerce de Louvain. Cette commission a fait un mémoire qui est maintenant soumis à la Chambre.

D. Fréquentez-vous le marché de Termonde ?

M. C. Peemans. — Oui, tous les lundis.

D. Ne rencontrez-vous pas là des agents des négociants étrangers qui viennent vous faire des offres de service?

M. C. Peemans. — Ce sont des maisons de commerce qui viennent nous proposer des cargaisons de graines grasses, sans l'intervention d'Anvers; nous les faisons venir directement.

D. Si Anvers devenait un marché de première main, obtiendriez-vous les graines au même prix?

M. C. Peemans. — Il est à remarquer que ces agents sont des particuliers du pays, que les maisons étrangères instituent leurs intermédiaires pour ces affaires. Si l'on mettait des entraves à cet état de choses, on empêcherait le fabricant de prendre la matière première à la source même, et il se verrait ainsi forcé de payer un bénéfice au commerce d'Anvers avant d'avoir la marchandise.

DISTILLERIES.

D. Vous nous avez cité les distilléries comme une industrie qui s'exerce à Louvain. Quel a été l'effet de la nouvelle loi sur la situation de cette industrie?

M. Stappaerts. — Cette loi a exercé un effet très-salutaire; elle a amélioré l'état de cette industrie; le nombre des distilleries a augmenté.

D. Ainsi les distilleries sont dans un état prospère?

M. Stappaerts. — Pas précisément, la plupart des distillateurs se plaignent; on peut attribuer cet état à la cherté des céréales.

D. Fabriquez-vous pour les exportations régulières par mer?

M. Stappaerts. — Non.

D. Quelle en est la cause?

M. Stappaerts. — Nous ne faisons pas d'aussi bon genièvre qu'en Hollande; cela dépend du mauvais vouloir des distillateurs, qui ne rectifient pas assez leurs genièvres.

D. Pourrait-on arriver ici à faire du genièvre d'aussi bonne qualité que celui de Hollande?

M. J. Le Bon. — Oui, et Anvers et Lembecq le prouvent bien.

D. C'est donc le mode que la loi impose qui empêche le fabricant de se livrer à cette fabrication perfectionnée?

M. Stappaerts. — Oui.

D. En accordant un *drawback* sur les matières premières employées à la fabrication, ne pourrait-on pas parvenir à l'exportation?

M. H. Peemans. — L'on n'est pas d'accord sur ce point. Quelques-uns prétendent que cette mesure serait utile en ce qu'elle permettrait de distiller beaucoup

et d'exporter moyennant une prime, ce qui n'est pas possible en l'absence de la restitution des droits. Le genièvre s'infiltre en Prusse et même en Hollande, le prix du genièvre est ici infiniment plus bas que dans ce dernier pays, qui ne peut envoyer ses genièvres qu'à des prix très-élevés.

D. Mais vos distilleries ne deviendraient-elles pas plus considérables si vous pouviez produire pour l'exportation?

M. Le Bon. — Il y a beaucoup de distilleries qui ont chômé dans le pays; à Diest, où il y en avait 72, il en est resté 9, mais je crois qu'on doit attribuer cet état de choses à ce qu'un grand nombre de ces établissements se sont fixés près de la Meuse.

SUCRES.

D. N'existe-t-il pas des fabriques et raffineries de sucre dans le ressort de votre chambre de commerce?

M. Le Bon. — Oui; la chambre de commerce avait convoqué quelques fabricants de sucre de betteraves; s'ils étaient venus, ils auraient pu défendre les intérêts de cette branche d'industrie.

D. Cette industrie prospère-t-elle?

M. Le Bon. — Non; les droits sur les sucres sont trop peu élevés pour qu'on se décide à engager de forts capitaux dans cette industrie.

D. La loi sur les sucres a pu diminuer quelque peu l'importation de cet article. A-t-elle eu quelqu'influence pour Louvain?

M. Le Bon. — Pas dans cette localité.

D. Ainsi, elle n'a été ,ni favorable, ni défavorable au commerce de votre port.

M. Vandenput. — Elle a été défavorable à la fabrication du sucre indigène qu'on ne protége pas assez.

BRASSERIES.

D. Avez-vous quelques observations à nous faire au sujet des brasseries?

M. R. Hambrouck. — Les brasseries forment une très-grande industrie dans le pays, et nous pourrions demander la restitution des droits en faveur des bières que nous exportons. Avant la séparation de la Hollande, nous avions un grand débouché vers ce pays; mais aujourd'hui nos bières sont frappées d'un droit de 6 florins par hectolitre, ce qui est le double de la valeur.

D. Le commerce de Louvain n'a-t-il pas à se plaindre de quelques entraves que lui impose l'exécution de certaines lois ou règlements?

M. C. Peemans. — Oui; en 1836 la régence de Louvain a pris une décision à l'effet d'approfondir son canal. Elle a fait sonder le Ruppel pour s'assurer avec quel tirant d'eau on pourrait venir jusqu'à l'embouchure du canal, on a reconnu

que les navires pouvaient y arriver avec un tirant d'eau de 33 palmes. Ce fait constaté, on a décidé l'approfondissement du canal.

Mais l'administration du pilotage à Anvers nous refuse des pilotes lorsque le navire a plus de 31 palmes. En vertu de quel droit cette administration peut-elle nous faire un semblable refus?

J'ai essuyé moi-même un semblable refus à Anvers; j'ai protesté contre l'administration du pilotage; je l'ai menacée d'une action en dommages et intérêts; je n'ai pu obtenir aucune espèce de satisfaction.

Ces refus nous mettent dans la nécessité de lester en partie le navire à Anvers, ou de l'y faire décharger tout à fait. Si le commerce de Louvain n'éprouvait pas cette entrave, il ferait construire de suite les navires propres à la navigation.

La douane nous suscite également des difficultés. Le commerce d'Anvers possède des entrepôts particuliers; un employé vient voir le local et une demi-heure après les marchandises peuvent y être déposées. Ici les choses se passent bien autrement. J'ai un navire qui est arrivé depuis 8 jours, et il m'est impossible d'avoir un entrepôt. Je veux y mettre seulement celui des grains qui ne paie aucun droit en ce moment, l'on me fait mettre 20 serrures à un seul grenier, et les fenêtres doivent être entièrement fermées par des machines en bois, quoique pour la conservation des grains, on doive ouvrir et fermer ces fenêtres tous les jours. Ces conditions rigoureuses n'existent pas à Anvers, et l'on dirait que l'on veut empêcher que Louvain ne reçoive directement des marchandises.

D. Avez-vous fait des réclamations à ce sujet?

M. C. Peemans. — Oui, mais pas auprès du Ministre.

D. Ces difficultés proviennent non de la loi, mais de l'exécution de la loi; en mettant votre réclamation sous les yeux du Ministre, n'êtes-vous pas persuadé comme nous, qu'il y ferait droit nécessairement; car vous ne pouvez pas être plus maltraités ici qu'à Anvers, si toutefois il était reconnu que la loi est exécutée à Anvers d'une manière plus favorable au commerce?

M. C. Peemans. — C'est possible, mais en attendant nous avons toujours lieu de nous plaindre.

NAVIGATION, MARINE, SYSTÈME COMMERCIAL.

D. Vous avez dit, dans votre rapport, que vous considérez la législation actuelle comme insuffisante pour protéger notre navigation et assurer l'exportation des produits de notre industrie, et que vous croyez qu'il est nécessaire que la Belgique établisse chez elle le système des provenances directes, appuyé sur des droits différentiels. Vous ajoutez que c'est l'opinion de la majorité, mais qu'il y a eu une minorité qui persiste à accorder la préférence au système commercial actuel.

Quels sont les motifs qu'on invoque à l'appui de l'une ou de l'autre de ces opinions?

M. J. Hambrouck. — Nous ne datons que d'hier sous le rapport commercial et politique; nous ne sommes point une nation maritime; les relations lointaines ne s'improvisent pas, il faut attendre du temps l'affluence des navires et nos moyens d'exportation.

Le système de droits différentiels, tout en voulant favoriser notre navigation, éloignerait les navires étrangers et amènerait une augmentation de fret qui serait nuisible au commerce. Notre navigation pourrait être protégée, mais la protection ne devrait pas s'étendre aux navires étrangers faisant le commerce direct, parce qu'alors le grand cabotage qui occupe les 3/4 des navires nationaux serait détruit, et qu'on enlèverait aux fabricants la faculté d'acheter leurs matières premières sur les marchés de Liverpool ou du Havre, lorsqu'ils y trouveront de l'avantage.

M. Vandenput. — Si nous n'avions pas une frontière de terre aussi étendue, l'on pourrait établir des droits différentiels sur certaines denrées, le café, par exemple; mais il suffirait de doubler le droit actuel sur cet article, pour faire naître sur la frontière hollandaise un commerce interlope, qui serait un véritable fléau.

D. Quels sont les considérations que fait valoir à son tour la majorité de votre chambre?

M. Stappaerts. — Nous pensons qu'il est nécessaire d'encourager la navigation nationale, et d'établir des droits différentiels, afin d'obtenir des importations directes, faciliter nos exportations et nous assurer ainsi un fret peu élevé.

La France et l'Angleterre ont suivi la même voie, et le commerce maritime de ces deux nations est prospère; pourquoi, avec le même système, le résultat ne serait-il pas semblable pour nous?

Nous ne désespérons pas de la Belgique maritime, elle est commerciale, elle est industrielle; pourquoi ne parviendrait-elle pas à avoir une marine marchande?

Si nous restions stationnaires tandis que le monde marche autour de nous, nous ne pourrions plus être considérés comme une nation commerçante. Au moyen âge nous étions commerçants et industriels, et, aujourd'hui, dans un siècle éclairé, au milieu du mouvement général, nous resterions les bras croisés : ce serait un véritable scandale!

Depuis huit ans l'industrie a fait un pas de géant dans le pays; nous produisons et nous consommons de plus en plus, mais l'industrie nationale n'est pas même en possession du marché intérieur, car toutes les fabrications étrangères sont admises chez nous. L'on devrait frapper de droits plus forts les produits étrangers; si nous avions en premier lieu la consommation intérieure, qui est considérable, nos fabriques pourraient exporter leurs produits avec avantage et sans craindre la concurrence sur certains marchés lointains, et cette protection serait ainsi favorable et à l'industrie et à la navigation.

D. Ainsi, dans l'opinion de quelques-uns de vous, le système de droits différentiels aurait une influence désastreuse sur la navigation nationale. Cependant nous voyons par deux pétitions signées par les caboteurs d'Anvers et de Termonde, que cette espèce de navigation est favorisée en Hollande par des droits différentiels.

La plupart de ces navires de cabotage, qui importent du café en Belgique, réexportent souvent des houilles en Hollande; ces produits introduits par navires belges sont frappés à l'entrée d'un droit de deux florins, tandis que les cendres hollandaises peuvent entrer librement chez nous, soit par navires nationaux, soit par navires hollandais; il résulte de là que tout le cabotage se fait main-

tenant par navires hollandais. En quoi donc ces droits différentiels sont-ils si défavorables à la navigation?

M. J. Hambrouck. — Cette observation est très-juste, mais elle ne s'applique qu'au petit cabotage qui se fait par les eaux intérieures, tandis que je n'ai voulu parler que du grand cabotage, c'est-à-dire de la navigation dans les ports d'Europe, tels que Liverpool, le Havre, etc.

D. Dans quel sens pensez-vous que le grand cabotage souffrirait de cette mesure?

M J. Hambrouck. — Parce que vous enlèveriez aux fabricants la ressource d'envoyer les navires chercher des matières premières sur les marchés d'Europe, en frappant ces navires de droits plus élevés.

D. Si les navires qui font aujourd'hui le grand cabotage, au lieu d'aller chercher des cargaisons au Havre, à Liverpool, à Marseille, pouvaient aller directement dans les pays de provenance, croyez-vous que cette navigation ne serait pas plus active?

M. J. Hambrouck. — La plupart de ces navires ne sont pas propres par leur construction à la navigation transatlantique. Nous avons ce qu'on appelle des navires plats, qui sont très-propres à nos canaux, mais qui ne conviennent nullement aux voyages de long cours. Nous avons cependant quelques navires, construits à Anvers, qui vont aux colonies; mais ceux même de nos navires qui sont capables de faire ce voyage ne sont affrétés que quand il n'y en a pas d'autres. Cela provient de ce qu'ils ont une apparence défavorable, et quoique quelques-uns d'entre eux marchent bien, ils ont en général la réputation d'être un peu sabots.

D. Nous avons maintenu cependant cette navigation en la protégeant par des avantages sur les importations de sel et de sucre; ne se développerait-elle pas si l'on étendait cette protection à d'autres articles?

M. J. Hambrouck. — Je ne pense pas que nous puissions avoir une marine de long cours; jamais nous ne parviendrons à en posséder une suffisante. Nous n'avons pas de population maritime, nous n'avons que quelques lieues de côtes et un ou deux ports, il nous manque des matelots et des capitaines expérimentés. Le Gouvernement devrait songer à prendre des mesures analogues à celles que l'on prend en France, en obligeant chaque navire marchand d'avoir des mousses à bord; il devrait encourager la construction de navires par des primes plus fortes.

M. Vandenput. — Tous les sacrifices qu'on fera pour avoir une marine considérable seront inutiles.

D. Vous croyez donc qu'en favorisant notre pavillon national, notre marine ne se développerait pas?

M. De Neuter. — Je le crois; il faut laisser notre marine se créer avec le temps. En 1836 nous n'avions en Belgique que 136 navires, tandis que maintenant nous avons 196; le nombre n'est pas seulement augmenté mais encore le tonnage.

D. En supposant qu'avec le temps et à l'aide de fortes primes nous parvenions à nous faire cette marine, à quoi serviraient ces constructions, si on ne les favorise pas efficacement pour enlever une partie de la concurrence aux navires étrangers?

M. Vandenput. — Il ne faut point favoriser une branche d'industrie aux dépens d'une autre, en adoptant un système qui porterait atteinte à l'industrie.

D. Vous craignez de cette mesure une augmentation dans le prix du fret; mais le fret d'un navire national qui importe à Louvain du sel de Liverpool, et expédie en retour des écorces ou des os, n'est-il pas plus bas que celui de tout autre navire étranger?

M. C. Peemans. — Oui : il faut remarquer cependant que le sel est une matière encore brute et qu'on en trouve le placement avec facilité.

D. A quoi attribuez-vous cette différence dans le prix du fret?

M. C. Peemans. — Elle provient de ce que nous avons un fret d'aller et de retour entre Liverpool et Louvain.

D. Ce monopole est-il nuisible au consommateur? le sel se vendrait-il à meilleur marché, si le pavillon étranger pouvait concourir avec le pavillon national?

M. C. Peemans. — La différence en serait minime, elle ne pourrait porter que sur le fret.

D. Cela ne tiendrait-il pas à ce que l'accessoire est plus fort que le principal, le droit d'accise étant trop élevé?

M. C. Peemans. — Oui.

D. Croyez-vous que nous puissions jamais concourir avec les puissances du Nord, non-seulement pour le commerce direct que nous faisons avec ces nations, mais même pour le grand cabotage qui se fait par navires du Nord?
Pourrions-nous armer des navires avec autant d'économie qu'eux?

M. De Neuter. — Non : nous sommes toujours en défaut de matelots; ils se payent jusqu'à 24 florins et dans le Nord seulement 14 florins.

D. Mais en admettant pour un instant que les écorces comme les os puissent être importés directement en Angleterre par navires du Nord, pourraient-ils exporter ces cargaisons à Liverpool à aussi bas prix que le navire national?

M. De Neuter. — Je suis persuadé qu'ils le feraient à moins, la prohibition n'existant que sur les écorces; ce cas s'est présenté pour les os : un navire belge prendra 20 schellings par tonneau pour transporter des os, qu'un navire suédois n'en prendra que 12.

D. Si l'on adoptait un système qui assimilât au pavillon national le pavillon des pays de provenance faisant le commerce direct avec nous, et qui favorisât moins les navires anglais, par exemple, qui nous importeraient directement des produits étrangers à leur pays, tout en conservant une espèce de monopole pour les provenances venant d'un pays où il n'y a pas de marine : un tel système ne

développerait-il pas notre marine? La concurrence de tous ces navires ne ferait-elle pas baisser le prix du fret en amenant des importations et des exportations?

M. De Neuter. — Je crois que le fret augmenterait; les navires belges n'étant pas à même de lutter contre les navires étrangers, les droits différentiels ne seraient favorables qu'au navire américain.

J'abonderais cependant dans votre sens, si nous avions assez de navires pour faire directement des exportations, et s'il y avait possibilité d'avoir des cargaisons entières de sortie, mais les opinions sont fort partagées sur ce point.

D. La majorité de votre chambre croit-elle, au contraire, que l'on doive chercher à obtenir des importations directes, faciliter nos exportations et nous assurer ainsi un fret peu élevé?

M. Vandenput. — Oui; mais je dois constater que si la majorité de la chambre a demandé l'établissement des droits différentiels, c'est qu'elle a cru que cette mesure ferait baisser le fret; si le contraire était établi, elle changerait d'avis.

M. J. Stappaerts, M. R. Hambrouck. — Quant à nous, nous ne changerions pas d'opinion.

D. N'avez-vous pas dit que quelques-uns d'entre vous pensent que le système des droits différentiels serait défavorable à l'industrie?

M. J. Hambrouck. — Oui; en empêchant les fabricants d'avoir la matière première à bon marché. Il arrive souvent à Liverpool, par exemple, que l'on achète le coton à meilleur compte qu'aux États-Unis. Si l'on nous retire cette ressource, les autres nations qui peuvent en jouir auront un avantage sur nos fabricants.

D. Les Anglais et les Français, qui ont le même système, s'approvisionnent à meilleur compte à Liverpool et au Havre qu'au centre du pays de provenance; ne vous semble-t-il pas que si, à l'aide de ce système, nous pouvions avoir à Anvers un marché de première main, et aussi avantageux, les fabricants y gagneraient?

M. Vandenput. — Oui; ce serait un avantage, mais je crois toujours qu'il serait difficile de le créer.

D. N'est-il pas évident que le fabricant de Rouen et de Mulhouse, qui peut faire ses achats de première main, aura une faveur de 10, 15 ou 20 p. % sur le fabricant de Gand, qui est obligé de faire ses achats à Liverpool ou au Havre?

Nos fabricants ne se trouveraient-ils pas dans le même cas que leurs concurrents, si nous possédions un marché de première main?

M. Stappaerts. — Cela ne peut être révoqué en doute.

D. Sous le nom de droits différentiels on comprend plusieurs idées; serait-il indifférent que le navire étranger fasse avec la Belgique un commerce direct ou indirect, que notre pays ait des marchés de première ou de seconde main?

M. Vandenput. — Je ne vois aucun avantage à ce que les navires arrivent directement ou indirectement.

M. De Neuter. — Je préférerais les marchés de première main, si nous étions réellement réduits à ceux de seconde main ; mais les premiers nous sont également ouverts.

D. En favorisant les arrivages directs le coton ne s'importerait-il pas à meilleur compte, les navires américains ayant des retours qu'ils n'ont pas maintenant ?

M. Le Bon. — C'est l'opinion de la majorité de la chambre de commerce.

D. Pensez-vous qu'en accordant une protection soit aux provenances directes, soit au pavillon national, il en résulterait une augmentation d'affaires ?

M. Stappaerts. — Il nous est impossible de répondre à cette question d'une manière précise ; mais nous pensons que les droits différentiels, ou tout autre système de protection, sont nécessaires pour favoriser notre navigation, puisque la France et l'Angleterre qui sont nos rivaux, favorisent leur marine par ce moyen.

D. Êtes-vous unanimement d'accord sur ce point ?

M. Vandenput. — Non ; je crois qu'on diminuerait les avantages qu'Anvers peut offrir aux navires étrangers en venant y débarquer leurs cargaisons.

D. Mais ne seraient-ils pas remplacés par des navires belges ?

M. De Neuter. — Il n'est pas certain que, sans droits différentiels, les nationaux et les étrangers n'arriveraient pas à la fois.

D. Les matières premières ne devraient pas nécessairement être affectées de droits différentiels, mais cette protection n'est-elle pas considérable, si l'on remarque que, sur une cargaison de 300 tonneaux, les navires français jouissent d'un bénéfice de 30,000 francs, tandis que pour les navires du même tonnage, nos négociants n'ont qu'un bénéfice de 2,400 francs ?

M. De Neuter. — Cette protection est grande, mais la France et l'Angleterre sont obligées d'avoir une marine marchande à tout prix ; ce n'est pas parce que la France impose les navires étrangers qu'elle fait ce commerce lointain, c'est malgré cela.

D. Comment prouvez-vous cela ?

M. De Neuter — Les négociants en France se plaignent de l'élévation des droits protecteurs, parce que le prix du fret augmente.

D. Le prix du fret n'est pas la question la plus importante aux yeux des partisans du système des droits différentiels, le grand but qu'ils veulent atteindre, n'est-ce pas l'exportation de nos produits vers les pays lointains ?

M. Vandenput. — Nous sommes tous d'accord qu'il faut que la Belgique exporte, mais nous ne sommes pas d'accord sur les moyens.

D. Pensez-vous qu'en favorisant prudemment les arrivages directs, l'on n'établirait pas des relations suivies avec les nations lointaines ? et ces occasions existant, ne feraient-elles pas former des maisons d'exportations à Anvers ? En second lieu, les navires américains trouvant, ici comme ailleurs, un marché composé des divers produits du pays, ne partiraient-ils pas avec des cargaisons au lieu de retourner sur lest ?

M. J. Hambrouck. — En admettant qu'une navigation directe et favorisée puisse procurer plus d'occasions d'exportations à nos fabricants, ils suivraient cependant la même voie que par le passé, du moment qu'il n'y aurait pas de navire en charge à Anvers au moment qui leur paraîtrait convenable.

D. Mais n'habitueriez-vous pas ainsi les étrangers à faire un commerce direct avec nous ?

M. De Neuter. — Les occasions régulières n'ont pas manqué; nous aurions assez de navires belges pour exporter, s'il y avait un fret favorable.

D. Dans la discussion relative à la navigation transatlantique, le Ministre de l'Intérieur a dit que la France exportait annuellement 3 à 4 millions de toiles aux États-Unis, tandis que nous n'en exportons pas. A quoi attribuez-vous notre exclusion de ce marché?

M. De Neuter. — Il est hors de doute qu'une fois des relations directes établies, on n'obtienne un débouché pour un article spécial : si l'un de ces faits est la conséquence de l'autre, je ne conteste pas cette possibilité.

D. Mais ne nous faut-il pas aussi une marine nationale pour exporter nos produits ?

M. Vandenput. — La Suisse exporte par navires étrangers.

D. C'est vrai, mais les navires n'exportent pas pour leur compte. Croyez-vous qu'un armateur étranger soit aussi porté à exporter nos produits qu'un armateur belge ?

M. De Neuter. — L'armateur ne voit que son intérêt.

D. L'armateur étranger peut-il faire ses achats pour des expéditions lointaines aussi avantageusement que l'armateur du pays?

M. Vandenput. — Il a la ressource des maisons de commission.

D. Ces maisons de commission ont-elles intérêt à faire des expéditions avec autant de détails et de soins que l'armateur belge, qui opère pour son propre compte ?

M. De Neuter. — L'armateur belge ne peut pas même entrer dans tous ces détails.

D. Pourquoi la Suisse et le midi de l'Allemagne, qui n'ont aucun système maritime, figurent-ils pour une si grande part dans les exportations vers les pays lointains, tandis que nous y participons pour une si faible part?

M. Stappaerts. — La Suisse est beaucoup plus ancienne que nous en industrie, et la main-d'œuvre y est à très-bon compte.

D. A quelles causes attribuez-vous la difficulté de nos exportations ?

M. J. Hambrouck. — Ce sont les marchandises d'encombrement qui manquent à notre pays pour l'exportation. On pourrait établir une prime d'exportation sur ces articles.

C'est aussi un peu la faute de nos fabricants; j'ai habité l'Amérique et j'ai en-

voyé des ballots entiers d'échantillons; jamais nos industriels n'ont voulu les imiter exactement; ils donnaient pour raison que ce qu'ils fabriquaient valait mieux. Ce n'est pas ainsi qu'on assure des débouchés; un Anglais fera le tour du monde pour trouver un échantillon exact, et il fera une deuxième fois le même tour pour découvrir le moyen de fabriquer la marchandise telle que le consommateur le désire.

Nos fabricants veulent continuer à faire ce qu'ils ont fait; leur fabrication leur convient et ils voudraient qu'elle convînt aussi aux consommateurs. Ce n'est pas ainsi que l'on fait des affaires, celui qui paye dit : Vendez-moi ce que je désire et non ce que vous désirez vendre.

D. N'est-ce pas là une question de temps et de protection?

M. J. Hambrouck.—Il y a vingt ans que nos fabricants continuent à suivre le même système.

D. La Belgique occupe peut-être la seconde place dans le monde industriel; mais pour pouvoir exporter nos produits, nous devons être à même de les donner au même prix, ou à plus bas prix que l'étranger ne donne ses produits similaires.

Comme le prix des fabrications dépend en partie du prix de la main-d'œuvre, qui est de son côté en rapport avec les frais que l'ouvrier doit faire pour vivre, je demanderai à la chambre de commerce quelle influence ont pu avoir sur la position de l'ouvrier, la loi sur les céréales et celle de 1835, qui a frappé les bestiaux hollandais d'un droit de 10 centimes par kilogramme?

M. J. Hambrouck.—Le pain et la viande ont considérablement augmenté depuis quelques années; nous ignorons si l'on doit attribuer ce renchérissement à ces deux lois, nous croyons plutôt qu'on doit l'attribuer, quant au pain, aux médiocres récoltes que nous avons eues depuis quelques années, et quant à la viande, à ce que notre bétail est envoyé en France, et peut-être aussi à l'élévation de nos droits d'octroi.

D. Vous croyez donc qu'il n'y a pas de mesures à prendre pour diminuer le prix des objets de première nécessité pour l'ouvrier?

M. J. Hambrouck. — Si l'on admettait les céréales étrangères, cette mesure pourrait avoir une influence favorable sur le prix de ces objets.

D. Quels sont les obstacles que les nations d'Europe et autres opposent à l'introduction de nos produits dans leurs pays?

M. Stappaerts. — Nos produits sont frappés de droits élevés équivalant, pour ainsi dire, à une prohibition.

D. Pourquoi créent-elles ces obstacles? est-ce pour protéger leurs produits similaires ou pour favoriser leur navigation?

M. Stappaerts. — C'est dans ce double but, et pour empêcher la trop grande exportation de numéraire.

D. N'est-ce pas aussi pour assurer du travail aux ouvriers de leur pays?

M. Peemans. — Certainement.

D. Si les ouvriers n'avaient pas de travail, ne faudrait-il pas les nourrir, soit au moyen d'une taxe des pauvres, soit de toute autre manière?

M. Stappaerts. — L'industrie nourrit les ouvriers; en la protégeant, vous facilitez l'existence des ouvriers. Aussi, nous sommes tous d'accord qu'il faut protéger le travail national contre le travail étranger.

D. Avec quelles nations, pensez-vous qu'il serait utile d'entrer en négociations pour obtenir la levée de certaines prohibitions, et quels avantages pourrions-nous offrir en compensation de ceux que nous demanderions?

M. Stappaerts. — Nous devrions surtout négocier avec la Hollande et l'Espagne; à la Hollande, nous demanderions, en ce qui concerne notre arrondissement, la levée du droit énorme de fl. 6 par hectolitre dont nos bières sont frappées dans ce pays.

D. Que pourriez-vous offrir à l'Espagne?

M. Stappaerts. — Nous pourrions recevoir ses plombs, ses laines et ses fruits.

D. Si nous voulons négocier des traités de commerce avec les autres nations, nous devons pouvoir leur offrir des avantages en retour de ceux que nous leur demandons.

Si les cafés venant des ports hollandais étaient frappés d'un droit plus élevé que ceux qui nous arrivent directement des colonies, rien ne nous serait plus facile, dans ce cas, de demander à la Hollande tel ou tel avantage commercial, en retour duquel nous offririons de faire disparaître cette différence de droit. Mais malheureusement nous sommes dans cette position, que la Hollande jouit chez nous de tous les avantages qu'elle peut désirer, nous lui avons accordé d'avance gratuitement tout ce qu'elle pourrait nous demander. Comment voulez-vous dans cet état de choses amener la Hollande à nous faire des concessions?

M. Stappaerts. — Je lui offrirais la continuation des avantages dont elle jouit aujourd'hui pour l'importation sans droits différentiels de ses cafés de Java et de ses cendres, et la réduction du droit sur le bétail.

D. C'est-à-dire que vous commenceriez par menacer la Hollande de frapper ses importations de droits plus élevés, dans le cas où elle ne voudrait pas nous accorder les avantages que nous lui demanderions. Mais ne pensez-vous pas que si ces droits plus élevés existaient aujourd'hui sur le café, la Hollande serait disposée à nous accorder des concessions pour faire disparaître l'entrave que de semblables droits opposeraient à son commerce?

M. Stappaerts. — Je ne pense pas que la Hollande fasse de grands sacrifices pour amener la suppression d'un droit différentiel que nous aurions établi sur le café de ses colonies.

M. J. Hambrouck. — Si nous voulons amener la Hollande à nous faire des concessions, nous devons cependant chercher à lui porter atteinte dans ses intérêts.

D. Ainsi, Messieurs, il résulte de cette discussion que la majorité de la Chambre de commerce persiste dans l'opinion qu'elle a émise dans son rapport?

M. Lebon. — Oui.

M. J. Hambrouck. — Sauf la restriction dont il a été fait mention plus haut, au sujet de l'élévation du fret, par suite de l'établissement des droits différentiels.

LE BON.
CHARLES VANDENPUT
RENIER HAMBROUCK.
JEAN HAMBROUCK.
E. VANCAMPENHOUDT.
J.-B. STAPPAERTS.
HENRI PEEMANS.
A. DE NEUTER.
P. PEEMANS.

Séance du 28 juillet 1840, à Bruges.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Foere, Cogels, Zoude, Mast De Vries, De Decker et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. Roels, Président, Sinave, vice-Président, F. Perlau, P. Bouvy, Vanderghote, Wielmaecker, L. Delescluze, V. Steenkiste, P. Saney.

COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS.

Présents : MM. Van Lede, négociant en toiles, C. Serweytens, négociant-commissionnaire, Delescluze père, armateur, Thompson, armateur, De Bruyne, négociant en toiles, Vander Hofstadt-Goddyn, propriétaire de moulins à l'huile, Verpoorter-Heersens, idem, Chantrell, armateur et Herreboudt, saunier.

D. Quelles sont les industries et les principales branches de commerce et d'agriculture qui existent dans le ressort de votre chambre ?

Le président de la chambre de commerce. — Il n'y a que des industries qui tiennent à la localité. Les toiles, les dentelles, les huiles, la tannerie, les armements et la pêche.

D. Pouvez-vous donner quelques renseignements sur la situation de ces diverses industries ? sont-elles plus ou moins souffrantes ?

Le président de la chambre de commerce. — En général elles sont toutes souffrantes. Les toiles font l'objet d'une enquête spéciale. Le commerce de dentelles avait prospéré jusqu'ici, mais il commence à décliner. Les tanneries et les distilleries forment une industrie tout à fait locale, qui expédie très-peu au dehors. Les fabriques d'huile sont en très-grande souffrance; c'est le tarif français qui en est la cause : nous recevons tous les tourteaux des fabriques d'huile de la France, et l'élévation du tarif nous empêche d'y exporter nos produits.

Quant à la pêche, il n'y a plus qu'un seul armateur qui s'occupe de la pêche du hareng, il n'obtient pas de très-brillants résultats; depuis longtemps cette industrie a abandonné entièrement la ville de Bruges.

HUILES.

D. Quel est le nombre des moulins à huile dans le ressort de votre chambre de commerce?

M. Wielmalcker. — Il y a 90 moulins dont deux à vapeur.

D. Quel est le terme moyen d'hectolitres de graines qu'emploie un moulin?

M. Verpoorter. — 1,000 à 1,200 hectolitres de graines de toute espèce.

D. D'où vos établissements tirent-ils vos graines?

M. Wielmaecker. — Principalement du pays, mais la quantité est insuffisante; la France nous enlève nos graines à 30 p. % au-dessus du prix que nous pouvons payer, parce que le prix des huiles est plus élevé en France qu'ici.

D. Quelle est la cause de cette différence dans les prix?

M. Wielmaecker. — Elle provient du droit de douane; la France a un droit prohibitif de fr. 30 par hectolitre. L'huile en France vaut fr. 103, et il est difficile d'en obtenir ici de fr. 82, à fr. 84, ce qui fait une différence de 25 p. %.

D. Combien faut-il d'hectolitres de graines pour un hectolitre d'huile?

M. Wielmaecker. — Il faut 4 hectolitres de graines de colza et 5 1/2 de graines de lin.

D. Combien un hectolitre de graines donne-t-il de tourteaux au poids?

M. Wielmaecker. — De 40 à 50 kil.

D. Quelle est la valeur des tourteaux relativement au prix des graines?

M. Wielmaecker. — La moitié pour les graines de lin et les 3/8 pour les graines de colza.

D. Conviendrait-il de faciliter la sortie des tourteaux?

M. Verpoorter. — Oui, si nous pouvions avoir une juste réciprocité avec la France. Ce pays nous enlève nos graines et ne nous prend pas nos huiles, qui sont frappées de droits considérables. Si l'on payait ici en proportion pour l'entrée des tourteaux, nous aurions une juste réciprocité. Aussi longtemps que cet équilibre ne sera pas établi, nous ne pourrons concourir avec la France. Il faudrait frapper les tourteaux d'un droit de fr. 15 à l'entrée, et déclarer la sortie libre.

M. Wielmaecker. — Un droit de 3 à 4 fr. serait suffisant.

D. L'agriculture n'aurait-elle pas à se plaindre d'une telle mesure?

M. Verpoorter. — Non; l'agriculture proprement dite est désintéressée dans la question : il ne s'agit pas ici d'engrais, nous ne demandons que la libre sortie des tourteaux de graines de lin qui servent à la nourriture des bestiaux.

D. Quel droit conviendrait-il d'établir sur l'huile de baleine?

M. Verpoorter. — Il faudrait mettre à l'entrée un droit de fr. 15 par hectolitre.

D. Pourquoi demandez-vous un droit plus élevé sur l'huile de baleine que sur les autres huiles?

M. Vanderhofstadt. — Parce que, quand la pêche est abondante, on l'introduit en grande quantité dans le pays, tandis que sur les graines oléagineuses, nous n'avons aucune concurrence à craindre.

D. Ainsi vous voudriez qu'on élevât le droit de fr. 2 11 c^{s} à 15 francs?

M. Perlau. — L'huile de baleine étant toute d'importation étrangère, n'est point à ménager.

M. Verpoorter. — En supposant que ce droit de 15 francs empêche l'importation de 100,000 hectolitres de cette huile, et qu'il y ait augmentation de cette quantité dans la fabrication indigène, le résultat produirait des millions de tourteaux. D'autre part, si l'on met un droit à l'entrée des tourteaux, ce droit équivaut au droit d'entrée établi sur nos huiles en France; avec cette protection nous pouvons rivaliser.

D. Qu'elle est la valeur d'un hectolitre d'huile de baleine?

M. Verpoorter. — Environ 50 à 60 francs dans ce moment.

D. C'est donc un droit de plus de 25 p. % que vous demandez : c'est là une véritable prohibition?

M. Verpoorter. — L'intérêt de nos fabriques l'exige; chez nos voisins, nos huiles sont également prohibées.

D. Le droit que vous voulez voir établir sur les tourteaux serait également prohibitif?

M. Verpoorter. — Sans doute, mais nous y renoncerions volontiers, si la France voulait supprimer les droits dont nos huiles sont frappées chez elle.

D. En déclarant la sortie des tourteaux libre, vers quels pays espérez-vous exporter; ce n'est pas vers la France, puisque ses produits viennent sur nos marchés?

M. Verpoorter. — En Angleterre; nous y obtiendrions la préférence, parce que nous en sommes les plus rapprochés.

D. Tous les fabricants d'huile de la Belgique font-ils les mêmes réclamations?

M. Vander Hofstadt. — Oui; nous avons eu dernièrement à Termonde une réunion nombreuse de fabricants, et notre opinion était unanime sur ces points. Depuis une dizaine d'années nous avons dû restreindre nos opérations et laisser chômer une partie de nos fabriques.

SEL.

D. Quelle proportion y a-t-il entre le sel qui arrive directement à Bruges et celui qui y est transféré d'un autre port, d'Ostende par exemple?

M. Herreboudt. — Tous les arrivages sont directs.

D. La chambre de commerce de Louvain pense qu'une quantité considérable de sel est introduite en fraude dans le pays. Voici les raisons sur lesquelles elle se fonde :

Il a été constaté en France, lors de l'établissement de la gabelle, que la consommation du sel dans le pays était annuellement de 20 livres par personne. D'après les documents de la douane, il ne s'introduit en Belgique que 22 millions de kil. de sel, ce qui fait 4 à 5 kil. par individu; on en induit que la différence de 10 à 20 liv. est introduite en fraude; pour admettre cette induction, il faudrait frauder 22 millions de kil. de sel. En France et en Prusse, les droits étant plus élevés qu'en Belgique, la fraude ne peut se faire que sur la frontière hollandaise, et pour introduire cette énorme quantité, il faudrait frauder chaque jour la charge de deux mille hommes; ce qui est évidemment impossible. Je désirerais connaître sur ce point l'opinion de la chambre de commerce?

M. L. Delescluze. — L'on ne peut établir de proportion dans la consommation du sel en France et en Belgique; la consommation est moins grande dans ce pays, et cela s'explique aisément : en France les paysans mangent du sel avec leur pain sec, ce qui ne se fait pas chez nous. Ensuite la France étant un pays plus chaud que le nôtre, on y a besoin de plus de sel pour conserver les aliments.

M Chantrell. — Quant à la fraude, nous affirmons qu'elle est impossible à Bruges. On introduit beaucoup de sel en fraude du côté de Maestricht.

D. Depuis l'exécution du traité avec la Hollande on fraude beaucoup moins. Est-il vrai que l'eau de mer offre un moyen de fraude?

Plusieurs membres. — Non.

D. On prétend que les navires qui introduisent de l'eau de mer font fondre le sel brut dans cette eau, qu'ils la saturent de sel jusqu'à 18 à 20 degrés, et que de cette manière ils introduisent le sel en fraude. Les sauniers de Bruges se servent-ils de ce moyen?

M. L. Delescluze. — Tous les sauniers de Bruges se servent d'eau de mer, mais il n'y en a qu'un seul à l'extérieur qui emploie cette eau, et un seul petit navire de 50 tonneaux l'introduit.

M. Chantrell. — Les raffineurs de l'intérieur du pays croient qu'il y a un grand avantage à faire usage de l'eau de mer; ils se trompent, c'est une affaire de jalousie, l'eau de mer n'a que de 2 à 2 ½ degrés. Mais nous le répétons, la fraude est impossible.

D. Cependant dans une pétition adressée à la Chambre des Représentants, les armateurs, négociants et sauniers de Bruges, dont vous êtes à peu près solidaires, ont avoué à plusieurs reprises qu'il se faisait des fraudes nombreuses et importantes; ils vont plus loin encore, ils ont signalé comme un moyen de fraude la décharge accordée à certaines industries; ils disent qu'il se fait une fraude considérable parce que l'on accorde une réduction de 5 p. % sur le sel de roche, tandis que ce sel ne produit aucun déchet. Il résulte donc bien évidemment de votre pétition qu'il y a eu fraude dans le royaume?

M. Herreboudt. — Nous n'avons pas soutenu qu'il n'y a pas eu de fraude dans le royaume, mais nous avons dit qu'elle était impossible à Bruges. Ici il n'y a

pas moyen de frauder un kil. de sel. Nous payons même quelquefois plus de droits que nous ne devrions en payer. Un navire de 150 tonneaux venant de Liverpool, a été obligé de payer dernièrement les droits sur 150,800 kil. Lorsqu'un navire arrive d'Ostende avec du sel, il est obligé de faire une déclaration, le navire est plombé, et il ne peut se rendre à Bruges qu'accompagné de trois convoyeurs. Il est obligé de tenir le milieu du canal, de sorte que toute manœuvre est impossible.

En arrivant à Bruges le capitaine est obligé de renouveler la déclaration qui a été faite à Ostende, et la douane n'admettrait pas qu'il y eût une différence entre ces deux déclarations. En outre, lorsque le navire entre dans le canal d'Ostende, on en constate le tirant d'eau, et lorsqu'il arrive à Bruges, des vérificateurs sont chargés de s'assurer de sa similitude.

Toutes ces formalités vous indiquent assez que la fraude ne peut se faire ici; si elle existe dans le pays, ce ne peut être qu'à Anvers; il y a là en effet des moyens de fraude qui n'existent pas ici : dans l'Escaut les navires peuvent manœuvrer avec toute facilité avant que les employés ne soient à bord. En parlant de cette facilité nous ne voulons pas cependant affirmer qu'on fraude à Anvers.

D. La chambre de commerce de Louvain a demandé la suppression du droit d'accise sur le sel; la suppression de ce droit, qui rapporte quatre millions, est impossible. Mais ne pensez-vous pas que, dans l'intérêt du commerce, on devrait diminuer le droit?

Notre navigation ne prendrait-elle pas alors plus d'extension, par la raison que nous serions assurés d'un retour.

M. L. Delescluze. — La pétition dont on a parlé plus haut manifeste ce désir. Une diminution serait favorable en ce qu'elle nous permettrait d'exporter dans les pays voisins par le commerce interlope.

D. Une diminution sur le sel du Levant serait-elle favorable à notre navigation?

M. Delescluze père. — Sans doute. Ce serait un moyen d'encourager nos exportations dans le Levant, parce que nous serions assurés d'un fret de retour.

INDUSTRIE LINIÈRE.

D. Une commission spéciale, instituée par le Ministère, vous a interrogés sur l'industrie linière. Nous n'avons pas à nous en occuper spécialement. Cependant, si quelqu'un de vous, Messieurs, avait des observations à faire au sujet de cette industrie, considérée surtout dans ses rapports avec le commerce extérieur, je le prierais de vouloir bien nous les présenter?

M. Van Lede. — Il y a quelques années, en 1837, je pense, le Gouvernement avait posé la question suivante :

« Quels sont les avantages que pourraient procurer à l'industrie linière, la » filature du lin, des étoupes, et par la suite le tissage de la toile ainsi que la » fabrication du fil retors, par des moteurs nouveaux? »

En réponse à cette question, j'avais rédigé la note suivante :

Le but de la fabrication en grand par des moteurs mécaniques et des pro-

cédés nouveaux, est d'obtenir des produits plus parfaits et à bon marché. Dès que ce résultat est réellement atteint dans quelqu'article que ce soit, la consommation augmente. La production étant par suite plus forte et plus active, réclamera plus de matières premières.

Dans l'objet qui nous occupe, le lin étant cet aliment essentiel de la manufacture, il est clair que la culture du lin devra gagner en importance, suivant que ce produit du sol sera plus demandé.

Par la même raison, toutes les manipulations que doit subir la matière avant d'être mise en œuvre par les machines, occuperaient plus de bras à mesure que ces nouveaux moyens mécaniques seront plus nombreux et plus actifs.

Jusque là l'industrie linière ne peut que gagner par l'introduction des nouveaux procédés; mais ils ne peuvent pas s'établir sans froisser les intérêts de toute la classe ouvrière dont ils remplaceront le travail manuel. Tous les bras employés à la filature et au tissage seront menacés d'inaction, et le nombre en est considérable.

Il est vrai qu'il y a peu de fileuses dont toute la journée soit remplie par cette occupation, qu'il y a peu de tisserands qui soient tous les jours à leurs métiers; mais il faut remarquer aussi que cette fabrication est pour eux d'autant plus avantageuse, qu'elle utilise une grande quantité de temps qui, autrement, serait sans emploi. La fileuse travaille au rouet quand les soins de son ménage sont remplis, le tisserand travaille au métier pendant la saison où la campagne ne le réclame pas.

L'introduction de procédés plus sûrs, plus économiques ou plus expéditifs, menacera donc l'existence d'une classe fort nombreuse et très-intéressante. Ce changement aurait même des résultats effrayants s'il devait s'opérer tout d'un coup. Mais non-seulement la fabrication particulière mieux entendue, pourra se soutenir encore quelque temps, mais elle pourra même lutter avec les grands établissements, tant que ceux-ci ne se seront pas multipliés chez nous ou chez nos voisins de manière à pouvoir suffire à la consommation.

Quoi qu'il en soit, les progrès de cette industrie sont un courant qu'il est impossible d'arrêter. Si les filatures ne se forment pas chez nous, elles s'établiront au delà de nos frontières, et alors notre fabrication actuelle n'en est pas moins menacée d'une ruine complète.

Or, ce progrès ou ce changement étant donc inévitable, il vaut mieux qu'il ait lieu chez nous qu'ailleurs; il est même à désirer qu'il s'opère dans les Flandres, où la culture du lin étant parvenue au haut degré de perfection qu'on lui connaît, nous assure, quant à cette matière première, des facilités et des avantages marqués sur tous nos concurrents. D'ailleurs, quand les autres États de l'Europe établiraient des droits élevés sur nos toiles, elles ne manqueraient jamais de débouchés. L'usage de ce tissu de lin deviendra général dans tous les pays chauds, et particulièrement entre les tropiques, dès que le bas prix lui permettra de concourir avec les toiles de coton.

Nous ne devons pas nous dissimuler le mal qui découlera d'abord de ce déplacement d'industrie, afin que nous soyons plus attentifs à chercher les moyens d'en neutraliser les effets. Peut-être même avions-nous besoin d'être menacés dans la plus importante des industries flamandes, pour faire un pas en avant qui nous place à tout jamais au-dessus de nos rivaux.

Les vues du vulgaire industriel étant trop bornées, c'est au Gouvernement

qu'il appartient de donner aux producteurs l'heureuse impulsion qui puisse les diriger dans la nouvelle voie.

Il devrait donc, ce nous semble, acheter à l'inventeur ou importateur des procédés pour la filature du lin, le secret qu'une société anonyme se propose de mettre en pratique. Il devrait établir une manufacture modèle, afin de propager aussi bien et aussi vite que possible le perfectionnement que le temps nous amène et qu'il est impossible de comprimer.

Les manipulations que subit le lin depuis la récolte jusqu'à la filature exclusivement, sont presque toutes susceptibles d'amélioration.

Le Gouvernement devrait donc accorder des primes et des encouragements pour qu'il soit fait des expériences dans le but de découvrir de meilleures méthodes pour rouir, battre et peigner le lin, de manière à obtenir le meilleur produit avec le moins de déchet. Ceci est d'autant plus nécessaire que ce sont là des travaux manuels qui donneront de l'emploi à un plus grand nombre d'individus, à mesure que les grandes et petites manufactures consommeront plus de lin.

Il n'est pas inutile d'observer que les droits à la sortie des lins devraient être augmentés, afin de protéger la fabrication intérieure, et comme ce produit sera nécessairement de plus en plus demandé, parce que les tissus de lin se propageront davantage, l'augmentation de droits pourra avoir lieu sans nuire aux intérêts de la culture.

La révolution, qui est sur le point de survenir dans l'industrie linière, exercera une énorme influence sur le sort des deux Flandres. Et puisque ces contrées actives et populeuses trouvent dans la fabrication des toiles une grande partie des ressources qui les mettent à même de contribuer si largement aux besoins de l'État, il est de toute justice que le Gouvernement forme dans ces mêmes provinces les établissements modèles destinés à perfectionner les méthodes de fabrication, et qu'il y multiplie les moyens d'encouragement propres, sinon à prévenir, du moins à adoucir la crise industrielle qui est inévitable, et à nous maintenir au premier rang pour la fabrication des toiles de lin.

Quant aux causes de la décadence de notre commerce et de notre industrie linière, ces causes sont de différentes natures. Les unes sont extérieures, les autres sont internationales, il y en a, enfin, que nous nommerons intérieures.

Les causes extérieures de la décadence de l'industrie linière en Flandre, sont :

1° La fabrication et l'usage plus général des tissus de coton, car la modicité des prix en assure le succès ;

2° Les progrès que font les peuples voisins dans l'économie et les procédés de la fabrication linière. Le progrès se manifeste surtout chez les peuples les plus industrieux, et il déborde tous ceux qui restent stationnaires. C'est une force que les États les plus puissants ne sauraient détruire, eussent-ils même autant d'intérêt à l'arrêter chez eux qu'ils en ont à le favoriser.

Nous n'avons donc aucun moyen de nous soustraire à cette puissance. Sous peine de perdre totalement une branche d'industrie, il faut pouvoir en diminuer les frais ou en améliorer les produits, de telle sorte que ceux-ci puissent au moins soutenir la comparaison avec les produits similaires livrés à la consommation par les peuples rivaux ; et alors ce perfectionnement ne détruit pas les causes extérieures de décadence, mais il en neutralise les effets ; pour n'avoir pas à souffrir des progrès des autres, il faudrait constamment faire mieux.

Les causes de décadence que nous appelons internationales résident dans les mesures prohibitives, ou les hauts droits d'entrée qui frappent nos toiles dans les pays étrangers. Il n'est pas impossible de remédier à ces causes. C'est au Gouvernement qu'il appartient de faire des efforts intelligents et même au besoin des sacrifices, afin de porter les nations amies à supprimer quelques restrictions douanières, et à conclure avec nous des traités de commerce plus favorables à l'introduction de nos tissus de lin.

Il nous reste à traiter des causes intérieures : à ce chef se rapportent l'imperfection de certains procédés de fabrication suivis jusqu'à ce jour ; le défaut de soin dans l'application de ces procédés mêmes, et enfin la diminution des qualités, faite à dessein par les fabricants, dans la vue de pouvoir livrer leur toile à plus bas prix. Il y a beaucoup d'améliorations à provoquer. Les manipulations successives que subit le lin depuis sa récolte jusqu'à sa transformation en tissus livrés au commerce, pourraient se perfectionner. Le rouissage est peut-être défectueux ; il faudrait un système de peignes propres à donner une plus grande quantité de lin pur avec moins de déchet ; des mesures générales pourraient être introduites, pour régulariser la fabrication des lames (*kammen*) ; enfin, le blanchiment laisse encore à désirer. Depuis que les Français se sont occupés de cette partie, ils y ont fait des progrès ; et si la France nous était ouverte aujourd'hui pour l'introduction de nos toiles blanches, nous ne serions pas en état de lutter avec eux sous le rapport du blanc.

Appelés à constater principalement les causes de la décadence de notre industrie linière, nous n'avons dû indiquer que sommairement les moyens d'y remédier.

D'ailleurs, quelle que soit l'amélioration que l'on obtienne dans les procédés du filage et du tissage à la main, il nous paraît que ce ne sera jamais qu'un palliatif. Il faudra nécessairement en venir à la fabrication par moyens mécaniques plus expéditifs et moins coûteux. S'ils ne donnent pas, quant à présent, des toiles plus parfaites, ils donnent assurément des produits qui se placent avec facilité et assez de bénéfice.

D. A quelle cause attribuez-vous les progrès qu'ont faits les blanchisseries françaises sur nos blanchisseries qui les surpassaient autrefois ?

M. Delescluze père. — A la grande protection que la France a donnée à ses blanchisseries depuis que nous sommes séparés d'elle.

Nous avons cependant deux blanchisseries qui travaillent aussi bien que les Anglais et les Français.

D. Dans la discussion relative à la navigation transatlantique, M. le Ministre a dit que la France exporte annuellement aux États-Unis pour trois ou quatre millions de toiles, tandis que nous n'exportons rien dans ce pays. A quoi attribuez-vous cet état de choses ?

M. Delescluze père. — J'avais envoyé à M. le Ministre de l'Intérieur quelques échantillons de toiles que je crois propres à être envoyées aux États-Unis. Je pense qu'il serait possible de faire dans la suite des affaires avantageuses avec ce pays, mais le Gouvernement devrait nous aider à y ouvrir des relations.

Le Gouvernement a donné à la banque de l'industrie à Anvers, une somme de 240,000 francs, pour encourager les exportations de toiles de coton et de

lin ; au moyen de cette somme on assure aux exportateurs une garantie de 10 p. % contre toute perte éventuelle.

Par suite de cette garantie, quelques exportations ont eu lieu, et nous en attendons les résultats.

Nous avons demandé un encouragement semblable, mais il nous a été impossible de rien obtenir. La banque de l'industrie jouit d'une faveur toute spéciale, c'est par son entremise qu'il faut expédier ; elle a tout à gagner dans cette affaire, elle est assurée de recevoir une forte commission, et elle est à l'abri de toute chance de perte, car ce n'est pas pour son compte, mais pour celui des fabricants que les expéditions ont lieu. En général, c'est le défaut de protection efficace pour les retours qui empêche les exportations aux États-Unis aussi bien que partout ailleurs.

D. Pensez-vous que la mécanique ait fourni jusqu'ici des toiles aussi solides que celles fabriquées par les anciens procédés ?

M. Delescluze père. — La mécanique peut fournir des toiles aussi fortes que l'on veut ; chaque machine a un régulateur au moyen duquel on maintient constamment le nombre de fils que l'on veut donner à la toile ; ce nombre de fils s'établit à volonté, par pouce carré, et aussi près que l'on veut dans la chaîne comme dans la trame. Les procédés que l'on emploie sont vraiment admirables.

D. Il n'y a pas longtemps que les fabricants anglais ont émis une opinion contraire, et toutes nos toiles à la main, lorsqu'elles sont faites avec du bon lin et qu'elles sont bien tissées, s'enlèvent avec empressement. Tout en encourageant l'introduction des nouveaux procédés qui puissent mettre cette industrie en état de lutter avec avantage contre nos voisins, serait-il prudent d'abandonner l'ancienne fabrication, au moins pour les toiles qui doivent offrir une forte résistance ?

M. Van Lede. — Il faut maintenir et encourager le filage à la main, aussi longtemps que la mécanique ne pourra pourvoir à tous les besoins de la consommation.

Quant à la vente de nos toiles fortes, elle est réellement active dans ce moment ; elles sont enlevées de nos marchés, mais c'est à des prix tellement bas, que les producteurs sont en perte.

D. Cela ne provient-il pas de ce que le prix du lin n'est pas en rapport avec le prix de la toile ; c'est là la grande question qui a donné lieu à l'enquête sur l'industrie linière.

M. Van Lede. — Nos lins ont été enlevés cette année beaucoup plus que les années précédentes ; il semble que les Anglais, qui sont parvenus à fabriquer parfaitement les toiles à la mécanique, veulent nous empêcher entièrement de lutter contre eux, en enlevant notre matière première.

Notre industrie linière est vraiment dans une situation déplorable ; il n'y a plus que la France, où nous puissions livrer quelques toiles ; je crois pouvoir déclarer que cette année je ne gagnerai pas ma patente. Je faisais autrefois des affaires avec la Hollande, mais depuis dix ans, elle a progressivement diminué ses demandes.

Au moment de la révolution les Allemands ne songeaient presque plus à faire

des toiles ; mais à cette époque, ils ont eu la fourniture des toiles nécessaires à l'armée hollandaise ; ils sont venus étudier la fabrication flamande, et depuis lors il nous ont surpassés. Auparavant, leurs toiles étaient moins larges que les nôtres, elles avaient peu de consistance, le blanc ne se maintenait pas ; lorsqu'elles avaient été lavées, elles redevenaient écrues. Maintenant ces toiles ont leur pleine largeur, elles sont solides et le blanc se conserve ; aussi les Allemands vendent-ils à présent 100 pièces quand nous en vendons 7 ou 8.

D. Sont-ce des toiles faites à la main ?

M. Van Lede. — Oui ; nous allons être exclus de tous les marchés. En Zélande il y a de très-petites villes où l'on fabrique des toiles de coton très-fortes, dans les locaux fournis par les régences. En un mot, nos voisins font tous leurs efforts pour remplacer nos toiles, et ils ne réussissent que trop, car l'usage s'en perd de plus en plus.

D. Les consommateurs ne s'aperçoivent-ils pas que les tissus de coton ne peuvent remplacer nos anciennes toiles ?

M. Van Lede. — On affirme ce fait depuis 1831, et cependant à dater de cette époque l'usage de nos toiles a constamment diminué.

D. Pensez-vous qu'il faudrait augmenter le droit à la sortie des lins ?

M. De Bruyne. — Cette question est fort controversée, et il peut ne pas être inutile de faire observer que ces droits seraient défavorables à notre navigation ; car on ne pourrait plus aller à Liverpool chercher du sel avec un fret favorable, si vous n'avez plus de lin à exporter, puisque vous n'avez que le lin et les écorces à exporter dans ce pays.

On prétend que l'Angleterre ne pourrait pas se procurer des lins ailleurs qu'ici. C'est une erreur. L'année dernière une maison de Leeds a fait acheter les deux tiers de ses besoins à Cologne, au prix de 70 sous au lieu de 88.

Un droit établi à la sortie du lin, dans l'intérêt de l'industrie linière, nuirait à l'agriculture et à la navigation.

D. La France, qui accorde la protection nécessaire à son propre marché, serait-elle disposée à baisser son tarif ?

M. Van Lede. — La France établit chaque jour de nouveaux métiers, pour faire des toiles plus fortes, parce qu'on ne les trouve pas assez convenables sur nos marchés. On aurait plus de peine aujourd'hui à obtenir une faveur pour nos toiles. Il faudrait obtenir une diminution de droits en faisant quelques sacrifices.

D. Sur quels articles français voudriez-vous accorder une diminution de droits ?

M. Van Lede. — C'est au Gouvernement à examiner les articles sur lesquels on pourrait opérer une réduction ; on pourrait indiquer les vins, les soies, les quincailleries.

D. Ne pensez-vous pas que de l'union allemande il résultera que les toiles allemandes seront importées en plus grand nombre en Hollande ?

M. Van Lede. — Sans aucun doute.

D. Il résulte de toutes ces réponses que nos toiles sont exclues de presque tous

les marchés étrangers; cependant, d'après des renseignements certains, l'étranger ne réussit à s'emparer du marché espagnol qu'en imitant nos marques, qu'en se faisant en quelque sorte contrefacteur. Il a réussi de cette manière, mais la qualité ne peut se constater que par l'usage; ne pouvons-nous pas espérer que, lorsque l'expérience aura fait reconnaître la supériorité de nos toiles sur les toiles étrangères, on reviendra à nos toiles comme on y est revenu après avoir essayé des tissus de coton, non pas en 1831, comme on vient de le dire, mais à une époque bien antérieure?

M. Van Lede. — Je crains que ces espérances ne se réalisent pas. Si les Anglais commencent par imiter nos marques, bientôt ils vendront leur toiles avec leurs propres marques. C'est ainsi qu'autrefois les Belges ont enlevé aux draps français le marché de l'Italie.

Dans le principe on donnait aux draps les marques de Sédan, de Louviers d'Elbeuf; cela a duré quelque temps; puis on a vendu les draps belges avec la marque de Verviers, et les Français n'ont plus été à même de soutenir la concurrence. Nous avons donc à craindre que les Anglais ne finissent par nous supplanter pour la vente de nos toiles.

NAVIGATION ET COMMERCE EXTÉRIEUR.

D. Quel est le nombre des navires appartenant au port de Bruges, et quel en est le tonnage?

M. Perlau. — En 1833 il y avait 13 navires jaugeant 3.155 tonneaux, en 1834, 11 navires jaugeant 2,243 tonneaux, en 1835, 11 navires de 2,084 tonneaux, en 1836, 10 navires de 1.827 tonneaux, en 1837, 12 navires de 2,305 tonneaux, en 1838, 11 navires de 1,847 tonneaux et en 1839, 10 navires de 1,572 tonneaux.

Ainsi depuis 1833 nous sommes retombés à 10 navires, et le tonnage a diminué de moitié.

D. Quelles sont les relations directes et la navigation principale du port de Bruges?

M. Serweytens. — Nos relations directes sont avec la Suède, la Norwége et l'Angleterre. Le commerce du bois et le sel, voilà le seul aliment de notre navigation. En 1838, nous avons eu à l'importation 111 navires chargeant 12,000 tonneaux, qui ont été déclarés en douane, et à l'exportation 100 navires jaugeant 10,000 tonneaux.

D. Dans quelle proportion ont été les navires nationaux et les navires étrangers?

M. Serweytens. — Les navires belges pour un tiers, les navires étrangers pour deux tiers.

D. Pour quelle somme la navigation de Bruges exporte-t-elle annuellement de produits?

Plusieurs membres. — Nous ne pouvons rien préciser à cet égard.

D. L'importation excède-t-elle l'exportation, et dans quelle proportion?

M. Serweytens. — Contre cinquante cargaisons d'exportation il y en a 86 d'importation.

D. Avez-vous quelques observations à présenter relativement à la navigation vers votre port?

M. Perlau. — Oui, relativement au pilotage d'Ostende; on perçoit, quoique la besogne soit moins forte, moitié plus qu'on ne perçoit sur l'Escaut. Cette différence a été signalée au Gouvernement et à la Chambre des Représentants par M. Donny. On a fait des promesses, mais en attendant nous payons toujours, et cela nous occasionne un grand préjudice.

D. Le tarif n'avait-il pas été fixé par la commission même à Ostende?

M. L. Delescluze. — Non; c'est l'ancien tarif hollandais. Il y a un projet présenté par le directeur du commerce, mais il n'a pas été mis en vigueur. Ce projet de tarif consacrait encore beaucoup d'erreurs. Nous payons sur le canal d'Ostende des droits plus forts que sur l'Escaut; et cependant le Gouvernement est intervenu dans le payement des droits sur l'Escaut. Nous payons notre part dans ce péage, et nous n'avons ici aucune compensation.

D. Le nouveau tarif vous aurait-il convenu?

M. L. Delescluze. — Non, car il consacre encore des injustices. Tous les navires étrangers sont assimilés aux nationaux, quand ils naviguent sur l'Escaut, et ils payent un droit plus fort quand ils viennent ici. C'est un droit différentiel à l'avantage d'Anvers au détriment d'un autre port.

D. La chambre de commerce de Bruges a-t-elle été consultée sur ce point?

M. Perlau. — Oui; elle a fait des observations à cet égard. Elle a demandé qu'on mît tous les ports sur le même pied. Si l'on ne peut obtenir que l'on modifie le droit d'écluses, il faut que le Gouvernement reprenne le canal. Elle a adressé à ce sujet un mémoire au Gouvernement dont nous vous remettons la copie.

D. N'est-ce pas un droit extraordinaire de tonnage qui se paye à Ostende?

M. L. Delescluze. — Oui, au détriment de Bruges et d'Ostende.

D. Ce droit a pour but de couvrir des dépenses de constructions qui ont eu lieu dans le port d'Ostende, et qui se sont élevées à 120,000 florins; il reste encore dû 60 à 70 mille fr. Pour couvrir cette somme, le port d'Ostende a été frappé, avant 1830, d'un droit extraordinaire de tonnage, par simple arrêté royal, mais ce droit a été confirmé depuis 1830 par les lois du Budget. Le Gouvernement a eu l'intention de présenter un projet de loi tendant à supprimer ce droit, je pense qu'il n'a pas abandonné cette idée.

M. L. Delescluze. — Il faut l'espérer, car ce droit est onéreux pour nous.

LÉGISLATION ACTUELLE ET SYSTÈME COMMERCIAL.

D. Quelles sont les observations que vous avez à présenter sur l'état actuel de la législation commerciale, et sur le système qu'il faudrait suivre?

M. L. Delescluze. — La chambre de commerce m'a chargé, afin d'appuyer l'opinion qu'elle a émise sur les questions qui lui ont été posées, de répondre aux divers paragraphes de l'annexe *D*.

§ 1er « La marine nationale jouit aujourd'hui, d'après les lois existantes, d'une » réduction de 10 p. % sur tous les droits de douane sans distinction, qui se » prélèvent sur les marchandises qu'elle importe; en d'autres termes, les car- » gaisons importées sous pavillon étranger subissent, par ce fait, une surtaxe de » la même quotité. »

Cette réduction de 10 p. % serait quelque chose, si les droits étaient assez élevés comme ils le sont dans presque tous les autres pays; mais généralement ici, ces droits ne sont pas basés, comme ailleurs, pour donner de grands produits au fisc; ces droits sont très-minimes et se réduisent presque à rien, et de zéro ôtez 10 p. %, il restera toujours zéro.

Quelques personnes qui ne savent pas faire la différence entre les droits d'accise et les droits de douane, ont cru que les 10 p. % sur une barrique de vin qui paye 80 francs s'élèvent à 8 francs; mais c'est une erreur : les 10 p. % ne se prélèvent que sur les droits de douane. Or, le droit de douane sur une barrique de vin n'est que de 5 francs environ, et la faveur accordée au pavillon national n'est donc que de 50 cs. par barrique. Ainsi sur une cargaison de 300 tonneaux cela ferait environ 600 francs, et ce n'est pas là une protection suffisante. Si nous comparons cette protection avec celle qu'accorde la France, nous trouverons une grande différence. Prenons un navire de 400 tonneaux, chargé de coton des Indes. Supposons qu'il ait chargé 350,000 kilogrammes, à raison de 35 francs par 100 kilogrammes, la France fera payer à un navire étranger 122,500 francs, tandis qu'un navire français payera, à raison de 10 francs par 100 kilogrammes, 35,000 francs. Différence en moins, 87,500 francs sur une même cargaison.

Maintenant que la navigation étrangère importe en Belgique une cargaison semblable de 350,000 kilogrammes, à raison de 1 franc 60 cs. par 100 kilogrammes, on payerait 3,600 francs. La protection de 10 p. % se réduirait donc à 560 francs pour la navigation nationale, tandis que la France accorde sur une même cargaison, une protection de 87,500 francs.

La protection de 10 p. % est donc illusoire et se réduit à presque rien.

§ 2. « Par la loi du tarif et celle du 4 février 1831, elle possède en outre un » privilége spécial pour l'importation du thé et du sucre; elle a le monopole ex- » clusif pour l'importation du sel. »

Le privilége spécial pour l'introduction du thé est illusoire. La défectuosité de notre système de protection pour les importations en général en est une première cause, et a empêché nos relations directes avec la Chine; or, la protection ne porte que sur le thé importé directement et par cargaisons entières, chose qu'aucun armateur, dans l'état actuel, ne sera tenté d'essayer.

Quant au sucre, cette protection isolée n'a pas suffi pour développer notre navigation lointaine, qu'il est si essentiel d'étendre dans l'intérêt de l'exportation de nos fabricats; son état stationnaire le prouve.

Quant au sel, la protection est réelle; mais ce n'est qu'une navigation de cabotage. Cette navigation prouve toutefois l'influence qu'exerce une bonne protection en retour sur les exportations en général; en effet, nous voyons constamment, quand le fret des écorces s'élève à 20 ou 30 schellings par tonneau pour tous les ports anglais, celui pour Liverpool réduit à la moitié, et tou-

jours recherché; pourquoi? parce que nos navires sont toujours certains d'y trouver un retour. Appliquez donc ce système d'encouragement pour les importations directes en général à la navigation transatlantique, et vous serez certains d'exporter à peu de frais et d'une manière aussi avantageuse que nos concurrents. L'exemple de ce qui se passe pour le sel en est la meilleure preuve. C'est la protection à l'importation du sel qui a maintenu notre marine dans une situation, déplorable encore sans doute, mais enfin, qui en a empêché la perte totale.

« § 3. Enfin elle est favorisée pour les droits de port qui frappent spécialement les navires, par une réduction notable sur les droits de tonnage et de » pilotage. »

Cette réduction est tout à fait illusoire; il est vrai qu'elle existe dans la loi, mais elle n'existe pas en fait, car elle est appliquée aujourd'hui à tous les navires étrangers de même qu'aux nationaux. Il n'y a guère que la France, à qui au contraire on aurait pu accorder quelque privilége, la Chine et l'empire de Maroc, etc., etc., qui ne soient pas sur le même pied; toutes les autres nations sont assimilées à la Belgique sous le rapport du tonnage et du pilotage.

D. N'est-ce pas par suite de traités de réciprocité?

M. L. Delescluze. — Non; avec l'Angleterre et la Prusse, nous n'avons pas de traité de réciprocité.

D. Il y en a un avec l'Angleterre, et c'est par suite du droit différentiel de 10 p. % que nous avons maintenu, que l'Angleterre a également maintenu son droit de 20 p. %.

N'y a-t-il pas plusieurs autres nations avec lesquelles nous avons des traités de réciprocité?

M. L. Delescluze. — Oui; mais il n'en est pas de même en Prusse. Je puis vous lire une lettre adressée par le Gouvernement à la chambre de commerce de Bruges.

D. Mais ce qui se passe en ce moment en Prusse n'est-il pas la suite d'un abus des autorités locales et non du Gouvernement. On a réclamé auprès du Gouvernement prussien pour qu'il exécutât la convention comme il doit le faire; on a chargé notre consul à Stettin de réclamer, mais on n'a encore rien obtenu; notre consul n'a pas été assez fort pour obtenir réparation de cet abus, et l'affaire devra passer probablement par les mains de notre chargé d'affaires à Berlin.

M. L. Delescluze. — Mais on pourrait toujours débuter par des mesures de représailles; puisque la Prusse nous traite comme les nations les plus ennemies, pourquoi la traiterions-nous comme les nations les plus amies? Je continue :

« § 4. Ces faveurs sont-elles ou ne sont-elles pas assez grandes? Si elles ne le » sont pas, comment, de quelle manière et sur quels articles faut-il les étendre? »

Ceci est une question d'application que nous traiterons plus tard. Quand nous serons d'accord sur le principe qu'il faut modifier, nous poserons des chiffres.

« § 5. Voilà véritablement les questions principales que la commission d'en- » quête aura à résoudre, et que le vague des discussions a rendues presque in- » saisissables.

« § 6. Personne ne conteste l'utilité d'une marine nationale, personne ne nie

» les avantages du commerce direct, mais on diffère sur les moyens de déve-
» lopper l'un et l'autre ; on diffère surtout à l'égard du mode et du degré de
» protection qu'il convient de leur accorder. »

Ceci est un aveu assez singulier ; on nous dit que personne ne conteste l'utilité d'une marine nationale, que personne ne nie les avantages du commerce direct ; alors on est donc d'accord avec nous ; comment se fait-il qu'après cet aveu l'auteur de l'annexe l'ait fait suivre d'un si long manifeste contre la marine nationale et le commerce direct ?

« §§ 7 et 8. Ce qu'il importe d'abord de ne point perdre de vue, c'est que la
» Belgique est essentiellement industrielle et agricole, et que, comme telle, sa
» prospérité dépend en partie de l'économie des communications et des trans-
» ports. Elle doit donc éviter avant tout de créer un monopole dangereux pour
» ces derniers.

» Cependant ce monopole existerait du moment où, par une protection exa-
» gérée, on aurait éloigné l'utile concurrence de la navigation étrangère ; car
» dans ce cas, la marine nationale, libre de tout frein, pourrait *arbitrairement*
» *fixer le prix du fret et courber l'industrie et l'agriculture sous la loi impé-*
» *rieuse de son bon vouloir.* »

Nous repoussons une protection exagérée. Nous demandons une protection efficace et graduelle dans l'intérêt de nos exportations. D'ailleurs, comme on s'attend à un grand développement du transit quand le chemin de fer sera établi jusqu'au Rhin, on pourra profiter des nombreux navires étrangers qui amèneront les marchandises destinées à ce transit, pour exporter nos fabricats, si l'on craint de voir notre marine marchande *imposer la loi impérieuse de son bon vouloir.*

Si, réellement, comme on le prétend, il y a lieu d'espérer un transit aussi considérable, certainement les navires étrangers qui arriveront à Anvers et qui déposeront leurs chargements à l'entrepôt, alimenteront l'exportation de nos produits, car quand on les chargera d'exporter nos produits, ils ne s'y refuseront pas. L'industrie n'a donc pas à craindre de manquer de moyens d'exportation. Au contraire, ces moyens se multiplieront, s'il est vrai que le transit augmente comme on le présume.

Le 9me § de l'annexe *D* est ainsi conçu :

« Cependant une marine n'est pas un but, mais un moyen ; et plus un pays
» industriel possède de moyens de cette nature à sa disposition, c'est-à-dire,
» plus ses ports sont fréquentés par les navires des différentes nations du globe,
» plus nécessairement il est assuré d'importer favorablement les produits du de-
» hors qui lui sont nécessaires et d'exporter avec avantage les objets qu'il destine
» à la consommation extérieure. »

Ici, pour refuter cette assertion *qu'une marine n'est pas un but, mais un moyen,* je citerai quelques extraits d'une pétition adressée à la Chambre des Représentants, par les premiers négociants d'Anvers ; je lis dans cette pétition :

« Les avantages qu'une marine marchande nationale procure déjà par elle-même au pays vous ont été trop souvent démontrés, Messieurs, pour qu'il soit besoin de vous les retracer ici ; mais c'est surtout en la considérant sous le point de vue de l'intérêt général, que son utilité acquiert un nouveau degré d'importance. En effet, c'est elle qui ouvre les voies à l'écoulement de nos produits. Sa destinée se trouvant intimement liée à celle de nos diverses industries, dont elle

est l'auxiliaire indispensable, tous ses efforts tendent constamment à entretenir, à multiplier même ce grand commerce d'échange qui fait la richesse des États. Vous l'avez si bien senti, Messieurs, que naguère encore vous avez décrété des primes d'encouragement pour de nouvelles constructions ; mais à quoi nous serviront ces primes, à quoi nous serviront même les traités de commerce que le Gouvernement s'efforce de conclure avec les principales nations maritimes, si on ôte à notre navigation le seul aliment qui lui donnait encore un peu de vie? L'article *sucre*, qu'on peut à bon droit considérer comme l'âme de notre commerce transatlantique. »

Plus loin je lis dans la même pétition :

« Notre marine nationale ayant perdu ces éléments d'existence, ne pourra plus se soutenir, et nos nombreuses industries perdront en elle les moyens d'exportation directs et économiques de leurs produits. En vain objectera-t-on qu'à défaut de navires nationaux, ces exportations pourront se faire par des étrangers. Ces navires, comme les nôtres, cesseront, faute d'aliment, de fréquenter vos ports : la conséquence suivra le principe, et force sera à ceux de nos industriels qui pourront avoir quelques relations à l'étranger, de se servir de l'intermédiaire de leurs rivaux. Les désavantages d'une pareille position se révèlent assez d'eux-mêmes pour n'avoir pas besoin de démonstration. »

Cette pétition porte entre autres signatures celle de M. Cateaux Wattel, président de la chambre de commerce d'Anvers.

D. Cette pétition n'a-t-elle pas été adressée à la Chambre des Représentants à l'occasion de la loi sur les sucres ?

M. L. Delescluze. — Oui.

Je reprends l'examen de l'annexe *D*. Le 10e § de cette annexe commence ainsi :

« Pour affaiblir cette vérité, on a osé affirmer que les navires étrangers qui » ont fréquenté les ports de la Belgique n'avaient prêté qu'un faible concours » à l'exportation de nos produits industriels. »

Je dois dire que l'auteur affirme ici une chose qu'on n'a jamais dite; car on n'a jamais contesté que les navires étrangers, lorsqu'ils trouvent un chargement en Belgique, ne manquent pas de le prendre ; ils auraient tort de faire autrement.

Mais ce que nous soutenons, c'est que les navires étrangers ne viennent pas en Belgique pour acheter nos fabricats et pour les exporter pour leur compte.

Je continue la lecture du 10e § de l'annexe *D*. Il est ainsi conçu :

« Mais c'est là une assertion complétement inexacte, et que tous les docu- » ments détruisent. Qu'on ouvre le tableau général du commerce publié par les » soins du Gouvernement, et on verra qu'en 1837, 1,443 navires étrangers, » mesurant 214,739 tonneaux sont *sortis chargés* de nos ports, et ont consé- » quemment concouru à l'exportation belge pour les deux tiers environ de sa » totalité. »

Nous avons ouvert ce tableau, et nous y avons trouvé que ces 1443 navires qu'on signale, au lieu de sortir chargés, sont entrés chargés.

D. Ne vous êtes-vous pas aperçus que c'était une erreur, et qu'il fallait lire 827 navires ?

M. L. Delescluze. — Nous n'avons pas été informés de cette erreur. Il y a

effectivement 827 navires sortis chargés, d'après la statistique. Mais ces 827 navires, qui avaient un tonnage de 131,000 tonneaux, n'ont pas exporté 30,000 tonneaux. Car il suffit qu'un navire achète de la volaille, de la bierre, des œufs, du genièvre, enfin ce qui est nécessaire pour la nourriture de l'équipage, pour que le navire soit porté sur la statistique, comme étant sorti chargé. Je vous demande si, d'après cela, on peut dire que le commerce étranger ait réellement concouru à nos exportations?

J'admets cependant pour un instant que ces 827 navires étrangers soient partis chargés pour leur tonnage de 131,000 tonneaux. En admettant qu'on paye en moyenne pour fret fr. 50 par tonneau, cela ferait 6 1/2 millions à peu près de francs que nos fabricants auraient payés à la navigation étrangère, au détriment de la navigation nationale, qui cependant languit, et dont les deux tiers, notamment à Bruges, sont sans aucune occupation.

Ce chiffre échappe à la statistique, la statistique n'en parle pas. C'est cependant l'industrie belge qui paye cela à l'étranger.

D. N'est-ce pas une supposition?

M. L. Delescluze. — Sans doute. Mais réduisez le chargement à un tiers, ce sera toujours le tiers de 6 1/2 millions que notre industrie aura payé à l'étranger.

Je continue l'examen de l'annexe *D*. Les 11e et 12e §§ de cette annexe sont ainsi conçus.

« Battus sur le terrain des faits statistiques, les partisans d'une réforme ra-
» dicale de ce système commercial invoquent l'exemple d'autres peuples :
» pourquoi, disent-ils, la Belgique ne favoriserait-elle pas son commerce direct
» au moyen de droits différentiels plus larges en faveur de sa marine nationale,
» puisque toutes les nations, sans distinction, favorisent les relations directes?
» Cette dernière assertion, quoique sans cesse répétée, n'en constitue pas
» moins une flagrante erreur, pour ne rien dire de plus. »

Nous croyons avoir démontré que l'on ne peut se fier entièrement à la statistique, et que la flagrante erreur que signale l'annexe est une flagrante réalité.

Je lis dans le § 13 :

« Oui, les puissances coloniales protégent le commerce direct avec *leurs co-*
» *lonies,* mais en dehors du système colonial que la Belgique n'a pas à consul-
» ter, puisqu'elle ne possède point de possessions océaniques, toutes les nations,
» sans distinction, à l'exception de la France et de l'Angleterre, agissent comme
» nous; leurs tarifs sont uniformes, c'est-à-dire qu'ils ne stipulent point de
» droits différentiels suivant les lieux d'importation; mais, comme la Belgique,
» elles accordent à leur marine marchande, une réduction prise *in globo*, sur
» les droits de douane, dans les limites tracées par les lois économiques de leurs
» pays respectifs. »

Sans doute la Belgique n'a pas à consulter le système colonial puisqu'elle n'a pas de colonies. C'est là ce qui prouve que le système adopté en 1822 est vicieux. Il a été fait pour les colonies. Aujourd'hui que nous n'avons plus de colonies, il faut bien le réformer. On cite comme exceptions la France et l'Angleterre. C'est déjà quelque chose. La prospérité de la marine de ces deux pays doit nous engager à faire attention à leur système et à le considérer comme un modèle à suivre.

La France et l'Angleterre devaient plutôt être considérées comme la règle que comme l'exception.

14e § :

« La France seule a formulé dans ses tarifs la protection qu'elle accorde pour » chaque article d'après les lieux de provenance ou d'expédition, et suivant » qu'il est importé par navire national ou par navire étranger; mais la marine » marchande française est-elle donc si prospère qu'il faille envier le système » qu'on lui a fait ? »

Oui elle est prospère. Cela est prouvé par les tableaux statistiques de 1826 à 1837. Son mouvement commercial a augmenté de 50 p. % dans la balance totale du commerce. Une marine qui augmente dans une telle proportion est sans doute prospère.

« L'industrie et l'agriculture ont-elles lieu de s'en applaudir? Les réclama- » tions incessantes des armateurs et des manufacturiers contre le régime mari- » time existant, semblent répondre négativement à ces questions; car tandis » que les premiers réclament des priviléges plus grands, les seconds se plaignent » de l'exagération de ceux qui existent. »

On parle de réclamations incessantes; mais je ne sais si la réclamation isolée de la ville de Marseille peut être considérée comme une réclamation incessante. Il y a eu réclamations incessantes de la part de la navigation, mais relativement à la question des sucres, question spéciale en France et dont nous n'avons pas à nous occuper ici.

Le 15me § est ainsi conçu :

« Ces dernières plaintes ne manqueraient pas de surgir en Belgique. Suppo- » sons en effet que, par suite du système des droits différentiels qu'on préco- » nise, nous soyons conduits à adopter une tarification semblable à celle de la » France. »

Nous ne réclamons pas une si forte protection. Encore ici, on pose l'exception comme la règle.

« Dans ce cas, pour citer un exemple, le coton importé des Indes ne paye- » rait que 10 francs les 100 kil., des ports européens 30 francs et par navires » étrangers 35 francs. »

Nous ne réclamons pas, je le répète, une aussi forte protection. Nous réclamons une protection efficace. Nous ne voulons pas que l'industrie souffre de la protection accordée à la marine. Si l'industrie veut jouir des avantages d'une marine nationale, elle doit faire quelque chose pour cette marine; car tout cela se tient ensemble.

16me § :

« Or, comme il arrive fréquemment que le coton se vend à meilleur compte » sur les grands marchés de Liverpool et du Havre qu'aux lieux mêmes de pro- » duction, il résulterait d'un pareil système que nos industriels ne pourraient » jamais profiter des occasions favorables que ces marchés ou d'autres peuvent » offrir. »

C'est encore ici poser l'exception pour la règle; car en règle générale, les denrées coloniales ne sont pas, comme on semble le prétendre, à meilleur compte sur le marché indirect. Ce qui se passe au Havre et à Liverpool n'est pas la règle générale. Les calculs doivent être basés sur la règle générale et non sur l'exception. Ce qu'on cite ici ne peut être pris pour base.

Le 17me § est ainsi conçu :

« Ce qui est vrai pour le coton est également vrai pour la plupart des ma-

» tières premières que l'industrie belge se procure aujourd'hui là où les prix sont » les plus avantageux : faut-il changer cet ordre de choses? Qu'on veuille sérieu- » sement y réfléchir avant de répondre affirmativement. »

Ce que j'ai dit tantôt répond à ceci. D'ailleurs quelle est la cause de ce bon marché dans les ports du Havre et de Liverpool?

C'est précisément l'établissement des droits différentiels et des provenances directes. Si nous suivons progressivement un tel système, en peu d'années nous aurons, à Anvers, un marché aussi considérable que celui de Liverpool, ou tout au moins que celui du Havre. Je crois que ce sera un grand avantage pour le pays. Les industries viendront chercher à Anvers les matières brutes, au lieu de payer des droits considérables de commission, d'assurance, etc, pour faire venir ces matières du Havre ou de Liverpool.

Le 18mo § continue ainsi :

« Une faute grave que commettent la plupart des novateurs c'est de s'appuyer » constamment sur l'exemple de pays qui n'ont aucun point de similitude avec » la Belgique. Ainsi quand ils citent l'Angleterre et la France, ils ne font point » attention que ces nations sont avant tout des puissances politiques, et que, » comme telles, elles ont dû, sans égard pour d'autres intérêts, protéger outre » mesure leur marine marchande, attendu que ce n'est qu'avec les éléments » de celle-ci qu'elles ont pu constituer leur marine militaire. Mais la Belgique » éprouve-t-elle ce besoin ?

Ce besoin est tout à fait secondaire pour la France, l'Angleterre et la Hollande.

Peut-on dire que l'Angleterre s'est formé une marine marchande de 26,000 navires exclusivement pour pouvoir y recruter pour sa marine militaire.

Prétendra-t-on que la France s'est créé une marine marchande de 16,000 navires, rien que pour avoir le plaisir d'y trouver des matelots pour sa marine de guerre. Est-ce dans le même but que la Hollande s'est créé une marine 15 fois plus forte que la nôtre. Cela n'est pas vraisemblable. Cette considération est pour ces puissances tout à fait secondaire.

19e § :

« La Belgique, dit-on encore, ne possède point de colonies, et c'est pour sup- » pléer à leur possession qu'une protection plus grande en faveur de la navi- » gation nationale est nécessaire. La Belgique ne possède point de colonies, » c'est vrai, et c'est malheureusement parce qu'elle en a possédé une, et que » celle-ci a été le point de mire, le but presqu'exclusif de toutes les opérations, » que notre commerce direct ne s'est pas encore développé comme il aurait pu » l'être. »

La Belgique n'a pas de colonies, cela est vrai. Mais il n'est pas exact de dire que ces colonies étaient le point de mire exclusif de ses opérations. Il a fini par en être ainsi, parce que les navires nationaux n'étant pas protégés au retour, il a fallu restreindre les exportations ; on s'est alors borné aux colonies. Là on était chez soi ; on avait des avantages qu'on ne trouvait pas ailleurs.

« Mais la Belgique possède le marché de la Turquie, celui de l'Amérique du » Nord, celui du Mexique, du Brésil, de la république Argentine, du Chili, » du Pérou, de la Colombie, de La Havane, de Manille, de l'Égypte, etc. »

Nous possédons ces marchés, nous y sommes admis sur le pied des nations les plus favorisées Mais je vous citerai La Havane. Le pavillon espagnol étant

admis à La Havane avec une protection de 16 piastres ou 82 francs par tonneau en moyenne, y introduit les fabricats belges à meilleur compte que ne peuvent le faire les navires nationaux. voilà un avantage que le pavillon espagnol a sur le nôtre. Qu'en résulte-t-il ? que nous voyons nos navires nationaux partir sur lest, en même temps que les navires espagnols partent avec un chargement complet. Il est vrai que nos navires jouissent au retour, pour le sucre, d'une protection de 14 à 15 francs par tonneau. Mais entre cette protection et celle dont jouissent les navires espagnols, il y a toujours une différence de 67 francs par tonneau. Sur un navire de 200 tonneaux cela fait une différence de 13,400 francs.

« Dans tous ces marchés, notre pavillon est reçu sur le pied des nations les » plus favorisées; qu'on les explore, qu'on les fréquente, qu'on y établisse des » comptoirs qui préparent les cargaisons de retour, et qui réalisent les cargaisons de sortie dans les moments favorables, et la Belgique industrielle n'aura » plus la perte de colonies à déplorer. Le champ est vaste, mais il faut savoir le » parcourir. Si le commerce individuel ne peut le faire, que ce soit l'association » qui y supplée, et si ce n'est celle-ci, que ce se soit le Gouvernement ; mais du » moins qu'on ne détruise pas le système en vigueur, qui n'a cessé de produire » les fruits les plus heureux. »

Le champ est vaste, dit-on, que ce soit l'association qui fasse ce que n'ont pu faire les industries particulières. Mais nous avons des sociétés particulières et des particuliers qui ont tous essayé et qui n'ont rien produit. En dernière analyse, on fonde un espoir sur le Gouvernement. Mais comment compter sur le Gouvernement ? Qu'a-t-il fait pour venir au secours de l'industrie ? Cependant il pouvait. sans l'intervention des Chambres, protéger par des droits différentiels la navigation nationale. En effet, l'art. 9 de la loi générale du 26 août 1822, (*Journal Officiel*, 1822, n° 39), est ainsi conçu :

« Art. 9. Nous nous réservons, pour des cas particuliers, et lorsque le bien du commerce et des fabriques l'exigera, de soumettre à des droits plus forts ou de prohiber à l'entrée les objets d'industrie qui proviennent des pays où les produits de l'industrie indigène des Pays-Bas se trouvent excessivement imposés ou prohibés.

» Ces mesures seront portées à la connaissance des États-Généraux, dans le cours de leur première session ordinaire ensemble avec un projet de loi y relatif. »

Quand le Gouvernement pouvait faire cela, pourquoi ne l'a-t-il pas fait ? Voilà dix ans qu'on a à se plaindre. Je conçois que, dans les premières années, on a cru que quelque changement était possible.

Mais après dix années d'expérience, il n'y a pas d'illusion possible. Si le Gouvernement fait quelque chose, c'est dans l'intérêt d'Anvers, par exemple lorsqu'il donne un subside de 400,000 francs pour la navigation transatlantique et lorsqu'il établit un impôt sur notre commerce en général pour payer les péages de l'Escaut. Tout cela, je conçois que le Gouvernement le fasse pour Anvers ; mais est-ce bien dans l'intérêt général ? C'est ce que je mettrai en doute.

Le 20e § est ainsi conçu :

« En effet, depuis 1831 le mouvement de nos ports n'a cessé d'augmenter. » Dans cette première année ils ont été fréquentés par 1092 navires, ayant un » tonnage de 126,094 tonneaux ; en 1837, ces nombres se sont élevés à 2025 » navires et à 288,791 tonneaux. »

Ici on pose encore l'exception pour la règle. Car on nous cite l'année 1831, année de révolution, pour la comparer à 1838, année de paix et d'ordre. Certainement les exportations ont été plus nombreuses en 1838 que dans les premières années de la révolution. Ce n'est pas là dessus qu'on devrait se baser.

Je crois qu'on devrait adopter les bases suivantes :

Nous trouvons qu'en 1831 les exportations ont dépassé les importations de 6,500,000 francs, mais dès 1832, les importations étrangères dépassèrent nos exportations de 89,000,000 de francs, et ainsi de suite jusqu'en 1837, où cette balance s'éleva à 70,787,888 francs; ce qui donne, pour ces six années, en moyenne, 6-4 millions que nous recevons de plus des étrangers que nous ne leur fournissons. C'est un fait désastreux pour le pays. Cela prouve que le système suivi est vraiment déplorable.

Les §§ 21 et 22 de l'annexe sont ainsi conçus :

« En 1831 les exportations générales étaient de. . . fr. 104,579,000 »
» En 1838 elles étaient de . . . . . 200,829,000 »
» En 1831 les exportations de produits belges étaient de. 96,555,000 »
» En 1838 elles étaient de. . . . . 163,950,000 »

» On le demande avec confiance, en présence de pareils résultats, peut-on » accuser le système suivi d'être défavorable, et est-on bien persuadé que celui » qu'on préconise en offrira de pareils ? osera-t-on courir les chances d'une » rénovation totale ? faut-il abandonner le certain pour l'incertain ? »

Mais quand ce certain est tout à fait vicieux, il me semble qu'il faut le changer. Je ne dis pas qu'il faut une réforme radicale, mais je crois qu'il faut une réforme progressive.

Nous lisons dans le 23e § :

« En 1827, quatorze années d'une réunion intime avec la Hollande et d'une » paisible possession coloniale s'étaient écoulées. Eh bien ! quelles étaient à » cette époque les exportations générales du royaume des Pays-Bas, c'est-à- » dire de la Belgique et de la Hollande réunies ? Qu'on ouvre l'ouvrage que » M. Drieling, référendaire de 1re classe au conseil d'état, a publié en 1829, » et on y trouvera, pages 179 et 180, que les exportations totales se sont élevées » pendant cette année 1827 (l'auteur ne fournit pas de relevés pour les années » subséquentes) à 95,856,000 florins, soit environ 202,868,000 francs. »

Je n'ai pu trouver l'ouvrage de M. Drieling. Mais on ne peut guère compter sur l'exactitude de l'auteur; et il est présumable qu'il parle seulement de l'exportation par mer; et les chiffres pris par l'annexe comprennent l'exportation par terre et par mer. Il faut d'ailleurs observer que, quand la Belgique était réunie à la Hollande, elle exportait dans ce pays des produits qui ne comptaient pas comme exportés puisque la Belgique et la Hollande ne faisaient qu'un même pays. Nos exportations en Hollande figurent aujourd'hui dans les statistiques. Il en résulte qu'en comparant l'exportation qui se faisait avant la révolution et celle qui se fait aujourd'hui, on trouve une augmentation, mais qui est seulement apparente.

Le 24e et dernier § de l'annexe *D* est ainsi conçu :

« Ainsi, les exportations de *tout le royaume des Pays-Bas*, après quatorze » années d'existence en pleine paix, n'excédaient les exportations générales *ac-* » *tuelles de la Belgique* que d'un peu plus de deux millions et demi ! Et qu'on » le remarque bien, le système en vigueur dans ce dernier pays n'a pas pu se

» développer encore; mais du moment où son chemin de fer aura atteint le » Rhin et la frontière française, du moment où la navigation transatlantique » aura permis d'explorer le nouveau monde, du moment où, par la force des » choses, nous nous serons posés comme l'intermédiaire des échanges entre l'Al- » lemagne, la Suisse et les contrées transatlantiques, du moment enfin où nous » importerons les denrées nécessaires à leur consommation, et que nous expor- » terons leurs produits fabriqués, dès ce moment la navigation nationale et » l'exportation de nos propres produits industriels recevront une nouvelle im- » pulsion, dont il est difficile d'indiquer les limites. Pour changer, qu'on attende » donc les résultats que l'achèvement du chemin de fer et l'établissement des » bateaux à vapeur vers l'Amérique doivent amener. Alors seulement la Bel- » gique industrielle et commerciale sera replacée dans son état normal, alors » seulement on pourra apprécier ce qui manque encore à son système mari- » time. Innover avant cela, serait peut-être commettre un suicide. »

Mais, Messieurs, voilà dix ans que nous attendons inutilement; je ne sais pas pourquoi nous attendrions éternellement.

Quant au transit, le système que nous préconisons n'y porterait aucune atteinte. Les entrepôts sont toujours là. Je trouve aussi que le transit est une chose très-avantageuse, mais seulement comme accessoire, et c'est précisément sur ce point que nous sommes en désaccord avec nos adversaires.

D. L'on vient de parler de l'insuffisance de protection en faveur de notre navigation, pourriez-vous encore en citer un exemple?

M. Serweytens. — Un navire belge se rend à Bordeaux pour y prendre des vins; en chargeant 500 barriques il payera fr. 550 pour droits de tonnage et autres frais. Arrivant en Belgique, il aura une faveur de 10 p. %, soit fr. 264 sur les droits, s'élevant à fr. 2,640, les frais se trouvent donc réduits à fr. 286. Un navire français, au contraire, venant de Bordeaux en Belgique avec la même cargaison, ne payera pour droits de tonnage que fr. 222 60 cs., c'est-à-dire qu'il aura encore un avantage de fr. 63 40 cs, malgré la réduction de 10 p. %.

D. Cela ne résulte-t-il pas des droits établis en France?

M. Serweytens. — De la différence qui existe entre les droits de tonnage perçus en France et ceux que nous percevons ici.

D. Notre navigation n'a-t-elle pas un désavantage avec celle des autres nations sous le rapport du tonnage?

Est-il vrai que nos navires sont jaugés à raison de 1 ½ mètre cube par tonneau, tandis que les navires étrangers le sont à raison de 2 mètres?

M. Serweytens. — C'est une erreur, tous les navires sont jaugés de la même manière.

D. On a cité pour exemple un navire belge qui avait été jaugé à 200 tonneaux, tandis qu'un navire étranger de la même contenance ne l'avait été qu'à 120 tonneaux. Ce fait vous paraît-il exact?

M. Delescluze père. — Je crois que l'on aura confondu; les bateaux qui font la navigation intérieure, sont jaugés par stère ou mètre cube, tandis que les

navires de mer sont jaugés par 1 1/2 mètre ; mais dans le premier cas, la lettre de jauge porte *tonneaux*, et dans le second cas, tonneaux de mer.

D. D'après des renseignements certains, le cas s'est présenté à la Havane. N'est-ce pas là un grand désavantage pour les navires belges, qui doivent payer beaucoup plus que les navires étrangers ?

M. Serweytens. — Le jaugeage diffère dans tous les pays. En Norwége, par exemple, le last de commerce est plus grand que notre tonneau ; par conséquent, dans les ports étrangers, les navires norwégiens payent moins de droits de tonnage que les navires belges.

Dans nos ports, tous les navires sans exception sont jaugés de la même manière, mais dans les ports étrangers, on s'en rapporte à la lettre de jauge.

D. De quelle importance les provenances directes pourraient-elles être pour notre pays?

M. Delescluze père. — D'une grande importance, si l'on y joignait la faveur d'augmenter les droits différentiels.

M. Serweytens.— D'abord tous les navires qui arrivent directement des pays de provenance, emportent en retournant quelques-uns de nos produits. En 1837, nous avons reçu pour notre propre compte 45 navires de cargaison complète, ayant ensemble un tonnage de 3892 tonneaux; de ces 45 navires, 36 appartenaient aux ports des pays de production, et 9 avaient été affrétés.

Des 36 navires appartenant aux pays de provenance, 30 sont partis en faisant à la douane une déclaration de sortie; ils ont exporté soit des marchandises d'entrepôt, des étoupes, du lin, du foin, des briques, des toiles, de la colle forte, du savon, du sucre, etc., etc., à peu près 134,000 kil de marchandises en tout, c'est-à-dire 134 tonneaux pour 30 navires. Cependant ces navires sont portés dans les tableaux officiels des exportations pour 2524 tonneaux; c'est une preuve que l'on ne peut se fier à l'exactitude de ces tableaux.

Quant aux 9 navires affrétés, ils n'ont rien exporté, parce qu'ils ne retournaient pas chez eux.

Il faut encore ajouter les objets que les matelots appartenant aux navires des pays de provenance rapportaient à leurs familles, et dont ils n'ont pas fait la déclaration à la douane.

En 1838, nous avons reçu seulement 28 navires entièrement chargés; 13 appartenaient aux ports des pays de provenance, et 15 d'entre eux sont sortis après avoir fait une déclaration à la douane du chef des produits qu'ils exportaient, mais ces produits ne représentaient en tout que 22 tonneaux, tandis qu'ils figurent dans la statistique pour 1390.

D. Vous avez dit que si les importations qui avaient été en 1831 de 104 millions, se sont élevées en 1838 à 200 millions, cela ne prouve rien, parce qu'en 1831 le pays se trouvait dans un état de révolution, tandis qu'il était parfaitement tranquille en 1838. Il faut cependant remarquer que l'augmentation a été constamment progressive depuis 1831 jusqu'à présent. Si vous comparez les 6 premiers mois de 1840 au semestre correspondant de 1839, vous verrez qu'il y a une augmentation considérable en faveur de 1840. Cette augmentation a été, par exemple, pour le coton de 28,000 balles, pour le café de 31,000 balles,

pour le sucre de 42,000 caisses; ne vous semble-t-il pas que c'est une preuve de l'augmentation de nos importations directes, et que cela contribue à former un marché dans le pays?

M. L. Delescluze. — Cette augmentation est purement accidentelle, et provient essentiellement de la crise américaine. Les Américains ont été obligés de faire argent de tout, et c'est pour cela qu'ils ont envoyé de grandes quantités de marchandises sur toutes les places, ce n'est pas un état normal.

M. Chantrell. — Quant aux sucres, l'immense quantité qui est venue de la Havane, pendant les premiers mois, ne se représentera peut-être pas dans le second semestre. On a expédié les navires pour avoir les premiers sucres, parce que ce sont les meilleurs. Ceux qui se font dans la saison des pluies sont toujours plus ou moins humides. Toutes ces marchandises ne sont point livrées à la consommation et restent en entrepôt.

D. Ces observations peuvent être vraies pour les sucres et les cotons; mais il y a une augmentation semblable pour les cuirs. Pendant le premier semestre de 1839, il est entré 83 mille cuirs, et pendant le premier semestre de 1840, il en est entré 149 mille. A quelle cause particulière attribuez-vous cette augmentation d'importation?

M. Chantrell. — Cela est vrai, Montévidéo nous fournit une masse de cuirs pour la consommation; cette quantité a doublé et même triplé depuis quelque temps; beaucoup de marchés sont encombrés. On m'a écrit de La Havane que la quantité de viande salée y est tellement grande, qu'il est impossible de s'en défaire à aucun prix.

D. Il est certain que depuis 1831 jusqu'à présent, sous la législation actuelle, nos exportations ont progressivement augmenté; or, les importations doivent suivre la même progression; car si vous exportez beaucoup, vous devez nécessairement importer dans la même proportion?

M. Perlau. — C'est toujours par la navigation étrangère que les importations ont été faites.

D. Pourriez-vous obtenir les mêmes résultats avec votre propre navigation?

M. L. Delescluze. — Par suite du défaut de protection, nous ne pouvons lutter contre la navigation étrangère: nous ne sommes pas favorisés pour les retours. Dans les années 1827, 1828 et 1829, nous avons importé en moyenne 400,000 cuirs, c'est une importation bien plus considérable que celle qui a lieu maintenant.

D. Ne pensez-vous pas qu'on doive attribuer la cause de cette grande importation à une surabondance de production, et par suite à une plus grande consommation; car ce résultat de production dans les colonies s'est fait sentir sur toutes les places comme à Anvers?

M. L. Delescluze. — La production du sucre et du coton a beaucoup augmenté depuis quelques années. Plus ces produits sont à bas prix, plus le cercle de la consommation augmente; et par conséquent plus l'importation a dû être importante sur toutes les places de l'Europe.

D. Pour tirer la conséquence que le commerce est amélioré, il faudrait que les importations fussent mises en consommation, et ne restassent pas six mois en entrepôt, et que cette augmentation fût continue?

M. L. Delescluze. — Cela est très-juste. Les importations ont été :

En 1831 de.	90	millions.
En 1832 de.	200	—
En 1833 de.	183	—
En 1834 de.	182	—
En 1835 de.	172	—
En 1836 de.	187	—
Et en 1837 de.	220	—

D. Une opinion qui s'est manifestée à la Chambre, est que la balance commerciale a suivi une progression ascendante en notre faveur. Pensez-vous que cette balance eût été en aussi grande progression, si un autre système commercial avait été établi?

M. L. Delescluze. — Je pense que la progression aurait été plus grande, c'est pour cette raison que nous réclamons un autre système.

D. Quelle a été cette balance par mer?

M. L. Delescluze. — Les exportations ont été de 22 millions en 1831,
de 17 — en 1832,
de 28 — en 1833,
de 39 — en 1834,
de 44 — en 1835,
de 52 — en 1836;

En 1837 nous sommes retombés à 44 millions.

M. Serwevtens. — Mais on ne peut pas tirer de conséquence du chiffre de 1831 à 1837, parce que dans les exportations de 1835 à 1837, se trouve compris tout ce qui a été exporté pour la Hollande, tandis qu'en 1831 et 1832 on exportait par terre sur Dunkerque.

D. Vous repoussez une protection exagérée, et vous demandez qu'on aille en tâtonnant comme il convient de le faire dans notre situation actuelle; vous ajoutez que les navires étrangers ne prennent pas nos produits à la sortie, parce qu'en général nos produits n'ont pas de débouchés favorables sur les marchés étrangers; mais si nous pouvions lutter sur les marchés étrangers avec les produits similaires des autres pays, pensez-vous que les navires étrangers en prendraient à la sortie?

M. L. Delescluze. — Ils n'en prendraient pas pour leur propre compte; ces navires n'y sont pas intéressés. Les navires anglais, par exemple, vont en Amérique porter leurs propres produits, puis ils reviennent en Europe avec une cargaison; ils nous apportent ici leurs cotons, puis ils repartent sur lest, et vont se recharger en Angleterre pour retourner en Amérique.

D. Mais si les produits de notre industrie leur offraient les mêmes bénéfices?

M. L. Delescluze. — Je doute encore qu'ils le fassent. Chacun travaille pour soi plutôt que pour les autres.

D. Pensez-vous que nos navires exporteraient des produits du pays, s'ils étaient assurés d'un fret de retour?

En supposant qu'ils dussent perdre sur les marchés étrangers, pensez-vous qu'ils n'aimeraient pas mieux partir sur lest? et dans le cas contraire, si le bénéfice assuré d'une cargaison de retour les indemnisait de la perte qu'ils auraient éprouvée sur la cargaison d'expédition, n'en résulterait-il pas que le prix auquel ils vendraient cette cargaison deviendrait onéreux au consommateur et au fabricant, puisqu'ils devraient réaliser non-seulement le bénéfice de la cargaison du retour, mais encore l'indemnité de la cargaison d'aller?

M. L. Delescluze. — Si nos navires devaient éprouver une grande perte à faire une expédition, ils ne la feraient pas; du moment qu'ils y seraient intéressés, ils pourraient faire un essai, surtout s'ils étaient sûrs de trouver une cargaison de retour.

D. Mais ne pourrait-on pas faire le même essai avec les navires étrangers puisqu'ils jouissent d'une protection égale? Quoi qu'on fasse, il y a des marines des nations du Nord avec lesquelles nous ne pourrons jamais lutter, à raison de l'avantage qu'elles ont sur nous sous le rapport des frais de construction, d'armement et des gages de l'équipage. C'est ainsi que des navires de ces nations font le cabotage de la Méditerranée, en naviguant à simple fret à un prix auquel il nous serait impossible de le faire.

M. L. Delescluze. — Nous sommes arriérés pour naviguer à simple fret d'un pays à l'autre. Sans doute les nations du Nord ont sur nous de grands avantages, mais cela n'empêche pas que si nos navires étaient protégés, comme le sont ceux des autres nations, notre navigation pourrait prospérer.

M. Perlau. — Il faut entrer dans cette voie. L'Angleterre et la France sont arrivées par leur système de protection à un haut degré de prospérité, auquel nous pourrons comparativement arriver avec le temps. Du reste, les autres nations se trouvent dans les mêmes conditions de désavantage à l'égard des navires du Nord.

D. Croyez-vous que si une protection modérée, sage, progressive, était accordée à notre pavillon, le prix du fret hausserait pour les matières premières?

M. Serweytens. — Si l'on changeait brusquement le système actuel, le fret hausserait; mais cet inconvénient ne se présenterait pas si l'on introduisait les changements d'une manière progressive.

D. Le sel est le seul article pour lequel il existe un privilége spécial en faveur de notre navigation; en l'absence de ce privilége le fret du sel serait-il plus bas?

M. Serweytens. — Le fret du sel est tellement bas que les navires qui vont à Liverpool ne couvriraient pas leurs frais, s'il ne trouvaient une compensation dans le fret des marchandises qu'ils exportent de nos ports.

D. Ainsi le consommateur n'a rien à craindre des mesures protectrices accordées à notre pavillon?

M. Chantrell. — Non; ce bas prix du fret pour le sel, prouve que l'établisse-

ment de droits différentiels ne ferait pas renchérir le fret ; la concurrence des navires nationaux suffirait pour empêcher ce renchérissement.

Le privilége que notre pavillon a obtenu sur ces matières, est la cause que nous pouvons exporter nos écorces à 10 ou 12 schellings; tandis que sans cette faveur, et n'ayant pas la certitude d'une cargaison de retour, nous ne pourrions pas exporter les écorces à moins de 26 schellings.

D. Dans les observations que vous nous avez adressées sur le projet de traité de commerce avec la France, vous avez manifesté la crainte de voir les navires français s'emparer exclusivement de l'importation du sel; comment avez-vous pu concevoir une semblable crainte, lorsque vous importez le sel à si bas prix ?

M. Delescluze, père. — Les navires français nous importeraient du sel de Marennes.

D. Mais on ne peut l'employer qu'avec perte; dans l'état actuel de la législation il présente un désavantage d'environ 8 p. %, et les navires français ne peuvent charger du sel à Liverpool, que pour le décharger dans les ports français?

M. Delescluze, père. — Les navires français trouveraient toujours moyen de nous importer soit leur propre sel, soit celui de Liverpool.

D. Pensez-vous que la navigation belge puisse jamais lutter pour le coton avec la navigation américaine ? Car on ne peut songer à un droit protecteur à l'égard de la navigation américaine, puisqu'un traité met ce pays sur le pied d'une parfaite réciprocité avec la Belgique.

M. Delescluze. — Oui, nous pouvons lutter contre les États-Unis; nous sommes admis chez eux comme ils le sont ici; leurs frais d'armement sont à peu près les mêmes que les nôtres, car le loyer des matelots est plus élevé aux États-Unis qu'en Belgique.

D. Je doute que ce soit possible; le prix des cotons sur les marchés d'Amérique, qui est presque toujours plus élevé que sur les marchés d'Europe, n'est pour ainsi dire que nominal. Le véritable régulateur, c'est le prix de Liverpool et du Havre. C'est là que s'établit le prix des cotons expédiés par les planteurs américains.

Nous pourrions donc, en achetant les cotons en Amérique, les trouver au retour, sur les marchés d'Europe, à un prix inférieur à nos prix d'achat; il y aurait donc perte. Ce n'est pas même une supposition; en effet, plusieurs expéditions faites d'Amérique pour le compte de négociants d'Anvers, n'ont-elles pas donné des pertes énormes ?

M. L. Delescluze. — Quand nous enverrons nos produits en Amérique, nos navires s'y trouveront à l'époque de l'expédition des cotons en Europe, époque qui est connue comme celle de l'expédition des sucres; ils prendront le coton à fret comme les navires américains le reçoivent des planteurs.

Nous servons à concurrence égale; je ne pense donc pas que nos négociants puissent avoir des conditions plus mauvaises que d'autres.

M. Serweytens. — Les Américains devront établir un entrepôt en Belgique, et pour se défaire de leurs marchandises mises à l'entrepôt, ils devront importer

quelques-uns de nos produits ; ils seront ainsi forcés d'établir avec nous des relations directes, comme en ont établi les Norwégiens.

D. Mais ces relations directes existent. Si les opérations se sont ralenties, ne doit-on pas attribuer cette circonstance à la prudence de nos négociants ?

M. Serweytens. — Mais cet état de choses exceptionnel ne peut se maintenir, et nos relations directes avec l'Amérique ne peuvent tarder à reprendre.

D. C'est vrai, mais ne sera-t-il pas toujours à craindre que le transport des matières premières ne soit fait par les États-Unis, avec lesquels il y a parfaite réciprocité ?

M. Delescluze, père. — La réciprocité n'existe que sur les droits de tonnage dont sont frappés les navires belges et américains.

D. Cette circonstance ne change rien à la question. Si l'on frappe d'un droit d'importation les cotons qui arriveront par pavillon américain, il en résultera que cette matière première reviendra plus chère aux fabricants, c'est ce qu'on veut éviter. Or, peut-on songer à la frapper de droits différentiels ?

M. Delescluze, père. — Cependant les fabricants de Gand sont intéressés à avoir le coton au meilleur marché possible, et il leur convient mieux d'avoir près d'eux un marché où ils puissent faire leur choix, plutôt que de faire faire leurs achats au loin et d'avoir à payer des frais considérables de commission, de transport, d'assurance et d'entrepôt.

D. On prétend que les matières premières pourront toujours s'acheter à meilleur compte à Liverpool et au Havre qu'à Anvers. Pensez-vous qu'il soit possible de faire d'Anvers un marché tel, que les industriels puissent toujours s'y approvisionner à un aussi bas prix que sur ces deux autres places ?

M. Perlau. — Sans aucun doute.

D. N'y a-t-il pas un marché de coton à Anvers ?

M. Chantrell. — Il y en a toujours eu un, mais moins important que ceux de Liverpool et du Havre.

D. Les marchés de ces ports étant très-rapprochés, et celui d'Anvers n'étant pas fourni comme il devrait l'être, les fabricants ne vont-ils pas s'approvisionner sur ces autres places ?

M. L. Delescluze. Il se fait tous les jours des ventes de coton à Anvers ; mais elles ne sont pas aussi importantes que celles qui se font à Liverpool et au Havre. Dès qu'il y aura des demandes plus fortes, les cotons ne manqueront pas d'arriver.

D. Croyez-vous que si l'on favorisait les arrivages directs, les maisons d'Anvers seraient portées à faire sur le coton des avances qu'elles sont peu disposées à faire actuellement, parce que le placement est incertain ?

M. L. Delescluze. — Elles font déjà de grandes avances, et elles en feraient de plus considérables si les arrivages étaient favorisés, parce qu'alors elles auraient plus de chances de vendre les cotons.

D. Vous désirez que la Belgique ait un marché de coton comme Liverpool et le

Havre. Mais il y a dans ce moment au Havre 135,000 balles de coton. Tout ce que la Belgique consomme annuellement, est évalué à 40,000 balles. Que pourrions-nous faire de cet excédant de 95,000 balles?

M. L. Delescluze. — Le chemin de fer vers le Rhin ne nous donnera-t-il pas le débouché de l'Allemagne? je ne dis pas qu'il en sera ainsi. Je raisonne dans l'hypothèse du système soutenu à Gand.

D. Ainsi nous ne devrions pas nous borner à avoir un marché, il nous faudrait encore chercher des débouchés?

M. L. Delescluze. — Lorsque le chemin de fer sera entièrement achevé, les fabricants suisses pourront venir acheter leurs cotons plus facilement à Anvers que partout ailleurs, et ils auront des frais de transport moindres que maintenant qu'ils doivent transiter la France.

D. Croyez-vous que l'achèvement de notre chemin de fer suffise pour augmenter considérablement notre transit?

M. Delescluze, père. — En partant du principe *que le travail est la source de toute richesse ;* du chiffre posé à la Chambre, *que nous ne contribuons par nos propres navires dans le mouvement commercial annuel de* 474,000 *tonneaux que pour* 34,000 ; de l'extrait des détails statistiques publiés par le Gouvernement :

Que pendant les années 1831, 32, 33, 34, 35, et 36

		Le 6me pour une année.
les importations générales furent de . fr.	1,116,864,438 fr.	186,144,073
les exportations.	717,968,518	119,661,421
le transit.	96,037,220	16,006,203

il résulte à l'évidence que le travail étranger nous prime de 14/15 ;

Que nous pouvons *augmenter notre travail*, principalement en nous créant les moyens pour augmenter par nos propres navires *ces importations ;* augmentation qui dépend de notre propre volonté, et que nous pouvons obtenir sans devoir recourir à des traités de commerce avec d'autres nations, ou à des concessions onéreuses envers elles ;

Qu'ayant augmenté pour *ces importations* le nombre ou l'importance de nos navires ou moyens maritimes, nos exportations augmenteront de même, et que notre transit, qui est en proportion de nos importations comme 16 à 119, ne peut être classé que dans cette importance relative.

Le Gouvernement, dans l'exposé des motifs de la loi sur le transit, a dit en 1834 que le transit devait être la pierre angulaire de notre édifice commercial.

C'est là une erreur grave; nous ne pourrons jamais augmenter le transit que jusqu'à un certain degré. La France et la Hollande nous font sous ce rapport une concurrence redoutable; le prix du transport sera toujours plus élevé par le chemin de fer que par les canaux et les rivières de la Hollande.

D. En supposant même que nous ne puissions compter sur la Suisse et sur l'Allemagne, faudrait-il pour cela renoncer à l'espoir de faire d'Anvers un marché de première main?

M. Perlau.—Non, car nous devons toujours pourvoir à nos propres besoins.

D. Vous ne voulez pas exclure ; mais peut-on concilier le transit avec un droit élevé de protection pour la consommation intérieure ?

M. Serweytens. — Cela ne serait désavantageux que pour les navires étrangers.

D. La France, l'Angleterre, la Hollande, permettent d'importer pour le transit, mais non aux mêmes conditions que pour la consommation intérieure. Croyez-vous que nous devons faire une exception ?

M. Perlau. — Non, car s'il y avait avantage, les nations étrangères auraient établi cette exception.

D. Pourquoi ces nations ne l'ont-elles pas établie.

M. Perlau. — Parce qu'elles veulent se réserver la main-d'œuvre et par conséquent une masse de bénéfices.

D. Cela concerne particulièrement l'industrie des armements et de la navigation ; mais n'est-ce pas aussi pour avantager leurs exportations ?

M. Perlau. — Certainement, cette faveur stimule pour l'exportation de leurs produits.

D. Existe-t-il des droits différentiels considérables à la Havane, en faveur du pavillon espagnol ?

M. Delescluze, père. — Oui, c'est un système établi généralement en faveur de l'Espagne ; je l'ai vérifié dans le tarif espagnol.

D. N'y aurait-il pas moyen de faire admettre notre pavillon à la Havane sur le même pied que le pavillon espagnol ?

M. Delescluze, père. — Dans la malheureuse position où se trouve le Gouvernement de ce pays, il serait bien difficile d'obtenir qu'il fût fait des changements à ce tarif.

D. Les Anglais et les Américains sont-ils, relativement à l'Espagne, dans la même position que nous ?

M. Chantrell. — Oui ; cependant les droits différentiels sur le sucre ont déjà avantagé notre navigation ; tous les navires neufs ont été engagés à fréter pour aller prendre des chargements de sucre à la Havane. Il faudrait appliquer ce principe aux autres articles, sans cela vous n'aurez jamais d'exportations. En effet, je ne m'intéresserais jamais dans un chargement de sortie, alors que je ne serais pas assuré d'un chargement de retour, parce qu'en supposant que je perde un tiers sur le chargement de sortie, je trouverais une compensation par le fret de retour.

Pour le Brésil on m'a proposé des comptes à tiers, à demi, mais je n'ai pas osé accepter. Si nous avions des droits différentiels, sur les cafés par exemple, le consommateur ne s'en apercevrait pas ; le café est d'ailleurs un objet de luxe. Les droits pourraient faire augmenter la construction maritime, et par conséquent faire rester dans le pays le bénéfice de la main-d'œuvre.

Le développement de cette industrie donnerait de l'ouvrage à une masse d'ouvriers, et ferait employer pour les toiles à voile les chanvres et les lins.

Ainsi les voiles d'un navire coûtent à peu près fr. 7,000 ; le lin s'y trouve

compris pour fr. 2 à 3,000. Sur un seul objet il y aurait fr. 4,000 de main-d'œuvre.

En faisant travailler les ouvriers et en protégeant les armateurs, vous les engagez à construire d'autres navires; plusieurs industries y sont intéressées indirectement, on ne peut se refuser à cette évidence.

D. Ainsi vous croyez que s'il y avait une protection suffisante, les exportations augmenteraient?

M. Chantrell. — Il n'y a pas de doute.

D. Est-il indifférent pour le pays que les importations se fassent par navires nationaux ou par navires étrangers?

M. Chantrell. — Non.

D. Les armateurs belges ne sont-ils pas plus portés à exporter nos produits que les armateurs étrangers, et n'ont-ils pas plus d'avantages pour l'exportation?

M. Chantrell. — Oui; ils ont nécessairement des facilités pour leurs achats; ils les font toujours de première main, mais sur les marchés étrangers ils sont dans la même position que les autres nations.

D. Croyez-vous qu'une cause de notre manque d'exportation puisse être attribuée à l'infériorité de la qualité de nos produits et à la supériorité des prix sur ceux de nos rivaux?

M. Perlau. — Non.

D. On a émis l'opinion que plusieurs de nos produits peuvent très-bien lutter sur les marchés étrangers avec les produits similaires des autres pays, mais que nos fabricants ne peuvent pas exporter leurs produits, parce qu'il n'existe pas une navigation nationale suffisante, et que la navigation étrangère ne se charge pas pour son propre compte de l'exportation de nos articles. Êtes-vous d'avis que ce soit là principalement la cause du défaut d'exportation dont se plaint notre industrie?

M. Delescluze, père. — Nous produisons beaucoup d'articles supérieurs en qualité et inférieurs en prix aux articles similaires des autres nations; mais ces autres nations fabriquent en général des qualités beaucoup plus mauvaises que nous. J'ai vu l'autre jour des toiles suisses qui avaient payé 25 p. % de droits, et qui ne revenaient qu'à 22 centimes. J'ai vu des calicots anglais qui se vendaient au Maroc, et qui ne sont que de l'écume mise ensemble au moyen d'un apprêt.

Nous pourrions aussi fabriquer de semblables marchandises, mais pour cela nous devrions avoir des relations avec les peuples lointains, nous devrions être à même d'étudier les goûts de ces peuples; nous ne pouvons pas établir de semblables relations parce que la législation ne favorise pas les importations directes par navires nationaux.

D. Si l'Angleterre donne à si bas prix ses produits cotonniers, par exemple, ne l'attribuez-vous pas à ce qu'ayant d'immenses débouchés, elle peut fabriquer des quantités considérables?

Ne pourrons-nous pas diminuer le prix de nos fabricats, si nous parvenons à augmenter nos débouchés?

M. Perlau. — Ce n'est qu'en augmentant nos débouchés que nous pourrons mettre notre industrie à même de lutter avec l'industrie étrangère, et pour augmenter nos débouchés, nous devons développer notre Marine, car les armateurs étrangers n'ont pas intérêt à étudier les pays lointains, pour rechercher quels sont les produits que nous pourrions y introduire ; ils n'ont pas intérêt à instruire nos fabricants de la manière dont il faut confectionner tels ou tels objets pour faciliter la vente sur les marchés.

D. Ne pensez-vous pas que les navires étrangers exporteront toujours de préférence les produits de leur pays, lors même que nos produits similaires seraient de meilleure qualité et à plus bas prix ?

M. L. Delescluze. — Cela est assez probable, parce qu'ils connaissent mieux que nous les qualités qui conviennent. Ce sont des choses que nous devons apprendre.

D. Quels sont les moyens les plus efficaces de parvenir à cette connaissance ?

M. Serweytens. — La navigation directe nous aidera à rechercher quelles sont les qualités qui conviennent.

D. La législation actuelle renfermera-t-elle ces moyens ?

M. Serweytens. — Non, notre législation maritime ne nous permet pas d'établir ces relations lointaines.

D. C'est donc principalement à cette cause que se rattache le défaut d'exportations ?

M. Serweytens. — Oui.

D. On a conclu du bas fret des navires du Nord que la Belgique pourrait les employer. Mais l'Angleterre, la France et la Hollande, qui se trouvent dans la même position que nous, n'étendent-elles pas leur propre navigation ?

M. Delescluze, père. — Oui ; mais toutes les nations en général ne veulent pas employer des navires étrangers.

D. Ce n'est donc pas une raison pour ne pas avantager notre navigation ?

M. Delescluze, père. — Non.

D. La marine de ces nations allant toujours en progressant, elles ont donc un avantage à employer leurs propres navires?

M. Delescluze, père. — Les États-Unis, où la navigation est plus chère que la nôtre, n'ont, d'après un rapport authentique, laissé à la navigation étrangère que $^{7}/_{64}$ de toutes leurs importations. Ils ont importé par leurs propres navires $^{57}/_{64}$, nonobstant que les navires du Nord soient à meilleur fret.

D. Quelle influence a eu la loi qui accorde des primes pour construction de navires, et quelle influence attendez-vous de la loi relative à l'encouragement de la navigation transatlantique ?

M. Thompson. — La prime que le Gouvernement accorde pour construction de navires est une prime inutile, parce qu'on est obligé de payer des droits trop élevés sur des bois de construction achetés en Allemagne, ainsi que l'a dit M. De Mooreghem au Sénat.

Quant à la navigation à la vapeur, nous ne pouvons lutter contre l'Angleterre ; nos vaisseaux sont les meilleurs du monde, ils sont admirés de tous les connaisseurs, et cependant la société anversoise a été obligée de faire un arrangement avec la société anglaise ; elle lui paye l'intérêt de la valeur de ses bateaux ; sans cette condition, elle n'aurait pu naviguer. Elle paye un sixième des recettes sur les passagers, voitures et chevaux.

Pour la navigation à vapeur transatlantique, on a parlé de bateaux à vapeur de 1,200 tonneaux, mais il faut à ces navires 600 tonneaux de charbon pour aller ; en prenant 400 tonneaux pour les passagers et la machine, il ne resterait que 200 tonneaux pour la cargaison ; on devrait prendre un bateau à vapeur d'un tonnage plus fort et l'on gagnerait 500 tonneaux.

D. Ainsi cette combinaison se résume en ceci : que pour mettre nos bateaux à vapeur à même d'effectuer leurs voyages, il faudrait envoyer à leur suite des bateaux à voile chargés de charbon.

M. Thompson. — Nécessairement, mais une entreprise de bateaux à vapeur ne peut réussir que lorsqu'elle n'a pas de concurrence.

D. Quelle influence la navigation à la vapeur à New-York et dans les ports anglais exerce-t-elle sur le commerce ?

M. Thompson. — Le commerce y trouve de grandes facilités pour ses relations ; ces vaisseaux partent toujours chargés de marchandises fines.

La réussite des bateaux à vapeur dépend de la protection qu'on accordera à la navigation nationale ; si les navires nationaux ne sont pas favorisés, la navigation à la vapeur restera stationnaire comme la navigation à voiles.

D. Avez-vous demandé une protection particulière pour la navigation à la vapeur ? Avez-vous demandé des droits différentiels ?

M. Thompson. — J'ai demandé cette protection. J'avais même offert au Gouvernement les vaisseaux à vapeur pour transporter les lettres, comme vaisseaux de poste, en communication avec le chemin de fer. Cette idée paraît avoir été admise par M. le Ministre des Travaux Publics, qui avait mis dans son Budget une note dans ce sens, en ajoutant que cette communication rapide faciliterait la distribution des lettres à l'intérieur, et attirerait dans le pays le transit des lettres de l'étranger.

D. Pensez-vous qu'avec cet avantage l'industrie des bateaux à vapeur pourra continuer à subsister avec la législation actuelle ?

M. Thompson. — Je ne le pense pas, sans droits différentiels. Le droit actuel de 10 p. % est insignifiant. La société anglaise fait elle-même cette diminution sur les articles qu'elle importe en Belgique.

D. Ne résulte-t-il pas de là que vous persistez dans l'opinion que la législation actuelle est insuffisante ?

M. Thompson. — Certainement.

D. Persistez-vous également dans l'opinion émise par la chambre de commerce sur la troisième question de l'enquête ?

M. Thompson. — Oui, certainement.

D. Comme vous y parlez de traités à conclure sur les bases d'une parfaite réciprocité, avec quelles nations croyez-vous qu'il serait avantageux à la Belgique de conclure de pareils traités, et quelles compensations pouvons-nous offrir en échange?

M. L. Delescluze. — Avec l'Espagne, le Portugal et les colonies qui leur appartiennent. On pourrait traiter avec la France à des conditions raisonnables; avec l'Angleterre, avec la Prusse. Mais les traités à faire avec les nations européennes doivent être différents de ceux à faire avec les nations transatlantiques. Le premier traité à conclure devrait être avec l'Amérique.

D. Vous voudriez ainsi remplacer vos anciennes relations avec les colonies par des relations transatlantiques?

M. L. Delescluze. — Oui.

D. Il y a réciprocité de navigation, réciprocité de commerce et réciprocité de tarif. Qu'entendez-vous par réciprocité parfaite?

M. L. Delescluze. — J'entends réciprocité en tout.

D. Si une nation nous accordait réciprocité de navigation, en exceptant la réciprocité de tarif, pensez-vous qu'il faudrait traiter?

M. L. Delescluze. — Non, si cette réciprocité nous est nuisible.

D. S'il y avait réciprocité de navigation avec l'Angleterre ou avec la France, sans réciprocité de tarif, y aurait-il utilité à traiter?

M. L. Delescluze. — Non; il faut que chez les nations étrangères nos navires soient admis sur le même pied que les nationaux. Voilà comme j'entends la parfaite réciprocité; toutes les exceptions qu'on pourrait y faire seront toujours nuisibles.

D. Avec un traité de réciprocité de navigation pourrions-nous exporter davantage en Angleterre?

M. L. Delescluze. — L'Angleterre doit faire exception, nous n'y envoyons que nos lins et nos écorces. Cette nation ne prend que ce dont elle a besoin en matières premières, pour déverser ensuite chez nous ses produits fabriqués.

D. Un semblable traité avec la France nous permettrait-il d'introduire chez elle une plus grande quantité de toiles?

M. L. Delescluze. — Non; c'est le tarif qui s'oppose à l'introduction de nos toiles en France; mais cette nation doit être également exceptée, puisque nous avons nos frontières de terre.

C'est principalement avec les pays lointains qu'il importe de faire des traités.

D. N'est-ce pas pour cette raison que vous voulez établir des droits différentiels?

M. L. Delescluze. — Oui.

D. Des traités de réciprocité avec les pays voisins procureraient-ils à la Belgique des résultats avantageux?

M. L. Delescluze. — On peut conclure de pareils traités quand ils sont avantageux; mais il faudrait surtout rechercher des traités avec les nations lointaines.

D. Pourquoi avez-vous besoin de ces traités avec les pays lointains, puisqu'ils n'ont pas de navigation?

M. L. Delescluze. — C'est que nous nous trouvons là sur le pied des nations les plus favorisées, mais non sur le pied des nationaux.

D. Mais si l'on traite avec vous sur le pied d'une parfaite réciprocité, elle sera étendue aux autres nations. Vous pensez donc, en thèse générale, qu'il n'y a guère de résultats à attendre des traité de réciprocité avec les nations voisines?

M. L. Delescluze. — C'est mon opinion; en thèse générale, on ne doit conclure de tels traités que dans des cas particuliers, et quand ils présentent des avantages pour le pays.

J. ROELS.	HERREBOUDT VAN WYMELBEKE.
P. SINAVE.	P. SANEY.
F. PERLAU.	CH. SERWEYTENS.
J.-B. WIELMAECKER.	DE BRUYNE DE WINT.
LOUIS DELESCLUZE.	J. DELESCLUZE, père.
L.-AUG. VAN LEDE.	THOMPSON.

ANNEXE A.

Bruges, le 13 août 1840.

LA COMMISSION D'AGRICULTURE DE LA PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE,

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Conformément à votre lettre du 23 juillet dernier, la commission d'agriculture a délégué un de ses membres à l'effet d'être présent aux interrogatoires ouverts à Bruges le 28 juillet dernier, et de répondre aux questions à poser sous le rapport de l'agriculture avec le commerce extérieur.

Notre délégué a assisté à la séance du matin; mais une indisposition qui lui est survenue ne lui a pas permis de se présenter aux conférences de l'après-midi.

La commission n'en tient pas moins à cœur, M. le président, de vous communiquer son opinion motivée sur une question qui intéresse le pays au plus haut degré : celle de l'établissement de droits à la sortie des lins.

Avant l'application des mécaniques à la filature et au tissage, les bénéfices de culture et de fabrication du lin dans notre contrée étaient répartis entre le producteur et le fabricant, en raison de la somme de travail que chacun y mettait.

C'est ainsi que le campagnard tisserand avait pour lui dix fois autant que le cultivateur, mais qu'eu égard au travail, il n'était pas plus rétribué que l'autre.

Il existait donc entre leur gain respectif un juste équilibre, une exacte proportion, et toutes les fois que la balance était momentanément rompue, il y avait crise; et crise d'autant plus forte que le rapport était plus imparfait.

Pendant des siècles, le Flamand laborieux a mis ainsi à contribution volontaire toutes les nations qui employaient ses toiles. Il serait superflu de s'appesantir sur l'influence heureuse qu'exerçait cette industrie tant sous le rapport moral qu'au point de vue matériel. Les opinions sont unanimes à cet égard.

Depuis que les mécaniques ont été inventées, les frais de fabrication sont tel-

lement diminués, et par suite aussi les prix des étoffes, que celles qui se font à la main ne peuvent plus concourir. De là, suppression de la main-d'œuvre, les toiles fabriquées à la main ne pouvant plus se vendre à un taux assez élevé pour que, déduction faite du prix de la matière première, il reste de quoi indemniser suffisamment les peines du fabricant. Or, il est à remarquer que cette situation est d'autant plus grave que la cause n'en est point passagère, mais bien permanente, et d'autant plus digne d'attention que, dès le principe, et indépendamment des perfectionnements dont la fabrication à la mécanique peut encore être susceptible, celle-ci amène une réduction telle qu'elle supporte les frais d'exportation de la matière première et de réimportation de la matière mise en œuvre.

Pour rétablir la balance, on projette de faire diminuer en prix la matière première par des droits à l'exportation assez forts pour qu'elle n'ait plus lieu ou ne se fasse que très-sobrement, et l'on pense que les producteurs, forcés ainsi de vendre à bon compte, laisseraient aux fabricants une marge qui équivaudrait à l'économie des mécaniques.

Si l'effet des mécaniques ne produisait qu'une diminution des prix de fabricat égale à l'augmentation des prix de la matière première vendue à l'étranger, on pourrait être d'avis de ne pas permettre une perturbation dont le seul résultat serait de dépouiller l'un en faveur de l'autre, c'est-à-dire de transporter les bénéfices du tisserand en faveur du cultivateur, qui, en définitive, serait peut-être obligé de les céder aux premiers, comme taxe des pauvres; mais le fabricat à la main, dépouillé par la mécanique, perd dix, et la matière première ne baisse que de deux, reste donc encore huit en souffrance.

Pourquoi, lorsque le remède est si petit en raison de la plaie, faut-il encore porter un coup mortel à ce qu'on peut raisonnablement conserver? sait-on bien ce qui adviendra de la mesure restrictive? Le cultivateur qui débitera moins favorablement son lin trouvera un meilleur compte aux autres produits, et la culture réduite ne présentera plus cette abondance par laquelle on croit amener la baisse des prix.

Car qu'on ne s'imagine pas que la production d'un lin vendu si cher, bien qu'avantageuse au pays en général, le soit également au cultivateur. La valeur brute de ce textile va au double des autres produits; mais, outre les nombreuses vicissitudes auxquelles le lin est exposé, le bénéfice net est si peu supérieur que dès qu'il y a baisse importante en prix, la culture du lin est abandonnée ou considérablement restreinte. Or, tous les frais à payer, qui profitent uniquement à la classe ouvrière, et non pas au producteur, empêchent celui-ci de produire, s'ils ne sont largement couverts, et ils ne le seront pas dès qu'on force les prix.

Le remède qu'on veut appliquer est donc insuffisant; il est même nuisible, en ce qu'il détruit la dernière ressource qui, dans cette branche d'industrie, nous reste encore. Et ne serait-ce pas un véritable poison, s'il nous endormait dans une fausse sécurité; si faisant négliger les moyens mécaniques, il attirait exclusivement des efforts peut-être infructueux vers la fabrication à la main? Car l'expérience nous prouve qu'on augmente le mal en prétendant se raidir dans les anciennes limites, tandis que des voies plus larges et plus sûres sont utilement pratiquées par de nouveaux procédés.

Alors il ne reste qu'un seul et vrai moyen : c'est de se mettre au niveau des

innovations, de profiter de tous les avantages qu'on possède soi-même, de ceux dont ses rivaux jouissent et de tous ceux même qu'ils négligent.

Il est vrai que c'est un grand malheur quand des changements si subits et si universels, venus à l'improviste, ne laissent pas le temps à la classe routinière de s'éclipser à la longue; mais le malheur est encore plus grand quand on veut employer comme remède ce qui n'en est pas un, et qui doit produire un second mal, au moins aussi grave, sans que le premier en soit allégé.

Si les inconvénients que nous venons de signaler n'empêchent pas les entraves qu'on veut apporter à l'exportation, qu'en résultera-t-il? L'établissement de droits forcera les étrangers de remplacer chez d'autres nations ce qu'ils tiraient de la Belgique, et une fois la déviation établie, on ne songera plus à la Belgique, du moins pour la grande majorité des lins. Ce qui plus est, en provoquant par des primes la publication de nos procédés, on éveillera les voisins qui possèdent plus de terres propres à produire le lin qu'on ne se l'imagine, qui, connaissant ces procédés, réussiront en quelques années à faire aussi bien que nous, et qui, de contribuables de notre industrie, deviendront nos rivaux, et même peut-être nos..... supérieurs.

Qu'on se rappelle ce qui s'est passé dans la Flandre occidentale pour les houblons! Le canton de Poperinghe était en possession d'approvisionner les départements français de houblon. Dans la fausse croyance que les brasseurs français ne pouvaient s'en passer, et que les terres des environs de Poperinghe pouvaient seules produire le houblon de bonne qualité, on voulut avoir des droits à la sortie; on les obtint. Mais qu'en arriva-t-il? Le cultivateur français y trouva un puissant aiguillon pour s'adonner lui-même à cette production, et il y réussit si bien, que maintenant le département du nord a complétement naturalisé sur son sol cette belle culture.

Qu'on fasse tout ce qui est possible pour le perfectionnement de notre fabrication à la main, l'expérience prouvera si ses produits pourront concourir avec ceux confectionnés à la mécanique, mais qu'en même temps on n'abandonne pas le tout à cette chance si douteuse; qu'on se mette en devoir d'adopter les nouveaux procédés, et alors seulement on aura un avantage par la modicité des journées, par le bénéfice sur les matières premières récoltées dans le pays même, et par la sage économie de nos ouvriers.

En attendant des efforts faits avec prudence sont utiles, en ce qu'ils soutiennent le moral de nos populations, et si plus tard ils sont reconnus sans effet, l'espoir aura fait passer le moment le plus poignant de la crise sans trop grande secousse, tandis que le temps démontrera la direction que peuvent prendre les bras devenus inutiles, pour s'occuper d'autres travaux.

Les partisans de droits protecteurs, dans leurs lamentations de 1832 à 1835, objectaient que l'exportation absorbait le lin nécessaire à la fabrication indigène. Si cela était, il faudrait en conclure une moindre confection de toiles dans le pays. Or, l'exportation croissante du lin, loin d'arrêter la fabrication et l'exportation des toiles, a marché depuis avec une augmentation dans cette exportation.

Que l'on consulte les chiffres de la statistique douanière, et l'on verra que la culture satisfait en même temps à une fabrication plus étendue et à une exportation plus considérable de lin, sans que les deux genres d'industrie s'excluent ou se fassent tort.

On sait d'ailleurs que les quantités de lin produites excèdent les besoins de la

fabrication, l'exportation de la matière première est donc nécessaire. Et ce serait encore autre chose si la culture du lin allait à la quantité possible. Admettant que la rotation de culture soit de sept années, il s'ensuit que le septième de toutes les terres arables peut annuellement donner du lin, quantité bien au-dessus de celle qui se cultive actuellement. La Flandre occidentale possède environ 194,000 hectares de terres à labour; le septième fait 27,700 hectares. Des renseignements récents font croire que 12,700 hectares seulement sont consacrés au lin, et en général dans les communes où l'on sème le plus de lin, la quantité ne va pas au delà du dixième des terres arables. Et comme le produit brut des linières est double de celui des céréales, si l'on fait tomber cette culture, tout l'excédant qu'on obtient déjà et qu'on peut atteindre encore sera perte réelle.

Battu d'un côté, le parti protecteur se retranche maintenant derrière une autre objection : il reconnaît à présent qu'il y a assez de lin, mais, dit-il, la bonne qualité nous est enlevée.

Nous exportons pour 17 millions de lin. Peut-on concevoir, en présence de ce chiffre, qu'on s'emparerait exclusivement de nos meilleures qualités, sans être effrayé de la masse énorme qui devrait nous rester dans les qualités ordinaires? Il y a bien à rabattre de ces allégations. N'avons-nous pas vu par l'état officiel des importations de l'Angleterre, que ce pays tire plus de lin de la Hollande que de la Belgique. Or, de deux choses l'une, ou notre lin n'est pas meilleur que celui de la Hollande, et alors il faut bien se garder d'imposer des droits à la sortie, car ce serait accorder une prime au cultivateur hollandais au détriment du cultivateur belge ; ou bien le fabricant anglais se contente très-bien des qualités ordinaires, et que devient dans ce cas l'assertion des partisans de la protection ?

Le fabricant indigène serait donc assez mal avisé, assez peu clairvoyant pour abandonner à l'étranger la bonne matière première, lui qui étant sur les lieux a au moins sur l'autre, de ce chef, un avantage de 15 p. %; lui qui reconnaît que les toiles faites avec la bonne matière première sont les seules qui donnent encore quelque bénéfice, malgré la cherté de celles-ci; lui qui avoue que les tissus de mauvais lin ne se placent point ou difficilement, et sans profit, quoique le prix de revient en soit beaucoup plus bas. Peut-on débrouiller quelles préoccupations irréfléchies l'aveugleraient à un tel point ?

Et afin d'apprécier si, pour les lins, nous sommes dans une position différente des autres pays, par rapport à leurs matières premières, voyons-nous ceux-ci en défendre ou en encourager l'exportation ? Les États-Unis ne se plaignent pas sans doute de l'exportation des cotons, le Brésil de celle des cuirs, la Havane de la sortie des tabacs, l'Allemagne et l'Espagne de la vente des laines.

Sous le Gouvernement français, le lin a été de 25 p. % plus cher qu'aujourd'hui; il est vrai qu'alors la toile était aussi à un prix beaucoup plus élevé que maintenant.

D'après tous ces motifs, nous sommes d'avis qu'il serait contraire aux véritables intérêts du pays d'établir des droits quelconques à la sortie des lins.

Par ordonnance :

Le Secrétaire, — JUL. DESMEDT.

Le Président, — TH. VANDEWALLE.

ANNEXE B.

EXTRAIT du rapport que la Chambre de commerce et des fabriques de la ville de Bruges a adressé, le 17 *octobre* 1836, *à M. le Ministre de l'Intérieur et des Affaires Étrangères.*

MOULINS A HUILE.

L'industrie huilière, dans le ressort de la chambre de commerce et des fabriques de la ville de Bruges, est depuis plusieurs années en souffrance, même en décroissance, et cette fâcheuse situation rétrograde est attribuée de la part des propriétaires de ces usines, au défaut de protection.

Afin donc de faire cesser les obstacles désavantageux à la prospérité de leurs usines, ils réclament du Gouvernement :

1° Que le droit de sortie sur les graines oléagineuses, qui n'est actuellement que de fr. 10 58 c^s^ par last de 2,000 kilo., soit fixé à un taux beaucoup plus élevé; cependant la chambre de commerce propose de l'augmenter de 20 francs, c'est-à-dire de le porter à 30 francs par last, par la raison qu'un droit plus élevé pourrait être nuisible aux cultivateurs, et qu'en outre les propriétaires des mêmes usines du département du Nord feraient acheter ces graines grasses dans les ports de la Baltique, là où elles sont bien souvent à des prix inférieurs à ceux de la Belgique; une autre considération tout-à-fait défavorable aux usines du pays, c'est que ne pouvant travailler que pour la consommation du pays, par la raison que les droits d'entrée en France sur les huiles étant de 30 francs par 100 kilo., il leur est impossible, nonobstant qu'elles aient à leur disposition la matière première, de concourir avec celles du département du Nord, attendu que ces dernières, au moyen de ce droit protecteur de 30 francs par 100 kilo., peuvent en toute sûreté élever leurs prix et monopoliser cette branche d'industrie, au préjudice des consommateurs de la France.

2° Qu'il soit établi un droit plus élevé à l'entrée des tourteaux, celui actuel n'étant que de 1 franc 06 c^s^ par 100 kilo., afin de compenser en faveur des usines belges le droit d'entrée de 30 francs par 100 kilo. à l'importation des huiles en France, la chambre est d'avis que ce droit soit élevé à 2 francs par 100 kilo., parce que les cultivateurs du département du Nord, des environs

d'Hambourg et de la Hollande, n'en faisant emploi que d'une très-petite quantité, les propriétaires des moulins à huile de la France, d'Hambourg et de la Hollande, seraient forcés d'en réduire les prix en rapport avec le nouveau droit proposé ci-dessus, et à cet égard les cultivateurs de la Flandre occidentale ne pourraient concevoir aucune crainte si cette augmentation de droit était accordée;

3° Qu'il soit établi dans les intérêts de l'agriculture et des moulins à huile un droit protecteur de 15 francs par hectolitre, à l'importation des huiles de baleine provenant des pêches étrangères, en remplacement de celui actuel qui n'est que de 2 francs 12 c^{s}; la chambre de commerce a été d'avis que cette élévation de droits est nécessaire, par la raison que l'huile de poisson a toujours été reconnue de mauvaise qualité dans la fabrication du savon, et qu'elle n'y est employée qu'à cause de son bas prix de 50 p. % inférieur à celui de l'huile de colza, la seule convenable pour obtenir une bonne qualité de savon;

4° Également sur celles de palme et de coco, lesquelles devraient être frappées à leur entrée en Belgique à 10 francs par 100 kilo., par la raison que ces huiles, extraites du fruit d'un arbre qui croît en Afrique et à la Guyane, ainsi que celles de coco, sont produites sur les marchés de la Belgique à des prix inférieurs à ceux de celles du lin et du colza;

5° Enfin d'un droit de 10 francs sur les huiles d'œillette par hectolitre, en remplacement de celui de 1 franc 70 c., par la raison que la Belgique produit cette graine, mais en trop petite quantité pour la consommation, puisque les fabricants français en vendent en Belgique chaque année environ 500,000 kilogrammes, et qu'il est plus que probable que cette augmentation de droit serait un puissant véhicule pour encourager la culture de la plante de pavot qui la produit, et par conséquent pour procurer du travail aux usines du pays.

Le nombre des moulins à l'huile, dans le ressort de la chambre de commerce et des fabriques de la ville de Bruges, était en 1835 de 78, lesquels ont produit 24,050 hectolitres d'huiles d'une valeur de 1,679,750 francs, et en tourteaux 3,952,250 kil., évalués à 602,150 francs.

Pour extrait conforme :

Les Président et Membres de la Chambre de commerce et des fabriques de la ville de Bruges,

J. ROELS.

ANNEXE C.

EXTRAIT de la lettre de M. le Ministre de l'Intérieur et des Affaires Étrangères, du 9 novembre 1836, direction du commerce, n° 2284, adressée à la chambre de commerce de Bruges.

MESSIEURS,

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt le rapport sur la situation du commerce, des fabriques et des usines du ressort de votre collége, que vous m'avez adressé par votre lettre du 17 du mois dernier. Les considérations et les faits consignés dans ce rapport, serviront utilement à éclairer l'action du Gouvernement relativement aux intérêts matériels du pays.

J'ai remarqué en particulier, Messieurs, les sentiments que vous exprimez au sujet de la nécessité indispensable d'appliquer en Belgique la mécanique à la filature du lin, etc., etc.

J'ai remarqué également, Messieurs, d'une manière spéciale, le passage de votre rapport concernant la fabrication des huiles et les intérêts qui s'y rattachent; ce n'est pas la première fois que l'attention du Gouvernement a été appelée sur cet objet; il s'en est occupé à diverses reprises, et j'ai l'honneur de vous informer que je vais entamer sur cette importante question une sorte d'enquête qui indiquera, il faut l'espérer, les moyens les plus propres à favoriser cette branche d'industrie, sans nuire aux intérêts du commerce ni à ceux de l'agriculture.

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

Pour extrait conforme :

Les Président et Membres de la Chambre de commerce et des fabriques de la ville de Bruges,

J. ROELS.

ANNEXE D.

Bruges, le 29 juillet 1840.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE LA VILLE DE BRUGES,

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

D'après la demande qui nous a été faite, dans la séance du 28 de ce mois, nous avons l'honneur de vous adresser une copie de la dernière réclamation que nous avons fait parvenir le 13 juillet présent mois, à M. le Ministre des Travaux Publics, à l'égard des hauts droits de pilotage, de tonnage extraordinaire, de passe aux écluses et ponts situés entre Ostende et le centre de la ville de Bruges, que la marine marchande de cette dernière ville est dans l'obligation d'acquitter. Comme nous l'avons fait observer dans notre réclamation, cet état des choses, à l'égard des ports situés sur les rives de l'Escaut, qui sont identiques avec celui de notre ville, a absolument rompu l'équilibre en déplaçant la concurrence.

Les Président et Membres de la Chambre de commerce et des fabriques de la ville de Bruges,

J. ROELS.

CHAMBRE DE COMMERCE
ET DES FABRIQUES
de
LA VILLE DE BRUGES.

Bruges, le 13 juillet 1840.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par suite du 3me § de l'article 9 du traité de paix entre la Belgique et la Hollande, sous la date du 19 avril 1839, est intervenue la loi du 5 juin suivant relative au remboursement du péage sur l'Escaut, laquelle a statué que ce péage, tant sur l'Escaut que sur le canal de Terneusen à Gand, serait payé au Gouvernement des Pays-Bas en partie sur les trois centimes additionnels extraordinaires, autorisés par l'article 3 de cette loi, sur les droits de douane, de transit et de tonnage.

Il résulte, Monsieur le Ministre, de cette disposition de la loi que la marine marchande du port de la ville de Gand est affranchie de tous droits quelconques de navigation, tandis que celle de Bruges, identiquement dans la même situation, se trouve encore aujourd'hui grevée d'un droit de navigation très-élevé entre Ostende et Bruges, indépendamment d'un droit de pilotage exorbitant, à peu près triple de celui qui se perçoit au port d'Anvers, et en outre d'un autre droit extraordinaire de tonnage spécial au port d'Ostende, dont le payement a commencé au 1er janvier 1819, en vertu d'un arrêté de l'ancien Gouvernement du 28 août 1818.

Cet état des choses, Monsieur le Ministre, a rompu l'égalité des droits, en accordant une supériorité aux ports situés sur les rives de l'Escaut, sans indemniser ceux de la Flandre occidentale, par la raison qu'ayant déplacé les conditions de concurrence, on l'a rendue favorable aux uns et préjudiciable aux autres, et c'est, à notre manière de voir, une injustice que le Gouvernement doit s'empresser de faire cesser.

A ce sujet, nous devons vous rappeler, Monsieur le Ministre, que Monsieur votre prédécesseur, dans les séances de la Chambre des Représentants du 9 décembre et 31 janvier dernier, à l'occasion de quelques observations faites à ce sujet par M. Donny, *a répondu qu'il s'occupait de cette affaire, même qu'il avait l'espoir que très-prochainement il pourrait rétablir l'équilibre des droits entre les ports du royaume.*

Il est vrai, Monsieur le Ministre, qu'il s'en occupait, puisque vers la fin de l'année dernière, et par l'intermédiaire de M. le gouverneur de la Flandre occidentale, il nous a fait connaître que désirant compléter un travail sur les diverses charges que la navigation doit supporter, dans les ports du royaume, nous avons reçu un modèle de tableau portant pour titre : *Compte de frais pour un navire belge de* 200 *tonneaux entrant chargé dans le bassin de Bruges, avec un tirant d'eau de* 40 *décimètres et sortant sur lest avec un tirant de* 30 *décimètres ;* ce tableau a été envoyé le 4 février dernier, et afin de vous éviter des recherches, nous vous en adressons une copie conforme.

Quant aux droits de passe aux écluses et aux ponts situés sur le canal de Bruges à Ostende, vous n'ignorez pas, Monsieur le Ministre, qu'ils se perçoivent au profit de la province, et nous estimons qu'il conviendrait que le Gouvernement fît la reprise de l'entretien dudit canal, parce qu'alors il pourrait plus facilement accorder la remise de ces droits à la marine marchande, tandis que dans le cas contraire, le trésor public devra nécessairement y pourvoir sur les 3 ou 18 centimes perçus en vertu de la susdite loi du 5 juin 1839, et de l'arrêté royal du 30 juin même mois; car s'il en était autrement, les paroles judicieuses prononcées par l'un de vos collègues, maintenant Ministre des Affaires Étrangères, dans la séance de la Chambre des Représentants du 16 mai 1839, trouveraient leur application; voici ces paroles : « *Il serait irrationnel d'établir des droits différentiels dans un port, sans en établir dans les autres, attendu que ce serait là une anomalie choquante, sans analogie.* »

Nous vous supplions, Monsieur le Ministre, de fixer votre attention sur les réflexions qui précèdent, et d'arrêter le plus promptement possible des dispositions à l'effet de faire cesser les irrégularités que nous venons de vous signaler, afin de ramener le courage des armateurs du port de Bruges, dont malheureusement quelques-uns, en attendant la décision qui doit intervenir, ont fait désarmer leurs navires.

Les Président et Membres de la Chambre de commerce et des fabriques de la ville de Bruges,

J. ROELS.

Séances des 22 et 23 juillet 1840, à Gand.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Foere, Zoude, Dechamps, De Decker, Mast De Vries, David, Cogels et A. Battaille, secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. Bossaert, Président, De Cock, Vice-Présidt, Verhaegen-Denaeyer, Desmet-Bossaert, Van Zantvoorde, Dupont, Desmet-Denaeyer, Grenier-Lefebvre, Rosseel, Claus Van Aken, Balligan, A. De Cock, Neyt et Groverman, Secrétaire.

COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS.

Présents : MM. Bonné-Maes, Sénateur, Président du comité linier, Landrieu, raffineur de sucre, Verplancke, fabricant de garance, Dierickx-Dumortier, fabricant de papier, C. Michiels, directeur des moulins à farine, Ed. Coppens, fabricant de coton, Em. Brackman, idem, et De Nayer, Président de la commission d'agriculture.

D. Nous avons, Messieurs, trois séries de questions à vous poser. La première série se rapporte à l'examen de la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays.

Quelles sont les industries et les principales branches de commerce et d'agriculture existant dans le ressort de la chambre de commerce de Gand ?

M. Bossaert. — Nous avons l'industrie linière et cotonnière, les raffineries

de sucre, les papeteries, les tanneries, les distilleries, les fabriques de machines, etc., etc. En général, toutes les industries sont exploitées à Gand, à l'exception de celles qui concernent la draperie et les mines.

D. Ces diverses branches d'industrie sont-elles en souffrance?

M. Bossaert. — Oui, et principalement l'industrie linière et cotonnière.

FABRIQUES DE PAPIER.

D. Donnez-nous quelques renseignements sur la situation des fabriques de papier? Cette industrie est-elle souffrante?

M. Dierickx-Dumortier. — Elle est en souffrance. Les fabricants de papier ont adressé à la Chambre des Représentants, dans le courant de la dernière session, un mémoire dans lequel ils ont exposé leurs griefs, qui ont été également signalés par les fabricants d'autres provinces.

Le principal grief que nous avons signalé, c'est que les papiers que la France importe en Belgique payent un droit de 15 p. % à la valeur, tandis que les mêmes papiers que nous fabriquons ici sont assujettis en France à un droit d'entrée de fr. 150 les 100 kil., ce qui équivaut à une prohibition absolue.

Nous pourrions produire aux mêmes prix, et même à des prix inférieurs que la France, si nous pouvions donner à cette branche d'industrie toute l'extension qu'elle est susceptible de prendre dans le pays.

D. Ainsi, vous réclamez une disposition législative qui vous accorde le marché intérieur?

M. Dierickx-Dumortier. — Oui.

D. Pensez-vous qu'avec le marché intérieur vous seriez à même de faire des exportations?

M. Dierickx-Dumortier. — En augmentant la fabrication, qui est aujourd'hui très-minime eu égard à la consommation, nous pourrions produire à meilleur marché et concourir facilement avec la France pour les exportations.

D. Vous n'avez pas d'autres observations à ajouter?

M. Dierickx-Dumortier. — Non.

RAFFINERIES DE SUCRE.

D. Quelle est la situation des raffineries de sucre de votre ressort, depuis la loi de 1838?

M. Neyt. — Depuis que cette loi a été portée, nos raffineries n'étant plus sous le coup de changements déplorables survenus dans la législation, travaillent avec un peu plus de sécurité; plusieurs fabriques même, qui avaient dû stater, ont pu reprendre leurs travaux.

Cependant, les fabriques de sucre de betteraves font beaucoup de tort à nos

raffineries. L'année dernière on a encore fabriqué 4 à 5 millions de kilogrammes de sucre de betteraves, qui ont remplacé, pour l'industrie du raffinage, 8 à 10 millions de sucre ordinaire; car il est à peu près prouvé aujourd'hui que la production d'un kilogramme de sucre de betteraves, qui ne peut pas s'exporter, empêche le raffinage de 2 kilog. de sucre des colonies.

L'industrie du sucre de betteraves est nuisible au Trésor, mais surtout à la navigation.

D. De quels pays tirez-vous principalement vos sucres, et ces denrées s'importent-elles par navires nationaux ou par navires étrangers?

M. Neyt. — La plus grande partie des sucres nous venait de l'Angleterre, mais aujourd'hui il nous est impossible d'en prendre de ce pays; nous en tirons également de la Hollande et de Hambourg. Nous avons fait quelques essais en en faisant venir directement de La Havane, mais la majeure partie des sucres consommés à Gand nous arrive d'Anvers.

RAFFINERIES DE SEL.

D. Avez-vous quelques observations à nous soumettre au sujet des raffineries de sel?

M. De Cock. — Il n'y a rien de mieux à faire pour cette industrie que de maintenir la législation existante; cependant elle trouverait un grand avantage dans la libre circulation du sel dans le pays.

D. Êtes-vous d'avis qu'il faudrait réduire les droits d'accise sur le sel, comme on le demande avec instance, ou même supprimer entièrement ce droit?

M. De Cock. — La majeure partie du sel qui s'importe en Belgique n'est pas consommée dans le pays. Nous en exportons beaucoup en France, et si l'on abaissait les droits de 4 à 5 francs, cette exportation augmenterait considérablement.

D. Pensez-vous que sur cette matière la fraude soit aussi active qu'on le prétend?

M. De Cock. — Il ne se fraude pas de sel en Belgique, je suis compétent pour affirmer ce fait, je fais la moitié de tout le commerce de sel du pays.

D. Le chiffre du sel qui paye les droits représente-t-il ainsi exactement celui de la consommation qui se fait en Belgique?

M. De Cock. — Oui.

D. Et vous ne croyez pas que l'exemption accordée à certaines de nos industries donne lieu à la fraude?

M. De Cock. — La surveillance est telle que la fraude est impossible; d'ailleurs, ces exemptions ont été diminuées des 2/3, et, s'il se fraudait quelque chose, grâce à cette faveur, le chiffre en serait si peu important qu'il ne faudrait pas en tenir compte.

D. Quelle est l'influence de l'importation de l'eau salée sur cette industrie?

M. De Cock. — On ne se sert d'eau salée qu'aux environs de la mer, elle ne présente aucun avantage aux raffineries, si ce n'est qu'une facilité de travail.

CÉRÉALES.

D. Quels ont été les effets de la loi sur les céréales, y aurait-il des modifications à y apporter?

M. De Nayer. — L'agriculture ne réclame aucune modification à cette loi, qui lui accorde une protection efficace.

D. L'industrie ne pense-t-elle pas que cette loi lui est plus ou moins nuisible?

M. De Nayer. — L'industrie a raison, mais je suis appelé à répondre comme président de la commission d'agriculture, et je n'ai émis d'opinion sur cette loi que dans l'intérêt de l'agriculture.

D. Pourriez-vous nous donner quelques renseignements sur l'importance actuelle du marché de Gand?

M. Bossaert. — Pas pour le moment.

D. Quelle a été l'importance de ce marché à d'autres époques, par exemple, avant la promulgation de la loi sur les céréales?

M. Bossaert. — Nous n'avons aucune donnée statistique sur ce point.

D. D'où viennent les céréales qui se vendent sur votre marché?

M. De Nayer. — Principalement de l'intérieur.

MOULINS A FARINE.

D. Vous avez à Gand des établissements de mouture de farine à l'américaine?

M. Bossaert. — Oui, mais ces établissements ne sont pas en grande activité. Le haut prix des céréales y a mis obstacle.

D. Cependant n'y a-t-il pas déjà un moulin en activité?

M. Michiels. — Oui, il travaille depuis deux mois pour la consommation intérieure.

D. De manière que vous ne profitez pas de la dernière loi sur l'exportation des farines?

M. Michiels. — Nous ne pouvons pas en profiter, parce que le prix du froment en Amérique est de 5 à 6 francs en dessous des prix d'Europe : avec nos farines fabriquées ici, nous arriverions donc dans les ports de l'Amérique du Sud avec un désavantage de 6 à 7 francs par baril sur les Américains.

D. Avez-vous les mêmes moyens de fabrication que les Américains?

M. Michiels. — Non, les Américains possèdent un froment tellement sec, qu'immédiatement après la fabrication des farines, ils peuvent les emballer et les expédier, tandis qu'il nous faut beaucoup de temps avant de pouvoir faire l'expédition. Il n'y a en Europe que nous, ainsi qu'une maison du Havre, qui ayons réussi dans cette fabrication.

Nous avions fait en 1836, 1837 et 1838, des essais qui avaient très-bien réussi, mais nous nous sommes vus entravés par l'application de la loi des céréales de 1834.

D. En supposant que le prix des grains soit le même en Amérique qu'en Belgique, pourriez-vous espérer d'exporter?

M. Michiels. — Sans aucune doute. Nous avons déjà exporté, nous avons transporté d'Anvers à Rio le baril à 4 francs.

D. Votre moulin est-il monté pour l'exportation?

M. Michiels. — Principalement pour l'exportation.

D. Indépendamment du bas prix des grains, ne pensez-vous pas qu'il existe une autre cause, une cause permanente qui vous empêche d'exporter?

M. Michiels. — Je ne le pense pas : si l'on parvenait à équilibrer nos prix avec ceux des Américains, on pourrait, au moyen des farines, établir une navigation régulière. Mais quand les départs ne sont pas réguliers, il est impossible d'expédier. Aujourd'hui des navires restent trois mois à Anvers avant de pouvoir compléter leur chargement pour Rio.

D. Êtes-vous d'avis que les farines doivent être considérées surtout comme matières d'encombrement?

M. Michiels. — On peut fabriquer annuellement, en Belgique, 200,000 barils, qui donnent la charge de 40 navires de long cours.

D. Pensez-vous qu'il soit possible d'établir cette navigation régulière, lorsque vous n'aurez pas d'importations par les navires de retour, et dans ce cas, le fret ne serait-il pas trop élevé?

M. Michiels. — Je pense que la Belgique pourrait obtenir ce commerce d'importation avec le Brésil. Les navires qui arrivent du Brésil sont obligés de retourner sur lest.

Avant 1830, le Gouvernement avait essayé de favoriser la fabrication des farines. Une prime de 2 florins par baril était accordée à l'exportation. Elle a existé jusqu'en 1830; mais l'on n'en a guère profité, on ne connaissait pas à cette époque les moyens de fabriquer cette farine.

S'il y avait possibilité de rétablir cette prime, seulement pour les navires de long cours, il y aurait, sans aucun doute, toujours moyen d'avoir des chargements réguliers.

D. Les Américains ne fournissent-ils pas exclusivement les farines au marché de La Havane?

M. Michiels. — Ils fournissent, non-seulement à La Havane, mais à tous les marchés.

D. Pensez-vous que l'on puisse exporter les farines comme matière d'encombrement, et puis, en même temps, comme pacotillage des produits de Gand et autres villes industrielles?

M. Michiels. — Sans aucun doute; il est presque impossible maintenant, vu le haut prix des céréales, d'exporter des farines; mais dans les temps ordinaires ce serait un commerce régulier.

D. Est-il possible d'exporter nos farines, si la législation ne favorise pas le pavillon national?

M. Michiels. — Non.

D. N'est-il pas vrai que nous favorisons indirectement l'introduction des farines américaines à La Havane, en accueillant si avantageusement les sucres que les Américains nous importent?

M. Michiels. — Oui; mais je ne crois pas que des droits différentiels puissent suffire pour nous permettre d'exporter constamment; ce serait un élément de succès, mais il en faudrait d'autres encore. Les matières d'encombrement existent très peu dans le pays. Outre les farines je ne connais que les verres à vitre qui puissent servir pour les exportations lointaines.

D. Y aurait-il des changements à introduire dans la nouvelle loi sur l'exportation des farines?

M. Michiels. — La loi en elle-même est telle que nous l'avons demandée; mais comme elle n'a pas encore reçu d'application, nous ignorons quelles sont les difficultés qu'elle peut présenter et les entraves que l'administration pourra nous susciter dans l'exécution.

D. Connaissez-vous l'arrêté royal qui règle l'exécution de cette loi, et avez-vous quelques observations à nous présenter à ce sujet?

M. Michiels. — Pas pour le moment; tout dépendra des employés qui seront chargés de l'exécution.

GARANCE.

D. Pouvez-vous nous donner des renseignements sur la fabrication actuelle de la garance?

M. Verplanke. — Cette fabrication a diminué des deux tiers. En 1839, nous avons eu 62 mille livres, la dernière récolte a été de 22 mille livres, l'année prochaine elle tombera peut-être à 10 ou 11 mille livres et dans deux ans nous n'aurons plus rien.

En 1825, 1826, 1827 et 1829 l'on faisait à Tronchiennes pour 7 à 8 cent mille francs de garance par an; maintenant notre fabrication est réduite à rien. Il est malheureux de voir cette industrie se porter chez nos voisins; mais si le Gouvernement ne prend pas de mesures, l'établissement de Tronchiennes doit nécessairement tomber, et cependant cet établissement a exigé des sacrifices énormes pour être mis sur le pied actuel; il est parvenu à un degré de perfection tel qu'on peut le citer comme un modèle. Les Hollandais ni les Français n'ont rien de semblable.

D. A quelles causes attribuez-vous l'état de souffrance de cette industrie?

M. Verplanke. — A plusieurs causes. La législature avait alloué 30,000 francs par an pour encourager la culture de la garance, et jusqu'à présent les cultivateurs n'ont rien reçu. Il en résulte qu'ils renoncent à cette culture. L'on peut attribuer également l'abandon de cette culture au défaut de plantes et de semences.

Cependant il eût été facile de conserver chez nous la fabrication de la garance; le Gouvernement a reçu une pétition signée par trente des principaux cultivateurs qui s'engagent tous à planter de la garance, si l'on veut établir des séchoirs dans leurs environs. Si une semblable mesure était adoptée, la garance pourrait

être transportée à Tronchiennes, après avoir été séchée sur les lieux de production. Dans cette dernière localité les fermiers ont trop peu de terrain pour pouvoir cultiver la garance en grand.

D. N'a-t-on pas fait le tableau des personnes qui s'occupent de la culture de la garance?

M. Verplanke. — M. Vanhoobrouck de Fiennes a dû s'occuper de cette affaire; mais jusqu'à présent personne n'a l'espoir de recevoir des primes, et cela décourage les cultivateurs.

D. Le Gouvernement n'a-t-il pas fait distribuer des plantes de garance?

M. Verplanke. — Il a donné des plantes qui venaient de Hasselt, mais elles ne valaient rien; elles étaient pourries.

D. La garance étant plus nécessaire que jamais à notre industrie, à cause de ses fabricats, comment se fait-il que la culture de la garance soit si négligée?

M. Desmet. — Nous ne pouvons pas faire venir les racines de Hollande, parce qu'elles sont imposées à la sortie d'un droit de 33 p. %, tandis que les garances hollandaises ne payent, à l'entrée en Belgique, qu'un droit de 4 francs par 100 kilog.

M. Verplanke. — Nous avons aussi besoin de semences et de plantes de garance (les dernières sont également prohibées à la sortie de Hollande), car si nous semons, pendant deux ou trois ans de suite les graines que nous produisons, nous n'obtenons plus le même résultat; elles doivent être renouvelées de temps en temps.

Il résulte de cet état de choses, que nous ne pouvons lutter contre la Hollande. Les racines qui doivent être triturées manquent à la fabrication; si nous pouvions suppléer à ce défaut de matière première, nous pourrions travailler comme avant 1830, nous pourrions même vendre dix fois autant, quoique la consommation en soit diminuée.

D. Cultive-t-on différemment la garance ici qu'en Zélande?

M. Verplanke. — La culture se fait ici à peu près comme en Hollande; on replante les jets, et de cette manière on n'a pas besoin de changer de semence au bout de quelque temps. Quand on peut obtenir des graines du Levant comme en faisait venir de temps en temps le gouvernement hollandais, on obtient des garances de première qualité et en grande quantité; mais ce n'est pas une condition essentielle de la culture de la garance et de sa trituration.

D. Pourquoi la culture de la garance ne prend-elle aucun développement en Belgique, tandis qu'elle prospère en Zélande? Faut-il l'attribuer à la grande division des propriétés, à la cherté des loyers, ou à la préférence qu'on donne à quelques céréales qui donnent de plus grands produits aux fermiers?

M. Desmet. — La principale cause est la cherté des loyers dans notre pays. En Zélande les loyers sont la moitié moins chers qu'ici.

D. Notre sol n'est-il pas aussi favorable à la culture de la garance que celui de la Hollande, car on cultive cette plante dans tous les polders hollandais?

M. Verplanke. — Les garances ont toujours produit plus que toute espèce de céréales que ce soit; cette culture améliore considérablement les terres: car si l'on cultive des céréales après les garances, on a régulièrement double récolte.

La culture de cette plante n'a diminué que parce que le Gouvernement n'a pas accordé les primes qui ont été vôtées par les Chambres; les cultivateurs ont été découragés.

D. La culture de la garance en Hollande ne donne lieu à aucune espèce d'encouragement, les séchoirs même y appartiennent en commun à des fermiers; comment se fait-il qu'en Belgique on ne puisse se livrer à cette branche d'agriculture sans le secours de primes?

M. Desmet. — On connaît la difficulté qu'éprouvent nos cultivateurs à s'attacher à une culture qu'ils ne connaissent pas. Si l'on veut les amener à cultiver la garance, il faut nécessairement leur donner des encouragements; ce n'est que l'espoir que le Gouvernement viendrait à leur aide qui les a engagés à continuer à cultiver un peu cette racine.

Ce qui entrave encore le développement de cette culture, c'est que nous n'avons pas de marché d'alizaris, et que par suite les paysans ne sont pas certains d'obtenir un prix élevé de leurs produits.

Une autre cause c'est qu'on ne peut sécher la garance sur les lieux de production. Quand il faut transporter ces racines à 5 ou 6 lieues, sans qu'elles aient été séchées, les frais sont énormes, tandis que si l'on pouvait les sécher sur les lieux de production, les frais de transport seraient réduits au quart, parce que cette première opération leur enlève les 3/4 de leur poids.

D. Y aurait-il des frais considérables à faire pour établir sur les lieux des séchoirs d'une manière économique?

M. Verplanke. — Il s'agit simplement d'établir des séchoirs provisoires, qui pourraient être construits à peu de frais. Lorsque les garances auraient passé par un séchoir de cette espèce, elles seraient envoyées à l'établissement de Tronchiennes, où l'on continuerait à les sécher et où on les triturerait pour les livrer au commerce.

Il a été fait des ouvertures au Gouvernement pour l'établissement de séchoirs; si ce projet était adopté, les frais ne seraient pas considérables, et il en résulterait un grand développement pour une culture très-avantageuse au pays. Nous pourrions par la suite exporter beaucoup de garance. En résumé, ce serait le seul moyen d'encouragement à employer.

D. Le Gouvernement ne partage-t-il pas cette opinion?

M. Bossaert. — Je l'ignore. Récemment encore la chambre de commerce a été consultée relativement à l'établissement de séchoirs, et elle a donné un avis favorable, elle a même indiqué une personne de Tronchiennes qui a offert d'en construire, avec la participation du Gouvernement. Les conditions paraissaient même avantageuses.

INDUSTRIE LINIÈRE.

D. Vous avez cité l'industrie linière comme étant souffrante; il existe pour

cette branche une commission nommée par le Gouvernement, par suite nous n'avons pas à nous en occuper spécialement.

Cependant comme il se trouve ici des représentants de l'une et l'autre espèce d'industrie linière, ces messieurs auraient-ils quelques observations à nous présenter sur cette industrie, principalement dans ses rapports avec le commerce extérieur?

M. Bonné-Maes. — Il manque à cette industrie deux choses, les exportations à l'extérieur et une protection suffisante à l'intérieur. Il me semble que pour protéger convenablement cette industrie, il faut un système commercial et naval basé sur une grande somme d'exportations de produits nationaux ; nous faisons très-peu d'exportations, nous devrions avoir un système commercial qui nous amenât des débouchés.

Quant à la protection intérieure, je pense qu'il est absolument nécessaire de repousser le fil de provenances étrangère; c'est là la cause du malaise qu'éprouve non-seulement notre ancienne industrie linière, mais encore la nouvelle qui s'élève chez nous. Nous devrions encore obtenir une restriction sage à la sortie des lins, car il me paraît impossible que l'une ou l'autre de ces industries puisse prospérer, lorsque d'une part on permet la libre sortie de nos lins, et que d'autre part en autorise l'introduction du fil étranger dont la qualité est plus au moins douteuse. Il me paraît qu'en présence de ces deux faits, on a malheureusement à prévoir que le malaise des deux industries deviendra plus grand de jour en jour.

D. Quels sont les débouchés possibles pour l'industrie linière, soit par des traités de commerce, soit par un système nouveau de commerce et de navigation ?

M. Bonné-Maes. — Le principal débouché est vers la France, avec laquelle il faudrait tâcher de négocier.

D. Espérez-vous, en présence des dispositions des chambres françaises et des intérêts de l'industrie de ce pays, voir ce débouché s'agrandir?

M. Bonné-Maes. — *Je crains de le voir restreindre beaucoup : il s'élève en* France des fabriques de toutes parts, et l'industrie linière à la mécanique se développant journellement, il est évident qu'on tissera en France de jour en jour davantage, et que nos exportations devront naturellement diminuer tant pour la nouvelle industrie linière que pour l'ancienne.

Celle-ci ne pourra se maintenir qu'autant que nous améliorerons nos produits, et que ce que nous ferons soit plus parfait que tout ce que l'on a fait depuis quelque temps; car il est généralement reconnu que depuis plusieurs années, sous le rapport de la fabrication, au lieu de marcher en avant, nous ne faisons que rétrograder.

Pour ces deux industries, il est de toute nécessité de chercher des débouchés là où il n'existe pas d'industrie.

D. Quelle peut être l'importance du débouché de l'Espagne?

M. Bonné-Maes. — Nous sommes à peu près exclus de l'Espagne par les produits anglais qui y ont remplacé les nôtres.

D. Il existe un document qui tend à prouver que la France exporte annuelle-

ment vers l'Amérique du nord pour 7 à 8 millions de toiles. Ce sont des toiles faites en Belgique, qui passent par les mains des Français et qu'ils expédient vers l'Amérique. C'est un débouché immense que la navigation transatlantique nous mettra à même de revendiquer. Ce débouché est-il aussi grand qu'on l'a assuré à la Chambre, lors de la discussion du projet de loi sur la navigation transatlantique?

M. Bonné-Mars. — Je doute qu'il y ait des toiles belges qui soient importées aux États-Unis en passant par la France. Nos toiles ont un droit de 15 à 20 p. % à payer.

D. Ce fait a cependant passé sans réplique, et je m'étonne qu'il soit contesté ici; le droit peut-il être un obstacle, puisque si cette exportation s'était faite par la France, nous avons le transit?

M. Bonné-Mars. — Je ne crois pas que de semblables expéditions aient été faites; j'aurai d'ailleurs sur ce point des renseignements d'ici à peu de temps

M. Grenier. — On ne peut pas dire cependant qu'il ne s'exporte rien; moi-même j'ai encore quelques marchandises à Bordeaux qui doivent être expédiées au Mexique.

D. Des exportations ont-elles été faites par l'intermédiaire de la France?

M. Dupont. — Il a été expédié de nos toiles en Amérique par le Havre, pour le compte de maisons françaises. J'ai fait des expéditions de ce genre.

D. Y a-t-il impossibilité que nous exportions nos toiles en Amérique?

M. Grenier — Je ne crois pas à la possibilité de faire encore quelques affaires en toile avec ce pays. Les Américains s'occupent beaucoup de l'industrie linière; lorsque leurs filatures à la mécanique auront atteint le développement qu'ils veulent y donner, nous ne pourrons plus lutter avec eux.

M. Bonné-Mars. — Une cause de défaut de nos exportations, c'est la fabrication elle-même. Autrefois nos marchés offraient des tissus de lin confectionnés avec beaucoup de soin, de belle apparence et de bonne qualité; beaucoup de négociants en exportaient alors vers la France; mais depuis quelque temps on a dû renoncer à ces affaires, à cause des désagréments que l'on y rencontre: on ne trouve plus nos toiles assez belles, on leur reproche d'être inégales. L'industrie anglaise nous a supplantés, elle fait des toiles qui ont une plus belle apparence que les nôtres.

Comme je l'ai dit depuis long-temps, il faudrait prendre des mesures conçues dans l'esprit des ordonnances d'Albert et d'Isabelle et de Marie-Thérèse, pour amener une amélioration dans la fabrication de nos toiles. Si nous perfectionnions notre fabrication, nous pourrions placer beaucoup de nos produits sur le marché d'Espagne, où les Anglais font maintenant de grandes affaires.

Il est une espèce de toiles que l'on trouvait en abondance sur les marchés d'Audenaerde et de Bruges, et qui nous manque maintenant tout-à-fait; nous avons beaucoup de demandes pour ces toiles, mais nous ne pouvons y satisfaire, ne pouvant pas nous les procurer. Nous n'avons plus le lin convenable, et les toiles faites d'excellente matière et avec beaucoup de soin, et que nous avions autrefois en abondance, ne paraissent plus ou presque plus sur nos marchés.

INDUSTRIE COTONNIÈRE.

D. A quelles causes attribuez-vous l'état actuel de souffrance de l'industrie cotonnière?

M. Desmet-Denaeyer. — Une des causes de la détresse de l'industrie cotonnière, est celle qui a été signalée depuis 1830; c'est le défaut de protection efficace, qui ne nous assure pas même le marché intérieur.

Ce marché serait déjà une grande ressource pour cette industrie, car si nous nous en rapportons aux calculs même du Gouvernement, nous avons la conviction que la plus grande partie des fabriques existantes pourraient, avec cette ressource, marcher d'une manière satisfaisante. Elles ne pourraient pas même suffire à la consommation du pays.

D. Est-ce le tarif qui vous prive du marché intérieur, cette circonstance doit-elle être attribuée à un système inefficace de répression de la fraude, ou bien attribuez-vous cet état de choses à l'une et l'autre de ces causes?

M. Coppens. — La cause réside principalement dans la non répression de la fraude. Cependant nous devons ajouter que les articles d'indiennes fines ne sont pas suffisamment protégés.

D. N'introduit-on pas principalement les indiennes en fraude?

M. Coppens. — Oui, et on les déverse à tout prix sur le pays. Voici un fait arrivé au commencement de l'année : Des tissus avaient été introduits; ils se vendaient d'abord à 28 francs et deux mois après on les achetait pour 16 francs.

C'est une lutte que nous ne pouvons pas soutenir. Au moyen de la fraude, nos rivaux étrangers peuvent vendre chez nous leurs produits au prix de la matière première; ils ont commencé par réaliser de grands bénéfices sur le marché intérieur, et quelque faible que soit le prix qu'ils retirent des marchandises qu'ils introduisent en fraude chez nous, c'est toujours pour eux un véritable bénéfice.

D. N'y a-t-il pas encore d'autres causes du malaise de cette industrie?

M. Coppens. — Oui, le grand renchérissement des vivres qui existe depuis dix ans, et la diminution que nous avons été obligés d'opérer sur les salaires. Il est de fait, qu'une famille composée de six individus, qui pouvait, il y a dix ans, se bornant aux mêmes objets de première nécessité qu'aujourd'hui, pourvoir à son entretien, ne peut quant à présent y suffire. Le prix de tous les objets de première nécessité est augmenté de 50 p. %, et le bénéfice de l'ouvrier a subi une diminution de 40 p. %. Aussi ne doit-on pas s'étonner que la plupart de nos ouvriers soient déguenillés.

D. La diminution du salaire est un article que la commission pourrait très-difficilement examiner. Quant au renchérissement des vivres, on l'attribue généralement aux lois sur les céréales et sur le bétail.

Pensez-vous qu'il soit nécessaire d'apporter des changements à ces deux lois?

M. Coppens. — Je ne connais pas assez l'influence que ces deux lois ont eue sur le renchérissement des vivres, pour répondre à cette question d'une manière positive, mais il me semble que, lorsque l'ouvrier se trouve dans une position telle qu'il ne gagne plus de quoi pourvoir aux premières nécessités de la vie,

c'est au Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour qu'il puisse satisfaire à ses besoins. Il est de fait que, malgré les bonnes récoltes que nous avons eues, les vivres n'ont fait que renchérir; mais j'ignore si la loi sur les céréales en est la cause.

Je crois qu'il est nécessaire d'introduire un nouveau système où l'on combinerait une protection égale pour l'agriculture, l'industrie et le commerce. C'est un point à régler par la Législature. Je ne veux pas de protection exclusive pour l'une ou pour l'autre de ces branches au détriment des deux autres. Je désire qu'on protége l'agriculture, qui est la première de toutes les industries; mais on doit également protéger l'industrie proprement dite et le commerce. Si l'industrie marche, il importe peu à l'ouvrier de payer 50 c^{s} ou 1 franc du moment qu'il le gagne.

M. Desmet. — La protection dont jouit aujourd'hui l'agriculture est accordée aux dépens de l'industrie. Les mercuriales sont trop élevées. Le froment est à 24 francs.

D. Une *réduction* sur le prix des céréales aurait-elle un effet sensible sur le prix de la main-d'œuvre?

M. Desmet. — La diminution du prix de la main-d'œuvre résulte de la concurrence étrangère qui déverse ses produits sur notre marché; la réduction du prix des céréales n'y changerait rien, mais elle améliorerait la position de l'ouvrier, en mettant le prix des vivres plus en rapport avec le salaire.

D. La baisse du salaire a-t-elle eu lieu depuis 1830, ou 1835, ou d'année en année?

M. Coppens. — Graduellement d'année en année. Depuis 1830, ce sont les tisserands à la main qui ont souffert particulièrement de cette baisse.

D. Quels sont les avantages que les fabricans anglais ont sur vous?

M. Desmet. — Sans pouvoir préciser les avantages, je puis dire cependant qu'il en existe que toutes les bonnes dispositions du Gouvernement ne pourront jamais nous donner; je veux parler du prix de la houille en Angleterre. Dans les localités où il se trouve le plus de fabriques, la houille se vend sept francs les 1000 kilg., tandis que nous la payons de 20 à 21 francs. Ajoutez à cela que les houilles anglaises surpassent de beaucoup en qualité les meilleures que nous ayons en Belgique.

Nous avons un fret énorme à supporter, des droits de ville, les chargements et les déchargements, etc.

D. N'avez-vous pas connaissance de nouvelles combinaisons qui existent et qui pourront peut-être nous amener le charbon à très-bon compte par le chemin de fer?

M. Coppens. — Malgré tous les efforts du Gouvernement, nous n'aurons jamais le charbon à aussi bas prix que les fabricants anglais. Dans tous les districts manufacturiers de l'Angleterre, le charbon est à vil prix; il n'y a presque pas de frais de transport, parce qu'il y a des mines partout; il y a certaines fabriques qui ne payent leur charbon que 3 ou 4 schellings.

D. Pourriez-vous nous dire approximativement dans quelle proportion la houille entre dans le prix de revient du coton?

M. Coppens. — Cela varie suivant la finesse du fil et les machines que l'on emploie; en moyenne, on consomme à peu près 4 à 5 kilg. de houille pour faire un kilg. de fil.

M. Rosseel. — Pour un établissement travaillant avec une force de 60 chevaux, les Anglais auront toujours sur nous un avantage de quinze mille francs par an.

D. Quels sont les avantages que les fabricants anglais ont encore sur les nôtres?

M. Desmet. — En Angleterre l'intérêt de l'argent est plus bas qu'ici; les fabricants y ont de grandes facilités pour choisir la matière première, c'est un avantage très-notable.

Les mécaniques y coûtent 30 p. % de moins que chez nous, et elles sont incontestablement supérieures aux nôtres.

M. Coppens. — Les fabricants anglais l'emportent encore sur nous par l'immense extension de leur commerce et de leurs débouchés.

Au moyen de leur marché intérieur et de celui des colonies qui leur sont exclusivement réservés, ils font de grands bénéfices qui leur permettent de déverser ensuite leur trop plein à tout prix sur les marchés étrangers.

A Londres, la même marchandise anglaise se vend 25 p. % plus cher qu'à Bruxelles; cependant pour arriver en Belgique, elle a dû payer des frais de transport et de commission, et elle est censée avoir acquitté les droits d'entrée.

D. Quelle est la cause de la supériorité de l'Angleterre dans la fabrication des machines?

M. Coppens. — Cette supériorité tient à ce qu'en Angleterre, par suite des grands débouchés que la législation a assurés aux manufactures, il y a de nombreuses fabriques de machines, et que chaque fabrique s'occupe pour ainsi dire d'une spécialité. Il y a des établissements qui ne font que des tours, d'autres des machines à raboter; quelques-uns font exclusivement telle espèce de machines pour l'industrie cotonnière, d'autres telle autre. Ici au contraire chaque fabrique est obligée de faire toutes les espèces de machines.

M. Desmet. — Cette grande supériorité résulte aussi de la protection spéciale dont cette industrie y jouit. Nous désirons que la fabrication des mécaniques soit également favorisée en Belgique; nous ne demandons pas protection pour nous seuls, nous ne demandons pas, par exemple, que l'on permette l'importation des machines anglaises; nous voulons que toutes les industries soient encouragées, parce que nous savons que la prospérité de l'une contribuera toujours à la prospérité des autres.

D. Si les machines sont meilleures et à plus bas prix en Angleterre qu'ici, comment se fait-il que nos établissements reçoivent des commandes considérables; à Liége entre autres, on y sera occupé très-longtemps pour la Pologne et la Russie?

M. Coppens. — On doit l'attribuer à la difficulté qu'on éprouve de faire venir

les machines d'Angleterre; il faut un ordre du Conseil pour pouvoir en exporter de certaines espèces; les fabricants y sont extrêmement jaloux, et craignent de voir répandre à l'étranger les perfectionnements dont ils jouissent exclusivement.

Les exportations de machines doivent se faire avec beaucoup de précautions; nous les recevons pièce par pièce, brisées et moulues.

Quant au bas prix, nous avons été, en 1838, sur le point de faire un contrat avec la maison Cockerill; mais après avoir comparé attentivement le prix demandé par cette maison, nous avons trouvé qu'il était encore bien supérieur au prix auquel nous pouvions nous les procurer en Angleterre, même en payant la prime de 60 p. %.

D. Nos fabriques ne perfectionnent-elles pas aussi bien les machines qu'en Angleterre?

M. Desmet. — Non; nous avons ici des machines anglaises et des machines fabriquées dans le pays, on peut juger de leur perfectionnement respectif. Cependant les fabricants se servent de machines fabriquées dans le pays, car sur 104 machines existant à Gand, il n'y en a pas vingt qui soient anglaises.

D. N'avez-vous pas aussi quelques avantages sur les Anglais; la main-d'œuvre, par exemple, n'est-elle pas à meilleur compte ici qu'en Angleterre?

M. Coppens. — La main-d'œuvre du tissage à la mécanique est en Angleterre 20 p. % moins chère qu'en Belgique; ce qui se paye plus cher ce sont les artisans; mais les ouvriers des fabriques reçoivent moins qu'ici pour produire une même quantité de marchandises; il est vrai qu'ils produisent plus, parce qu'ils ont la matière première en meilleure qualité, mais c'est encore là un avantage pour le fabricant.

Quant à nos artisans, leur éducation industrielle est fort arriérée; ils travaillent comme des machines; c'est encore un objet qui devrait éveiller la sollicitude du Gouvernement. En Angleterre, il y a des écoles de génie civil d'où sortent des ingénieurs du premier ordre et d'excellents ouvriers.

D. Vous nous avez cité, comme un grand avantage, la facilité du choix de la matière première; à combien évaluez-vous cet avantage?

M. Coppens. — La seule faculté de choisir vaut 5 p. % de plus qu'en achetant sur échantillon. En outre, Manchester n'étant qu'à 10 lieues de Liverpool, les fabricants de cette première ville peuvent acheter une aussi petite quantité de coton qu'ils le veulent, parce qu'ils peuvent retourner au marché sans frais.

Nous au contraire, lorsque nous devons payer de notre personne, pour recouvrer nos frais de voyage, il faut que nous achetions 3 à 400 balles à la fois. Il en résulte que les Anglais peuvent travailler avec de moindres capitaux que nous. Ils ont encore un autre avantage, c'est qu'ils ne doivent payer qu'un simple courtage de 1/16 ou 1/8 p. %; tandis que quand nous allons à Anvers, même avec l'argent en poche, nous devons passer par les mains d'un commissionnaire qui nous prend 1 p. %.

D. A combien évaluez-vous cette facilité de pouvoir acheter par petites parties?

M. Coppens. — Terme moyen à 2 ou 3 p. %.

D. En réunissant toutes les facilités qu'offre Liverpool au fabricant anglais, à combien évaluez-vous approximativement l'ensemble de ces avantages?

M. Coppens. — A 10 ou 12 p. %.

D. Une des grandes causes de l'état de malaise de votre industrie est la perte du marché de Java; pourriez-vous nous dire quelle était pour Gand l'importance de ce marché?

M. Coppens. — Je crois qu'en 1828 cette importance était de 3 à 4 millions de florins.

M. Grenier. — Les opérations de la société de commerce des Pays-Bas s'élevaient à plus de 7 millions de francs annuellement, mais dans ce chiffre n'était pas compris le montant des exportations particulières.

D. A quel somme pouvaient s'élever ces exportations particulières?

M. Desmet. — A deux millions.

D. Quand le débouché de Java a-t-il été difinitivement perdu pour la ville de Gand?

M. Grenier. — Aussitôt après la révolution les achats ont cessé; il se faisait cependant encore quelques expéditions, lorsque l'établissement de la société cotonnière a donné lieu à la majoration du droit de 25 à 50 p. %.

D. L'essor que notre industrie avait pris date-t-il de l'époque de vos expéditions à Java?

M. Coppens. — Ce n'est qu'en 1823 que la société de commerce a été instituée pour exporter une partie de nos produits. Jusqu'à cette époque, nous avions été obligés d'imiter servilement les Anglais, au point de devoir mettre un faux cachet à nos produits. Mais deux ans après, et grâce au nouveau système de législation commerciale, l'inverse a eu lieu; nos marchandises ont été connues, et les Anglais ont dû, pour pouvoir concourir avec nous, imiter nos marques.

D. Qui a remplacé Gand pour le marché de Java?

M. Desmet. — Des fabricants hollandais, pour les calicots qui se fabriquent en Hollande.

M. Van Zantvoord. — Nous devons encore à notre maison d'Amsterdam de pouvoir travailler la moitié de la semaine.

D. Quelle était pour Gand l'importance du marché de la Hollande avant la révolution?

M. Desmet-Bossaert. — Cette importance était la même que celle du marché de la Belgique, proportion gardée quant à la population; mais depuis la révolution nous expédions fort peu.

D. Une des principales causes qui contribuent à vous enlever le marché intérieur, n'est-elle pas que vous ne suivez pas assez la mobilité de la mode, et que

vous êtes toujours dévancés dans la production des nouveautés par les pays de concurrence?

M. Desmet. — Je puis répondre par un fait qui détruira cette allégation. Un dessin créé en France avait été acheté par des fabricants anglais, français et belges : l'importation anglaise avait eu lieu en février; nous vînmes sur le marché à peu près en même temps, contre l'usage ordinaire du pays; mais les voyageurs anglais s'étaient présentés dès le mois de janvier, vendant à livrer, et les maisons tenant les marchandises anglaises avaient acheté ce nouvel article à 28 francs; quand elles ont su que nous leur faisions concurrence et que nous avions établi nos prix à 24 francs, elles ont successivement abaissé les leurs à 20, 18 et 16 francs.

D. Si vous parveniez à imiter un nouveau dessin et à le produire avant la déchéance de sa vogue, pensez-vous que l'étranger pourrait le déverser sur notre marché à des prix inférieurs aux vôtres?

M. Coppens. — Oui, et c'est ce qui a lieu, lors même que le fabricant belge imite le nouveau dessin sur une toile de moindre qualité.

D. Ne reproche-t-on pas à vos produits d'être inférieurs en qualité et supérieurs en prix; ne vous accuse-t-on pas de ne pas suivre les progrès et les perfectionnements de l'industrie étrangère; de rester stationnaires, trop portés à vivre sous la protection des droits, à monopoliser le marché intérieur, enfin à exister aux dépens du consommateur?

M. Desmet. — Longtemps nos filés ont été plus estimés que les filés français, et nos tissus préférés à tous les autres, mais le premier reproche articulé dans la demande nous est adressé seulement depuis la révolution. Cela tient à ce que la loi protége principalement les produits de qualité inférieure. Alors il était évidemment dans l'intérêt du fabricant de profiter des dispositions les plus favorables du tarif et de conserver ses métiers. Pourquoi se serait-il lancé dans une nouvelle fabrication, à laquelle il ne pouvait être aussi habile que dans l'ancienne, et qui ne lui présentait pas les mêmes avantages pour lutter avec l'étranger? Avant notre séparation d'avec la Hollande, il nous importait peu que l'étranger introduisît dans le pays des marchandises fines, nous avions une protection sur les tissus de qualité inférieure d'une grande consommation à Java. Avec la ressource de ce débouché, le marché intérieur ne nous préoccupait pas autant. Quant au reproche qui nous est fait de rester dans l'apathie et la routine, il est dénué de fondement. Les différents Ministres qui se sont succédé en Belgique eussent pu facilement s'en convaincre en déléguant des agents pour visiter nos établissements. Il nous serait facile de constater que depuis 1830, les établissements de Gand, malgré la mauvaise position où ils se sont trouvés, ont fait une dépense de deux millions pour le tissage à la mécanique seulement. Est-ce donc là de l'apathie? On ne révoquera pas en doute, je pense, les progrès que l'industrie cotonnière a faits en Alsace dans ces dix dernières années; eh bien, prenons l'énumération de ce qui a été fait relativement au tissage à la mécanique, à Mulhouse et à Gand; comparons, et voyons qui a progressé davantage. Je tiens à la main le bulletin industriel de Mulhouse, on y signale comme un grand progrès d'avoir doublé le tissage par les *lumps;* à Gand nous l'avons qua-

druplé depuis 1832 ; il n'y avait alors que 700 *lumps*, aujourd'hui il y en a plus de 3000. Le même bulletin cite comme un progrès très-marqué l'emploi dans le département du Haut-Rhin de 100 métiers à la Jacquart, Gand en compte plus de 200. Je crois pouvoir porter aux détracteurs de notre industrie le défi de citer une amélioration dans la filature, quant au tissage et aux impressions, qui ait été introduite en Alsace, en Angleterre ou en Allemagne, et qui ne soit connue, appréciée et appliquée à Gand. Qu'on vienne voir nos établissements, et l'on y trouvera toutes les machines employées ailleurs dans l'industrie des indiennes.

M. Coppens. — Nous avons des Directeurs du commerce et de l'industrie, on ne les a jamais vus à Gand, et nous ne connaissons d'eux que leurs rapports exagérés. Qu'on imite ce qui se passe en Angleterre et en France : quand le Gouvernement veut s'instruire de l'importance d'une branche de l'industrie nationale, il envoie chez les industriels des hommes pratiques ou capables et à connaissances suffisantes. On reproche à tort aux fabricants gantois de rester en arrière ; ils sont intelligents et courageux. Venez voir nos filatures linières, et vous trouverez deux établissements qui absorbent chacun deux millions ; pour agir ainsi, dans la position ou l'on a jeté notre industrie, il faut plus que du courage. Nous demandons protection, c'est notre droit ; il s'agit pour nous d'être ou ne pas être. Nous demandons protection sur le marché intérieur, nous voulons qu'il soit pour nous un champ d'exercice et non un champ de bataille avec l'étranger ; notre industrie y trouverait son Waterloo, car la lutte ne serait pour nous ni égale ni possible. Quand on nous aura assuré le marché intérieur, nous montrerons alors que nous pouvons lutter contre l'étranger pour l'exportation.

D. On attaque l'infériorité de vos fils qualité moyenne et leur cherté proportionnelle comparativement aux fils étrangers. Ceci n'expliquerait-il pas pour quoi vous ne pourriez vendre ?

M. Coppens. — A propos de cette question je parlerai de la demande qui fut faite au Gouvernement par MM. les fabricants de St-Nicolas, pour l'introduction de 40,000 kilg. de fils dans les nos 40, 50, 60 et 70. Nous n'étions pas montés en 1830 pour faire ces numéros ; et pour y arriver, il faut de grandes dépenses ; 40,000 kilg., ce n'est que le travail d'une seule filature pendant trois ou quatre mois. Ces messieurs de St-Nicolas nous garantissaient-ils qu'après que nous aurions fait 25 à 30,000 francs de dépense pour l'établissement de cette filature, ils continueraient leurs commandes. Quand la demande leur en fut faite, ils répondirent que c'était un essai qu'ils tentaient, et qu'ils verraient plus tard s'ils pouvaient réussir à exporter ces produits. Dans de pareilles incertitudes, nos fabricants ne voulurent pas faire de changements et monter de nouveaux établissements pour des filatures dont ils ne pouvaient espérer le placement, et pour une demande dont ils n'entrevoyaient pas la continuation ; la dépense à faire était plus grande que la valeur des marchandises à livrer, il n'était donc pas de leur intérêt de monter des machines à faire du fil fin dont, par hasard, on leur demandait une petite quantité pour une fois. Alors qu'ils ne peuvent vendre régulièrement que du fil gros, pourquoi iraient-ils faire des frais considérables pour obtenir des produits de qualité supérieure, qu'ils n'auraient

point la même certitude d'écouler? Permettez-moi une comparaison triviale peut-être, mais juste. Le boulanger d'un quartier d'ouvriers n'ira pas faire du pain blanc, lorsqu'il sait que ses consommateurs mangent du pain noir. Nos fabricants ont fait de même.

Depuis 1807 jusqu'en 1814, les numéros les plus communs que nous filions étaient les 40, et nous allions jusqu'à 90. C'est lorsque la législation a été changée que nous nous sommes mis à faire des fils gros ; depuis lors, le n° 40 est devenu pour nous le plus élevé, nos livres sont là pour l'attester. Or, si en 1808 nous pouvions déjà, avec des machines beaucoup moins perfectionnées que celles dont on se sert aujourd'hui, filer les nos 80 et 90, à plus forte raison le pourrions-nous encore, si nous avions la vente de ces numéros.

Parce qu'elle se trouve maintenant arrivée à un haut degré de perfection, l'Angleterre met toujours en avant le grand principe de la liberté du commerce ; mais elle ne dit pas qu'elle doit sa supériorité actuelle à une longue prohibition ; elle ne dit pas non plus qu'elle continue à prohiber les articles pour lesquels elle ne peut lutter avantageusement avec les produits des autres peuples. Si notre marché intérieur nous était assuré, nous ferions toutes les qualités possibles et nous les ferions aussi bien que qui que ce soit.

D. Vous réclamez un système plus protecteur pour votre industrie, on prétend cependant que si, jusqu'ici la loi l'avait moins protégée, vous l'auriez perfectionnée davantage et que depuis longtemps vous seriez parvenus à fabriquer aussi bien et à aussi bas prix que l'Angleterre elle-même ?

M. Desmet. — On prétend que si notre industrie eût eu plus fortement à lutter contre celle de l'étranger, elle eût progressé davantage ; il serait aussi rationnel d'ajouter que plus on a de chances d'être battu, plus on peut espérer la victoire. Les Anglais ont pour eux, dans l'état actuel des choses, des avantages matériels qui leur permettront toujours, quoi qu'on fasse, de produire à plus bas prix que nous : ils ont le charbon à meilleur compte ; ils ont un marché et des débouchés immenses qui leur sont entièrement conservés par une sage législation commerciale. Tout le monde appréciera aussi les immenses ressources que trouve l'Angleterre dans sa grande influence maritime pour l'écoulement de ses produits. On nous reproche notre apathie, et la concurrence, dit-on, nous ferait faire des progrès. Nous avons déjà répondu à la première objection, elle ne saurait se maintenir en présence des faits que nous avons cités. Quant à la concurrence étrangère, certes elle ne nous manque pas, et si, comme on le dit, elle devait contribuer à nous faire avancer, nous devrions marcher rapidement dans la voie du progrès, car la concurrence ne saurait être plus active qu'aujourd'hui ; toutes les boutiques de Bruxelles sont encombrées de produits étrangers, et c'est ce dont nous nous plaignons.

D. En France et en Angleterre, l'industrie a reçu une protection très-forte et par suite acquis une grande supériorité ; pensez-vous que le même moyen aurait le même effet en Belgique?

M. Brackman. — Notre tarif protége les fabricats communs, tandis qu'il ne fait rien pour les tissus fins : eh bien, c'est précisément dans les articles communs que nous excellons. Un bon système protecteur aurait chez nous les mêmes conséquences qu'en Angleterre et en France, et la même chose se reproduira par-

tout et pour toutes les industries; toutes celles qui sont protégées se développent et se perfectionnent, celles qui ne le sont pas dépérissent.

D. Dans la supposition qu'on vous assure le marché intérieur, pensez-vous que vous puissiez fournir à tous les besoins du consommateur sans léser ses intérêts? Pensez-vous que la concurrence que les fabricants du pays se feraient entre eux, serait assez forte pour maintenir la marchandise dans des prix raisonnables?

M. Desmet. — Oui; et aujourd'hui c'est la seule concurrence des fabricants du pays qui maintient les calicots blancs et écrus au vil prix où ils se trouvent?

D. Vous pensez donc que la protection acccordée à une industrie amène généralement sa prospérité, la création de nouveaux établissements, et par suite une grande concurrence?

M. Desmet. — Certainement; et l'exemple de la France prouve la justesse de cette opinion.

M. Coppens. — Tous nos établissements réunis ne sont pas montés pour produire à beaucoup près ce qui se consomme dans le pays, et cependant nos magasins sont encombrés. En France la statistique a constaté que la consommation du coton s'élève à 20 francs par individu annuellement; supposons qu'elle ne soit chez nous que de 17 francs, quoique cependant nos ouvriers soient mieux vêtus que les ouvriers français; nous avons une population de 4 millions d'habitants, la consommation générale du coton en Belgique s'élèverait donc à 68 millions de francs. Dans cette hypothèse, en réunissant tous les articles quelconques de coton qui seraient fabriqués dans le pays, nous n'arriverions qu'à une production totale de 44 à 45 millions de francs par année. D'après les calculs qui nous ont été fournis dans le temps par les négociants de Bruxelles, nous avons pu établir un rapport entre le chiffre des existences réelles de cotons étrangers en Belgique, et celui des importations avouées ayant payé les droits; il en est résulté une différence d'environ 18 à 20 millions pour les existences réelles. Ainsi voilà 20 millions, valeur d'articles de coton, dont l'origine n'est pas justifiée et qui ont été fraudés. Il est entendu que nous ne garantissons pas l'exactitude de ces chiffres indiqués ci-dessus, nous les avons puisés dans le rapport de la commission d'industrie de la Chambre des Représentants.

Nous avons proposé alors au Gouvernement de former une association qui aurait payé par anticipation le double des droits perçus par la douane sur les cotons étrangers, s'il voulait mettre à notre disposition les moyens employés en France, en Prusse et en Angleterre, pour la répression de la fraude. Si cette proposition avait été acceptée, notre industrie était sauvée; car, par là, nous nous garantissions notre marché intérieur, et c'est tout ce que nous voulons.

D. Ainsi vous pensez que si la fraude était efficacement réprimée, vous pouriez vendre pour 20 millions de plus que maintenant. Votre fabrication augmentant dans le rapport de cette valeur, pensez-vous aussi qu'il en résulterait un accroissement proportionnel dans le nombre d'ouvriers employés aujourd'hui?

M. Desmet. — Oui; si la fraude était détruite nous pourrions vendre pour 20 millions de plus qu'aujourd'hui; le marché intérieur nous étant ainsi assuré

et notre industrie prenant un développement relatif, l'augmentation de fabrication entraînerait nécessairement l'emploi d'un plus grand nombre d'ouvriers. Ainsi on peut évaluer la main-d'œuvre au tiers du prix du coton ; or, comme nous fabriquerions pour 20 millions de plus, il y aurait donc une augmentation de main-d'œuvre de 6 millions, c'est-à-dire d'un tiers.

M. Coppens. — En effet, en supposant que nous puissions fabriquer maintenant pour 44 millions, et que 20,000 ouvriers soient nécessaires, si nous fabriquions pour 20,000,000 de plus, ce serait donc 10,000 ouvriers qu'il nous faudrait employer en plus.

M. Desmet. — Le marché intérieur nous étant assuré, des fabricants fileraient des numéros plus élevés qu'aujourd'hui, nous pourrions faire des toiles pour indiennes et rivaliser avec les produits français; nous pourrions fournir aux fabricants de St-Nicolas les numéros qu'ils nous demandent, et que personne ne veut faire parce que la vente en est trop restreinte. A cet égard, je dois faire observer que si le Gouvernement écoutait les réclamations de ces fabricants, et permettait l'entrée des fils fins, il en résulterait une grande perturbation ; cela produirait un effet moral très-nuisible, et serait regardé comme un prélude à d'autres mesures pouvant amener la perte totale de notre industrie. Voyez ce qui a eu lieu en France en pareille circonstance. Il y a deux ans, le Gouvernement français a permis, en faveur de quelques tisserands, l'importation du fil n° 140 ; j'ai appris qu'à Lille, par suite de cette mesure, toutes les filatures étaient sans occupation, parce que toutes étaient établies pour filer les numéros fins. Maintenant, avec des machines supérieures, elles sont obligées de filer du n° 50 au lieu du n° 200 qu'elles fabriquaient autrefois.

M. Coppens. — L'émeute qui a eu lieu il y a deux ans à Lille, provenait de ce que 4 à 5 maisons qui faisaient des numéros fins se sont arrêtées instantanément, ne pouvant continuer.

M. Brackman. — Si notre industrie prenait un grand développement, ce ne serait pas seulement un avantage pour la ville de Gand, mais nos campagnes en profiteraient aussi ; il en viendrait des ouvriers pour remplacer ceux de la ville qui abandonneraient d'autres occupations moins lucratives pour travailler dans nos fabriques.

D. Si l'on vous assurait le marché intérieur, pourriez-vous faire les dépenses nécessaires pour perfectionner encore votre industrie ?

M. Desmet. — Sans doute ; déjà maintenant nous faisons tous les jours des améliorations. Si nous n'en faisons pas autant que nous pourrions en faire, c'est parce que n'étant pas efficacement protégés, nous ne pouvons travailler avec confiance.

D. Vos dessinateurs sont-ils assez avancés pour que vous puissiez créer de nouveaux dessins ?

M. Coppens. — On vient d'établir, à l'académie de la ville, un cours spécial de dessin pour tissus et papiers à meubler. Aujourd'hui pour tout ce qui est objet de mode, nous devons nécessairement nous borner à imiter les étrangers, et cela provient encore de ce que nous n'avons pas exclusivement pour nous le marché intérieur. Nous pourrions créer de nouveaux dessins, mais on ne veut que ce

qui vient de France ou d'autres pays étrangers. Si notre marché intérieur nous était réservé, ceux qui viendraient de Paris trouveraient probablement nos dessins fort beaux, parce qu'ils ne les auraient pas vus en France. On nous a reproché d'adopter difficilement les nouvelles inventions : nous avons déjà prouvé que ce reproche n'était pas fondé ; mais veut-on dire par là qu'avant de nous décider à employer une nouvelle machine, nous voulons être certains de ne pas être dupes? alors nous acceptons ce reproche, et certes ce n'est pas un mal que d'agir ainsi, car toutes les nouvelles inventions ne sont pas des perfectionnements. Nous ne risquons pas aussi légèrement que les Anglais ; nous agissons avec plus de prudence, et d'ailleurs, il y a beaucoup d'inventions qui doivent rester la propriété de ceux qui ont obtenu un brevet.

D. Vous dites que si le marché intérieur vous était assuré d'une manière permanente, votre fabrication prendrait de l'accroissement. Mais le salaire de l'ouvrier pourrait-il également subir une augmentation?

M. Desmet. — Si le marché nous était assuré nous pourrions travailler plus régulièrement, nous produirions davantage, et par conséquent la position de l'ouvrier s'améliorerait par suite d'un plus grand nombre de journées et d'heures de travail.

Si l'on excepte le tisserand, dont le salaire est réellement insuffisant, tous les autres ouvriers, en ayant constamment de l'ouvrage, peuvent très-bien vivre de ce qu'ils gagnent.

M. Coppens. — On nous reproche de nous plaindre toujours, tout en continuant à travailler.

Si nos manufactures ne sont pas tout à fait inactives, si nous travaillons, c'est parce qu'il nous serait plus préjudiciable d'arrêter nos travaux ; tout fabricant comprend cela. En effet, quand on a un capital de deux à trois cent mille francs engagé dans un établissement, il y a nécessité de ne pas rester inactif, autrement une partie du matériel se détériore par le manque d'usage, il en résulterait des pertes considérables et les capitaux seraient improductifs. On perd toujours moins en travaillant qu'en suspendant les travaux.

D. Si on vous assurait efficacement le marché intérieur, serait-il nécessaire de vous accorder encore pendant 4 ou 5 ans des primes d'exportation?

M. Desmet. — Pas de primes, nous n'en voulons pas ; nous ne demandons pas d'argent, quoique dans le temps on nous ait, dans un rapport de la chambre de commerce d'Anvers, adressé le reproche d'être des mendiants. Qu'on nous donne des consommateurs, qu'on nous donne le marché intérieur, qu'on exécute la loi, cela suffit. L'industrie a assez de capitaux ; faites renaître la confiance dans le pays et les capitaux afflueront.

D. Est-ce là l'avis unanime?

De toute part. — Oui! oui!

D. Ainsi vous ne demandez pas de primes d'exportation?

De toute part. — Non, pourvu qu'on nous assure le marché intérieur.

D. Pour atteindre ce but, existe-t-il dans votre opinion d'autres moyens efficaces que l'estampille?

M. Coppens. — Je ne le pense pas, le pays prête trop à la fraude. Nous ne pouvons pas nous passer de l'estampille si l'on veut nous protéger efficacement. Bien que cette mesure doive être vexatoire pour le fabricant, nous pensons qu'il faut y recourir, et en la demandant nous voulons simplement l'exécution de la loi.

M. Desmet. — Il est bien entendu que nous réclamons la recherche à l'intérieur. L'estampille sans la recherche à l'intérieur serait une mesure inutile.

D. Ainsi, en définitive, c'est le droit de recherche que vous demandez, et l'estampille comme sanction de ce moyen?

M. Desmet. — Nous demandons la recherche à l'intérieur de toutes les marchandises fraudées. L'estampille est l'accessoire de cette demande, le moyen d'exécution.

D. Ne connaissez-vous pas d'autres moyens d'exécution de la loi?

De toute part. — Non! non!

M. Desmet. — Dans un mémoire qui a été couronné par l'académie de Bruxelles, il est question du droit d'estampille qui a été établi en 1689 sur les marchandises qu'on fabriquait à Anvers. Ce n'est donc pas une chose nouvelle que nous demandons. La dénomination seule a changé. On appelait alors ce droit, droit de scellage.

M. Coppens. — Le Gouvernement doit avoir reçu de ses divers agents des rapports d'où résulte que ce droit de recherche ne date pas d'aujourd'hui. Voyez en Angleterre, dans ce pays de liberté, à quelles mesures acerbes on est assujéti pour les douanes; il en existe de semblables en Suède, en Prusse et dans cinq ou six autres États; celles que nous demandons sont comparativement très-douces.

D. En Angleterre l'estampille n'existe pas, mais le droit de recherche est très-rigoureux, car si un employé de la douane anglaise prétend qu'une marchandise est étrangère, et que le possesseur nie le fait, il faut que celui-ci prouve que sa marchandise est réellement indigène et qu'il indique sa provenance; et dans le cas où il avoue qu'elle est étrangère, il doit encore fournir la preuve qu'il en a acquitté les droits. L'estampille n'est donc pas nécessaire?

M. Coppens. — L'estampille est un moyen beaucoup plus facile.

D. Dans l'enquête française, en 1838, il a été constaté que les fabricants belges produisaient à meilleur marché que les fabricants français. Pensez-vous que ce fait soit vrai?

M. Brackman. — C'est suivant les marchandises. Il est possible que sur toutes les spécialités le fait ne soit pas vrai. Mais je pense que pour les qualités que nous produisons, nous pouvons lutter avec grand avantage contre les Français; non pas que nous soyons plus favorisés sous le rapport du salaire de l'ouvrier; mais si nous produisons à meilleur marché, c'est grâce à notre activité, à celle de l'ouvrier qui travaille plus que celui de France.

M. Coppens. — Il faut aussi ajouter que le Français paye le charbon plus cher que nous. Mais encore une fois la protection dont jouit le fabricant français par

suite de sa législation, nous enlève ces avantages qui, du reste, n'existent que pour certains fabricats.

D. Puisqu'il est constaté que vous fabriquez au même prix, sinon à meilleur marché et avec plus d'avantages que les Français, vous pouvez donc fournir à l'étranger des tissus de même prix et même qualité que les leurs ; pourquoi donc n'exportez-vous pas sur les marchés lointains dont l'accès vous est ouvert comme à eux?

M. De Cock. — La cause en est dans le manque de protection pour les Belges dans ces pays lointains. Je me suis trouvé intéressé dans une opération à l'étranger, au Mexique. Nous avons éprouvé des pertes J'avais besoin de protection dans le pays ; mais les intérêts belges n'y ont point de représentant. Qu'en est-il résulté ? J'ai été obligé de m'adresser à M. Lehon, à Paris, pour réclamer la protection du Gouvernement français comme belge. Quel négociant voudrait donc exporter des marchandises dans ces pays où il ne peut être protégé.

M. Desmet. — La grande partie des exportations de marchandises françaises se compose de marchandises de rebut, passées de mode en France, sans cela les Français ne pourraient lutter avec les Anglais. Si, pendant deux années, nous avons vu notre pays couvert d'articles passés de mode en France, c'est que les Français n'inspiraient plus de confiance autre part, et que les acheteurs américains n'allaient plus les débarrasser de ce qu'ils appellent leurs rossignols. J'ajouterai que ce ne sont pas les fabricants, mais bien les commerçants qui font les exportations ; ce sont des intermédiaires qui exploitent spécialement cette branche de commerce. En Angleterre, il est peu de maisons, quelque riches et puissantes qu'elles soient, qui exportent elles-mêmes. C'est le négociant, le véritable armateur qui prend les produits du pays et les transporte sur tous les marchés du monde. Mais avons-nous un pareil commerce? Avons-nous des intermédiaires ?

M. Coppens. — Un des motifs pour lesquels nous ne pouvons pas exporter, aux États-Unis, par exemple, c'est que les fabricants américains similaires, qui sont fort nombreux, produisent à meilleur marché que nous, et déjà même luttent avec les Anglais dans l'Amérique méridionale.

D. L'Amérique du nord n'entrait pas dans la question ; j'ai parlé des colonies libres qui ne fabriquent pas. Aux États-Unis vous rencontrez un obstacle dans la fabrication indigène, vous en trouvez encore dans les tarifs très-élevés de ce pays. Je n'ai fait allusion qu'aux colonies libres, où les Français sont allés exporter leurs fabricats en échange de denrées coloniales, ne pouvez-vous pas y aller comme eux ?

M. Desmet. — Mais on vient de le dire, les Français n'exportent ainsi que leurs marchandises de rebut, sans cela ils ne pourraient pas soutenir la concurrence.

D. Le fabricant belge doit avoir aussi des marchandises délaissées, qu'il pourrait vendre de la même manière ?

M. Desmet. — Nous sommes obligés de les vendre ici à 10 p. % de moins que

les dessins nouveaux. La différence serait plus grande si nous n'y mettions toute la prudence possible.

D. Un fabricant ne voulait-il pas citer un fait pour prouver qu'un des obstacles à l'exportation est le manque d'intermédiaires?

M. Coppens. — En 1833 beaucoup de fabriques chômaient, la plupart étaient surchargées de marchandises, et nous ne songions pas à des expéditions lointaines. Un de mes correspondants d'Anvers voyant mes magasins encombrés de marchandises, me conseillait de les exporter en me désignant telles et telles contrées. Je lui représentai qu'il n'y avait pas espérance de réussir là où nous rencontrerions les Anglais : il insista sur son idée; je lui offris de faire l'affaire de compte à demi. Il me répondit qu'il n'était que commissionnaire et qu'il ne pouvait engager ses capitaux dans de telles entreprises. Voilà les gens qui viennent nous vanter le succès de telle ou telle expédition, et qui ne veulent pas accepter nos propositions de les y intéresser! En 1832, un autre individu m'engageait à faire une opération semblable en me promettant un bénéfice certain de 15 %. Puisqu'elle est si belle, lui répondis-je, faites-la pour votre compte, achetez-moi ma marchandise et expédiez-la, je vous ferai encore un rabais de 5 %. Il s'est bien gardé d'accepter cette offre. J'ai été plus loin, j'ai engagé la personne à s'intéresser dans l'opération. Je ferai l'affaire en compte courant, lui ai-je dit, et quand l'affaire sera terminée, nous règlerons. Il s'y est également refusé. Un autre fabricant de Gand, qui s'était laissé prendre à des propositions de ce genre, a perdu 10 à 15 mille francs. Notre fabrication s'étendrait si le marché intérieur nous était assuré. Nous pourrions produire des articles que nous ne produisons pas maintenant, et dès-lors baisser nos prix, et cela pourrait peut-être aussi nous donner des facilités pour l'exportation.

D. Cela n'est-il pas un peu en contradiction avec ce que vous disiez tout à l'heure de l'impossibilité où vous êtes de lutter jamais avec les Anglais?

M. Desmet. — Mais il faut remarquer que si nous disons que nous ne pouvons pas lutter avec les Anglais, c'est parce que ceux-ci ont sur nous des avantages que le Gouvernement ne peut à la vérité nous procurer, mais en compensation desquels nous demandons qu'au moins l'on nous assure le marché intérieur : lorsque, grâce à cette faveur, qui est de toute justice, nous aurions couvert nos frais d'établissement de tel ou tel genre de fabrication, le prix de revient de nos marchandises serait moindre; nous pourrions par conséquent, comme je viens de le dire, baisser nos prix et soutenir jusqu'à un certain point la concurrence étrangère à l'extérieur. Aujourd'hui nous ne le pouvons pas, parce que nous ne fabriquons qu'à mesure que nous voyons la probabilité de vendre. Les Anglais impriment 3 ou 4 mille pièces d'un même dessin, alors que nous en imprimons 30. Cependant les frais d'établissement nous coûtent beaucoup plus cher qu'aux fabricants anglais.

Bien que je persiste à dire que l'exportation n'est pas l'affaire du fabricant, qui doit se borner à faire en sorte de pouvoir vendre au plus bas prix possible, ce serait cependant une erreur de croire, quels que soient les reproches qui nous aient été faits à cet égard, que des exportations n'ont pas été tentées par les fabricants. La société cotonnière a envoyé des marchandises dans toutes les directions, même à Alger; elle n'a réussi nulle part à couvrir ses frais; je croyais,

moi, être plus heureux. Il y a quelques mois, j'ai voulu faire un essai d'exportation pour le Portugal; la première contrariété que j'éprouvai, c'est qu'il n'y avait pas d'occasion ni à Anvers, ni à Ostende, ni dans aucun port pour expédier mes marchandises : c'était des calicots blancs. Je fus donc forcé de passer par les mains d'un armateur hollandais, ce qui a augmenté le fret de mon expédition de 3 %; enfin mes marchandises sont arrivées sur un marché encombré de produits anglais, et mon correspondant m'écrit que j'ai perdu 35 p. %; il m'engage fort à ne plus renouveler d'expédition de ce genre.

D. Les explications données ne tendent elles pas à démontrer que le marché intérieur serait suffisant pour absorber les produits de la fabrication actuelle, et que l'on pourrait même former des établissements pour fabriquer des marchandises fines, sans avoir besoin pour cela de débouchés à l'extérieur?

M. Desuet. — Oui, nous le pensons, qu'on nous assure seulement notre marché intérieur, et nous tâcherons ensuite de nous tirer d'affaire; nous ne demandons même pas une augmentation de tarif, nous ne voulons que la répression sévère et efficace de la fraude.

D. Vous avez dit précédemment qu'un article vendu dans le principe 28 fr. avait été baissé à 16 francs, parce que nos fabricants qui l'avaient imité, l'avaient mis en vente à 24 francs. Si les Anglais peuvent ainsi vendre à 30 p. % meilleur marché que nous, il est impossible que le tarif actuel puisse vous protéger suffisamment, et que vous luttiez contre une si terrible concurrence, même avec la stricte exécution de la loi et la répression complète de la fraude?

M. Brackman. — Le fait cité est vrai; mais on doit comprendre qu'une pareille lutte de la part de l'étranger n'est pas normale, et qu'il se garderait bien de s'y livrer, même accidentellement, si, par suite de ce que notre marché intérieur lui est en grande partie abandonné, il n'était pas certain de se récupérer bientôt. Mais si par l'effet de la répression de la fraude, nous avions, nous, cette même certitude à l'égard de notre marché au lieu et place de l'étranger, nous pourrions lutter alors de la même manière, opposer sacrifice à sacrifice, et comme l'étranger saurait qu'en définitive c'est à nous que le champ de bataille doit rester, il se garderait bien de commencer la lutte.

D. Je voudrais savoir si la législation douanière existante vous suffirait, pour le cas où elle serait rigoureusement exécutée. Je crois aussi que vous vous contenteriez momentanément de l'exploitation du marché intérieur, sauf à donner à votre fabrication tous les développements nécessaires, et à lutter ensuite contre l'étranger pour les exportations vers les marchés lointains?

M. Brackman. — Je pense qu'il y a sur ce point plusieurs opinions.

D. On a parlé tout à l'heure du défaut d'intermédiaires pour les exportations; mais si les intermédiaires ont manqué, n'est-ce pas aussi parce que les occasions n'étaient pas favorables et les opérations assez avantageuses? Croyez-vous qu'il existe d'autres motifs qui empêchent que nous ayons des intermédiaires, des négociants disposés à acheter les produits de l'industrie pour les exporter dans les contrées lointaines, comme cela se pratique en Angleterre et ailleurs? Ce

défaut d'intermédiaires ne provenait-il pas de cette circonstance que les opérations elles-mêmes n'étaient pas bonnes, en ce que nous ne pouvions pas lutter commercialement contre la concurrence étrangère ?

M. Desmet. — Oui, c'est là le principal motif Quelqu'un a fait l'observation que, moyennant des droits différentiels sur les produits coloniaux, on pouvait engager les armateurs à exporter des marchandises. On créerait ainsi les intermédiaires qui nous manquent.

D. On reproche aux fabricants de Gand de s'en tenir au même genre, de faire pour la plupart les mêmes produits; ce doit être là une cause d'encombrement de vos fabricats sur le marché, et partant de souffrance pour votre industrie ?

M. Coppens. — Le genre de marchandises que nous fabriquons est le plus avantageux pour nous. Nous sommes montés pour produire le plus économiquement ce que nous faisons aujourd'hui. Si nous nous adonnions à un autre genre de fabrication, nous rencontrerions la concurrence anglaise, et alors nous serions perdus. Nous avons été protégés pour les marchandises que nous fabriquons maintenant; grâce à cette protection dont nous avons joui, nous avons depuis longtemps l'expérience de ces fabricats, chacun les produit donc de préférence, c'est tout naturel : personne n'ira changer follement un établisssement déjà monté, lorsque ce n'est que par les articles qu'il produit, qu'il est parvenu à l'aide de protection à primer la fabrication étrangère, et que ces articles forment aussi la seule espèce de fabricats où il puisse espérer pouvoir lutter contre l'étranger.

D. N'y a-t-il pas cependant certains fabricants qui, depuis quelques années, sortent un peu de la direction ordinaire suivie par les autres?

M. Desmet. — On fait allusion aux *jacquard*. Les *jacquard* sont faits pour les fils que nous confectionnons, ils ne sont pas faits pour les fils fins.

D. L'Angleterre n'importe-t-elle pas encore en Belgique d'autres fabricats que vous ne faites pas encore à Gand, et cependant du même numéro de fil que vous avez?

M. Brackman. — Je crois que cette importation a pu avoir lieu; mais cependant je ne connais pas bien le genre de fabricats anglais qu'on importerait en Belgique, et qui seraient faits avec les mêmes numéros que nous produisons.

M. Desmet. — Si nous avions le marché intérieur, nous ne fabriquerions pas assez de filés communs. Dès lors je ne vois pas pourquoi nous devrions nous jeter actuellement dans la fabrication d'un autre article qui serait peut-être moins vendu, puisqu'il serait plus cher. Nous pourrions le faire, mais à quoi bon abandonner une fabrication avantageuse pour une autre qui le serait moins? le consommateur aujourd'hui demande surtout le plus bas prix. La consommation de nos articles dans le pays serait au moins égale à la production, si le marché nous était assuré, même sans sortir du genre de nos fabricats actuels.

D. Ne résulte-t-il pas de votre réponse, que du moment où le marché intérieur

ne vous est pas assuré pour les fabricats à l'égard desquels vous avez la supériorité, vous ne pouvez pas vous mettre à fabriquer d'autres produits, pour lesquels il vous faudrait acquérir la supériorité que vous avez maintenant dans les autres articles?

M. Desmet. — Oui; mais avec la garantie du marché intérieur, nous fabriquerions les mêmes articles que l'Angleterre, s'il se présentait des acheteurs, si nous prévoyions des demandes. Il s'agirait simplement de faire la dépense de quelques machines, parce qu'aujourd'hui nous ne sommes pas montés pour faire des produits fins. Mais n'ayant point de motif de confiance, aucune protection, pourquoi entreprendrions-nous de nouveaux articles?

D. Ce qui s'oppose à ce que vous fassiez des numéros fins, disiez-vous, c'est que la consommation n'en est pas assez grande dans le pays. Peut-on espérer que cette consommation s'augmentera ?

M. Coppens. — C'est probable; mais l'augmentation ne serait pas suffisante pour être avantageuse au fabricant dans l'état actuel des choses.

D. Il est à ma connaissance qu'un fabricant de Gand a fait venir d'Angleterre des fils dont il a tissé certains fabricats qu'il a expédiés dans les colonies espagnoles, et qu'il vend à meilleur marché que les Anglais ne vendent des produits similaires.

M. Desmet. — Ce négociant ignore encore le résultat de son opération, puisqu'il n'a pas son compte de retour; mais je pense qu'il se fourvoie, car il va se trouver en concurrence directe avec les Écossais, qui produisent les mêmes articles (ce sont des mouchoirs) à 25% meilleur marché. Les commissionnaires font toujours entrevoir beaucoup d'avantages dans des opérations où ils n'ont rien à perdre et où ils sont sûrs, dans tous les cas, de recevoir leur commission; mais il est probable que le négociant dont il s'agit en sera pour quelques pertes dans son exportation à Manille.

D. *Cependant ce fabricant connaît parfaitement les prix écossais.*

M. Desmet. — Du reste il s'agit ici de marchandises toutes particulières, les mouchoirs écossais sont beaucoup plus beaux que les nôtres en apparence, les couleurs sont fausses, mais elles ont plus d'éclat, et à Manille on aime cela.

M. Brackman. — On a demandé si lorsque nous fabriquerions du fil fin, nous pourrions espérer voir notre fabrication s'augmenter. Si nous consultons la statistique qui a été fournie par le jury départemental du Haut-Rhin, lors de l'exposition de 1839, nous verrons que les deux tiers des fils produits par l'Alsace se trouvent entre les numéros 28 et 40. Or si nous supposons qu'une moitié de ce qui reste se trouve supérieure à 28 et l'autre moitié au-dessous, nous arrivons à ce résultat, que le sixième de la fabrication de l'Alsace produit des fils fins. Il est permis de croire que, non-seulement la moitié, mais la plus grande partie de ce qui n'est pas compris dans les nos 28 à 40, se trouve dans les numéros plus bas. Où seraient donc nos chances de réussite pour filer à des numéros élevés, lorsqu'on fait une si faible quantité de fils fins dans le plus grand centre de production de la France ?

D. Les fabricants de cotonnette et de siamoise, peuvent-ils soutenir la concurrence avec l'Allemagne ?

M. Desmet. — Oui, avec le marché intérieur garanti, sinon, non.

D. La fabrication de St-Nicolas, se sert-elle de fils que vous ne faites pas ?

M. Coppens. — En petite quantité. C'est sur un compte simulé qu'on voudrait nous demander 10.000 kilog. de fil fin. Ce n'est qu'à titre d'essai que messieurs les fabricants de St-Nicolas ont fait cette demande. Ils ont des échantillons venant de Manille, et c'est pour fabriquer des produits propres à être expédiés dans ces contrées qu'ils ont voulu avoir des fils anglais; pour l'intérieur, ils n'ont jamais songé aux qualités fines, ils l'ont avoué eux-mêmes; si leur essai réussit, ils pourront continuer, mais tout cela n'est que problématique. S'ils veulent nous garantir l'emploi d'une bonne quantité fine par an, nous sommes disposés à faire tout ce qu'ils pourront désirer. Nous ne refusons pas de fabriquer, lorsque nous avons des chances probables de vendre. Mais faire 5000 kilog. d'un article, quand nous n'avons même pas la certitude d'en vendre peut-être 50, cela n'est pas possible.

D. On a fait connaître les obstacles qui vous empêchaient de vous livrer aux exportations lointaines; mais si un système de commerce et de navigation bien entendu faisait cesser cet état de choses, créait des relations directes avec les marchés lointains, permettait des expéditions régulières et faciles; si les intérêts du commerce belge trouvaient un représentant pour les protéger partout où en ont ceux des autres nations; si le coton pouvait vous être livré aussi avantageusement qu'aux Anglais, pourriez-vous lutter avec la France dans les pays d'exportation ?

M. Desmet. — Il est impossible de créer en Belgique un marché de coton qui soit aussi avantageux qu'en Angleterre par la raison toute simple que là la consommation est beaucoup plus grande qu'ici, les besoins bien supérieurs et la marchandise première naturellement beaucoup plus abondante. On n'importera jamais à Anvers le dixième de ce qui s'importe à Liverpool.

M. Coppens. — Aussi le fabricant belge ne peut-il avoir le choix de sa marchandise comme le fabricant anglais, et acheter avec les mêmes avantages. Il y a dans les cotons de nombreuses classifications de qualités; il y a la basse qualité, la moyenne, le courant, le petit courant. Ce qui est moyen au Havre ou à Liverpool, forme déjà une classification plus élevée à Anvers; souvent le *petit courant* s'y place *courant*. Ah! si la France permettait que l'Alsace vînt s'approvisionner au marché d'Anvers, il prendrait alors une bien plus grande consistance; parce que les Alsaciens auraient plus d'avantages, à cause du transport, à venir acheter à Anvers qu'au Havre. Maintenant je réponds catégoriquement à la question. Il est clair que si nous avions des moyens d'exportation plus favorables, nous aurions autant de chances de plus pour augmenter le nombre de nos consommateurs et lutter contre la France sur les marchés lointains, où, nous l'avons dit, elle s'est déconsidérée parce qu'elle y a jeté ses rebuts, son trop plein.

D. Je vois par le tarif que le coton est imposé à l'entrée d'un droit au poids. Ce droit diffère seulement de 15 p. % de celui perçu sur les marchandises imprimées. Cependant l'impression doit augmenter la valeur. Ce droit de 15 p. % en plus est-il donc suffisant? S'il ne l'est pas, de combien pensez-vous qu'il faudrait l'élever. Devrait-il être établi à la valeur plutôt qu'au poids?

M. Coppens. — Le droit doit être établi au poids. Dans le temps on avait adopté un système de droit qui combinait ensemble le poids et la finesse du tissu. Lorsque nous sommes allés en 1835 devant la Chambre des Représentants, la section centrale a vu qu'en doublant ce droit on ne pouvait pas atteindre les *soldes* de magasin. La section centrale a pris alors la détermination de proposer la prohibition de certains articles imprimés, surtout de ceux qui rentraient dans la catégorie de nos fabricats, savoir des 2400 jusqu'aux 3000. Elle proposait ensuite d'imposer les articles d'impression fine d'un droit plus considérable.

D. Ne proposait-on pas un tarif proportionnel à la finesse des tissus?

M. Coppens. — D'après le système de la section centrale les tissus imprimés auraient été prohibés, mais les fins auraient pu entrer moyennant des droits qui variaient de 15 à 20 p. %.

D. Ainsi vous n'entendez pas demander la prohibition; vous vous contentez du tarif actuel, pourvu qu'il soit exécuté et que la fraude soit réprimée?

Plusieurs membres. — C'est notre opinion presqu'unanime.

SYSTÈME COMMERCIAL.

D. Pouvez-vous nous donner quelques renseignements sur l'importance de la navigation de votre port à l'époque actuelle?

M. De Cock. — Notre port a été ouvert pendant si peu de temps, que notre navigation n'a pas pu prendre beaucoup de développement; mais il est incontestable que, si nous avions quelque protection à attendre, les importations se feraient directement et que la navigation deviendrait assez considérable; la faible protection que nous avons obtenue, a déjà engagé des armateurs à faire construire plusieurs navires, et pendant le dernier semestre il est entré deux fois autant de vaisseaux qu'il n'en était entré pendant le semestre précédent.

Si l'on favorisait le pavillon national, si l'on admettait le système des droits différentiels, il n'y a aucun doute que le port de Gand en retirerait de grands avantages, et que notre place deviendrait bientôt un marché de première main.

Nous avons reçu directement quelques cargaisons de coton, de sucre et de graines, et elles ont été vendues immédiatement. Les Français trouvent de l'avantage à acheter sur le marché de Gand parce que, en quelques jours leurs marchandises sont en France, et que le fret est beaucoup moins considérable que lorsqu'ils doivent faire leurs achats à Anvers, à Louvain ou à Bruxelles.

Avec l'établissement des droits différentiels, le canal de Terneuzen aurait nécessairement de l'avenir, et les arrivages se faisant directement vers notre port offriraient des occasions d'exportation pour nos calicots; nous serions ainsi dédommagés en partie des droits de 25 p. % dont ces articles sont frappés à Java.

D. N'avez-vous pas quelques réclamations à faire aux sujet des droits dont votre navigation est frappée?

M. De Cock. — Le commerce de Gand a insisté pour être affranchi du droit de 54 cents par tonneau que nous payons sur notre canal vers Terneuzen ; si nous étions débarrassés de cette charge, ce serait un avantage immense.

D. Ce droit n'était-il pas perçu avant notre séparation de la Hollande?

M. De Cock. — Oui, mais il y avait alors une compensation : les navires arrivaient directement de la mer, tandis qu'aujourd'hui ils sont obligés de s'arrêter et de faire une déclaration d'abord à Flessingue, puis à Terneuzen, puis à Zelzaete; ce sont trois commissionnaires que nous devons employer, tandis qu'auparavant nous n'en avions besoin que d'un seul sur notre place.

D. Depuis quelques années la marine marchande a considérablement perdu; elle est nulle pour les voyages de long cours. Dans quelle proportion cette diminution a-t-elle eu lieu?

M. De Cock. — Tous les grands navires ont passé en Hollande ; mais d'un autre côté on a construit plusieurs navires depuis quelque temps; la prime d'encouragement a fait du bien.

D. Ces nouvelles constructions ont-elles été faites seulement comme conséquence de la prime, ou bien dans l'espoir que la navigation pourrait reprendre faveur?

M. De Cock. — L'un et l'autre motif y ont contribué.

D. Cependant vous n'espérez pas que, sans un système sagement établi de droits différentiels, une marine marchande puisse se créer chez nous. A quoi attribuez-vous l'extension donnée à ces nouvelles constructions puisque nous ne jouissons pas de ce système; dans quel espoir ont-elles donc été faites?

M. De Cock. — Le seul avantage qui nous soit accordé par la loi concerne le sel et le sucre ; c'est grâce aux droits différentiels dont ils sont favorisés que les armateurs ont construit quelques bâtiments. C'est un excellent argument pour établir que si l'on accordait encore quelques avantages à la navigation, la marine marchande se développerait plus rapidement.

D. Ces deux articles seuls n'ont-ils pas entretenu la marine marchande?

M. De Cock. — Oui.

D. Ce privilége en faveur de la navigation nationale pour le sel et le sucre a-t-il amené un plus bas ou un plus haut prix du fret?

M. De Cock. — Rien que la préférence.

D. On a objecté que l'établissement des droits différentiels ferait hausser le fret : mais le privilége en faveur du sel importé par navire national, n'a-t-il pas amené au contraire des frets tellement bas entre Liverpool et nos ports, que le navire national peut prendre des chargements pour ces points à de plus bas prix que les navires étrangers?

M. De Cock. — Il y a une différence de droits pour l'introduction des écorces, mais les navires belges prennent des frets à un taux tellement réduit, qu'ils introduisent les écorces en dessous du prix auquel les Anglais peuvent faire cette expédition.

Ainsi, pour notre industrie en général, c'est un avantage d'encourager l'article sel par une faveur, parce qu'elle nous permet d'exporter les produits de notre sol à meilleur compte que les Anglais ne pourraient le faire.

D. Le prix du fret pour les écorces est-il plus élevé pour les autres ports que pour Liverpool ?

M. De Cock. — Oui, beaucoup plus élevé, parce que nous ne trouvons pas dans les autres ports des produits qui soient comme le sel favorisés au retour. Dans le temps on a accordé une permission pour l'introduction du sel par navires anglais ; mais cette introduction par navires étrangers n'a amené aucun bien quelconque, puisque les prix n'ont pas été réduits d'un centime.

D. Ainsi le consommateur n'a pas à se plaindre de ce monopole pour le sel ?

M. De Cock. — Le consommateur n'est lésé en aucune manière.

D. Le système des provenances directes est interprété de deux manières différentes : les uns entendent par là tous les produits amenés directement des colonies, soit par navires nationaux, soit par navires étrangers ; les autres ne rangent sous cette dénomination, que les produits amenés directement des colonies par des navires nationaux, qui ont exporté des produits de notre pays sur les marchés où ils sont allés prendre des produits coloniaux qu'ils importent chez nous. Quelle est sur ce point l'avis de la chambre de commerce?

M. De Cock. — Il faut favoriser d'abord les importations directes par navires nationaux, mais aussi, quoique plus faiblement, celles qui se feraient par navires étrangers.

D. Pour quel motif pensez-vous qu'il faille aussi favoriser les provenances directes par navires étrangers?

M. De Cock. — Parce que notre marine nationale est insuffisante pour faire toutes les exportations de la Belgique.

D. La mesure que vous proposez ne pourrait-elle pas nuire à l'extension de notre marine?

M. De Cock. — C'est pour éviter cet inconvénient que nous demandons une protection plus forte pour les navires nationaux.

D. Encourageriez-vous notre marine d'une manière plus exclusive, lorsqu'elle serait arrivée au point de pouvoir suffire à tous les besoins du pays ?

M. De Cock. — Quand ce moment sera venu, on pourra voir ce qu'il y aura à faire, mais jusque là l'insuffisance de notre marine étant réelle, il faut bien favoriser jusqu'à un certain point les navires étrangers.

D. En favorisant les importations directes par navires étrangers, ne craignez-vous pas de donner à nos rivaux en industrie des facilités pour l'importation de leurs produits ?

M. De Cock. — Non, parce que cette protection devrait avoir des conditions restrictives. Ainsi on ne favoriserait les importations directes par navires étrangers, que jusqu'à la concurrence de l'exportation équivalente des produits belges qu'ils auraient faite ou feraient en retour Je crois que ce système serait d'un immense avantage à notre industrie.

D. Je suppose qu'un navire américain nous importe directement des produits de son propre pays; exigeriez-vous dans ce cas la même condition?

M. De Cock. — Ce n'est qu'à cette condition que j'assimilerais ce navire aux navires nationaux.

D. Je suppose que ce navire américain exporte d'abord ses propres produits dans un port étranger, et qu'il importe ensuite chez nous des provenances du pays auquel ce port appartient; exigerez-vous pour l'admettre à jouir de la faveur dont vous parlez, qu'il exporte la contre-valeur de sa cargaison en produits belges?

M. De Cock. — C'est de toute justice, et à cette condition seule il jouirait de cette faveur.

D. Serait-il alors assimilé aux navires nationaux?

M. De Cock. — Sauf les 10 p. %, qui constituent une différence fort légère.

D. Ne pensez-vous pas que cette condition serait trop rigoureuse, aussi longtemps que notre marine n'aura pas acquis un plus grand développement?

M. De Cock. — Je ne le crois pas; le droit différentiel ne sera pas tellement élevé qu'il puisse équivaloir à une prohibition.

D. Entendez-vous par provenance directe les importations faites directement par un navire étranger des produits de son pays?

M. De Cock. — Non; mais j'entends par là toute importation faite directement des colonies par un navire quelconque.

D. Dans le système de la question qui vient de vous être adressée, on assimile aux navires nationaux les navires étrangers qui importent directement des produits de leur pays. Dans le vôtre on favorise de toute façon le pavillon national, et la même faveur ne s'étend aux navires étrangers qu'autant qu'ils exportent nos produits. Le premier mode ne vous semble-t-il pas favoriser suffisamment la marine nationale? Remarquez qu'avec ce système nous restons sur le pied actuel à l'égard de l'Angleterre et des États-Unis; de ce côté notre marine n'a pas une grande faveur à espérer, mais avec les pays qui n'ont point de marine, comme le Brésil par exemple, les navires nationaux n'auraient-ils pas un grand avantage, puisqu'ils en feraient presque seuls le commerce?

M. De Cock. — Il ne faut pas trop décourager la navigation étrangère qui nous apporte directement les produits du Brésil; et dans mon système les navires nationaux seraient suffisamment favorisés, en ce qu'ils ne seraient pas obligés d'exporter nos produits, tandis que ceux de l'étranger seraient tenus de

contribuer à notre prospérité commerciale, en exportant forcément soit les produits de notre sol, soit ceux de notre industrie.

D. Un nouveau système de droits différentiels a été développé. Il consisterait à assimiler aux navires nationaux tous les navires étrangers qui exporteraient de nos produits une valeur égale à leur importation. Mais s'ils emportaient une cargaison complète d'une valeur moindre cependant que celle d'importation, devraient-ils jouir complétement de la protection de la loi, et par cela seul que leur cargaison serait entière, quoique non équivalente à l'importation, seraient-ils tout à fait assimilés aux navires nationaux?

M. De Cock. — Non, assurément, car par là vous laisseriez à l'étranger la facilité de prendre toujours une cargaison de minime valeur; ainsi le navire qui nous aurait amené un chargement de café, prendrait un chargement de charbon, et le but de la loi ne serait pas atteint; l'étranger devrait donc être astreint à prendre en retour des marchandises de notre pays, pour une valeur égale à celle de son importation; sinon il ne jouirait du bénéfice des droits différentiels que jusqu'à la concurrence de la valeur de son chargement de retour. Si son importation valait 100,000 francs et que son exportation n'eût qu'une valeur de 50,000, la faveur des droits différentiels ne lui serait applicable que dans le rapport de 50 à 100, c'est-à-dire de 1/2 à 1.

Je crois que mon projet trouvera peu de contradicteurs; s'il soulève de l'opposition, ce sera de la part des commissionnaires parce qu'ils pourront moins exploiter le pays; ces intérêts intermédiaires, sans consistance et sans fixité, ne sauraient être mis en balance avec les intérêts directs et généraux du pays.

Par le système que j'ai exposé, le transit ne serait gêné en aucune manière, les exportations seraient protégées autant que possible, car l'étranger aurait intérêt à venir chercher les produits de notre sol, pour pouvoir jouir des avantages qui nous seraient accordés, et les autres États ne pourraient pas réclamer; car, en définitive, ils pourraient être assimilés aux nationaux, moyennant une légère différence et pourvu qu'ils voulussent nous aider à vivre.

Pourquoi la loi sur le sel est-elle si bien entendue aujourd'hui? C'est que ce sont en partie les Français qui payent nos droits : le sel est imposé à 36 francs en France, et chez nous à fr. 17 80 c^{s}. Qu'en résulte-il? C'est que les fraudeurs viennent acheter en Belgique, où ils trouvent un bénéfice de 12 francs sur le droit.

D. Vous venez de parler des commissionnaires; sans contester leur utilité, vous semblez séparer leurs intérêts des autres intérêts généraux du commerce. Ne pensez-vous pas qu'ils soient d'une grande importance dans les relations d'affaires, et qu'ils contribuent à augmenter la prospérité d'une place et son activité, tant par l'apport de leurs capitaux, de leurs relations personnelles, que par leur présence sur les points principaux du marché national et par la facilité que leur intermédiaire donne aux transactions?

M. DeCock. — Je ne nie point l'utilité des commissionnaires et les services qu'ils peuvent rendre, mais on leur accorde trop d'importance. Leur présence sur un marché donnera toujours plus d'activité et de facilité aux affaires; ils peuvent contribuer même à augmenter sa prospérité; mais cependant ces avantages ne doivent pas entrer en parallèle avec ceux qui résulteraient de la création d'une marine nationale, que réclament les intérêts de l'industrie, de l'agriculture et

du commerce, et devant ces intérêts ceux des commissionnaires disparaissent.

M. Coppens. — Dans ce pays on a tout bouleversé, on a voulu mettre certains commissionnaires au haut de l'échelle, tandis qu'ils se trouvent à l'échelon le plus bas. Dans tous les pays l'agriculture vient en première ligne, c'est le premier besoin, puis vient l'industrie qui s'occupe des vêtements, ensuite le commerce pour les échanges, en dernier lieu vient le transit.

Il faut coordonner les intérêts de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, c'est par un ensemble de dispositions sagement combinées que le transit et les marchés se forment.

Aujourd'hui on veut importer en Belgique tous les produits étrangers à son sol pour tâcher d'attirer le transit, et l'on ne s'enquiert pas de la question de savoir si les habitants du pays peuvent encore se procurer ces produits. Nous ne travaillons en législation que pour l'étranger, et nous ne faisons rien pour nous-mêmes.

D. Aussi long-temps que la Belgique ira se procurer des marchandises destinées au transit dans des ports d'Europe, par exemple, les denrées coloniales dans les ports hollandais ou ailleurs, ce transit ne sera-t-il pas complétement inutile?

Ne pensez-vous pas que ce transit puisse se créer de telle manière que l'Allemagne et la Suisse viennent s'approvisionner à Anvers?

M. De Cock. — Oui, sans doute.

D. La législation actuelle, si on la laisse subsister, pourra-t-elle amener ce résultat?

M. De Cock. — C'est impossible, et l'expérience des dix dernières années est là pour témoigner de l'inefficacité de notre législation commerciale.

D. « Toutes les nations sans distinction, dit-on, excepté la France et l'Angle-
» terre, agissent comme nous; leurs tarifs sont uniformes, c'est-à-dire qu'ils ne
» stipulent pas de droits différentiels selon les lieux de provenance. »

Cette assertion est-elle exacte?

M. De Cock. — Pas du tout, il y a au contraire une différence remarquable sur les droits selon les lieux de provenance.

Un membre de la commission. — Je crois qu'il ne s'agit dans cette phrase que du droit de douane, on n'entend pas par droit différentiel, la différence sur le droit de tonnage.

D. Tous les traités de réciprocité commerciale et maritime appellent provenances directes les marchandises importées dans un pays par un navire venant directement du lieu de provenance. Quand un pays vous accorde la faveur d'importer vos provenances dans ses ports par vos propres navires, sans autres charges que celles imposées aux siens, et que vous lui faites les mêmes avantages, cela constitue entre les deux peuples l'assimilation quant aux provenances directes. C'est ainsi que dans le traité entre la France et l'Angleterre, il est dit que la France pourra importer (moins les denrées coloniales), aux mêmes charges que les Anglais dans les ports anglais, et réciproquement que l'Angleterre pourra importer les produits de ses possessions européennes avec les mêmes charges et les mêmes faveurs qui sont accordées à la navigation française. C'est dans ce

sens restrictif que sont pris les mots *provenances directes*, afin que les navires du pays puissent exporter nos produits nationaux et rapporter des marchandises coloniales. Dans le traité commercial entre l'Angleterre et la France, il est dit que la première de ces deux puissances ne peut importer en France des denrées coloniales sans payer des droits différentiels; pourquoi? Parce que la France ne pourrait plus exporter ses propres produits dans ses colonies.

Vous voulez créer un commerce maritime dans le but de favoriser l'exportation des produits du pays, et pour atteindre ce but, vous jugez utile d'assimiler à l importation directe les navires étrangers aux navires nationaux, à la condition pour ceux-ci d'exporter des marchandises belges pour une valeur égale à leur cargaison d'importation ?

M. De Cock. — C'est entendu, mais il ne s'agit que de produits coloniaux.

D. Cependant pour éclaircir la question, permettez-moi de vous poser un exemple. Si un navire américain venait en Belgique avec son chargement, considèreriez-vous ses marchandises comme provenances directes et le navire serait-il assimilé aux nôtres dans le payement des droits?

M. De Cock. — Non, il ne jouirait des faveurs accordées aux navires nationaux qu'à la condition d'exporter de Belgique la contre-valeur des marchandises qu'il aurait importées, en admettant toutefois que son chargement fût composé de produits des colonies.

D. Vous dites dans votre rapport que vous voudriez assimiler les navires étrangers par des traités de réciprocité : « Que le Gouvernement, ajoutez-vous. » fasse usage de la faculté que lui donne la loi sur les douanes, qu'il augmente » le droit de tonnage sur les navires des nations qui n'admettent pas les bâti- » ments belges aux mêmes conditions que leurs nationaux, en attendant qu'il » ait négocié avec ces puissances des traités qui fassent cesser la différence. » Vous parlez seulement de la différence sur le tonnage, mais vous avez dû remarquer que le Gouvernement a pris la mesure que vous réclamez à l'égard de la plupart des nations. N'existait-il pas un droit différentiel sur le tonnage ?

M. De Cock. — Il existe encore, mais aujourd'hui on regarde tous les navires comme assimilés. Un navire prussien arrive en Belgique, il ne paye qu'une fois par an et seulement 10 p °/o de plus que le navire belge, et cependant nous ne sommes pas assimilés en Prusse.

D. Dans votre rapport ne dites-vous pas le contraire?

M. De Cock. — L'assimilation existe en Belgique en faveur de la Prusse, mais il n'y a pas de réciprocité en Prusse pour la Belgique.

D. La loi n'est-elle pas alors transgressée ?

M. De Cock. — Je n'en sais rien, mais toujours est-il qu'un navire belge lorsqu'il se présente dans un petit port de Prusse, à Stettin, par exemple, doit payer des droits bien plus forts que ceux imposés aux bâtiments nationaux. Le consul belge réclame, on ne l'écoute pas; on proteste, on fait des plaintes qui rentrent dans les cartons, et il faut toujours finir par payer. Nous en avons eu un exemple tout récemment à Kœnisgberg.

D. N'avez-vous pas adressé à ce sujet des plaintes au Gouvernement ?

M. De Cock. — Il nous a été répondu que ces droits n'étaient pas perçus par le Gouvernement Prussien mais par des corporations, ce qui est fort indifférent, car en définitive on n'en doit pas moins payer. C'est une manière d'éluder nos réclamations.

D. Votre rapport établit en fait que les navires d'une foule de nations sont assimilés aux nôtres pour le tonnage. N'y a-t-il pas une exception pour l'Espagne qui ne se trouve pas dans la série des nations privilégiées ?

M. De Cock. — Cependant les navires espagnols payent ici les mêmes droits que les navires nationaux, sauf toujours les 10 p. % en plus.

D. Parmi les nations dont le pavillon est assimilé au pavillon national, y en a-t-il d'autres que la Prusse qui se trouvent dans le même cas que ce dernier pays ?

M. De Cock. — Non : mais elles se trouvent cependant favorisées par la différence qu'il y a entre notre manière de jauger et la leur.

D. Dépend-il du Gouvernement de changer le jaugeage ?

M. De Cock. — Certainement. Depuis vingt ans nous réclamons sur ce chef.

D. Vous ne voulez de traité de réciprocité que pour ce qui regarde le tonnage et le commerce ?

M. De Cock. — Simplement pour ce qui regarde le tonnage.

D. Vous voudriez toujours maintenir les droits différentiels sur tout ce qui ne serait pas provenance directe, malgré les traités de réciprocité ?

M. De Cock. — Oui, et je n'accorderais l'exemption qu'aux provenances directes de colonies, je ne voudrais pas favoriser les provenances directes des ports d'Europe.

D. Vous devriez cependant admettre favorablement les navires venant de la Baltique, car les navires belges ne pourront jamais faire cette navigation; les navires du Nord qui viennent de la Baltique vont hiverner chez eux, ils sont à proximité des ports de la Baltique et aussitôt que la navigation est ouverte, ils y viennent prendre un chargement. Vous ne pouvez pas exiger que les navires belges aillent hiverner dans les ports de la Baltique, cependant s'ils ne le font pas, il leur est impossible de faire la navigation entre ces ports et la Belgique ?

M. De Cock. — La question n'est pas là. Nous ne demandons protection que pour notre navigation avec les colonies et leurs importations directes.

D. Dans quel sens entendez-vous ce passage de votre rapport : « Indépendamment du système de primes accordées pour la construction des navires, » dans lequel il faut persister, indépendamment des avantages dont jouit déjà » la navigation, il faudrait diminuer de quelques p. % les droits sur certaines » denrées coloniales des Indes orientales, notamment sur le sucre, quand ces » marchandises seraient importées des lieux de provenance par navires belges. »

M. De Cock. — Pour le sucre des Indes orientales, de Manille, etc., nous voudrions que l'on suivît exactement ce que fait la France.

D. Croyez-vous que les droits différentiels puissent suffire pour vous mettre à même de vendre vos produits au Brésil, par exemple, en concurrence avec les Anglais?

M. De Cock. — Ce serait du moins un moyen d'engager l'étranger à concourir au placement de nos produits. Aujourd'hui les navires anglais qui nous ont apporté des produits coloniaux, vont souvent à Newcastle prendre un chargement de charbon : s'ils ne pouvaient importer les denrées coloniales chez nous qu'à la condition d'exporter pour une même valeur de nos produits, ils prendraient du charbon en Belgique au lieu d'en aller chercher à Newcastle.

D. L'avantage qui résulterait de l'exemption des droits différentiels serait-il assez grand pour déterminer les navires anglais à exporter des produits belges?

M. De Cock. — Cela dépendra de la hauteur des droits différentiels que l'on établira ; c'est une question de chiffres à débattre lorsqu'il s'agira d'appliquer le principe.

D. Dans le cas où l'on adopterait le système dont il vient d'être parlé, messieurs les fabricants pensent-ils qu'ils pourraient alors lutter avec les produits anglais sur les marchés lointains?

M. Coppens. — Plus tard peut-être, pour le moment non ; le système vicieux qui nous régit en est plus ou moins la cause. Mais nous l'avons déjà dit: dans l'état où se trouve actuellement notre industrie, nous pourrions nous passer encore pendant quelques années d'exportation, si le marché intérieur nous était assuré. Nous produisons beaucoup moins que ce qui se consomme dans le pays.

D. Le marché intérieur vous étant assuré, n'est-ce pas un avantage de plus de chercher à vous créer encore des débouchés à l'étranger ?

M. Coppens. — Certainement, mais alors vous verriez augmenter le nombre des fabriques. Pour le moment le marché intérieur suffit pour nous sauver, et sans cette garantie nous ne pouvons penser à exporter.

D. Mais avec des relations extérieures bien établies, vous pourriez vendre à meilleur compte dans le pays, et le marché vous en étant réservé, ne pourriez-vous pas lutter plus avantageusement à l'étranger avec les produits des autres peuples ?

M. Coppens. — Sans doute, car nous travaillerions d'une manière plus complète et nos frais généraux seraient diminués.

D. D'après vos observations il y aurait encore un obstacle à l'exportation, c'est l'absence d'armateurs, de cette classe de négociants qui achète les produits indigènes et les expédie pour son propre compte vers les pays lointains. Par suite des conditions favorables où serait placé votre commerce, tant par la création de nouveaux débouchés que par la réserve qui vous serait faite du marché intérieur, ne pensez-vous pas qu'il se formerait alors cette classe de négociants qui manque aujourd'hui en Belgique?

M. Coppens. — Oui certainement nous aurions des armateurs comme il y en a dans les autres pays ; parce qu'alors ils pourraient espérer faire de bonnes opérations. D'un autre côté nos prix de vente étant diminués, ils pourraient lutter avec plus d'avantages, de l'autre, les retours étant favorisés leur offriraient des bénéfices certains, dans lesquels ils trouveraient le dédommagement des pertes ou des sacrifices qu'ils auraient dû faire sur l'exportation, en admettant qu'elle n'eût pas été avantageuse.

D. Si l'on vous assurait le marché intérieur, pensez-vous que vous pourriez arriver à avoir des exportations, malgré le maintien de notre législation maritime actuelle ?

M. Desmet. — Si le marché intérieur nous était réservé nous conserverions ce qui existe, les fabriques actuelles travailleraient, mais le marché n'augmenterait pas. Mais si on peut au moyen de droits différentiels faciliter l'exportation de nos produits, alors l'industrie cotonnière assurée d'abord du marché intérieur et ayant en outre l'espoir d'exporter, prendrait nécessairement de nouveaux développements et pourrait voir beaucoup augmenter la fabrication.

D. Vous avez dit, Messieurs, que si vous aviez en Belgique un marché de coton de première main cela vous donnerait un avantage de 10 à 12 p. %. Pensez-vous qu'un semblable marché puisse s'établir tant que nous ne frapperons pas d'un droit différentiel léger les cotons qui nous arrivent des entrepôts d'Europe, pensez-vous que si nous ne prenons pas une semblable mesure, les maisons belges puissent faire des avances sur des cotons, venant directement de l'Amérique pour être consignés sur nos marchés, qu'elles n'en soient pas empêchées par la crainte de voir, par suite de fluctuations dans les prix, encombrer nos ports de cotons venant de Liverpool ou du Hâvre ? Ne pensez-vous pas au contraire que si les cotons arrivant des ports d'Europe étaient frappés d'un droit différentiel léger, les maisons belges ne craindraient pas de faire de semblables avances, parce qu'alors elles auraient toujours la certitude de faire le placement des cotons qu'elles auraient en consignation ? Ne faudrait-il pas en conclure que l'établissement d'un léger droit différentiel serait le seul moyen de former en Belgique un marché de coton de première main ?

M. Desmet. — Je pense qu'en effet ce serait le seul moyen d'obtenir un marché de coton en Belgique ; et si notre industrie était assurée du marché intérieur, un léger droit différentiel ne pourrait pas lui porter préjudice.

M. Coppens. — Il ne faut pas cependant se faire illusion et croire que nous pourrons jamais avoir en Belgique un marché de coton qui puisse égaler même celui du Havre, car j'ose dire que les 7/8 du coton qui s'importe à Liverpool s'y importent en consignation. Les planteurs américains déchargent leurs cotons à Liverpool ou au Havre, et y trouvent des maisons qui leur avancent les 2/3 ou les 3/4 de la valeur de leur cargaison ; aussi l'encombrement est quelquefois tellement grand sur ces places que les prix y tombent bien au-dessous des prix de l'Amérique.

D. Si nous avions un bon système commercial ne pourrions-nous pas espérer d'obtenir un marché de coton proportionnellement aussi avantageux que ceux du Hâvre ou de Liverpool, l'Allemagne et même l'Alsace ne pourraient-elles pas s'approvisionner à Anvers ?

M. Coppens. — L'Alsace ne peut pas y venir; ce serait possible pour l'Allemagne: du reste, ce serait peut-être un tort de désespérer d'obtenir un marché qui soit proportionnellement aussi important que celui du Havre.

M. Desmet. — Il est même probable qu'il se développerait davantage, toute proportion gardée; à l'aide du transit nous pourrions créer un véritable marché en Belgique, et c'est pour cela que l'industrie cotonnière ne s'opposerait pas à l'établissement de droits différentiels, pourvu qu'elle eût le marché intérieur.

D. Nous parlons ici de droits différentiels par rapport au coton; nous perdons de vue que le coton vient de l'Amérique, et que nous avons avec les Américains un traité de réciprocité devant lequel tous les droits différentiels disparaissent. Ainsi quand vous apporteriez tous les changements possibles à la législation pour cet article, ce traité rendrait vos modifications nulles et non avenues envers les Américains. Ce sont les navires américains qui sont assimilés aux nôtres pour tous les produits de l'Amérique. Ainsi ils pourront toujours importer chez nous leurs cotons avec les mêmes conditions, faveurs et avantages auxquels nos navires pourraient les aller chercher aux États-Unis; quant aux cotons des autres marchés, vous n'allez les y chercher que lorsque vous pouvez vous approvisionner de cet article à bien meilleur compte qu'aux États-Unis.

Mais ces observations ne changent en rien l'état de la question. Dans le système des droits différentiels, l'objection la plus grave était élevée à propos des cotons. Aussi les plus chauds partisans de l'établissement des droits différentiels voulaient en excepter les matières premières. Cependant les fabricants de coton de Gand attachent une si grande importance à avoir un marché de première main en Belgique, qu'ils consentiraient à imposer par des droits légers les cotons arrivant des ports d'Europe, afin de faciliter la création d'un marché de première main en Belgique; ainsi ceux qui sont intéressés les plus directement à s'approvisionner de coton à Liverpool lorsqu'il y est à bas prix, consentiraient, le marché intérieur étant assuré à leurs fabricats, à l'établissement d'un droit léger sur les arrivages indirects; système qui en définitive créant en Belgique un marché de la matière première, l'amènerait à de plus bas prix. N'est-ce pas là votre opinion?

M. Desmet. — L'industrie demande protection pour tous, comme pour elle-même, et les moyens de cette protection doivent être combinés de telle manière que l'agriculture, le commerce, l'industrie et la marine soient régis par un système unique. Aussi nous consentirions en faveur de la marine à un impôt sur les provenances des ports d'Europe, pourvu que la marine ne s'opposât pas à un avantage à nous accorder pour la consommation des autres nations.

D. Ainsi pour résumer, croyez-vous, qu'en imposant légèrement les importations indirectes de coton et favorisant par cela même les arrivages directs, ce soit la seule manière d'arriver à créer un marché qui établisse la marchandise à bon compte et à grand choix comme au Havre, à Liverpool?

De toute part. — Oui! Oui!

D. Lors de la discussion sur la question des sucres en France, M. Thiers a établi qu'il y a une cinquantaine d'années, la fabrication française des articles de coton ne représentait qu'une valeur annuelle de 12 millions; il a fait voir en

même temps qu'aujourd'hui cette fabrication représente une valeur de 7 à 800 millions. M. Thiers a attribué cet accroissement à la protection que le Gouvernement français a accordée à un marché intérieur contre ceux qui voulaient la liberté commerciale. Ne pensez-vous pas que si le Gouvernement protégeait la fabrication en lui assurant le marché intérieur, elle obtiendrait ici proportionnellement les mêmes résultats qu'en France; c'est-à-dire que le commerce même extérieur s'étendrait, puisque plus vous fabriquez, plus vous avez besoin de matières premières et d'importations directes et partant vous avez plus d'occasions d'échanger vos propres produits ?

M. Coppens. — Et plus on produit, plus il est facile de le faire à meilleur marché.

D. Ces avantages que je viens d'énumérer sont, me semble-t-il, ceux qu'on a obtenus en France. Ce pays fait maintenant avec l'Amérique du nord un grand commerce, précisément parce qu'il a beaucoup à échanger avec ces contrées, il en résulte que plus on protége le travail national, plus le commerce s'étend.

On a attribué le résultat que je viens de signaler pour la France à une autre cause, à l'établissement d'un marché de coton au Havre. Or, ne pensez-vous pas que la réserve faite à votre fabrication du marché intérieur amène l'établissement d'un marché de coton; car, je le répète, le besoin de la matière première augmente dans le même rapport que la fabrication, et vos fabricats ne deviendront-ils pas un nouvel élément d'échange ?

M. Coppens. — En admettant que nous puissions produire annuellement pour une valeur de 44 millions, et que 68 millions représentent la consommation réelle du pays, nous fabriquons pour beaucoup moins que ses besoins. Outre cette plus value de consommation qui nous serait assurée, nous pourrions aussi fabriquer les fins, nous les faisions de 1807 à 1813, et nous les avons constamment vendus en France à l'aide de la prohibition. Pourquoi avons-nous cessé de fabriquer les fins ? parce que nous ne sommes plus protégés, parce que nous avons constaté d'abord combien nous avions de désavantage dans l'achat des matières premières, eu égard à ce que payaient les Anglais; parce qu'il est prouvé qu'un établissement mu par une machine à vapeur de la force de 60 chevaux, nous brûle pour 15,000 francs de charbon de plus qu'un semblable établissement en Angleterre; enfin parce que, lors de notre réunion à l'empire français, nous avions un plus grand nombre de consommateurs.

D. Dans une des pièces de l'enquête, il est dit que plusieurs navires étrangers ont exporté des produits du pays. Je n'ignore pas que des belges ont affrêté des vaisseaux étrangers pour faire des exportations, parce qu'il n'y a pas assez de navires nationaux, mais je pense que les bâtiments étrangers n'exportent jamais nos produits pour leur propre compte. Croyez-vous que s'il s'établissait un grand transit dans le pays, les navires étrangers qui afflueront alors dans nos ports se chargeraient en retour de nos produits, si la législation actuelle est maintenue?

M. Desmet. — Non sans doute; aussi lorsqu'il en arrive un dans nos ports, il n'a qu'un but, c'est de se débarrasser au plus vite de sa cargaison et de partir pour aller chercher de nouveau des produits de son pays et les exporter là où il croira pouvoir en trouver le placement. A l'exception d'une seule maison étran-

gère qui s'est nationalisée et qui exporte une certaine quantité de nos produits, je ne connais aucun armateur étranger qui se charge de faire des exportations pour son propre compte. Tout ce que nous produisons, nos draps, nos fers, nos plombs, nous ne pouvons pas le fournir à des prix assez bas pour pouvoir obtenir la préférence sur l'étranger, il faut forcer les pays d'outre mer, les États-Unis et les colonies à exporter nos produits s'ils veulent que nous recevions favorablement ce qu'ils nous apportent.

D. Mais nous produisons beaucoup d'objets à meilleur compte que l'étranger, tels que les armes, les clous, les draps et même certains articles de coton que nous fabriquons à plus bas prix que les Français; mais le manque d'exportations de nos produits, n'est-il pas dû plutôt au défaut d'occasions et d'intérêt qu'ont les étrangers à les exporter?

M. Coppens. — Les armes ne sont pas un article qui s'exporte beaucoup : je sais bien qu'il est des objets que nous excellons à produire et ceux-là nous continuons à les exporter, mais consultez la statistique et vous verrez que toutes ces exportations se font par navires nationaux. Si nous avions un avantage pour les retours, nous pourrions exporter même des articles sur lesquels il y aurait une certaine perte. Ainsi un armateur peut perdre 10 % sur un chargement d'exportation, si sur celui du retour il les retrouve, il tentera de nouvelles opérations.

M. De Cock. — Je crois que ce n'est pas parce que nos produits sont trop chers que les navires étrangers ne les exportent pas, mais parce qu'ils ne connaissent pas les ressources du pays; le moyen le plus efficace et le plus rationnel d'obtenir des exportations, c'est de favoriser la marine nationale. Les navires nationaux étant la propriété de personnes qui habitent le pays et qui y ont des relations, ils ne peuvent pas manquer d'exporter une grande partie de nos produits.

D. Mais n'y avait-il pas à Anvers plusieurs maisons de commission, par l'entremise desquelles se fesait la plus grande partie de nos exportations, surtout en verreries, clouteries, draps, etc, etc.?

M. De Cock. — Sans doute, les maisons de commission d'Anvers nous ont été extrêmement utiles, mais il est incontestable que si l'on développait notre marine nationale nos exportations y gagneraient beaucoup, et que la marine étrangère elle-même acquerrait une plus grande activité.

D. On vient de dire que les commissionnaires d'Anvers expédiaient des armes, des verreries, des clouteries, cependant la chambre de commerce de Liége dit que l'industrie liégeoise a dû faire la plus grande partie de ses exportations par le Havre, ne trouvant pas d'occasions à Anvers?

M. Grenier. — Pour faire des affaires à l'extérieur il faut absolument la coopération d'une personne du pays même : les maisons étrangères qui se trouvent aux colonies ne soignent pas nos intérêts; ordinairement elles vous font faire d'abord un petit essai qui réussit, mais quand elles ont obtenu une consignation plus importante tous les avantages disparaissent; j'ai été pris de cette manière, et sur mon second envoi j'ai perdu à peu près 50 p. %, si nous voulons faire des

affaires aux colonies, il faut que que nous y ayons des relations suivies, et cela n'est pas possible sans une marine nationale.

D. Un de vous, Messieurs, a dit qu'une des causes qui s'opposent à nos exportations, était la cherté de nos marchandises, comparativement aux produits similaires étrangers. On a cité les fers et les tisssus de laine. Cependant il résulte des rapports adressés par les fabricants à la Commission d'enquête, au Gouvernement et à la Chambre des Représentants, que, si par un système commercial quelconque on leur donne le moyen de faire des exportations, ils pourront facilement lutter avec les produits étrangers, l'opinion dont je parle est donc partielle, ne doit-on pas plutôt faire exception pour quelques articles ?

M. Coppens. — J'ai cité les fers et les tissus de laine, parce que l'Angleterre produit ces articles à beaucoup meilleur marché que nous.

D. Ne dit-on pas que nous ne pouvons pas exporter, parce que nos fabricats ne peuvent pas *lutter* avec les *fabricats étrangers* ?

M. De Smet. — Nous ne pouvons pas exporter, parce que nous n'avons pas de commerce maritime, pas d'intermédiaires et pas de marché intérieur.

D. Ainsi, vous croyez donc que le principal obstacle à l'exportation est le défaut de navigation nationale ?

M. De Cock. — Assurément.

D. Ce n'est donc par la faute de votre fabrication ?

M. Coppens. — En aucune manière.

D. Croyez-vous que le transit quelque grand qu'il puisse être suffise à l'exportation de nos produits, et que nous devions par suite, attendre encore pour améliorer notre législation actuelle ?

M. Desmet. — Nous devons essayer de sortir le plus tôt possible de l'état de choses actuel, et changer une législation qui nous enlève la consommation de notre propre pays et empêche nos exportations, par le défaut de protection qu'elle accorde à la navigation.

D. Avec quelles nations serait-il avantageux à la Belgique d'entrer en communauté douanière et de faire des traités de commerce, pour obtenir la levée de certaines prohibitions ou d'autres concessions, et quels avantages pourrions-nous offrir en compensation de ceux que nous demanderions ?

M. Bossaert. — Cette question n'a pas paru à la Chambre de commerce présenter des difficultés, car l'union de nos douanes avec celles de France offrirait des avantages à notre industrie et à notre commerce d'une importance si évidente qu'il nous paraît inutile d'entrer dans de grands développements pour le démontrer.

Si on nous demandait pourquoi nous préférons l'union avec la France à celle avec l'Allemagne, la réponse serait également facile ; en effet un plus grand nombre de consommateurs, une protection plus forte et plus efficace, une concurrence plus facile à raison du prix de la main-d'œuvre, seraient des avantages que nous obtiendrions dans l'union avec la douane française, tandis que quel-

ques-uns de ces avantages ne s'obtiendraient pas, ou seraient plus faibles avec l'Allemagne.

Que le Gouvernement parvienne à procurer à la Belgique l'union de ses douanes avec la France, et, d'après nous, toutes les plaintes qu'élève aujourd'hui l'industrie viendront promptement à cesser.

Messieurs, toutes les questions relatives au transit et au système commercial à établir sont épuisées. Cependant la Commission se propose de continuer cet interrogatoire pour connaître la situation de quelques industries qui n'ont pas été représentees, telles que les distilleries, les huiles et les tanneries.

BOSSAERT.
GROVERMAN.
C. MICHIELS.
DESMET-BOSSAERT.
J.-J. BALIGAN.
Ed. NEYT.
Ed.-J. COPPENS.
DESMET-DENAEYER.
P.-A. DUPONT.
J. DIERICX-DUMORTIER.
J. DE COCK.
D. LANDRIEU.

Séance du 21 octobre 1840, à Gand.

Présents . MM. Desmaisières, Président, Mast De Vries, De Decker et A. Bataille, Secrétaire.

COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS.

Présents : MM. Delsande, savonnier et fabricant d'huile, Lantheer, tanneur, et Groverman, Secrétaire de la chambre de commerce.

D. Nous avons encore à nous occuper de trois branches d'industrie. Les personnes qui représentent les distilleries sont-elles présentes?

M. Groverman. — Les industriels qui auraient pu répondre aux questions relatives à cette industrie ne sont pas présents, malgré les invitations que la chambre de commerce leur a adressées. Il n'est pas toujours facile de faire comprendre à ces messieurs tout l'intérêt qu'ils ont à se donner un peu de mouvement, et à sacrifier quelques moments, pour exposer la situation de leur industrie.

INDUSTRIE HUILIÈRE.

D. Voulez-vous nous donner quelques renseignements sur la situation de cette industrie?

M. Delsande. — Parmi les industries existant en Belgique, une des plus importantes est sans contredit la fabrication des huiles, autant par les fonds qu'elle emploie, les bras qu'elle occupe, que par ses rapports avec l'agriculture et la navigation. Dans la Flandre orientale seule, il y a en ce moment, en activité 626 moulins à huile; soit, mus par la vapeur 24

»	le vent.	350
»	les chevaux	170
»	l'eau	82
	Ensemble.	626

Les vingt-quatre moulins à vapeur, à eux seuls, emploient année commune 450,000 hectolitres de graines, représentant un capital d'environ 9,000,000 de

francs, consomment pour 200,000 francs de charbon et payent aux ouvriers 300,000 francs de journées, pour la fabrication des huiles seulement.

Quant à ses rapports avec l'agriculture, elle prend au laboureur ses graines de lin, de colza, d'œillette et de chanvre, lui livre ses tourteaux de lin pour la nourriture des bestiaux, ses tourteaux de colza et de chanvre pour engrais. Les nombreux arrivages de graines dans les ports du royaume sont une des principales branches de notre commerce maritime, et ces mêmes graines alimentent encore en grande partie la navigation intérieure qui les transporte aux fabriques qui doivent les consommer. Cette importante branche de commerce et d'industrie est menacée de ruine si le Gouvernement ne lui vient en aide par des lois protectrices, en augmentant les droits d'entrée sur les huiles de poisson, de baleine, de chien marin et autres de pareille espèce, huile ou beurre de palme et de coco, et en permettant la libre exportation des tourteaux.

Les huiles de poisson, de baleine, de chien marin, etc., n'étant imposées que de fr. 2 12c^{s} par hectolitre à l'importation, sont constamment à moindre prix que les huiles de graines; aussi s'en est-il importé l'année dernière plus de 40,000 hectolitres, que nos fabriques d'huiles auraient livrés à la consommation, si ces produits étrangers étaient imposés d'un droit d'entrée qui les élevât au-dessus du prix des huiles indigènes.

Quand ce droit de fr. 2 12 c^{s} par hectolitre fut mis sur les huiles de baleine, cette mesure ne donna lieu à aucune plainte, l'importation en était à cette époque insignifiante ; mais depuis, la pêche de la baleine dans les mers du Sud a pris un développement immense, et le bas prix des huiles qui en proviennent engage les savonniers à leur donner la préférence. Cependant le savon qui en provient est de qualité inférieure et dangereux pour la santé. L'huile de poisson, comme toute substance animale, subit une fermentation putride, et malgré tous les soins qu'on prendrait pour la désinfecter, après quelques jours la putréfaction s'opère de nouveau et par conséquent l'odeur infecte revient; aussi l'odorat est-il désagréablement affecté par les émanations du linge lavé au savon fait avec de l'huile de baleine, et son emploi n'est pas sans danger quand on l'applique sur les plaies soit en charpie ou autrement.

En France et en Angleterre les huiles de poisson, qui ne proviennent point de la pêche nationale sont prohibées, par suite les États-Unis de l'Amérique qui font cette pêche en grand, n'ont pour débouché que la Belgique et quelques ports de l'Allemagne; les navires américains qui importent ces huiles en Belgique, partent au moins les 7/8 en lest, et nous enlèvent nos capitaux sans rien prendre des produits de notre industrie.

Aussi longtemps que nous serons sous l'empire de la loi qui nous régit, nous ne pouvons espérer d'avoir une pêche nationale; une société pour cette pêche s'est établie à Anvers; le seul moyen de l'encourager serait d'imposer fortement les huiles de baleine provenant de pêche étrangère. Dans ce moment, où le besoin d'une marine se fait si vivement sentir, le meilleur moyen d'avoir une pépinière de bons marins ne serait-il pas d'encourager la pêche nationale? Aux observations que pourraient faire contre une majoration des droits d'entrée sur ces huiles, quelques négociants d'Anvers qui reçoivent de l'étranger les huiles de baleine et autres en consignation, on peut répondre que ce qui sera importé en moins de ces huiles, sera largement compensé par les arrivages de graines oléa-

gineuses. En effet, pour remplacer un hectolitre d'huile de baleine, il faut environ 5 hectolitres de graines de lin, 7 hectolitres de graines de chanvre ou 4 hectolitres de graines de colza, et si une sage disposition à introduire dans la législation future permet d'exporter les tourteaux, quelle place en profitera plus qu'Anvers? En effet, par sa position, Anvers percevra les premiers bénéfices sur les graines à leur arrivée, et sur les tourteaux à leur sortie du royaume.

Dans la loi qui régit encore la Belgique en matière de douane, il y a une disposition qui désigne Hellevoetsluys ou un autre port de la Hollande au choix du Roi, comme port exclusif d'exportation, pour les tourteaux de chanvre, lin et colza, moyennant un minime droit de sortie, tandis qu'un droit très-élevé rend leur exportation impossible par tout autre bureau du royaume des Pays-Bas: le croirait-on? jusqu'à présent aucun autre port n'a été désigné pour remplacer pour l'exportation les ports hollandais: par cette omission, notre Gouvernement continue à faire peser sur l'industrie huilière, non-seulement ce que la loi avait d'arbitraire avant 1830, en nous sacrifiant aux exigences des Hollandais, mais nous sommes frustrés même du léger bénéfice que nous laissait cette exportation entravée, mais cependant possible.

Les tourteaux de lin représentent la moitié de la valeur de la graine; les fabriques d'huiles en produisent année commune le double des autres espèces de tourteaux, c'est par conséquent pour ceux de lin que le besoin d'exportation se fait le plus vivement sentir. Ces tourteaux remplaçant les grains dans la nourriture des bestiaux, si, par défaut de débouchés, ils tombent à vil prix, nécessairement les grains doivent baisser et ainsi les bienfaits de la loi sur les céréales sont neutralisés. Cette loi impose à l'entrée dans le royaume le froment, le seigle, les fèves, l'orge, l'avoine, etc., etc., et l'exportation des tourteaux de lin est rendue impossible; n'est-ce point détruire d'une main ce qu'on élève de l'autre?

Si la fabrication des huiles est protégée quels en seront les résultats?

Le commerce d'importation augmentera par la grande quantité de graines importées directement des lieux de provenance; celui d'exportation sera augmenté de tous les tourteaux qui seront envoyés à l'étranger.

L'agriculture aura un meilleur débouché pour ses graines, qui, augmentant de valeur, procureront au laboureur une plus grande somme de prospérité.

La pêche nationale, protégée par les droits sur les huiles de baleine étrangères, formera en se développant une pépinière de bons marins.

L'industrie huilière libre d'inquiétude, et certaine que des masses d'huile de baleine jetées sur nos marchés à l'improviste ne viendront plus déranger tous les calculs possibles, en frappant d'une baisse inattendue les huiles de graines, se livrera avec confiance à des entreprises qui ne menaceront plus de ruiner, contre toute prévision, ceux qui s'y livrent.

De si beaux résultats seraient obtenus en imposant les huiles de poisson, soit de baleine, chien marin, etc., les huiles ou beurre de palme et de coco, de 20 francs à l'entrée, et en n'assujettissant les tourteaux qu'à un droit de 25 c^s^ par 100 kilogrammes à la sortie.

D. Ces observations ne tendent-elles pas à prouver la nécessité d'une révision entière du tarif des douanes sous ce rapport?

M. Delsande. — Oui, mais quant à la sortie des tourteaux, le Gouvernement n'aurait pas besoin du concours de la Législature; il n'aurait qu'à désigner

quelques ports d'exportation; la loi qui nous régit le permet : dans cette loi on n'a désigné que le port de Hellevoetsluys, où nous ne pouvons plus aller puisqu'il est en Hollande.

D. A combien évaluez-vous le droit que vous réclamez sur les huiles du Sud ?

M. Delsande. — Leur prix moyen est de 27 florins des Pays-Bas, ou à peu près 60 francs ; le droit serait ainsi de 33 p. %. Les huiles de graines étrangères sont frappées d'un pareil droit, et nous demandons que sous ce rapport les huiles de baleine soient assimilées à ces huiles de graines étrangères. Il conviendrait cependant d'exempter du droit les huiles qu'emploient les tanneries.

D. Dans quelle proportion l'huile de baleine entre-t-elle dans la fabrication du savon ?

M. Delsande. — En été, les savonniers n'emploient que des huiles de baleine pures; en hiver elles n'entrent que pour moitié dans la composition, parce que dans cette saison les huiles de cette espèce se figent très-vite et que le savon prend ainsi des taches blanchâtres.

D. Quelle différence existe-t-il entre le prix des huiles de baleine et celui des huiles indigènes ?

M. Delsande. — Cette différence est ordinairement de 3 florins par hectolitre. Les négociants américains qui jouissent de grands avantages pour la pêche de la baleine, envoient leurs huiles en consignation à Anvers, avec ordre de les vendre toujours à des prix inférieurs au prix des huiles indigènes. C'est ainsi qu'on nous enlève une partie de notre marché intérieur.

D. Ne s'est-on pas fait, à tort peut-être, une espèce d'épouvantail des huiles de baleine : n'en est-il pas entré très-peu pendant les premiers mois de l'année ?

M. Delsande. — Il est vrai que dans les premiers mois de l'année il en entre très-peu, mais l'importation est plus considérable pendant le dernier semestre. A Gand on en a déjà consommé plus de 2500 hectolitres.

D. Que sont 2500 hectolitres pour une population aussi considérable que celle de la Flandre orientale ? Il y a des savonniers dans toutes les communes ; il existe 626 usines qui vendent des huiles. Ces 2500 hectolitres dont vous parlez forment-ils donc un objet si important ?

M. Delsande. — C'est Gand seul qui a employé cette quantité.

D. Mais ce n'est pas dans Gand seul qu'on consomme ces huiles. Quelle que soit la quantité d'huile de baleine entrée l'année dernière, n'est-ce pas très-peu de chose comparativement à la masse totale d'huile dont on se sert ?

M. Delsande. — Je dois faire observer qu'aujourd'hui presque tous les savons se font exclusivement avec l'huile de baleine.

D. Comment est-il possible alors qu'avec une importation aussi minime, on satisfasse à tous les besoins ? Dans beaucoup de localités on ne fait plus de savon à l'huile de baleine.

M. Delsande. — Cela peut-être vrai, mais ce que je sais, c'est que le savon

se fait à Gand avec l'huile de baleine. Moi savonnier, j'ai été forcé de fabriquer mon savon avec l'huile de baleine parce que je perdais toutes mes pratiques. Le nombre des personnes qui veulent donner le prix que coûte le savon d'huile indigène n'est que dans la proportion d'un à vingt. J'ai tenu bon pendant 4 ou 5 ans, mais ma clientelle a été pour ainsi dire réduite à zéro. On trouvait partout, et surtout à la campagne où l'on veut à toute force le bon marché, que mes prix étaient trop élevés. J'ai été dès lors forcé de suivre le torrent. Anciennement l'on était tellement convaincu que le savon fait avec cette graisse était insalubre, que les savonniers étaient obligés de jurer sur l'Évangile qu'ils n'employeraient jamais de l'huile de baleine.

M. Groverman. — C'est vrai.

D. Le changement que vous avez été obligé d'opérer dans votre fabrication ne provient-il pas de ce que vous écoulez principalement vos produits à la campagne, où les gens sont moins difficiles qu'en ville?

M. Delsande. — Dans les villes on recherche aussi le bas prix, car ceux qui y lavent le plus sont les pauvres gens.

D. Ne devrait-on pas faire une exception en faveur des huiles provenant de la pêche nationale?

M. Delsande. — On devrait exempter du droit les huiles provenant des produits de la pêche nationale, parce que le seul moyen d'avoir une marine nationale est d'avoir de bons marins, et pour avoir de bons marins, la meilleure école est la pêche nationale. Une société a été établie dans ce but à Anvers, mais cette société n'opère pas. La raison en est bien simple : c'est que ses produits reviendraient toujours plus chers que les huiles blondes que nous envoient les Américains.

Nos armateurs en expédiant un navire dans les mers du Sud, doivent en supporter seuls tous les frais ; en Amérique au contraire, un fort subside est accordé sur le trésor à chaque navire qui part pour une expédition, parce que là le Gouvernement regarde les matelots de ces navires comme autant de soldats dont on pourra se servir en cas de besoin. De manière qu'au lieu d'affecter directement de l'argent à l'entretien d'une marine militaire, les États-Unis protégent par des subsides la pêche de la baleine, qui leur offre une riche pépinière de matelots pour une marine militaire.

D. Le droit que vous demandez sur les huiles de baleine ne serait-il pas un droit prohibitif?

M. Delsande. — S'il n'y avait qu'une différence à leur désavantage de 5 à 6 florins, les maisons américaines ne reculeraient pas devant ce sacrifice, et donneraient ordre de vendre. Au reste, qu'on le sache bien, nous n'avons aucun besoin de l'huile de baleine ; elle nuit à la fabrication de notre savon, elle fait tort à l'agriculture, elle fait tort au commerce même : sur cinq navires qui nous importent ces huiles, il y en a à peine un qui prenne en retour quelques-uns de nos produits. Nous sommes forcés de maintenir nos prix actuels, pour lutter contre les huiles de baleine, mais si les huiles restent à ce taux, il est impossible que toutes nos fabriques ne chôment pas, comme il en chôme déjà la moitié. Les prix sont trop bas, nous devons toujours suivre la concurrence, et si cela continue

se fait à Gand avec l'huile de baleine. Moi savonnier, j'ai été forcé de fabriquer mon savon avec l'huile de baleine parce que je perdais toutes mes pratiques. Le nombre des personnes qui veulent donner le prix que coûte le savon d'huile indigène n'est que dans la proportion d'un à vingt. J'ai tenu bon pendant 4 ou 5 ans, mais ma clientelle a été pour ainsi dire réduite à zéro. On trouvait partout, et surtout à la campagne où l'on veut à toute force le bon marché, que mes prix étaient trop élevés. J'ai été dès lors forcé de suivre le torrent. Anciennement l'on était tellement convaincu que le savon fait avec cette graisse était insalubre, que les savonniers étaient obligés de jurer sur l'Évangile qu'ils n'employeraient jamais de l'huile de baleine.

M. Groverman. — C'est vrai.

D. Le changement que vous avez été obligé d'opérer dans votre fabrication ne provient-il pas de ce que vous écoulez principalement vos produits à la campagne, où les gens sont moins difficiles qu'en ville?

M. Delsande. — Dans les villes on recherche aussi le bas prix, car ceux qui y lavent le plus sont les pauvres gens.

D. Ne devrait-on pas faire une exception en faveur des huiles provenant de la pêche nationale?

M. Delsande. — On devrait exempter du droit les huiles provenant des produits de la pêche nationale, parce que le seul moyen d'avoir une marine nationale est d'avoir de bons marins, et pour avoir de bons marins, la meilleure école est la pêche nationale. Une société a été établie dans ce but à Anvers, mais cette société n'opère pas. La raison en est bien simple : c'est que ses produits reviendraient toujours plus chers que les huiles blondes que nous envoient les Américains.

Nos armateurs en expédiant un navire dans les mers du Sud, doivent en supporter seuls tous les frais ; en Amérique au contraire, un fort subside est accordé sur le trésor à chaque navire qui part pour une expédition, parce que là le Gouvernement regarde les matelots de ces navires comme autant de soldats dont on pourra se servir en cas de besoin. De manière qu'au lieu d'affecter directement de l'argent à l'entretien d'une marine militaire, les États-Unis protégent par des subsides la pêche de la baleine, qui leur offre une riche pépinière de matelots pour une marine militaire.

D. Le droit que vous demandez sur les huiles de baleine ne serait-il pas un droit prohibitif?

M. Delsande. — S'il n'y avait qu'une différence à leur désavantage de 5 à 6 florins, les maisons américaines ne reculeraient pas devant ce sacrifice, et donneraient ordre de vendre. Au reste, qu'on le sache bien, nous n'avons aucun besoin de l'huile de baleine ; elle nuit à la fabrication de notre savon, elle fait tort à l'agriculture, elle fait tort au commerce même : sur cinq navires qui nous importent ces huiles, il y en a à peine un qui prenne en retour quelques-uns de nos produits. Nous sommes forcés de maintenir nos prix actuels, pour lutter contre les huiles de baleine, mais si les huiles restent à ce taux, il est impossible que toutes nos fabriques ne chôment pas, comme il en chôme déjà la moitié. Les prix sont trop bas, nous devons toujours suivre la concurrence, et si cela continue

nous devrons nous arrêter. En France, l'huile de colza se vend à 102 francs l'hectolitre, tandis que nous, en fournissant huit kil de plus, nous ne recevons que 87 francs : ainsi nous recevons 15 francs de moins et nous fournissons 8 kil. d'huile de plus. Ce qui fait que les Français peuvent venir vendre chez nous leurs tourteaux à moindre prix, parcequ'ils ont un plus grand bénéfice sur leurs huiles.

D. Avez-vous encore des observations à nous présenter ?

M. Delsande. — Les Français payent 108 francs pour 4 hectolitres de graine de colza, ils en font un hectolitre d'huile qui rapporte fr. 102 50 c^s. Par suite de la concurrence de l'huile de baleine, nous ne pouvons vendre notre huile de colza que 77 francs, c'est-à-dire fr. 25 50 c^s de moins qu'on ne la vend en France; de sorte qu'un hectolitre de graine de colza nous produit à peu près fr. 6 50 c^s de moins que ce qu'il produit aux huiliers français. Cette circonstance jointe à la prohibition dont nos tourteaux sont frappés à la sortie, empêche nos fabriques de travailler. Nous demandons que l'exportation des tourteaux qui, lors de la réunion à la Hollande, était permise par Hellevoetsluys, soit autorisée par un port belge ou plutôt par tous les ports belges, car je ne vois pas pourquoi l'on devrait favoriser un seul port au détriment de tous les autres.

D. La question de la libre exportation des tourteaux est fort controversée; on prétend que cette exportation serait nuisible à l'agriculture. En Hollande l'agriculture n'a pas besoin de tourteaux; on en produit beaucoup dans ce pays, et l'on a permis, par conséquent de les exporter par un port hollandais; mais en Belgique les tourteaux sont nécessaires, n'est-ce pas pour ce motif que le Gouvernement n'a pas pu en permettre la sortie ?

M. Delsande. — Ce sont précisément les tourteaux dont l'agriculture a besoin qu'on laisse sortir, tandis que l'on défend l'exportation de ceux qui sont inutiles; on a senti qu'il y avait une lacune dans la loi. La loi des Pays-Bas portait *raapzaat* et l'on a traduit cela par *huile de navette;* on a ensuite fermé les yeux sur la sortie des tourteaux de colza, et l'on ne s'est attaché qu'à empêcher l'exportation des tourteaux de lin et autres, dont l'agriculture ne fait pas usage et dont nous sommes encombrés.

TANNERIES.

D. Veuillez-nous donner des renseignements sur cette industrie ?

M. Lantheer. — Cette industrie est dans un état de souffrance depuis nombre d'années; nous avons vainement réclamé à différentes reprises contre l'exportation des écorces et des cuirs verts; il n'a jamais été fait droit à nos demandes. Une fois cependant on a augmenté le droit sur les écorces. Mais, comme on le conçoit fort bien, les propriétaires, qui composent en majeure partie le Sénat, ont trouvé que leurs intérêts étaient blessés par la diminution du prix des écorces. Il en est résulté qu'après un certain temps le droit a été de nouveau réduit.

Ensuite les cuirs ne sont pas imposés à la sortie, et la preuve, c'est que les Français viennent enlever nos cuirs verts et ne veulent d'aucune marchandise tannée qui est frappée chez eux d'un droit prohibitif.

On me dira que notre industrie paraît être prospère; mais cette apparente prospérité consiste uniquement dans l'enlèvement de nos cuirs verts. La preuve de ce que j'avance se puise dans l'inaction des tanneurs de Bruxelles, inaction

qui provient de ce que le prix de la marchandise n'est pas en rapport avec celui de la matière première.

Du temps de notre réunion à la Hollande le tarif était le même, il est vrai, mais alors il n'y avait pas comme aujourd'hui d'apparence de guerre, le cuir était à meilleur prix en France, les Français nous laissaient nos cuirs verts, et de plus, ils nous envoyaient en fraude des cuirs tannés. Maintenant que le prix des cuirs est augmenté et que les droits sont restés les mêmes, les Français ont un grand avantage à nous enlever nos cuirs verts; ils nous empêchent ainsi de travailler. Il faudrait par conséquent, une augmentation de droit sur la sortie des cuirs verts et même des écorces.

D. Vous venez de dire qu'on introduisait antérieurement des cuirs tannés français en fraude, est-il à votre connaissance qu'on en introduit encore?

M. Lantheer. — Il ne s'en introduit plus. Si les Français ont pu introduire frauduleusement des cuirs tannés chez nous, nous, nous n'avons jamais eu le moyen d'entrer frauduleusement chez eux.

D. Le moyen que la France emploie contre la fraude est-il donc très-efficace?

M. Lantheer. — Oui.

D. A combien évaluez-vous, terme moyen, le kilog. de cuir tanné?

M. Lantheer. — A fr. 2 50 cs.

D. De manière qu'effectivement cela ne vaut pas la peine que l'on fraude en France. Voulez-vous nous dire maintenant quelle influence a eue sur votre industrie l'exécution du traité avec la Hollande? Votre position s'est-elle un peu améliorée?

M. Lantheer. — Au contraire, elle est allée en empirant. Depuis la séparation du Luxembourg d'avec la Belgique, une grande partie des tanneries est située près de la Hollande, nous ne pouvons donc plus y rien expédier; beaucoup de tanneries sont maintenant dans l'inaction. Les 2/3 de nos tanneries près de la frontière de France ont cessé leurs travaux.

D. On nous a dit à Namur que les tanneurs de cette localité avaient beaucoup gagné à l'exécution du traité. A quelle cause attribuez-vous cet état florissant?

M. Lantheer. — C'est que par la séparation, beaucoup de ces tanneurs sont du côté de la Hollande, mais au cœur du pays et pour la consommation intérieure, les choses sont moins bien qu'auparavant.

D. Ce n'est pas seulement à Namur que cette industrie est prospère, mais même à Stavelot, où se trouvent les plus grandes tanneries du pays. Votre état de malaise ne dépend-il pas peut-être de votre situation?

M. Lantheer. — Ces tanneries, comme je viens de le dire, se sont trouvées sur le point de chômer; maintenant le nombre en étant diminué, il est tout naturel que celles qui restent et qui vendent pour la consommation intérieure fassent de meilleures affaires; mais comme nous ne pouvons pas exporter, nous ne travaillons pas assez pour consommer nos matières premières, et nous sommes obligés de les laisser sortir.

D. Ainsi, en définitive, vous demandez une augmentation de droit de sortie tant sur les écorces que sur les cuirs verts?

M. Lantheer. — Oui.

D. Et quant aux droits d'entrée sur les cuirs tannés?

M. Lantheer. — Nous ne réclamons rien, et franchement nous n'avons rien à réclamer, puisque nous ne recevons pas de France de cuir tanné; mais dans l'état actuel de la législation, nous ne pouvons non plus faire aucune expédition en France.

D. Sous le rapport des cuirs tannés, n'avez-vous pas à souffrir de la concurrence anglaise?

M. Lantheer. — Non, parce qu'en Angleterre la matière première est également plus chère qu'ici.

D. Cependant n'y a-t-il pas eu des époques où la matière première y était moins chère?

M. Lantheer. — Non, pas au moins depuis quinze à vingt ans; mais en France et en Allemagne il y a eu beaucoup de variations.

D. N'avez-vous pas dit que les cuirs tannés en Belgique sont à meilleur compte qu'en France?

M. Lantheer. — Je me serai mal expliqué, aujourd'hui il y a équilibre.

D. Vous n'exportez pas de cuirs à l'extérieur?

M. Lantheer. — Non, et cela pour un motif bien simple, c'est que nous ne sommes reçus nulle part.

D. A quelle époque cette industrie a-t-elle été la plus prospère?

M. Lantheer. — Du temps de la réunion à la France; si nous pouvions introduire nos cuirs en France, toutes nos tanneries pourraient travailler.

D. Sous la réunion à la Hollande nos tanneries étaient-elles plus prospères que maintenant?

M. Lantheer. — Oui, à cette époque tous les tanneurs de Namur, du Luxembourg, du pays de Liége, qui travaillent exclusivement les cuirs sauvages de Buénos-Ayres, expédiaient pour les foires de Francfort et de Leipsig; on y attendait même pour fixer les prix que les magasins fussent approvisionnés de cuirs des provinces que je viens de citer. Depuis la révolution nous sommes exclus de l'Allemagne, nos cuirs ne peuvent plus arriver sur les foires de Francfort et de Leipsig, parce qu'ils sont frappés de droits prohibitifs.

En ce qui concerne les écorces, nous aurons de nouveau contre nous les propriétaires, ils nous objecteront que nous voulons faire payer aux Français les écorces plus cher, parce que nous redoutons la concurrence; mais nous répondons d'avance que nous serions fort satisfaits d'un système de réciprocité entière, qui nous permît d'importer nos cuirs en France, et qui permît en même temps la libre exportation des écorces vers ce pays : que la France admette nos cuirs, et nous ne songerons nullement à nous opposer à la sortie des écorces. Nous ne craignons pas le moins du monde la concurrence, mais nous croyons qu'il est injuste de livrer nos matières premières à la France, alors que celle-ci repousse les produits de notre industrie qui emploie ces matières premières. Nous demandons qu'on abolisse entre les deux pays les droits sur les cuirs et sur les écorces.

Séance du 29 juillet 1840, à Ostende.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Foere, Zoude, Mast De Vries, De Decker et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. Valcke De Knuyt, Président, Van Iseghem, H. Serruys, De Knuyt De Brouwer, E. De Brouwer, Brasseur, M. Hanman, Secrétaire.

NÉGOCIANTS ET INDUSTRIELS.

Présents : MM. Van Imschoot De Brock, négociant armateur, C. Liebaert, négociant.

D. Quelles sont les industries et les principales branches de commerce existant dans votre ressort ?

Le président de la chambre de commerce. — Il y a dans l'arrondissement d'Ostende des sauneries, des distilleries, une fabrique de noir animal et de colle, et des tanneries. Ces établissements ne travaillent que pour la consommation intérieure. Nous avons encore la pêche maritime, qui est très-souffrante, ainsi que les armements ; nous avons fait connaître dans nos rapports antérieurs la cause du malaise de cette branche d'industrie.

TANNERIES.

D. Quelle est la situation de cette industrie?

M. Valcke De Knuyt. — Ses produits ne trouvent de placement qu'à l'intérieur. Si les tanneries pouvaient exporter elles seraient dans un état plus prospère.

D. Ont-elles exporté à une autre époque ?

M. Valcke De Knuyt. — Oui ; mais peu.

D. Ces tanneries existaient-elles avant notre séparation de la France ?

M. Valcke De Knuyt. — Oui.

D. Se sont-elles developpées depuis cette époque?

M. Valcke De Knuyt. — Le nombre ne s'en est pas augmenté considérablement; il n'y en a que deux ou trois de plus dans notre ressort.

D. Vous avez attribué au défaut d'exportation l'état peu prospère de cette industrie, pourquoi n'exporte-elle pas?

M. Valcke De Knuyt. — Parce que nos navires de commerce se trouvent dans l'impossibilité d'aller exporter dans les pays lointains, et que les tarifs les écartent des ports de l'Europe.

DISTILLERIES.

D. La loi de 1833 a-t-elle été favorable ou défavorable aux distilleries?

M. Valcke De Knuyt. — Elle a été sans influence; sous le régime hollandais, les distilleries travaillaient beaucoup pour l'exportation, mais depuis 1830 le marché intérieur a formé leur seul débouché.

D. Le travail est-il aussi grand?

M. Serruys. — Il n'a pas diminué.

D. Mais depuis 1830 à 1833 cette industrie a-t-elle été souffrante?

M. Serruys. — Non, elle est restée à peu près dans le même état. La seule différence qu'il y a eu, c'est l'absence d'exportation.

D. Quel est le chiffre approximatif de ces exportations par Ostende?

M. Serruys. — Je ne puis le dire, l'on exportait principalement par Anvers.

CÉRÉALES.

D. La loi sur les céréales a-t-elle eu quelqu'effet sur le commerce de votre port?

M. Valcke De Knuyt. — Aucun.

D. Le port d'Ostende jouit d'un entrepôt de libre exportation; a-t-il déjà fait usage du bénéfice qui lui a été accordé par la nouvelle loi relative à l'exportation des farines?

M. Valcke De Knuyt. — Non; nous n'avions pas de grains en entrepôt, nous n'avons pu en faire usage.

D. Quel résultat attendiez-vous de cette loi?

M. Valcke De Knuyt. — Nous espérions que cette loi pourrait être favorable aux entreprises d'exportation des farines si l'on pouvait en fabriquer d'aussi belles qu'en Amérique.

D. Cette industrie ne serait-elle pas généralement favorable à certaines exportations, en ce que ces farines pourraient servir comme matière d'encombrement?

M. Valcke De Knuyt. — Indubitablement. Ces spéculations seraient même

avantageuses, car si on parvenait au même degré de perfection que les Américains, ces farines se vendraient au même prix que les farines de Richmond.

SEL.

D. Y a-t-il quelques raffineries qui se servent d'eau de mer?

M. É. De Brouwer. — Oui.

D. Une chambre de commerce a demandé la suppression totale du droit d'accise sur le sel; cette suppression est impossible : mais ne pensez-vous pas que si ce droit était diminué de moitié, l'Etat en serait indemnisé par l'augmentation de la consommation, et qu'il résulterait de là un accroissement notable pour votre commerce?

M. Valcke De Knuyt. — Le sel est un objet de nécessité dont la consommation a toujours lieu dans la proportion des besoins du pays; une augmentation de consommation ne résulterait pas nécessairement de la diminution des droits; mais toute diminution de droits est un moyen de faire infiltrer davantage de sel en France.

D. Pensez-vous qu'une quantité considérable de sel soit introduite frauduleusement dans le pays?

M. Valcke De Knuyt. — On assure que la fraude se fait du côté de Maestricht, et, sans rien pouvoir affirmer à cet égard, je suis porté à le croire, parce que l'importation apparente du sel a subi une diminution considérable, et bien supérieure à celle qu'on devait attendre de la perte du territoire que nous avons faite de ce côté.

D. Il est vrai que du côté de Maestricht la fraude s'exerçait activement, mais depuis l'exécution du traité avec la Hollande, les importations frauduleuses ont considérablement diminué. Des renseignements certains me permettent de garantir ce fait.

Avant le traité nous exportions du sel en Prusse, aujourd'hui c'est impossible. Ne pourrait-on pas attribuer cette diminution à ce que nous sommes réduits à notre propre consommation? Cette cause forme le sujet des plaintes du commerce de Louvain.

M. Valcke De Knuyt. — Il me semble cependant que la consommation du sel dans le pays doit être supérieure à celle indiquée dans les tableaux statistiques.

PÊCHE.

D. Quel est le nombre de bateaux de pêche appartenant au port d'Ostende?

M. Valcke De Knuyt. — Le nombre de bateaux était au 31 décembre 1839 de 96, depuis cinq autres sont armés ou en construction.

D. Quel est leur tonnage?

M. Valcke De Knuyt. — De 25 à 45 tonneaux.

D. Ce nombre va donc en augmentant?

M. Valcke De Knuyt. — Oui.

D. N'est-ce point un indice de prospérité?

M. Valcke De Knuyt. — Cette prospérité n'est qu'apparente, car chaque armateur se plaint de n'avoir aucun profit.

M. Van Imschoot. — Cette augmentation de bateaux n'a eu lieu que par suite des promesses qui nous ont été faites. On nous a dit qu'il fallait augmenter nos armements pour obtenir une protection suffisante.

D. Quel a été le produit de votre pêche?

M. Valcke De Knuyt. — En 1838, 82 bateaux ont apporté 9,832 tonnes de morue, qui ont produit 371,000 francs; en 1839, 85 bateaux en ont apporté 11,686 tonnes, qui ont produit 399,000 francs. En 1835 le prix moyen de la tonne de morue a été de francs 51 88 c^{s}; en 1839 de francs 40 59 c^{s}, et à la vente publique du 13 juillet 1840, ce prix moyen a été seulement de francs 33 50 c^{s}.

D. Ne vous livrez-vous pas à la pêche du hareng?

M. Van Imschoot. — En 1836, il n'y a eu qu'un seul armement pour la pêche du hareng. Ce sont des armements très-coûteux et personne ne veut s'exposer à perdre, sans espérance de profit, un capital considérable. C'est une industrie qui n'existe pas, et qui n'existera jamais si on ne lui accorde une protection suffisante.

D. Ne nous avez-vous pas dit que cette industrie était souffrante en général?

M. Valcke De Knuyt. — Oui; l'importation de 11 mille tonnes de morue, faite en 1839, n'a produit aucun bénéfice; en moyenne, on n'a pas retiré un pour cent du capital consacré aux armements.

D. Le chemin de fer n'a-t-il pas procuré à Ostende un écoulement plus facile pour le poisson frais?

M. Valcke De Knuyt. — Non, jusqu'à présent nos environs seuls sont approvisionnés par nous. C'est par la voie d'Anvers que le poisson arrive dans le Hainaut et dans d'autres localités.

D. Votre pêche augmenterait si vous aviez des débouchés à l'extérieur, le chemin de fer ne vous en donne-t-il pas? Vous avez trois millions de consommateurs, le chemin de fer vous en donnera 10 ou 12, et l'Allemagne qui manque maintenant de poisson de mer frais ne pourra-t-elle pas désormais en avoir?

M. Van Imschoot. — La Hollande et la France peuvent nous importer du poisson frais, tandis que nous ne pouvons en exporter dans ces pays. Nous n'avons pas même notre marché intérieur; il devrait nous être assuré, avant que nous puissions nous livrer à des exportations.

D. Le poisson qui se vend presque partout doit cependant vous procurer du bénéfice?

M. Valcke De Knuyt. — Mais à Ostende le poisson frais se vend à un prix beaucoup plus bas qu'on ne saurait le croire, il se trouve souvent à vil prix : tout le bénéfice revient aux poissonniers; j'ai vu des raies se vendre 7 à 8 sols et se détailler par le poissonnier au prix de 3 francs.

D. Quelle protection faudrait-il pour la pêche nationale?

M. Valcke De Knuyt. — Il faudrait réprimer la fraude qui se fait à Anvers pour le poisson frais, empêcher l'introduction du poisson hollandais, majorer les primes et même accorder une prime d'exportation.

D. Vous demandez en premier lieu la répression de la fraude à Anvers, avez-vous quelques renseignements à nous donner sur ce point?

M. Van Imschoot. — D'abord le droit ne se perçoit pas, on fait passer du poisson frais et fin pour du poisson commun, et le poisson pris au filet comme du poisson pris à l'hameçon; ensuite la pêche n'est pas réelle.

M. Émile De Brouwer. — Quand nous allons à la pêche à Ostende, nous faisons une absence de 5 à 6 jours et nous revenons avec plusieurs espèces de poissons. Les Anversois reviennent avec des chargements complets du même poisson au bout de 2 à 3 jours, et cependant nous sommes plus près qu'eux de la mer, nous devrions donc perdre moins de temps que n'en perdraient les Anversois s'ils se rendaient en mer. Cela prouve à l'évidence qu'ils achètent du poisson. Nos capitaines ont vu à Batz, transborder des chargements entiers de poisson hollandais.

Nous sommes exposés à perdre nos filets au moins une fois par an, et l'on sait que les filets et les autres ustensiles de pêche sont très-coûteux, cela monte à 1,500 francs. Les Anversois sont à l'abri de tels accidents. Il ne s'agit que de faire exécuter la loi, car cette fraude cause un véritable préjudice à Ostende.

Si la fraude était réprimée, la vente du poisson se ferait ici d'une manière plus régulière, parce que celui qui viendrait acheter sur notre place du poisson frais pour l'introduire dans l'intérieur du pays, ne devrait pas craindre de trouver les marchés encombrés par suite d'une importation considérable par l'Escaut. C'est cette cause qui a fait constamment baisser les prix cet hiver. Les premières ventes, au commencement de la saison, ont été assez favorables, mais lorsque le poisson acheté ici est arrivé sur les marchés de l'intérieur, il a fallu le vendre à perte à cause des grandes quantités venues d'Anvers. Il en résulte que personne n'ose plus acheter ici, si ce n'est à des prix excessivement bas.

D. Cette fraude est connue du Gouvernement, mais l'administration, en cherchant à la réprimer, s'est trouvée désarmée par suite d'une décision judiciaire qui lui ordonnait une preuve impossible : par suite le Ministre des Finances a présenté en 1837, un projet de loi d'après lequel tout le poisson importé serait considéré comme étranger jusqu'à preuve contraire; ce projet de loi exigeait aussi une absence déterminée.

Ces dispositions vous paraissent-elles suffisantes pour empêcher la fraude?

M. Valcke De Knuyt. L'absence de 5 à 6 jours en mer est très-longue pour le poisson frais, car en sortant de l'Escaut on peut faire une pêche assez considérable en 24 heures.

Quant au délai de 30 jours pour le poisson salé, il est également trop long. On ne peut se refuser à considérer comme pêches réelles, celles qui auraient eu lieu en moins de 30 jours, puisqu'on a des exemples de pêches réelles effectuées dans un délai moindre.

M. Émile De Brouwer. — Il est vrai que ces retours si prompts se font au

commencement de la saison, parce que le premier poisson se vend toujours plus cher, et qu'ainsi le pêcheur trouve de l'avantage à renoncer à une pêche abondante pour arriver le premier, par le motif que 20 tonnes rapportent alors autant que 30 tonnes quelques jours plus tard, sans compter le temps qu'il y gagne.

D. Ainsi pourrait-on fixer, en règle générale, un délai de 25 ou 30 jours, et faire une exception pour les premiers navires qui reviennent de la pêche?

M. Émile De Brouwer. — Oui, en établissant une proportion entre le produit de la pêche et la durée de l'absence.

D. Quels pourraient être les autres moyens de répression de cette fraude?

M. Valcke De Knuyt. — Un moyen qui avait été proposé par la commission, consistait à obliger les pêcheurs d'Anvers à se faire reconnaître par le consul belge à leur sortie de Flessingue ainsi qu'à leur rentrée.

Quand les bateaux d'Anvers seront armés pour aller en mer, qu'ils sortiront réellement de l'Escaut et qu'ils dépasseront Flessingue, ils auront intérêt à pêcher, parce qu'alors le poisson leur coûtera moins cher de cette manière qu'en l'achetant des pêcheurs hollandais.

M. Serruys. — L'administration pourrait encore avoir le droit de faire accompagner les bâtiments pendant la durée de la pêche, lorsqu'elle le jugerait convenable.

D. Vous avez demandé en second lieu comme protection, une augmentation de droits : dans la commission chargée de l'examen du projet de loi relatif à la pêche nationale, nous avons calculé que la protection demandée était de 60 centimes par cabillaud, nous avons trouvé cette demande exagérée, le Ministre des Finances était également de cet avis, et il n'a pas été donné suite au projet. Si vous voulez obtenir quelque chose, les demandes doivent être modérées. Je désirerais donc que la chambre de commerce nous dît quelle est la protection qu'elle croit nécessaire sur ce point?

M. Émile De Brouwer. — Il faudrait faire chez nous ce que font les autres. En France non-seulement le poisson étranger paye des droits, mais le poisson provenant de la pêche nationale jouit de faveurs à l'exportation; il n'y a en Angleterre d'exception que pour le turbot et le homard.

M. Van Imschoot. — Il conviendrait de suivre cet exemple, et d'établir un droit uniforme sur les diverses espèces de poisson pour éviter la fraude; que l'on accorde la libre importation des homards, nous ne demandons pas mieux. Nous ne demandons pas de droits élevés. Les droits existants seraient à peu près suffisants, s'ils étaient réellement perçus.

D. Mais si le droit est fixé uniformément à 15 francs sur toute espèce de poisson, le droit ne sera-t-il pas énorme sur le poisson commun, et ne s'élèvera-t-il pas jusqu'à 50 à 60 p. % au moins?

M. Van Imschoot. — Nous nous contenterions volontiers d'un droit de 25 p. %, s'il était établi à la valeur.

D. Mais serait-il possible d'imposer à la valeur le poisson dont le prix est si variable?

M. Valcke De Knuyt. — La chambre de commerce ne le pense pas, à cause des difficultés de cette évaluation de la part de la douane.

M. Van Imschoot. — Quant à moi, j'approuverais ce mode d'imposition.

D. Quel désavantages avez-vous sur nos voisins pour la pêche?

M. Valcke De Knuyt. — La France peut nous importer du poisson, tandis que nous ne pouvons pas en importer chez elle à cause du droit de 44 francs qui équivaut à une prohibition. Dans les mauvais temps les Hollandais ont beaucoup d'avantages sur nous : nos navires sont alors obligés de louvoyer, tandis que les Hollandais étant sur la côte sont bientôt arrivés au port, il résulte de là, que dans les mauvais temps les Hollandais ont deux fois plus de poissons que nous.

M. Émile De Brouwer. — Si, en revenant de la pêche, nous avons les vents contraires ou une tempête, nous sommes obligés de nous réfugier en Hollande et nous ne pouvons y vendre notre poisson; si les bâtiments des autres nations éprouvent les mêmes accidents, ils peuvent vendre leurs poissons dans nos ports en payant les droits.

Pourquoi ne demanderions-nous pas aux étrangers à être traités chez eux comme ils sont traités chez nous?

Les pêcheurs hollandais obtiennent des primes énormes d'exportation; l'année dernière, elles étaient de 2 florins, et je crois qu'elles sont encore augmentées cette année.

D. Pendant notre réunion à la Hollande, vous avez donc dû souffrir de la concurrence des pêcheurs de ce pays?

M. Valcke De Knuyt. — Beaucoup, cette industrie était presque anéantie.

D. Si le traité de commerce avec la France était admis, pourriez-vous lutter contre le droit établi en France?

M. Valcke De Knuyt. — Non, le droit serait toujours trop fort; nous n'aurions de réciprocité avec les navires français que pour le droit de tonnage.

D. Depuis que les primes ont été majorées, vos armements ont-ils augmenté?

M. Valcke De Knuyt. — Oui, dans la même proportion que dans les années précédentes, c'est-à-dire, de 3 à 4 par année. J'ai déjà fait connaître les causes de cette augmentation, il ne faut point les attribuer à la majoration de la prime, elle est encore insuffisante.

M. Van Imschoot. — La prime accordée par le Gouvernement hollandais était de 500 florins, aujourd'hui nous avons environ 600 francs; il faudrait que la prime fût portée au taux de 500 florins.

D. Plus votre industrie se développera, plus ne deviendra-t-elle pas onéreuse au pays, puisque le subside s'accroîtra chaque année?

M. Valcke De Knuyt. — Cela est vrai.

M. Serruys. — Que l'on empêche la fraude, la pêche nationale n'a pas besoin d'autre protection.

M. Van Imschoot. — Je ne partage pas cette opinion.

D. Ne pensez-vous pas que, la Hollande faisant de grands sacrifices pour sa pêche, si la Belgique veut conserver la sienne elle devra constamment lui accorder des subsides?

M. De Brouwer. — Sans doute; mais si l'on accordait une protection à la pêche nationale, le nombre des chaloupes pourrait tripler et quadrupler en peu d'années; et cette augmentation réagirait sur beaucoup d'autres industries. Une chaloupe tout armée coûte ici 16,000 francs; cette somme est dépensée dans le pays, en bois, en fer, en voiles, etc.. chaque année une chaloupe doit renouveler les voiles et ses cordages pour 2 à 3,000 francs.

La Hollande comprend fort bien la nécessité dans laquelle elle se trouve d'avoir une pêche nationale; elle n'ignore pas que c'est là une pépinière de marins, et que sans la pêche elle n'aurait pas une marine comme celle qu'elle possède aujourd'hui; elle sait que c'est un excellent moyen de faire vivre la population des côtes.

Nous devrions également envisager la pêche sous ces différents rapports; la pêche est un besoin pour nous comme pour la Hollande; elle est d'abord nécessaire à notre consommation, ensuite elle est un moyen de développement pour notre marine, tous les capitaines que nous avons aujourd'hui ont presque tous été pêcheurs; tous nos marins commencent par là; c'est une école très-rude et celui qui a été pêcheur est toujours bon marin.

Le bien qui résulterait de l'augmentation de cette industrie dédommagerait ainsi au centuple le pays des sacrifices excessivement légers que nous réclamons.

D. Êtes-vous en état de suffire à la consommation du pays en poisson frais?

M. Van Imschoot. — En hiver, nous pouvons suffire pour le poisson frais, en été pour la morue. Mais si nous étions protégés, il y aurait toujours assez d'armateurs pour mettre leurs capitaux dans les armements pour la pêche, qui se fait aujourd'hui sans bénéfice. Ostende n'a que cette ressource, la population de notre ville se compose en général de personnes qui n'ont que de très-petites fortunes, et qui seraient disposées à mettre dans les armements une somme de 1,000 à 1,500 francs. Ostende ne formerait ainsi qu'une seule famille.

D. Mais la Hollande faisant la pêche à meilleur marché que nous à cause des avantages de sa position géographique, lorsqu'il y aura des droits qui excluront en quelque sorte ce poisson de notre marché, cet objet ne sera-t-il pas plus cher. Le consommateur ne sera-t-il pas d'autant plus lésé, que votre pêche étant peut-être insuffisante, le poisson sera peu abondant sur le marché et se maintiendra par conséquent à un prix élevé?

M. Van Imschoot. — Nous ne demandons pas la prohibition, mais une simple protection; et si on nous l'accordait, au lieu de 100 bateaux pêcheurs, il y en aurait 200; il y aurait ainsi une production suffisante. Le consommateur ne serait pas lésé; la concurrence des pêcheurs entre eux est une garantie que le poisson ne se vendra pas à un prix trop élevé.

D. Avez-vous des renseignements à nous donner sur ce qui se passait sous le régime autrichien; la pêche de la morue était-elle alors protégée?

M. Hamman. — Oui, la pêche de la morue l'a été.

D. La morue introduite par nos pêcheurs suffisait-elle alors à la consommation du pays?

M. Hamman. — Oui.

D. Pensez-vous que la quantité de morue qui suffisait alors, suffirait aujourd'hui, et que la même protection amènerait les mêmes résultats?

M. Hamman. — Sans aucun doute, notre situation est exactement semblable.

NAVIGATION DU PORT D'OSTENDE.

D. Avez-vous quelques réclamations particulières à nous adresser au sujet de votre port?

M. Valcke De Knuyt. — Nous avons à réclamer sur le droit de pilotage qui est établi sur une fausse base.

Il est fixé d'après le tirant d'eau, de manière que les bateaux plats, comme ceux du Hanovre, payent moins que nos navires. Un bateau plat de 100 tonneaux paye 25 à 30 francs de droit, tandis qu'un bateau belge de 45 tonneaux, qui a un tirant d'eau de 9 à 10 pieds, paye 60 à 70 francs.

Nous demandons également une réduction de droit de phare et la suppression du droit de tonnage extraordinaire qui pèse exclusivement sur les navires qui naviguent dans le port d'Ostende.

Les droits de phare ne sont pas seulement établis pour les navires qui entrent au port d'Ostende, mais pour la navigation en général; les navires qui vont à Anvers en profitent également. En Angleterre nous payons tous les phares jusqu'à Liverpool, et quand on relâche dans ce pays, on est obligé de payer tous les phares que l'on a passés.

Quant au droit extraordinaire de tonnage, ce droit a été établi pour rembourser une somme de 120,000 florins pour laquelle le port d'Ostende a dû contribuer dans certains travaux; ces travaux n'ont pas été exécutés dans son intérêt mais pour la défense militaire du pays. Il y a donc injustice à nous en faire supporter seuls la dépense.

D. Ce droit a été établi avant 1830, par simple arrêté royal, mais il a été confirmé depuis par les lois du Budget; c'est cette difficulté qui a dû empêcher la suppression du droit par arrêté royal; mais le Gouvernement a eu l'intention de présenter un projet de loi tendant à supprimer cette perception extraordinaire, je crois que ce projet n'est pas abandonné.

M. Valcke De Knuyt. Nous attendons depuis deux ans cette suppression, toutefois nous devons reconnaître que le Ministre des Travaux Publics, M. Nothomb, nous avait assuré que le Gouvernement s'occupait de préparer cette suppression, et nous avons acquis la persuasion que c'était sérieusement.

SYSTÈME COMMERCIAL.

D. Nous allons passer aux deux autres questions posées par la Chambre. Vous avez émis dans votre rapport l'opinion que la législation actuelle est in-

suffisante, et qu'il faudrait principalement favoriser les retours. En quoi cette législation actuelle est-elle insuffisante?

M. Valckl De Knuyt. — La protection de 10 pour % qu'on accorde au pavillon national est insignifiante, et se réduit à rien à cause de notre tarif qui est très-bas; on devrait élever les droits sur certaines marchandises.

D. Mais si on établissait un nouveau droit, ne pourrait-on pas jeter la perturbation dans le commerce?

M. Valcke De Knuyt. — Ce n'est pas notre opinion. On pourrait examiner quelles marchandises il serait possible de frapper d'un droit plus élevé. Les cafés, par exemple: le droit actuel est de 8 francs, la protection de 10 pour % est insignifiante; si on le triplait et qu'on le mît à 24 francs, la protection serait de fr. 2 40 c^{s} par 100 kilog. Cette augmentation ne nuirait en rien au commerce.

M. Van Imschoot. — Le stokvisch paye un droit insignifiant.

D. En supposant que cette augmentation produisît quelques inconvénients, ne pourrait-on pas y remédier en stipulant dans la loi que cette protection serait progressive?

M. Valcke De Knuyt. — Sans aucun doute, il faudrait admettre cette progression, parce que nos navires ne sont pas suffisants pour les besoins du pays.

D. Combien votre port possède-t-il de navires de long cours?

M. Valcke De Knuyt. — Je l'ignore, mais si les droits différentiels étaient établis, il est incontestable que l'on construirait des navires; je connais beaucoup d'armateurs qui en commenceraient immédiatement, si la loi passait.

D. Quels avantages pourrait-on retirer selon vous, de l'établissement d'un nouveau système qui tendrait à favoriser les retours par des droits différentiels?

M. Valcke De Knuyt. — Ce système créerait une navigation nationale et faciliterait l'exportation de nos produits qui manquent de débouchés.

D. Quant à la navigation, on prétend que nous ne pouvons pas lutter avec les navires du Nord, parce que leur fret est inférieur au nôtre et que ces navires se construisent à meilleur compte; ces faits sont-ils généralement reconnus?

M. Valcke De Knuyt. — Il est vrai que leurs constructions coûtent un peu moins cher que chez nous, et que les frais de l'équipage ne sont pas plus élevés; mais, d'un autre côté, ces navires ne sont pas connus, on ne sait s'ils sont solidement construits.

D. Cette réponse ne paraîtra-t-elle pas insuffisante à la Législature; ne trouvera-t-elle pas qu'il soit possible d'employer avec avantage les navires du Nord?

M. Valcke De Knuyt. — Il existe encore des conditions de sécurité qui pourraient faire donner la préférence à un fret plus élevé. L'assurance est moindre sur un navire belge que sur un navire danois. Nos navires sont plus solidement construits, ils sont moins sujets à avaries. Les capitaines du Nord ne jouissent pas d'une bonne réputation; ils sont connus pour faire école d'avaries. Ils achètent de mauvais navires, font des avaries grosses auxquelles participe la car-

gaison et obtiennent par là, au détriment du chargement, des sommes considérables.

D. La France, l'Angleterre et la Hollande construisent leurs navires à plus grands frais que les peuples maritimes du Nord; cependant elles se servent exclusivement de leurs propres navires; ne pensez-vous pas que si nous devions trouver des avantages à faire nos transports par navires du Nord, ces mêmes avantages existeraient pour ces nations, et que, dès lors, elles donneraient aussi la préférence aux navires du Nord?

M. Valcke De Knuyt. — Ces nations trouvent toujours de l'avantage à employer leurs navires nationaux. S'il n'y avait pas de navires belges, et par conséquent pas de concurrence avec les navires du Nord, ces navires prendraient un fret élevé. Du reste, je ne me suis pas aperçu jusqu'ici que les navires du Nord aient pris un fret moindre que les nôtres; nous expédions au contraire à meilleur compte qu'eux. Pour les écorces, par exemple, le fret d'ici à Liverpool est d'une demi-livre sterling; il n'est aucun navire étranger qui puisse venir charger des écorces et les transporter à Liverpool à ce prix.

D. Le monopole accordé à la navigation nationale pour l'importation du sel a-t-il fait augmenter le prix du fret?

M. E. De Brouwer. — Non, le fret est reste aussi bas que possible; il n'y a que le pavillon belge qui importe le sel en Belgique, et cependant le fret de Liverpool à Ostende et à Anvers est moins élevé que celui pour Rotterdam et Hambourg.

D. Le prix du sel a-t-il haussé par suite de ce monopole?

M. E. De Brouwer. — Non, le prix est resté le même.

D. Ainsi le consommateur ne serait pas lésé par l'établissement de droits différentiels?

M. E. De Brouwer. — Non; nous venons d'en donner une preuve convaincante.

D. Le prix du fret hausserait-il?

M. E. De Brouwer. — Au moyen du monopole que nous possédons pour le sel, nous entreprenons des voyages avec sécurité, parce que nous sommes assurés de pouvoir charger pour la Belgique.

S'il y avait protection pour les autres importations, on construirait les navires nécessaires à nos besoins; nos navires se feraient concurrence entre eux, le fret ne serait pas plus élevé, et nous aurions une préférence que nous n'avons pas maintenant.

D. Avec les droits différentiels, le prix des marchandises et des matières premières ne hausserait-il pas?

M. Van Imschoot. — Non; les intérêts du consommateur sont suffisamment garantis par la concurrence intérieure et l'abondance du marché. C'est la même chose que pour le sel. En Angleterre aucune nation étrangère ne peut importer, et cependant le consommateur ne paye pas plus cher.

D. Certaines importations ne devraient-elles pas être prohibées par navires étrangers?

M. Valcke De Knuyt. — Oui, les importations du sel et du sucre. Nous savons, par expérience que notre navigation ne pourrait pas lutter avec la Bretagne, pour l'importation du sel. En 1802, époque où nous étions réunis à la France, la navigation de ce cabotage se faisait par les Bretons. Ces gens ont une manière de vivre que nous ne pouvons pas imposer à nos matelots; ils ne vivent que de pain, de sel, de légumes et d'un peu de viande. Si l'importation du sel était permise, nous ne pourrions pas lutter avec les Bretons, nous n'aurions plus que du sel français.

Quant aux sucres, que nous allons chercher aux colonies, nous avons avec l'exportation des avantages que nous devons conserver.

D. Vous avez dit dans votre rapport, que les droits différentiels ne devraient pas frapper les matières premières. Cependant les fabricants de Gand qui ont intérêt à recevoir les cotons à bas prix, ont émis l'opinion, afin d'obtenir un marché général soit à Gand, soit à Anvers, qu'il fallait frapper d'un droit différentiel les cotons importés par navires étrangers, en se réservant toutefois le marché intérieur pour leurs produits fabriqués. Les producteurs enverraient alors leurs cotons directement, et les fabricants y trouveraient du bénéfice; car, lorsqu'ils sont obligés d'aller à Liverpool pour acheter leurs cotons, ils ont à payer une commission, des frais de chargement et de déchargement, d'assurance, de fret, etc. Cette opinion ne modifierait-elle pas celle que vous avez émise?

M. Valcke De Knuyt. — Lorsque nous nous sommes occupés de cet objet, nous avons pensé qu'un droit différentiel serait onéreux pour les fabricants. Mais comme ils doivent connaître leurs intérêts mieux que personne, il faut suivre l'opinion de ceux qui sont directement intéressés dans la question.

D. Les droits différentiels tendraient, dit-on, à établir un marché de première main à Anvers; mais dans les six premiers mois de cette année, il est entré à Anvers 36,000 balles de coton, et l'année dernière il n'en est entré que 26,000; il est entré 42,000 caisses de sucre, et l'année précédente il n'en était entré que 18,000; enfin, il est entré 148,900 cuirs, tandis que dans le même laps de temps de l'année dernière, il n'en était entré que 83,000.

Si la législation actuelle est insuffisante, comment des quantités aussi considérables seraient-elles arrivées à Anvers, puisqu'elles tendent à y établir un marché général?

M. É. De Brouwer. — Ces énormes importations ne sont qu'accidentelles; on doit attribuer les arrivages de coton à la crise américaine, qui en a fait exporter des quantités immenses pour faire de l'argent à tout prix.

M. Valcke De Knuyt. — Les sucres ont été à très-bas prix à La Havane. Il y a deux ans ils valaient 12 réaux, cette année ils ne valent que 6 réaux. Ce bas prix a engagé les spéculateurs à aller les chercher, et il en est résulté une exportation énorme. Presque tous les cuirs ont été importés par navires belges.

En général, la surabondance n'a été occasionnée que par le bas prix aux lieux de production.

M. É. De Brouwer. — Cet état n'est qu'accidentel, un marché général doit avoir pour base une navigation marchande régulière.

D. Mais n'est-il pas permis de douter qu'avec l'établissement des droits différentiels, ces importations auraient eu lieu?

M. É. De Brouwer. — Avec une marine nationale nous aurions eu les mêmes résultats.

D. Les droits différentiels existant chez d'autres nations n'ont donc pas empêché ces arrivages?

M. Valcke De Knuyt. — Je crois que les importations se feraient malgré les droits différentiels. Anvers n'est pas le seul port encombré. Il en est de même au Havre, à Liverpool, où il existe des droits différentiels très-élevés.

D. En quoi le système des droits différentiels favoriserait-il les exportations de nos produits?

M. É. De Brouwer. — Parce que quand nous aurons une marine nationale, et que nous aurons la certitude d'avoir des frets de retour, nous fréquenterons les ports où les fabricats de notre pays peuvent convenir, et nous expédierons d'autant plus volontiers, que si nous perdons sur les marchandises de sortie, nous pouvons nous récupérer sur les retours.

D. Trouverait-on alors beaucoup de négociants qui exporteraient des marchandises?

M. É. De Brouwer. — Sans aucun doute, ils imiteraient l'exemple de la France et de l'Angleterre.

D. Les avantages accordés à la marine nationale pour l'importation des sucres, n'ont-ils pas produit un effet favorable sur nos exportations vers La Havane?

M. Van Imschoot. — Oui; c'est à la faveur de ces avantages que nous exportons quelques toiles à La Havane.

D. Quel est le nombre de vos expéditions à La Havane?

M. Van Imschoot. — Dix ou douze navires belges sont partis pour La Havane, et ont pris des marchandises à la sortie.

D. Quelles espèces de marchandises?

M. Van Imschoot. — Des toiles écrues.

D. Ces navires appartenaient-ils au port d'Ostende?

M. Van Imschoot. — Non, un seul est parti d'Ostende avec un chargement. Il avait des briques et des carreaux pour lest; à peu près pour 60,000 francs de toiles écrues et de toiles à carreaux; 4 à 500 barriques de clous, de la ferraille, 5 à 600 cruches d'huile de lin, de la verrerie, des dames-jeannes, etc.

D. Cette expédition a-t-elle été favorable à l'armateur?

M. Van Imschoot. — Elle n'a pas été faite par un armateur. J'ignore quel en a été le résultat, cependant j'ai appris que des marchandises ont été vendues avec bénéfice. Cela s'est fait à la faveur de l'importation des sucres, les marchandises ont été transportées sans payer de fret.

D. On dit généralement que les pertes que l'on éprouve dans les exportations sont dues à ce que, lorsque nos marchandises arrivent dans les ports étrangers, on est obligé de s'en défaire de suite, afin d'acheter des marchandises de retour, et à ce que les commissionnaires des pays lointains rançonnent nos négociants. Ces assertions sont-elles exactes.

M. Van Imschoot. — Nous avons à La Havane une maison belge qui jouit de la confiance de touts les négociants belges; je ne possède pas de renseignements pour les autres contrées.

D. Est-ce à cette maison que toutes nos exportations sont consignées?

M. Van Imschoot. — Oui.

D. Croyez-vous que sous la législation actuelle, il y ait assez d'encouragement pour que des maisons belges puissent s'établir à l'étranger?

M. Van Imschoot. — Nos relations sont encore trop peu importantes.

D. On énumère différents marchés où nous sommes admis sur le pied des nations les plus favorisées; croyez-vous que nous puissions exploiter ces marchés avec les mêmes avantages que les autres nations?

M. Valcke De Knuyt. — Pas pour le moment; nous n'avons pas l'habitude de travailler pour les populations de ces pays; nous devrions connaître leurs goûts. Les premières opérations que nous ferons dans ces contrées pourront ne pas être favorables; je pense cependant que nous pourrons parvenir comme les Anglais et les Allemands à y placer nos marchandises, mais nous devons nécessairement avoir les mêmes avantages que les autres nations; nous devons avoir une protection pour nos retours, car lutter contre la concurrence étrangère pour les exportations et pour les importations, ce serait s'exposer à une double perte. Il faut, au contraire, que nous puissions trouver dans nos retours une compensation pour les pertes éventuelles que nous ferions sur nos exportations.

D. N'avez-vous pas dit, dans un rapport adressé à la Chambre des Représentants, que les navires étrangers ne nous avaient prêté qu'un bien faible concours pour l'exportation de nos produits?

M. É. De Brouwer. — Nous avons dit que nos produits ne s'exportaient que sous pavillon belge, et que la plupart des navires étrangers partaient sur lest, nous avons ajouté que s'ils avaient exporté quelque chose, c'était insignifiant et que l'opération n'était pas pour leur compte.

D. A quelle cause attribuez-vous cet état de choses?

M. E. De Brouwer. — La plus grande partie des cafés et des sucres est importée par navires français ou anglais; or il est tout à fait contraire à l'intérêt des armateurs de ces deux nations de se charger de fabricats belges, pour aller les vendre en concurrence avec les fabricats de leurs propres pays, dans les pays où ils vont chercher des cafés et des sucres.

D. Mais que peut-il s'opposer à ce que les navires américains exportent des produits belges?

M. De Brouwer. — Les navires américains, après avoir déchargé leurs cargaisons

chez nous, vont la plupart du temps en Angleterre prendre une cargaison de charbon, qu'ils exportent à New-York. De cette manière ils gagnent du temps, et ils n'ont aucun intérêt à attendre plus ou moins longtemps dans nos ports pour avoir une cargaison.

Nos navires au contraire feront tout ce qui leur sera possible pour se procurer une cargaison de sortie, ils expédieront à bas prix, ils engageront de toutes les manières les fabricants à faire des exportations et ils contribueront de tous leurs efforts à rendre ces expéditions avantageuses, c'est là leur intérêt. L'on voit toujours les navires français, par exemple, partir du Havre avec une cargaison de marchandises françaises et la transporter dans les pays où ils vont chercher du sucre, du café, du coton, etc. Les Anglais font la même chose, la totalité des exportations de l'Angleterre se fait par navires anglais.

Chez nous ils suivent le même système; je n'ignore pas que dans les statistiques on fait monter assez haut les exportations faites de nos ports par navires étrangers, mais on n'est arrivé à ce résultat qu'en prenant le tonnage entier de tous les navires étrangers qui ont exporté des produits belges, alors même que ces produits n'entraient que pour une part insignifiante dans leurs cargaisons.

D. Ainsi les navires étrangers n'ont pas exporté beaucoup de nos produits pour leur propre compte ?

M. E. De Brouwer. — Je crois qu'ils n'ont rien exporté pour leur propre compte. Ils l'ont fait quelquefois pour le compte de nos fabricants, mais alors ceux-ci ont dû payer des prix de transport tels qu'ils se sont nécessairement trouvés en perte.

D. Ces expéditions ne devaient-elles pas être d'autant plus défavorables que les fabricants n'ayant pas de protection pour les retours, ne pouvaient pas retrouver sur ces retours une partie des frais de leur expédition?

M. E. De Brouwer. — Sans doute, les fabricants n'y ont trouvé aucun bénéfice.

D. Un armateur belge n'est-il pas plus disposé en général à exporter les produits du pays qu'un armateur étranger ?

M. E. De Brouwer. — Un armateur demande à avoir des transports; pour qu'il puisse en avoir, il faut qu'il y ait des marchandises et des débouchés. L'armateur entre en rapport avec les fabricants de son pays, et son intérêt le porte à leur donner tous les renseignements qu'il peut obtenir lui-même sur les moyens de faire des exportations avantageuses. C'est ainsi que les choses se passent en France et en Angleterre.

D. On dit que le défaut d'exportation ne provient pas de la législation actuelle ni de l'insuffisance de notre navigation, mais de la qualité et du haut prix de nos produits. Cette cause existe-t-elle ?

M. Valcke De Knuyt. — C'est une question à laquelle il est difficile de répondre. Cependant je puis dire que j'ai vu des exemples aux colonies, de fabricats belges qui étaient à aussi bon marché que les produits anglais, surtout les toiles blanches. Nous avons des articles qui conviennent pour les Indes. Ce sont les toiles qu'en France on appelle *rouenneries,* et qui sont connues en Belgique

sous le nom de *colonnettes*. Les Anglais font des tissus trop légers et les Français les font trop gros ; mais il faut travailler pour le goût du pays.

D. La chambre de commerce pense-t-elle, en thèse générale, que si l'on assurait à notre fabrication le marché intérieur, les fabricants du pays chercheraient à améliorer les qualités de leurs produits et à en abaisser le prix, de manière à pouvoir lutter sur les marchés étrangers avec les produits similaires des autres nations et y déverser leur trop plein ?

M. Valcke De Knuyt. — Ce qui prouve qu'ils pourraient produire aussi bien et à aussi bas prix que les fabricants des autres pays, c'est qu'ils le font déjà actuellement ; si on leur assurait le marché intérieur, il est évident que leur fabrication s'améliorerait encore à mesure qu'elle s'étendrait, et qu'elle pourrait très-avantageusement soutenir la concurrence de la fabrication étrangère.

D. Êtes-vous d'avis que si la navigation nationale était favorisée, et si le marché intérieur était assuré à nos industriels, la fabrication ferait des progrès tels, qu'elle pourrait toujours fournir des cargaisons de sortie à nos navires ?

M. Valcke De Knuyt. — Indubitablement, et lorsque nous aurons une cargaison de sortie et une protection pour nos retours, nous pourrons étudier les besoins des colonies et diriger notre production d'après ces besoins. Dans ce cas, nous pourrons travailler pour les colonies aussi bien que l'Angleterre et l'Allemagne.

D. Partagez-vous l'opinion de quelques personnes qui prétendent que si la France et l'Angleterre favorisent leur marine marchande, c'est parce qu'elles ont des colonies et qu'il leur faut une marine militaire, mais que la Belgique n'ayant ni colonies ni marine militaire, n'a pas besoin de marine marchande ?

M. Valcke De Knuyt. — Nous en différons en tous points. Les partisans de cette opinion voudraient ainsi nous voir rester dans l'inaction, et payer chèrement la navigation étrangère. Mais il nous faut toujours une marine marchande pour exporter les produits de notre industrie, et ce motif suffit pour nous déterminer à donner tous les encouragements possibles à notre navigation.

D. Lorsque nous aurons un transit considérable, et par suite un grand concours de navires étrangers, cela suffira-t-il pour permettre à nos fabricants d'exporter nos produits ?

M. Van Inschoot. — Il est douteux, à mon avis, que ce grand transit arrive, puisque le prix du transport est beaucoup plus élevé par le chemin de fer que par les eaux intérieures de la Hollande. Mais en admettant même que le transit prenne un grand développement, il ne pourra aider en rien nos exportations. Par exemple, les navires qui auront importé des denrées coloniales destinées aux provinces Rhénanes, exporteront en retour des produits de ces contrées ; notre industrie n'aura donc rien à gagner à l'accroissement du transit, quelque considérable qu'on le suppose.

D. Cela ne serait-il pas avantageux au pays ?

M. Van Inschoot. — Oui ; mais nullement sous le rapport des exportations.

D. Le transit pourrait-il s'établir si le Gouvernement était disposé, comme je le suppose, à abaisser à un taux excessivement bas pour les marchandises le tarif des péages sur le chemin de fer ?

M. Van Inschoot. — Dans ce cas, je le pense: mais d'après le tarif actuel, le transport coûterait trois fois autant par le chemin de fer que par les eaux intérieures de la Hollande.

D. L'envoi d'agents dans les pays lointains pourrait-il remplacer les faveurs que vous réclamez pour faciliter les exportations?

M. Valckr De Knuyt. — C'est une véritable utopie. Lors de la formation de la société de commerce des Pays-Bas, elle a établi des comptoirs à Java, dans les principales villes Océaniques, à Buenos-Ayres, à Valparaiso, au Pérou. On a fait des exportations dans tous ces pays, et elles ont dû cesser au bout de trois ans.

En 1827, le commerce a réclamé, parce que le tarif existant ne suffisait pas pour protéger les opérations de retour, et certainement si nous avions continué à être réunis à la Hollande, il y aurait eu depuis 1830 des changements au tarif, car les opérations d'exportation ne donnaient que peu de bénéfice, et au retour on faisait des pertes. La colonie de Java offrait seule des avantages, parce que des droits différentiels énormes y étaient établis; en 1823 ils ont même été portés à 25 p. % sur l'estimation de la douane de Java, ce qui pouvait élever le droit différentiel à 32 ou 33 p. %.

Le droit était de 2 florins lorsque l'exportation avait lieu sous pavillon hollandais pour les Pays-Bas, de 3 florins vers la mère patrie sous pavillon étranger et de 5 florins pour les navires étrangers se rendant dans un port étranger. C'était là une protection immense, et c'est la raison pour laquelle la société a fait d'excellentes affaires à Java.

D. Avec quelles nations croyez-vous qu'il serait utile d'ouvrir des négociations pour obtenir la levée de certaines prohibitions, l'abaissement ou la suppression de certains droits en faveur de notre commerce, et quels seraient les avantages que nous pourrions offrir en retour des concessions que nous demanderions?

M. Valcke De Knuyt. — Avec toutes les nations, pourvu qu'elles consentissent à faire un traité de réciprocité réelle, et non pas des traités dont nous soyons la dupe. Si l'Angleterre, la France et l'Espagne veulent admettre nos produits, nous pouvons admettre les leurs; alors il n'y aurait qu'à ouvrir toutes les barrières.

D. Si nous faisions avec la France et l'Angleterre un traité de navigation sur les bases d'une réciprocité réelle, tout en laissant subsister le tarif des douanes, pourrions nous introduire dans ces pays une quantité de nos produits plus grande que si nous n'avions pas de traité de navigation?

M. Valcke De Knuyt. — Un traité de navigation avec la France et l'Angleterre, quelque favorable qu'il fût, ne nous donnerait aucune facilité pour l'importation de nos produits dans ces pays, à moins que le tarif des douanes ne fût modifié.

D. Faudrait-il faire de semblables traités avec les contrées lointaines?

M. Van Inschoot. — Un traité avec l'Espagne pourrait nous être beaucoup plus favorable.

D. Ce traité suffirait-il pour l'exportation de nos produits?

M. Valcke De Knuyt. — C'est une question très-difficile à résoudre, et pour y répondre nous devrions examiner toutes les conséquences que ce traité pourrait avoir pour le commerce et l'industrie.

D. Que pensez-vous du traité avec la France, qui est actuellement soumis à la Législature?

M. Valcke De Knuyt. — Si ce traité est approuvé, la France nous fournira tout ce dont nous avons besoin en sucre, en sel, etc., notre navigation est perdue; les Anglais eux-mêmes, ne pourront lutter avec les Français pour l'importation du sel. Dans le traité avec la Turquie, le Gouvernement s'est réservé l'importation du sel, et il n'a pas fait la même réserve avec la France, cependant cette clause était inutile pour la Turquie qui n'a pas de marine marchande, et elle était indispensable pour la France dont la navigation de cabotage introduira en Belgique tout le sel nécessaire à sa consommation.

D. Vous semble-t-il que le sel de Marenne puisse jamais lutter avec celui de Liverpool, qui a en sa faveur une différence de fr. 1-70 cs par 100 kilogrammes?

M. Valcke De Knuyt. — Le sel de Marenne coûte 50 centimes moins cher que celui de Liverpool, et j'ai indiqué plus haut le bas prix du fret auquel les Bretons nous l'importeraient.

D. La France ne nous importerait-elle pas d'autres denrées que le sel et le sucre? N'irait-elle pas aux colonies échanger les produits de son industrie contre des denrées coloniales qu'elle viendrait ensuite déverser sur nos marchés, de sorte qu'il nous deviendrait entièrement impossible d'avoir la moindre relation avec les pays lointains, nos marchés étant toujours encombrés par les produits de ces pays que les navires français y auraient toujours déversés?

M. Valcke De Knuyt. — Sans doute, et ce serait là le résultat le plus désastreux du traité. On pourrait objecter que si la France a le droit de venir dans nos ports, nous avons la même faculté chez elle, et qu'ainsi il y a réciprocité; mais que pouvons-nous importer en France lorsque la marine française aura abondamment approvisionné les marchés français de denrées coloniales, et qu'elle aura déversé ensuite son trop plein chez nous? Nous n'y importerons certainement pas les produits de notre industrie, qui y sont frappés ou de prohibition ou de droits très-élevés.

D. N'avez-vous plus de renseignements à nous donner au sujet des questions qui font l'objet de l'enquête?

M. Liebaert — Non. Mais il est un point sur lequel je désirerais présenter une observation. Lors de la discussion de la loi relative au remboursement du péage de l'Escaut, on nous a accusés de vouloir empêcher ce remboursement, dans l'unique but d'accaparer tout le commerce de cabotage, et cependant, Messieurs, nous avons prouvé que nous offrions au pays un avantage qu'il était de son intérêt d'accepter. En effet, pour un navire de 200 tonneaux, le Gouvernement rembourse, à raison de 1 florin 50 cents, 300 florins, tandis que pour les deux tiers de cette somme nous pouvions faire descendre et remonter un navire du même tonnage par notre canal et par celui de Gand. La proposition que nous avons faite à cet égard, me semble donc éminemment avantageuse au pays, et je ne sais pas quel inconvénient il y aurait eu à l'adopter.

J. VALCKE DE KNUYT. VAN IMSCHOOT DE BROCK.
JEAN VAN ISEGHEM. CHARLES LIEBART.
H. SERRUYS. M. HAMMAN.
DE KNUYT DE BROUWER.

Séance du 11 août 1840, à Courtrai.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Foere, Zoude, Mast De Vries, Dechamps, De Decker et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. P. Rossebuw, Président, Vercruysse-Brunneel, fabricant d'huile, J. Verrue, négociant en étoffes, J. Hocedez, négociant en toiles, J. Vandorpe-Lefebvre, négociant en cotons, F. Buyse, saunier et négociant en toiles, J.-J. Comer, négociant en huiles et tourteaux, C. Danneel, négociant en denrées coloniales, P. Van Daele De Ryckere, saunier.

INDUSTRIELS ET NÉGOCIANTS.

Présents : MM. Bethune, Bourgmestre, négociant en toiles, Goethaels, fabricant de fil de soie, Deslée-Vanackere, fabricant de cotons, Dassonville-Deslée, négociant en huile, Danneel-Benoit, négociant en denrées coloniales, De Vetter, négociant en toiles et blanchisseur, De Mulée-Vercruysse, négociant en fers, De Brabandere-Vanackere, négociant en toiles, Van Tieghem, négociant en toiles, l'abbé De Haerne, membre de l'association pour l'industrie linière, M. Beck, négociant en damassés.

D. Les discussions qui ont eu lieu dans le sein de la Représentation Nationale, vous ont déjà fait connaître l'objet de notre mission ; nous venons prendre près de votre chambre de commerce et autres industriels les renseignements destinés à faire connaître l'état de l'industrie et de l'agriculture dans ses rapports avec le commerce extérieur; les deux autres questions se rapportent à notre législation commerciale actuelle et aux moyens de l'améliorer.

Avant de formuler quelques questions spéciales sur ces divers points, auriez vous encore quelques considérations générales à nous soumettre ?

Le président de la chambre de commerce. — La chambre de commerce a eu l'honneur de vous adresser un rapport succinct, en réponse à la circulaire de la Commission qui lui faisait connaître l'objet de l'enquête, mais l'importance de ces questions a engagé la chambre à compléter ce travail, et l'un de nous va vous donner lecture du mémoire qu'elle a rédigé.

M. Hogedez. — Les différentes questions qui s'agitent en ce moment sont de la plus haute importance; de leur solution dépend le sort du pays; on ne saurait donc dans leur examen apporter trop de maturité et de zèle pour les résoudre.

La première question tend *à examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays.*

Tout le monde est convaincu que la détresse de l'industrie doit être principalement attribuée aux barrières de douanes qui nous entourent. Pour les rompre, il fut un temps question de nous jeter dans le cercle des douanes allemandes; cette seule tendance à nous affranchir porta la crainte chez nos voisins; nos efforts pour améliorer notre sort reçurent l'approbation des organes semi-officiels de la France; ils convinrent forcément que la France, qui se proclamait notre alliée intime, n'avait rien fait pour cultiver cette intimité, et que comme les sympathies suivent toujours les intérêts industriels, il était à craindre que si ces projets se réalisaient, tous les avantages qu'elle avait obtenus militairement par la révolution de juillet seraient bientôt perdus pour elle.

Cet aveu était précieux, il avait une portée immense. Cependant quel parti notre Gouvernement a-t-il tiré de cette position? Un traité de navigation à notre désavantage a été conclu avec cette puissance; on a baissé les droits sur quelques fabricats français à leur entrée en Belgique, entre autres sur les draps, et en compensation quelques modifications nous ont été accordées : nos toiles ont obtenu un changement dans la classification des fils, favorable en apparence, tandis qu'au fond l'ancien droit était maintenu, à peu de chose près; et ce qui est digne de remarque, c'est que cette mesure de douanes étant générale, d'autres nations en profitent avec nous.

Entre temps la France, la Hollande, l'Angleterre ne restent pas oisives, les traités de commerce se succèdent, on profite de nos fautes et de notre mauvais système, et lorsqu'enfin nous voudrons sortir de cette position critique et désespérante, il sera à souhaiter peut-être que toutes les issues ne nous soient pas fermées! à moins de supposer que notre indépendance ne nous ait été octroyée par les Hautes Puissances qu'à condition d'exploiter notre industrie et notre agriculture, comme elles nous ont accordé la liberté fluviale pour en jouir raisonnablement elles-mêmes.

Une autre cause est la libre exportation de nos lins; plus d'une fois la chambre a eu occasion d'émettre son opinion sur cette question capitale; elle est la branche principale de notre industrie et de notre agriculture, aussi s'en est-elle spécialement occupée, persuadée que chaque localité traite mieux les questions qui lui sont propres. Elle pourrait peut-être sans inconvénient s'en référer à ses opinions précédemment émises, afin d'éviter de fatigantes répétitions; car il n'y a point de persévérance ou de ténacité qui finalement ne se décourage et ne fasse place au refroidissement et à l'indifférence!

Elle continue d'être convaincue que le prix élevé du lin est la principale cause

de la décadence de la fabrication de nos toiles; aussi longtemps que vous ne frapperez pas le mal dans sa source, tous les remèdes que vous appliquerez seront inefficaces; vous aurez beau instituer des encouragements et des récompenses honorifiques, vous ne sauverez pas la fabrication, et vous ne la soustrairez pas à sa ruine inévitable; une médaille qui ne flatte que l'amour-propre ne sera jamais un aiguillon assez puissant pour un fabricant, lorsque la vente de son fabricat le constitue en perte, et que toutes ses peines et ses labeurs ne lui donnent que la ruine pour résultat.

On objecte sans cesse qu'en frappant d'un certain droit les lins à leur sortie, on portera atteinte aux intérêts de l'agriculture, parce que cette mesure nécessitera une baisse sur cette matière.

Messieurs, les mêmes clameurs et les mêmes craintes se sont manifestées lorsqu'il était question d'établir une mercuriale pour les grains; cependant, sans cette loi providentielle nous serions maintenant plongés dans la détresse. Pourquoi ne pas suivre pour les lins les mêmes principes admis pour les grains, et dont l'insuffisance des douanes ne nous permet d'apprécier qu'en partie les succès?

Le lin dans les Flandres est aussi nécessaire à l'existence de leur nombreuse population que les grains; c'est lui seul pour ainsi dire qui alimente son travail; ôtez-lui cette ressource et vous détruisez son existence, et cette même population active et laborieuse, la richesse d'un État, devient aussitôt un sujet de paupérisme et de ruine, si elle tombe dans l'oisiveté. En plein été nous ressentons les effets de cette vérité terrible, que sera-ce lorsque la rigoureuse saison de l'hiver multipliera les besoins de nos malheureux ouvriers? Si ces bras inutiles pouvaient être employés ailleurs, nous vous dirions : soyons indifférents, ne nous soucions point de l'avenir; mais malheureusement toutes les industries pèchent par l'abondance, et ne sauraient mettre en mouvement ces bras oisifs; il faut donc que le Gouvernement se pénètre bien de la crise effrayante de nos ouvriers, que de toutes les manières il faudra voler à leur secours, et que comme en thèse générale l'intelligence des ouvriers se déplace difficilement, il y aura impossibilité physique de créer pour eux de nouveaux moyens d'existence.

Ces considérations nous donnent la conviction qu'il serait peu sage de ne pas faire jouer tous les ressorts pour conserver cette ancienne industrie, qui de temps immémorial a excité l'envie de toutes les nations. Nous ajouterons qu'elle est la source de l'état florissant de notre agriculture, que c'est aux ouvriers tisserands et aux fileuses, que celle-ci emprunte, à certaines époques de l'année, les bras dont elle a un besoin indispensable, et que c'est grâce à ce secours que l'abondance de ses produits tient du prodige. Ainsi en abandonnant l'industrie linière vous renoncez par le fait à la prospérité de l'agriculture, parce que vous forcerez cette multitude oisive à s'expatrier pour chercher ailleurs sa subsistance; et c'est ainsi qu'en perdant de vue l'équilibre dans la distribution de ses faveurs, le Gouvernement obtient un résultat contraire à ses prévisions. Il est d'ailleurs de son devoir de soutenir de préférence une industrie antique, qui a toujours fait la gloire, l'honneur et la prospérité de la Belgique, de laisser aux autres nations le soin de chercher les moyens de s'affranchir du tribut qu'elles ont payé jusqu'ici à notre industrie, et de ne l'abandonner à son malheureux sort, que lorsque les faits ont prouvé que l'heure de sa ruine a sonné!

Nos antagonistes, qui ont condamné d'avance dans leur imagination notre

industrie, cherchent à nous consoler en prétendant que les fils à la mécanique remplaceront les fils à la main, et qu'ainsi l'ouvrier ne manquera pas de travail; ils oublient sans doute que notre salut dépend du maintien de notre ancienne industrie, et que le jour où nous serons forcés d'être de leur avis, de ce jour datera notre ruine entière : les métiers à la mécanique sont du domaine de toutes les nations, les fabriques manuelles appartiennent au sol où elles règnent.

Oui, notre salut est dans le perfectionnement et dans le maintien de notre antique industrie; déjà un retour s'opère, et quelques maisons qui avaient complétement quitté nos marchés y reparaissent, cela prouve que nos tisserands ne sont pas condamnés sans appel, que la consommation commence à donner la préférence à la solidité de nos toiles; et c'est dans un pareil moment qu'on nous propose un suicide! Nous n'ignorons pas que les toiles à la mécanique nuiront à la vente de celles faites à la main, comme les calicots, dans le principe, lui ont également fait concurrence; que même celles-ci prendront place dans le commerce comme les toiles de fils et coton.

Mais l'expérience, qui fait justice de tout, revient finalement aux qualités les plus solides. Qui aurait cru il y a quelques années à la renaissance du commerce des dentelles? Les tulles les avaient complétement remplacées, néanmoins quelques maisons respectables alimentaient cette industrie agonisante dans l'espoir d'un retour, et leur persévérance a été couronnée d'un plein succès!

Cette branche par un effet de la Providence a pris un essor aussi extraordinaire qu'inattendu; de tous côtés se forment des écoles avec tant d'empressement qu'il est à craindre que bientôt la trop grande abondance ne nuise à la vente de cet article, et c'est ainsi, il faut l'espérer, que tôt ou tard nous serons témoins d'un aussi heureux revirement pour notre industrie, si le Gouvernement la soutient!

La question de la sortie des lins est, nous l'avouons, très-délicate, parce qu'elle touche aux intérêts des propriétaires. Cependant si l'on considère que tous nos vieux et bons lins ont été exportés, que la brillante récolte qui sourit aux fabricants leur échappera, qu'elle a été acquise encore verte à des prix très-élevés pour être exportée et nous faire concurrence sur les marchés étrangers que nous exploitions jadis seuls, que nos ouvriers patients et confiants dans un meilleur avenir vont être de nouveau frustrés dans leurs espérances, ces mêmes propriétaires ne doivent-ils pas craindre que ces ouvriers prennent à la fin conseil de leur désespoir, et pressés par la faim, rançonnent leurs fermiers qu'ils croyaient protéger en s'opposant à des mesures sages? A Dieu ne plaise que nous prophétisions ici la vérité, et que la fureur exercée par le désespoir sur quelques linières soi-disant vendues aux Anglais soit l'avant-coureur d'excès plus grands encore!

Et qu'on ne vienne pas nous taxer d'exagération; nous répondrons aussitôt à ces théoriciens optimistes : Parcourez nos campagnes, ayez au moins le courage de voir de vos propres yeux la véritable position de nos ouvriers; frappez à ces paisibles demeures où brillait naguère un aspect simple et riant, qui était relevé par l'abondance, et où règnent maintenant le dénuement le plus complet et la plus grande misère, et là vous entendrez former des vœux, même pour la guerre, dans l'espoir d'obtenir par ce fléau du genre humain un changement qui mettra fin à leurs maux!

Il y a disette de bons lins et d'étoupes, personne ne le conteste; pourquoi dès

lors ne pas porter une loi qui frapperait d'un droit nos lins et étoupes à leur sortie ; ce droit serait perçu sur la déclaration de l'exportateur, et la préemption devrait pouvoir être exercée par des délégués à chaque bureau de douanes pour compte du Gouvernement même.

Une vérité incontestable pour quiconque possède les connaissances du lin, c'est que les qualités fines ne pourront être livrées à l'industrie que vers la fin de 1841, et qu'en laissant reposer cette première matière on en augmente considérablement la valeur; que ce ne sont que les qualités communes que l'activité et les besoins de nos tisserands exploitent dès la première année, et encore au préjudice de sa qualité; que, conséquemment, cet essai d'un droit à la sortie de nos lins ne sera que peu ou pas préjudiciable.

Il est, en effet, reconnu qu'en admettant une *loi provisoire* qui frappe un droit de sortie à la valeur et qui soit de 25 p. % en déclaration, afin d'obtenir réellement 15 p. %, ce serait plus ou moins un moyen de conserver à notre industrie cette première matière dont elle a dans ce moment un besoin indispensable. Néanmoins, cette loi pourrait être soumise à une révision après un certain laps de temps et modifiée dans ce sens, que le droit serait perçu sur une échelle de proportion en rapport avec les prix-courants, lorsqu'il serait reconnu que l'abondance réclamerait cette modification.

Cette mesure protégerait nos fabriques indépendamment des autres moyens que le Gouvernement tient à sa disposition. Ces moyens seraient de transformer en primes d'exportation d'outre-mer le produit de ces mêmes droits, et d'accorder aux tisserands de nouveaux temples et aux fileuses de nouveaux dévidoirs à titre d'encouragement.

N'allez pas, Messieurs, vous effrayer de cette protection : les Anglais ne sauraient se passer de nos lins, plus d'une fois la seule reprise de leurs achats, a opéré dans l'espace de quinze jours une hausse équivalente aux droits que nous réclamons sur les prix-courants, et la spéculation ne se serait pas emparée des lins encore verts sur nos campagnes, si elle n'avait eu la certitude de ce débouché qui augmentera à mesure que l'industrie linière se développera. D'ailleurs, nos misérables tisserands qui achètent en détail, payent déjà un bénéfice par lequel le haut commerce anglais ne passe pas, qui, comme vous le savez, se traite à la simple commission, et qui offre plus d'attrait et attire la préférence par les masses qu'il absorbe et les facilités qu'il donne, au lieu que la vente de détail est plus minutieuse et plus sujette aux pertes.

Cette mesure aurait enfin l'avantage de ne pas déplaire à la nouvelle industrie indigène et de permettre que le temps, qui décide de toutes les controverses, décrète lequel des deux systèmes doit mériter la préférence.

Nous ne pouvons passer sous silence, et nous espérons qu'il suffira de signaler de nouveau que les fils étrangers sont importés dans notre pays avec des droits extrêmement minimes; que la plupart de ces fils sont fabriqués avec notre propre lin et viennent nous faire concurrence sur notre marché intérieur; que nos fileuses sont réduites à la dernière détresse, et qu'il est urgent que la législation sans perdre de temps frappe ces produits d'un droit élevé à leur importation en Belgique.

La déplorable position de nos tisserands est encore une cause du malaise du commerce, l'ouvrier est consommateur par excellence; mais si le fruit de son travail ne suffit plus à la vie animale, il ne lui restera plus de superflu pour ses

vêtements. Tout s'enchaîne dans l'ordre social, et malgré les chiffres et le pompeux éloge de la consommation intérieure que des journaux stipendiés par l'étranger jettent à la face de notre nation, et que les plaintes générales du commerce du détail réfutent, ce débouché intérieur qui semble être notre planche de salut, nous échappera bientôt comme tous les autres; alors, avec des débouchés sans importance à l'extérieur et une faible consommation à l'intérieur, nous étoufferons sous nos propres produits.

Les théories les plus brillantes se taisent devant ces vérités pratiques, et nous ne craignons pas de le proclamer : les méconnaître plus longtemps, serait pour le Gouvernement courir les chances de remettre en question la tranquillité et la sécurité de l'État.

Nous ne comprenons pas comment le Gouvernement, qui manifeste le désir de protéger l'industrie linière, n'exige pas le rapport de la commission instituée pour aviser aux moyens de l'encourager. Il ne doit pas ignorer que le mal va en grandissant et que bientôt il sera incurable! Voilà, dans quelques jours, une année que cette commission date, et jusqu'ici nous n'avons connaissance que de ses excursions qui paraissent se prolonger indéfiniment.

DEUXIÈME QUESTION.

L'insuffisance de la législation existante contribue encore puissamment à la souffrance du commerce; notre tarif de douanes n'est pas en harmonie avec les besoins de notre industrie. Consultez ceux de la France et de l'Angleterre : quelle sollicitude pour encourager l'introduction de nouvelles fabriques et le maintien de la prospérité de celles en vigueur! Dans ces pays le système est protecteur, et ne devient libéral que lorsqu'une industrie sait braver toute concurrence étrangère. En comparant leurs résultats avec les nôtres, ne devons-nous pas convenir que nous marchons dans une fausse route, que notre théorie libérale profite aux autres nations à notre détriment, et nous empêche même de conclure des traités de commerce avec nos voisins? En effet, que peuvent-ils gagner au changement? ne nous exploitent-ils pas pour ainsi dire librement, tandis que nous ne sommes admis concurremment sur leurs marchés qu'avec des droits pour la plupart prohibitifs?

Mais quelle que soit la sollicitude de la législation pour le commerce, si la loi ne reçoit pas son entière application, vous n'aurez rien fait; car ce n'est pas en tracassant le négociant honnête par de nombreuses et inutiles formalités bureaucratiques, en conformité de la loi générale des douanes, que vous mettrez les dispositions législatives à profit, mais en prêtant l'oreille aux nombreuses réclamations qui n'ont cessé depuis notre séparation avec la Hollande.

Ce qui paralyse surtout le commerce, et qu'on peut qualifier de *lèpre commerciale*, c'est le colportage; naguère les ventes à l'encan excitèrent les plaintes générales; une loi fort sage les fit cesser. Aujourd'hui le colportage a remplacé les ventes à l'encan, et les plaintes ont repris leur cours; et à la vérité, Messieurs, ce n'est pas sans motif : la première fois le gros et le demi-gros étaient atteints. cette fois le commerce de détail est écrasé; si le consommateur profitait de cette concurrence, nous vous conseillerions de laisser subsister la lutte pour la vente, comme elle existe pour les industries, mais il est prouvé que les colporteurs sont pour la plupart de véritables Israélites ambulants, qui, par mille rafine-

ments, trompent l'acheteur, et qui, sans offrir aucun recours, s'emparent au moyen d'une patente du bénéfice du détail. Il n'y a qu'une seule voix parmi les petits et même les grands négociants, pour demander l'abolition de cet état de choses; tous vous avoueront qu'il est pénible et douloureux de payer des loyers élevés, des droits municipaux ou taxes communales, et de voir des étrangers enlever des bénéfices auxquels leur position ne leur donne aucun droit, parce qu'ils ne payent pas les mêmes impositions pour les mériter.

Quiconque, dans les communes ou dans les villes, expose ou étale des marchandises en vente les jours de marché, est tenu au payement d'un droit dit *de place;* pourquoi ne pas exiger également un droit sur ces boutiques ambulantes? en justice, il devrait être d'autant plus fort qu'elles exploitent tous les coins des villes et des communes, tandis que les marchands, tout en payant, sont obligés d'attendre l'acheteur. Nous croyons réellement que ce simple exposé suffira pour démontrer toute l'iniquité d'une pareille tolérance, et qu'exiger du colporteur une patente communale valable pour un jour, qu'il serait tenu de se procurer au secrétariat de chaque commune qu'il désire parcourir, serait établir un équilibre entre les étrangers et les habitants des communes, et rendre véritablement tout le monde égal devant la loi.

TROISIÈME QUESTION.

Pour améliorer notre position commerciale et changer notre sort, il paraît que tout le monde est d'avis qu'il faut établir des relations avec les pays que nous avons intérêt de cultiver pour l'écoulement de nos produits; pour atteindre ce but, nous avons deux moyens : *encourager la navigation indigène par des droits différentiels* et *les traités de commerce.*

Messieurs, ici se présente la question de la navigation transatlantique : si la Chambre n'avait prévu depuis longtemps la vitalité de cette question pour le commerce, le temps eût été trop court pour formuler un système et entrer dans de longs développements sur cette immense matière, mais elle est heureuse de pouvoir soumettre à vos yeux son travail déposé dans ses archives, et elle désire que vous y trouviez la preuve convaincante de son empressement et de son zèle pour concourir à la prospérité publique; toutefois elle a cru devoir faire précéder cette lecture de quelques réflexions générales sur la présente question.

La Chambre a l'intime conviction qu'un traité de commerce avec la France, établi sur une échelle large, convient de préférence aux deux pays : nous avons beaucoup de produits : toiles, dentelles, draps, houilles, chaux, fers, coutellerie qui conviennent à la consommation française; par contre nous consommons leurs soieries, horlogerie, fausses bijouteries, leur quincaillerie, leurs vins et objets de modes. Cette énumération seule établit qu'il y a moyen de nous entendre; si donc la France veut maintenir ses avantages politiques, elle peut, même sans préjudice à ses intérêts industriels, adopter vis-à-vis de nous un commerce d'échange, qui nous identifiera avec cette nation et lui sera d'une plus grande garantie de notre sympathie que tous les traités imaginables. Si, au contraire, la France persiste dans son système égoïste à notre détriment, c'est à nous de chercher ailleurs les moyens de nous soustraire à son exploitation.

L'Allemagne peut être disposée à nous recevoir dans son rayon de douanes, notre chemin de fer lui ouvrira une communication directe avec l'Océan, et la

Belgique peut devenir son entrepôt général : mais que ce soit à condition de modifier son tarif de douanes : la Belgique industrielle *ne saurait se contenter* d'un commerce de transit ou de commission, un tel système serait un arrêt de mort pour son industrie.

Nous n'ignorons pas que quelques intérêts anversois, basés sur la commission, désirent transformer le pays en port anséatique; la Belgique le sait, mais elle sait aussi que ce système mettra un obstacle au développement de son industrie; que nous ne pouvons admettre au partage de notre marché intérieur que les nations qui nous reçoivent sur le pied d'une parfaite réciprocité; que nous devons attirer le commerce direct dans le pays pour lui assurer les débouchés qui lui manquent, et que pour y parvenir il faut adopter un système de liberté réciproque de droits de navigation et de douanes *qui doivent être inséparables*, car il est de toute évidence que les industries se développent dans toutes les parties du monde et que bientôt celles qui trouvent l'aliment de leur première matière sur le sol qu'elles occupent, seront seules prépondérantes.

S'il entre encore dans les vues de l'intérêt général de rechercher l'alliance commerciale de la Hollande, la paix nous permet actuellement de jeter les yeux sur elle. La Hollande est un pays de consommation et par elle-même et par ses colonies; sans fabriques, elle recevrait nos fabricats, et en échange nous irions prendre ou nous recevrions directement d'elle-même et de ses colonies ses denrées et ses bestiaux.

En un mot, la Belgique est dans une position exceptionnelle; pays de consommation et de production, elle possède tous les éléments pour faire convoiter son alliance, et cependant elle reste isolée!! Quand donc le Gouvernement profitera-t-il des fautes de ses prédécesseurs, quand sentira-t-il la force de notre situation? Qu'il mette la main à l'œuvre et il peut compter que l'appui de la nation ne lui fera pas défaut.

On craint qu'en admettant des droits différentiels pour encourager l'exportation on ne crée un monopole pour la navigation indigène; cette crainte nous paraît d'autant plus futile que l'Angleterre admet également des droits différentiels, elle que nous croyons la première et la plus jalouse nation du monde, quand il s'agit de marine, et nous avons la certitude de ne pouvoir nous égarer en suivant les traces lumineuses qu'elle nous a laissées.

Il est certain que les droits différentiels sont un moyen infaillible de faire baisser les droits différentiels des autres nations. L'Angleterre, dans le temps, a été forcée de les abaisser vis-à-vis de la Prusse pour réduire une ordonnance de ce cabinet en date du 20 juin 1822; elle a accordé une réciprocité aux États américains du Nord dès 1815, et la même chose eut lieu entre l'Angleterre et la France en 1826.

Cependant ces concessions n'ont pas fait perdre de vue la protection que les Anglais accordent à leur marine. Le dernier acte de navigation de Guillaume IV cite une quantité de marchandises importantes, savoir : les huiles, les bois de construction, les tabacs, les vins, les laines, le chanvre, etc., qui ne peuvent être transportées en Angleterre que sur vaisseaux britanniques ou sur des vaisseaux du pays de production. Les produits de l'Asie, de l'Afrique, de l'Amérique ne peuvent être importés en Angleterre d'un port européen, et seulement sur des vaisseaux du pays de provenance; de même que le cabotage ne peut se pratiquer que par vaisseaux britanniques.

La chambre de commerce de Courtrai verrait avec plaisir que ce système fût au moins adopté dans ce sens, qu'on ne considérât comme arrivage direct que le navire national avec une cargaison venant directement du pays de provenance et nullement le navire français ou anglais qui, par exemple, arriverait des État-Unis avec du coton américain, parce que dans ce cas, ce navire est censé avoir vendu ses produits et non pas les nôtres. Elle espère que cette mesure aurait encore pour résultat de voir rentrer dans nos ports une partie de nos navires expatriés, et qu'ainsi notre marine pourrait prendre un accroissement auquel on ne serait pas en droit de s'attendre.

Si vous n'admettez pas de droits différentiels, vous n'encouragerez pas la construction des navires belges, et voulant éviter de tomber sous le monopole national, vous continuerez de rester sous le monopole étranger. La construction des navires n'est nullement à dédaigner, c'est au contraire une industrie très-importante, et Anvers ne doit pas oublier que du temps de l'empire son chantier de construction la consolait du blocus continental. En outre, notre marine marchande fournira un débouché à notre population nombreuse, et elle inspirera le goût des opérations lointaines; un négociant confiera plus volontiers ses intérêts à un armateur, à un capitaine de navire ou à un subrécargue dont la probité et la bonne foi sont reconnues, qu'à un étranger qui ne lui est connu qu'indirectement. Le Belge n'accorde pas d'habitude sa confiance aveuglément, et souvent la méfiance arrête ses opérations ; offrez-lui des garanties de probité et de délicatesse, et il sera entreprenant comme les autres nations !

Pourquoi se contente-t-il souvent d'être commissionnaire ? c'est parce qu'il ne veut plus exposer ses capitaux entre des mains peu sûres et que l'expérience lui a prouvé que les opérations entreprises sous les meilleurs auspices, ont échoué par le défaut de connaissances ou de probité de ceux qui les dirigeaient.

D'ailleurs, si notre marine marchande prenait de l'extension au point d'éloigner la navigation étrangère (ce qui n'arrivera pas de sitôt) elle a trop de justes motifs pour limiter le prix de son fret, puisqu'en empêchant l'écoulement de nos produits par son prix trop élevé, elle provoquerait sa propre ruine.

Pour nous détourner des droits différentiels, on objecte que la Belgique sans colonies agit comme les autres nations qui ont une position identique, mais on oublie d'ajouter qu'elle a de plus des manufactures à protéger, et que sous ce rapport elle ne saurait prendre de meilleurs modèles que la France et l'Angleterre ; et malgré les assertions que ces deux puissances marchent dans une fausse direction, nous soutiendrons que c'est par les droits différentiels que l'Angleterre a encouragé ses armateurs à chercher ses premières matières aux lieux de provenance en échange de ses fabricats, et qu'elle est parvenue à ce haut degré de prospérité où nous l'admirons !

En alléguant que le coton se vend à meilleur compte sur les marchés du Havre et de Liverpool qu'aux lieux mêmes de provenance, on cite l'exception pour la règle, et ceux qui avancent cette preuve ne doutent nullement que cette différence est une véritable anomalie commerciale qui ne se reproduit qu'à de rares intervalles, et qu'en dernier lieu la baisse extraordinaire des cotons sur les deux places précitées était provoquée par la crise américaine.

Nous nous sommes contentés de vous exposer sommairement quelques idées partagées généralement par le commerce de cet arrondissement, et si quelques explications particulières et détaillées sont nécessaires pour atteindre le but que

vous vous proposez, nous avons la certitude que l'interrogatoire individuel de nos négociants et industriels y suppléera.

D. Nous allons aborder la première série de questions qui se rattachent à notre industrie et à notre agriculture. Je vois par la liste dressée par la chambre de commerce, qu'indépendamment de l'industrie linière, les industries pratiquées dans son ressort sont les suivantes :

Fabriques de cotonnettes ;
Fils de soie ;
Fabriques d'huiles ;
Commerce de tourteaux et graines oléagineuses ;
Raffineries de sel ;
Savonneries ;
Fabriques de fil retors ;
Tanneries.

J'aurai l'honneur de vous adresser en premier lieu quelques questions relatives à l'industrie linière.

INDUSTRIE LINIÈRE.

D. La fabrication des toiles à la mécanique a-t-elle causé un grand préjudice à la fabrication à la main?

M. De Vetter. — Il est incontestable que la fabrication des toiles à la mécanique a fait plus ou moins de tort à la fabrication à la main.

Il s'est établi même, en Belgique, des mécaniques pour la fabrication des toiles de lin ; aussi, c'est un fait connu que l'industrie linière y est en souffrance. Mais je me permettrai de faire observer que dans un rapport récent, le Ministre du Commerce de France déclare positivement que l'engouement des Français pour la fabrique à la mécanique commence à se passer ; il publie une statistique d'après laquelle les importations de ce genre diminuent progressivement. Si nos adversaires perdent du terrain, d'après la déclaration authentique d'un Ministre français, c'est un motif pour que nous nous attachions à notre antique industrie linière, puisqu'au lieu de perdre nous gagnons sur nos adversaires.

La fabrication à la mécanique est incompatible avec l'immense population des deux Flandres ; elle réduirait à la misère toutes nos fileuses, et nous aurions un nombre considérable de bras désœuvrés. Si, ce qu'à Dieu ne plaise et ce que nous ne croyons pas, la fabrication des toiles à la mécanique prenait le dessus, la filature et le tissage de nos toiles deviendraient nuls, car les mécaniques obéissent servilement à la main qui les fait mouvoir : et, d'un autre côté, comme nos fabricats sont frappés de droits immenses à l'étranger, il en résulterait que les Français, les Anglais, les Belges mêmes qui s'établiraient à l'étranger, fabriqueraient à la mécanique des toiles qui auraient un immense avantage sur les nôtres, à raison des droits énormes dont celles-ci sont frappées. Joignez à cela que le tissage à la mécanique est fort simple et s'apprend en trois jours, tandis que l'apprentissage du tissage à la main exige plusieurs années. C'est ainsi qu'il ne nous sera plus possible de vendre nos toiles à l'étranger, et que nous pourrions même être réduits à ne pouvoir plus travailler pour nous mêmes.

Lorsque l'opinion publique subit ce revirement, où est le Belge qui oserait désespérer de l'antique industrie linière! Ne devons-nous pas au contraire faire tous nos efforts pour favoriser en Belgique la fabrication du fil à la main! A différentes époques nous avons adressé au Gouvernement des propositions dans ce sens. Dans un royaume, comme dans un ménage, toutes les parties sont solidaires : si les deux Flandres sont réduites à la misère, si leur industrie est anéantie, certes, les autres provinces en souffriront. Nous devons tout tenter pour faire prospérer notre industrie linière, aussi longtemps que son heure dernière n'aura pas sonné. Aujourd'hui nous n'avons pas même exclusivement notre marché intérieur, et les matières premières nous sont enlevées par l'étranger. Dès l'instant qu'on s'aperçoit en Angleterre qu'une hausse va avoir lieu sur les lins, les agents des Anglais s'empressent de venir sur notre marché accaparer tout ce qui s'y trouve. N'est-il pas juste que le Gouvernement intervienne pour protéger le faible industriel belge, contre le puissant étranger?

D. Il paraît que, si l'industrie linière à la mécanique parvenait à anéantir l'industrie linière à la main, le pays perdrait le tout, parce qu'il ne pourrait lutter avec l'étranger dans l'industrie à la mécanique. Quels perfectionnements conviendrait-il d'introduire dans la fabrication à la main, pour réussir à la conserver en concurrence avec la fabrication à la mécanique?

M. De Vetter. — Il faudrait d'abord multiplier l'usage des nouveaux temples qui ont subi de grandes améliorations, et notamment du temple de Du Mortier qui est le plus perfectionné de tous, mais qui coûte trop cher pour que nos tisserands puissent l'acheter. Le Gouvernement devrait mettre à la disposition de qui de droit une somme assez forte pour construire de nouveaux temples et les prêter aux tisserands qui en feraient un bon usage. Dans les toiles construites par l'ancien temple, la lisière est toujours plus ou moins endommagée: dans les toiles tissées avec le nouveau temple, au contraire, la lisière est plus forte que la toile même; elle ne se défait jamais.

La seconde protection consisterait à procurer aux fileuses de nouveaux dévidoirs pour indiquer le nombre des fils passés.

Enfin le troisième moyen serait l'établissement de droits à la sortie de nos lins.

Je crois qu'ainsi l'on pourrait relever notre industrie, et la protéger efficacement.

D. Quels sont les avantages que procure le temple de Du Mortier?

M. De Vetter. — L'ancien temple ne durait que quelques années, tandis que ce nouveau durera des siècles. Autrefois l'instrument maîtrisait l'ouvrier, car il n'est pas donné à la vue et à la main de l'homme de travailler d'une manière uniforme, de manière que la lisière ne tende pas plus d'un côté que de l'autre; une fois établi il était impossible de le changer, et la toile en souffrait.

Aujourd'hui il est fixé au moyen de deux vis, l'ouvrier peut le déplacer à volonté, de sorte que maintenant c'est l'ouvrier qui maîtrise l'instrument.

D. Quel en est le prix?...

M. De Vetter. — On peut l'obtenir à 10 francs.

D. Le fil à la mécanique est-il aussi fort que le fil à la main?

M. De Vetter. — J'exerce deux professions : celle de négociant en toiles et celle de blanchisseur de toiles. Je puis garantir que le fil mécanique fait avec le lin le plus beau du pays, est inférieur au fil fait à la main avec du lin de seconde qualité. Dans ma blanchisserie, je reconnais toutes les toiles faites avec du fil mécanique, et je les fais mettre à part par mes ouvriers. La raison en est que le fil mécanique n'est pas fait; qu'on le réduit facilement en lin, ce qui n'est pas possible pour le fil fait à la main. Le fil mécanique est spongieux; les ouvriers le reconnaissent au poids quand il est mouillé. La différence entre ce fil et celui fait à la main est très-grande et facile à reconnaître. Nous ne pouvons pas supposer que le consommateur se laisse tromper éternellement sur la qualité des toiles faites avec ces deux espèces de fils.

Le filage du lin à la mécanique est une invention qui a nui beaucoup à notre industrie, mais contre laquelle nous pouvons lutter avec espoir de succès en y mettant de la persévérance, car, comme le dit la chambre de commerce dans son mémoire, quand le consommateur verra qu'il doit renouveler son linge trois fois au lieu de deux, en employant des toiles faites avec du fil mécanique, il donnera la préférence à la toile de fil faite à la main.

D. Avez-vous connaissance d'une petite machine à filer le lin, inventée par un allemand, qu'une femme peut faire marcher, et qui produit presqu'autant de fil qu'une machine fonctionnant à la vapeur?

M. l'abbé De Haerne. — Je n'ai pas connaissance de cette machine, mais d'après la description que M. le président en donne, je crois en avoir vu une. Il n'y a pas longtemps qu'un mécanicien de Lille me fit savoir qu'il avait fait confectionner une machine à filer le lin. Cette machine était composée de 12 à 15 broches que faisaient marcher une seule roue et une seule manivelle mue par une femme. Ce mécanicien qui a étudié longtemps cette partie, qui a établi plusieurs filatures à la mécanique, qui s'occupe depuis vingt ans de la mécanique appliquée à cette industrie, m'a dit que pendant les cinq premières années de son établissement, cette application de la mécanique a fait quelques progrès, a subi des perfectionnements de détail sous le rapport de l'égalité du fil, mais que sous le rapport de la solidité on n'a obtenu aucune amélioration, malgré tous les efforts qu'on a pu faire depuis quinze ans.

« Je vous déclare, m'a-t-il dit, qu'après les études que j'ai faites pour les di-
» verses filatures à la mécanique que j'ai établies, je dois reconnaître qu'il m'a
» été impossible de faire rien de semblable au fil fait à la main.

» Mais le fil fait avec ma nouvelle machine tient le milieu entre le fil à la mé-
» canique et le fil à la main. Toutefois ce fil ne peut pas servir au tissage, parce
» qu'il est trop inégal. Pour qu'il fut propre au tissage, il faudrait une fileuse
» par chaque broche. Peut-être alors, a-t-il dit, parviendrait-on à donner plus
» d'égalité au fil et à pouvoir le numéroter. »

Mais le fait est qu'il a dû convenir que ce fil ne pouvait pas remplacer le fil à la main pour le tissage.

Je crois que cette machine doit être du genre de celles dont a parlé M. le président.

D. D'après des renseignements certains on sait que, sur les marchés espagnols, des étrangers introduisent des toiles en imitant la marque et l'emballage des

toiles belges. Croyez-vous que cela doive être attribué à la supériorité reconnue de nos toiles et à la conviction qu'a l'étranger de ne pouvoir entrer loyalement en concurrence avec nous?

M. De Vetter. — Il ne faut pas aller si loin pour trouver des exemples de cette fraude : il suffit d'aller à Lille. Il y a des maisons qui y font des toiles avec du fil à la mécanique et les expédient sous le nom de toiles belges. On trompe le consommateur. Ce n'est qu'à l'aide de cette fraude qu'on est parvenu à trouver des débouchés pour les toiles faites avec le fil mécanique.

D. On prétend que les fabricants de Verviers, pour lutter en Italie et en Espagne avec les draps français, ont employé ce moyen, ont contrefait les marques et la manière d'emballer des fabricants français, mais qu'ils ne l'ont fait que pour combattre le préjugé existant en faveur des draps français et qu'une fois ce préjugé vaincu, ils n'avaient pas hésité à mettre leur marque de Verviers et qu'ils avaient continué à vendre leurs draps qu'on préférait aux draps français. On en a argumenté pour prétendre que c'était au même motif qu'il fallait attribuer l'emploi frauduleux que les étrangers font de nos marques pour en revêtir leurs toiles sur les marchés où nos toiles sont préférées ; que l'emploi de ce moyen n'est que momentané et que bientôt, quand ils auront fait apprécier leurs toiles, quand ils nous auront exclus des marchés, ils n'hésiteront pas à reprendre comme les fabricants de Verviers les marques de leur pays. Que pensez-vous de cette opinion ?

M. De Vetter. — Dans le principe les Anglais ont présenté leurs toiles sur les marchés d'Espagne, non comme toiles belges, mais comme toiles anglaises; ce n'est que parce qu'ils ont vu que les consommateurs s'en dégoûtaient et préféraient les toiles faites avec le fil à la main qu'ils ont fait passer leurs produits comme produits belges. Ils ont pu améliorer un peu leur fabrication, couper les deux bouts de lin, fabriquer plus fin, mais leurs fils sont toujours les mêmes quant à la solidité. La preuve de l'infériorité de ces toiles, c'est qu'on en trouve sur le marché de Courtrai, et que les négociants n'en veulent pas. Pour les vendre on est obligé de les mêler à des toiles belges, de les couvrir à tort du drapeau national. C'est ainsi que les Anglais et même des indigènes cherchent à nous perdre de réputation dans l'avenir. Quand nous aurons acquis ces toiles, nous ne pourrons pas les brûler, il faudra bien les vendre et les vendre sous le nom de toiles belges; et on dira que notre fabrication a perdu.

Depuis longtemps nous avons réclamé une mesure contre cet abus.

Un fabricant de tabac a le droit d'attaquer en justice la contrefaçon d'une étiquette, et pour protéger une industrie aussi nationale que la nôtre, le Gouvernement n'a pris jusqu'à présent aucune mesure contre la fraude. Cependant à cette industrie est attachée la prospérité des deux Flandres. C'est avec douleur que nous voyons des ennemis même parmi les Belges.

D. Pensez-vous que les étrangers imitent nos marques, non-seulement pour vendre leurs toiles en concurrence avec les nôtres, mais encore pour discréditer nos propres produits, afin que les consommateurs finissent par croire que nous ne fabriquons plus d'aussi bonnes toiles qu'auparavant?

M. De Vetter. — Oui.

D. Depuis la révolution la fabrication des fils et des toiles à la mécanique ne s'est-elle pas améliorée ?

M. De Vetter. — Elle a reçu des améliorations, mais on ne peut pas dire qu'elles soient sensibles. Il n'est pas donné à l'homme de prévoir ce que pourra faire la mécanique. Nous devons prendre les choses dans leur état actuel. Eh bien ! dans cet état, nous pouvons déclarer que l'expérience engagera le consommateur à donner la préférence aux toiles de fil à la main, fussent-elles 20 p. % plus chères que les toiles de fil à la mécanique.

D. Si la fabrication du fil à la mécanique s'améliore par cette fabrication, ne doit-elle pas finir par ruiner votre fabrication à la main?

M. De Vetter. — Notre ruine serait plus certaine si nous adoptions le fil à la mécanique. Cette fabrication est d'origine anglaise; c'est l'Angleterre qui marcherait toujours en tête. La Belgique serait traînée à la remorque, tandis qu'avec notre fabrication à la main, nous pouvons encore lutter contre ses produits avec espérance de succès.

D. Mais vous avez déjà dans le pays plusieurs filatures de lin en pleine activité; d'autres vont s'élever. Il est peut-être un fait, c'est que la filature du lin à la mécanique doit un jour remplacer la filature à la main, comme cela est arrivé pour le coton. En 1804, nous tirions, nos cotons filés à la main de l'Inde, lorsque la mécanique est venue jeter une grande perturbation dans l'industrie; les machines se sont perfectionnées, et nous, qui tirions de l'Inde nos tissus de coton, nous y en envoyons aujourd'hui. Ces tissus ne sont pas si forts que ceux faits de fils filés à la main, cependant ils les ont à la fin remplacés et la même chose doit arriver pour les tissus de lin; ce sera un grand malheur pour certaines de nos provinces.

A moins qu'on ne puisse améliorer le filage à la main, ne craignez-vous pas, d'après la manière dont les établissements sont montés, les capitaux dont peuvent disposer les sociétés qui les ont créés, que le filage à la mécanique doive un jour tuer l'industrie du filage à la main?

M. De Vetter. — La chambre de commerce a prévu cette objection lorsqu'elle vous a dit : il fut un temps où les tulles se fabriquaient en masse; toute l'Europe en était inondée, nos fileuses étaient sans travail; aujourd'hui leur situation s'est considérablement améliorée, car la supériorité de leur travail a été reconnue. Ce qui est arrivé pour les tulles ne peut-il pas arriver pour le fil à la mécanique?

Le filage du coton ne peut pas se comparer au filage de lin. Le lin ne se prête pas aussi facilement à la mécanique que le coton, sans cela on serait parvenu depuis longtemps à donner au fil mécanique la solidité du fil à la main. Le coton est doux tandis que nos lins ont besoin d'être manipulés d'une tout autre manière.

D. Mais les tulles sont un objet de mode, dont on peut se passer, tandis que les toiles sont un objet de première nécessité dont le besoin se fait toujours sentir. On donne aujourd'hui la préférence aux dentelles et dans quelques années on la donnera peut-être aux tulles.

L'objection présentée par la chambre de commerce n'est-elle pas plus spécieuse que réelle?

M. De Vetter. — Si la mécanique n'a pas pu lutter contre nous pour un objet de luxe, à plus forte raison aurons-nous l'avantage pour un objet de première nécessité, comme la toile. Si quelque chose se fatigue c'est la toile, tandis que le tulle ne souffre en aucune manière.

D. Doit-on craindre que l'ancienne industrie du fil à la main soit diminuée par le développement de l'industrie à la mécanique?

M. Vercruysse-Bruneel. —Je pense, et nous en avons tous la conviction intime, que jamais l'industrie à la mécanique n'atteindra la perfection de l'industrie à la main, même dans un avenir éloigné; il ne faut pas, par conséquent, se hâter d'abandonner notre ancienne fabrication; loin de là, nous devons la maintenir et l'améliorer encore s'il est possible. Si nous avions des craintes quelque peu fondées que l'industrie nouvelle pût atteindre la perfection de l'ancienne, nous adopterions les idées qui viennent d'être émises, mais nous avons la conviction contraire.

D. Vous pensez qu'eu égard à la supériorité de ses produits, l'ancienne industrie peut se maintenir à côté de la nouvelle?

M. Vercruysse. — Nous n'en doutons aucunement, quoique bien certainement il y aura quelques consommateurs qui préfèreront le meilleur marché; mais beaucoup reviendront à nos toiles parce qu'ils trouveront qu'il vaut mieux payer un peu plus cher et avoir des marchandises de bonne qualité.

D. Mais si la nouvelle industrie s'accroissait, n'y aurait-il pas du danger pour l'ancienne?

M. Vercruysse. — Je pense que quand même la nouvelle industrie à la mécanique parviendrait à l'emporter sur l'ancienne, nous devrions encore maintenir le tissage avec le fil à la main. Quand ce résultat sera arrivé, il sera toujours assez temps de recourir à l'industrie à la mécanique; car alors nous ne ferons pas des essais inutiles, et nous ferons du fil à la mécanique comme toutes les autres nations. On perfectionne les machines tous les jours et quand nous devrons nous en servir, nous profiterons de ces perfectionnements. En attendant, je crois qu'à présent, quels que soient les résultats, nous devons maintenir notre ancienne industrie.

D. Les produits d'ailleurs sont destinés à des consommateurs différents; les deux industries ne peuvent-elles dès-lors exister simultanément?

M. De Haerne. —Je crois qu'il est probable que l'ancienne industrie prendra plus d'extension à raison du développement général de l'industrie linière. On remplacera par des tissus de lin beaucoup de tissus d'autre nature; le goût s'en propagera et beaucoup de consommateurs qui auront été dupés par le bon marché, reviendront aux toiles de lin. Notre industrie est loin d'être menacée de ruine. Dans un certain avenir, au contraire, elle prendra un essor plus brillant.

D. La toile faite avec du fil à la mécanique formera ainsi une classe intermédiaire entre la toile faite avec le fil à la main et la toile de coton. Elle lutterait avec le fil à la main par le bon marché et avec les toiles de coton par la qualité,

Quelle est la proportion des toiles à la mécanique qui s'achètent, avec celles faites à la main?

M. De Haerne. — Il s'en achète fort peu. Des toiles à la mécanique ont été exposées à Gand; le fil avait été filé à la mécanique à Gand même; mais cette toile exposée en vente au prix coûtant n'a trouvé de preneurs qu'à 30 p. % de perte; en conséquence il a été reconnu que ces toiles ne pouvaient pas lutter, et tous les essais ont été abandonnés.

Dans notre pays il n'y a pas de fabrique de toile avec du fil à la mécanique. Tous les fils filés à la mécanique à Gand, s'emploient à d'autres usages, soit à des étoffes pour pantalons, soit à des coutils.

M. Danneel. — Tous ces fils sont exportés à Lille, comme fils retors à coudre.

D. Mais n'a-t-on pas dit que le fil à la mécanique était trop lâche et trop faible pour être employé comme fil à coudre?

M. Danneel. — On a exporté du fil à la mécanique à Lille; malgré le droit de 30 p. % à l'entrée, il coûtait moins que le fil fait à la main, et cependant c'était à ce dernier que les consommateurs donnaient la préférence. Lille a beaucoup perdu en Espagne en y exportant de ces fils, parce que le consommateur a été trompé.

M. le bourgmestre de Courtrai, par une mesure extrêmement sage, a ordonné que sur le marché les toiles faites avec du fil à la mécanique fussent placées dans des lieux distincts. Il y en a eu sept ou huit pièces qui n'ont pas trouvé d'acheteurs : il ne s'est présenté qu'une seule personne pour les acheter à bas prix.

Si ces toiles étaient aussi solides, comment chercherait-on à les mêler avec celles qui sont tissées avec le fil à la main, et cependant on en a présenté aux marchés de Thielt et de Roulers, et aucun vendeur n'a osé dire aux acheteurs que ces toiles étaient faites avec du fil à la mécanique. Comme je le disais tout à l'heure, on se couvre du pavillon national pour tromper les acheteurs.

D. Vous avez demandé qu'on établît un droit de 25 p. % à la sortie des lins.

Mais dans ce cas l'Angleterre pourrait peut-être se procurer des lins ailleurs, la culture du lin pourrait prendre une grande extension dans d'autres pays.

Nous en avons des exemples en Belgique; il existe des localités où depuis quelques années on cultive beaucoup de lin, là, où jamais on n'avait essayé cette culture : un droit à la sortie leur ferait un tort immense.

Le droit devrait-il porter sur les lins de toutes qualités ou seulement sur quelques-unes?

M. Bethune. — Si on ne frappait pas tous les lins indistinctement, rien ne serait plus facile pour les Anglais que d'éluder la loi; on ferait facilement du lin de 2e ou 3e qualité au lieu de 1re, en laissant plus d'étoupe. Il est impossible de faire de distinction.

Quant aux lins communs, nous ne redoutons pas la concurrence des fils anglais. Déjà le marché de Thielt reprend, parce que les toiles communes faites avec le fil mécanique et qu'on emploie à faire des blouses, ne peuvent pas se teindre uniformément. Les Français se sont dégoûtés des toiles faites avec ce fil. Si nous obtenons déjà la préférence pour les toiles communes, nous pouvons espérer de l'obtenir aussi pour les toiles fines.

Le droit doit être général; il y a impossibilité absolue de faire une distinction.

D. Voici, Messieurs, les objections principales que j'ai entendu faire contre l'établissement d'un droit de sortie sur les lins : « si vous frappez les lins d'un droit à la sortie, n'allez-vous pas dégoûter les cultivateurs et diminuer ainsi la culture du lin, de sorte qu'au lieu de faire baisser les prix, vous les feriez au contraire augmenter à la longue? Si vous voulez amener une baisse dans le prix du lin, ne devez-vous pas encourager la culture de cet article au lieu d'en détourner les cultivateurs? Je désirerais avoir une explication à l'égard de cette objection

M. Hocedez. — Notre rapport fait voir que plus d'une fois les Anglais qui achètent nos lins, ont provoqué eux-mêmes une hausse équivalente au droit que nous demandons; ce droit n'empêchera pas les Anglais d'acheter nos lins, car nous avons vu à plusieurs reprises qu'une hausse de 20 pour % ne les arrêtait pas, ce qui prouve bien qu'ils ne peuvent pas s'en passer.

D. J'ai remarqué, en effet, que votre rapport dit que les anglais ne peuvent pas se passer de nos lins, mais voici une observation qui a été faite à cet égard dans un interrogatoire précédent.

« On prétend, disait un des interrogés, que les Anglais ne peuvent pas se procurer des lins ailleurs qu'ici; s'est une erreur, car l'année dernière une maison d'Angleterre a acheté, à Cologne, les deux tiers des lins dont elle avait besoin, et cela au prix de 76 au lieu de 88.

Je désirerais savoir quelle est sur ce fait l'opinion de la chambre de commerce?

M. De Haerne. — Il faut établir une distinction : les Anglais peuvent se passer de nos lins pour certaines qualités de toiles, mais ils ne peuvent pas s'en passer pour d'autres. Ils auront donc toujours un besoin indispensable de nos lins et je crois même, comme le dit la chambre de commerce, que ce besoin augmentera, car l'industrie linière prend une grande extension dans tous les pays et notamment en Angleterre : et il est probable qu'elle remplacera en grande partie l'industrie cotonnière et l'industrie de la laine; or l'industrie mécanique fait beaucoup plus de progrès que la culture la plus rapide, surtout que la culture du lin est très-difficile et très-capricieuse; si la culture du lin réussit une année, elle ne réussit pas toujours, elle ne réussit pas aussi régulièrement que celle d'autres denrées et, par conséquent, le cultivateur s'en dégoûte facilement. Je pense donc que par suite des progrès que l'industrie linière fait aujourd'hui, dans tous les pays, le besoin de nos lins deviendra de plus en plus grand, et qu'on ne doit nullement craindre que l'établissement d'un droit de sortie sur les lins puisse nuire à l'agriculture; mais un semblable droit procurerait un grand avantage à nos tisserands parce qu'il en résulterait pour eux une avance égale à la hauteur du droit.

D. Un droit de sortie sur les lins ne nuirait-il pas à la navigation qui trouve un aliment notable dans le commerce des lins?

M. De Haerne. — Si, comme nous venons de le dire, un droit de sortie sur les lins ne peut pas empêcher les étrangers de nous les acheter, cette objection tombe d'elle-même.

M. De Vetter. — Il faut d'ailleurs faire une distinction entre la navigation vers l'Angleterre et la navigation de long cours pour laquelle nous demandons des encouragements : alors même que la première serait plus ou moins contrariée, il n'en résulterait pas un bien grand préjudice, car qu'est-ce que des navires qui partent d'Anvers ou d'Ostende, qui arrivent en Angleterre le lendemain et qui sont de retour en trois fois 24 heures ? Ce qu'il faut faire dans l'intérêt de notre navigation c'est d'engager les armateurs à se rendre dans les pays lointains, sur les lieux de provenance, pour y prendre les produits de ces contrées en retour de nos propres produits. Un seul voyage de cette espèce occupe plus un navire que 50 transports pour l'Angleterre.

D. Le droit de 25 p. % que vous parlez d'établir, serait-il un droit absolu ou bien un taux moyen d'un droit par échelle, comme pour les céréales ?

M. De Vetter. — Nous sommes convaincus que notre douane est hors d'état de nous protéger. Les Anglais importent leurs tissus en Belgique en déclarant 50 p. % de la valeur Ils font des déclarations en masse, et ne payent pas la moitié du droit. Ils sont alors sur le même pied que les nationaux, mais avec les avantages qu'ils reçoivent dans leurs pays, ils jouissent d'un bénéfice bien plus considérable et s'emparent de nos marchés. Le droit de 25 p. % sera réellement réduit à 14 p. %, parce qu'il est extrêmement difficile d'expertiser les lins, et que le plus fin peut s'y tromper ; et comme les Anglais font des déclarations en masse, quand même ils ne déclareraient que 60 p. % de la valeur, la douane française elle-même les recevrait et les laisserait passer.

M. Vercruysse-Brunell. — Je crois que l'intention de la chambre de commerce n'est pas que le droit soit fixe et absolu, mais qu'il doive être variable d'après le prix du lin ; dans certains moments, comme aujourd'hui par exemple, le droit devrait être plus fort, et dans d'autres moments, quand le lin serait abondant, il faudrait le laisser sortir sans droits. Je crois donc que son intention serait d'établir un droit de sortie par échelle.

D. Parmi les partisans de votre industrie qui seraient disposés à la protéger en restreignant l'exportation des lins, les uns veulent un droit par échelle, comme pour les céréales, les autres veulent un droit absolu. Je voudrais savoir quelle est l'opinion de la chambre de commerce ?

M. Danneel. — Je crois que son intention est de fixer un droit par échelle. Mais il est très-difficile d'établir cette échelle, et je pense qu'il vaut mieux établir un droit *in globo* en général sans avoir égard à la qualité.

D. S'il était possible d'établir une échelle, vous feriez tomber l'objection que les Anglais pourraient se procurer du lin ailleurs, attendu que la culture du lin s'est étendue partout. Dans ce cas, l'industrie du pays ne serait-elle pas entièrement rassurée, puisque, lorsque le lin serait rare, les Anglais ne pourraient venir nous l'enlever ?

M. Hocedez. — Nous avons dit dans notre rapport que tous nos lins ont été exportés ; que les nouveaux lins que nous allons récolter ne seront livrés à la fabrication que dans l'année 1841 ; qu'en admettant temporairement un droit à la sortie du lin en général, rien n'empêcherait que plus tard on ne revisât cette loi. S'il était reconnu que le prix trop bas du lin rendît nécessaire une diminution

de droits, on pourrait alors établir une échelle proportionnelle, qui ne nuirait aucunement à l'agriculture et qui n'empêcherait pas nos lins d'être recherchés à l'étranger. C'est dans ce sens que la chambre de commerce a proposé un droit absolu, parce qu'elle prévoit que nous aurons un besoin urgent du peu de vieux lin que nous avons encore, et que les nouveaux lins ne seront livrés à la fabrication qu'en 1841. Ces lins sont vendus verts sur les campagnes. Ils ne sont plus entre les mains des agriculteurs, mais entre les mains des spéculateurs, qui attendront d'autant plus volontiers quelque temps, que ces droits augmenteront la valeur du lin lui-même.

La chambre de commerce aurait désiré établir un droit par échelle, mais, comme on l'a fait observer, elle a été arrêtée parce qu'elle a pensé qu'il serait impossible de déterminer cette échelle proportionnelle. La Chambre souscrirait à cette mesure, si son application était possible.

M. De Vetter. — Il serait toujours très-difficile d'établir une semblable échelle. Les marchés de nos places intérieures pourraient bien fournir des mercuriales pour les lins, mais elles ne seraient pas aussi bien basées que celles pour les céréales, car les lins ne peuvent pas être comparés aux grains. Les grains ne subissent aucune préparation, et il est facile d'en constater la qualité; mais les lins peuvent être plus ou moins bien travaillés et préparés, et il serait impossible d'empêcher la fraude.

M. Vercruysse. — Je crois que nous nous entendons; je ne dis pas qu'il faille faire une distinction entre les diverses classes de lin, car il serait très-difficile d'établir une échelle proportionnelle pour chaque classe; mais je pense que le droit doit être toujours le même sur toutes les espèces, et plus ou moins élevé d'après les prix.

D. Exportez-vous encore des toiles en Espagne?

M. Bethune. — Nos exportations dans ce pays se ressentent de la crise actuelle et de la guerre civile.

D. Mais en écartant cette cause particulière, cette exportation est-elle possible?

M. Bethune. — Oui; mais les toiles anglaises nous font une terrible concurrence. Cela tient à ce que l'Espagne n'a pas encore fait l'expérience par laquelle la France a passé; il n'y a que l'usage qui puisse démontrer la supériorité de nos toiles.

D. Par quelle voie exportez-vous en Espagne?

M. Bethune. — La voie du roulage est la plus commune, car il n'y a presque pas de navires qui aillent directement des ports belges en Espagne.

D. Avec notre navigation l'exportation serait-elle possible?

M. Bethune. — On ne tente pas ce mode d'exportation, parce qu'il serait impraticable.

D. L'industrie des toiles de Courtrai a-t-elle conservé quelques débouchés à

l'extérieur? J'entends surtout parler de débouchés transatlantiques ; expédiez-vous, par exemple, à La Havane, aux États-Unis?

M. De Vetter. — Pas directement, mais nous avons des maisons du Havre et de Dunkerque qui nous achètent des toiles, surtout des toiles de Gand appelées blondines, pour les exporter vers ces pays. Ces exportations étaient assez avantageuses, mais cette année nous avons été obligés d'y renoncer à cause des faveurs dont jouit à La Havane le pavillon espagnol.

D. Quelle est la faveur accordée aux navires espagnols dans les ports de La Havane?

M. De Vetter. — Une différence de 12 à 20 p °/₀. Cependant chez nous, les navires espagnols jouissent des mêmes avantages que les navires belges, de sorte que notre marine est dans une position tout à fait défavorable, relativement à la marine espagnole.

D. Si le pavillon national était favorisé pour les importations; si par suite de l'établissement d'un système favorable aux provenances directes, les navires nationaux qui exporteraient nos produits vers les pays lointains, étaient assurés de trouver sur nos marchés le placement de leur cargaison de retour, les négociants en toiles trouveraient-ils des avantages à pouvoir exporter par navires belges?

M. De Vetter. — Sans doute; mais maintenant lorsque nous exportons nos produits à La Havane, nous devons payer un droit différentiel de 25 p. °/₀, dont les navires espagnols sont affranchis, et lorsque nos navires rentrent dans nos ports ils ne jouissent d'aucun avantage.

D. Exportez-vous vers les États-Unis?

M. De Vetter. — Il y a une maison de Courtrai qui y faisait des envois.

D. Dans la discussion du projet de loi relatif à la navigation transatlantique, M. le Ministre de l'Intérieur a dit que la France exporte annuellement pour 3 ou 4 millions de toiles aux États-Unis, tandis que la Belgique n'en exporte que pour une somme insignifiante; à quoi attribuez-vous ce fait?

M. De Vetter. — Rien ne prouve mieux la nécessité d'établir des droits différentiels : nous livrons des toiles à la France, ces toiles payent les droits de douane, et la France les exporte quand nous-mêmes nous n'exportons rien ou presque rien. Cet état de choses provient uniquement de ce que notre marine n'est pas protégée, de ce que nous n'avons que les navires étrangers pour faire nos exportations. Si nous avions une navigation nationale régulière avec les pays lointains, nos armateurs établiraient des relations dans ces pays, ils ne vendraient pas leurs cargaisons à tout prix, mais n'arrivant pas dans un moment favorable pour la vente, ils déposeraient leurs marchandises dans des magasins en attendant qu'elles puissent trouver un placement avantageux.

D. La France exporte-t-elle principalement des toiles belges aux États-Unis?

M. De Vetter. — Non, elle exporte indistinctement des toiles belges et d'autres.

D. N'avez-vous pas dit que nos toiles entraient en France, en payant de gros droits, mais que cela ne les empêchait pas d'être exportées aux États-Unis?

M De Vetter. — Je n'ai pas désigné. J'ai dit que la France prenait nos toiles à un haut droit, et qu'elle était à même néanmoins d'exporter aux États-Unis des quantités considérables, tandis que nous, qui pouvons donner la toile à meilleur marché que les Français, nous ne pouvons en exporter. J'en ai tiré la conséquence que ce peu d'exportations provient du défaut de protection pour notre pavillon national.

D. Il est certain qu'aux États-Unis les navires belges sont admis aux mêmes conditions que les navires des autres nations; mais lorsque les navires des autres nations reviennent dans leurs ports, ils y trouvent une protection pour leur cargaison de retour, avantage que n'ont pas les nôtres; n'est-ce pas là ce qui s'oppose au développement de notre marine et par suite à nos exportations?

M. De Vetter. — Sans doute.

D. Pensez-vous qu'en général les armateurs étrangers soient aussi disposés à exporter nos produits que les armateurs belges?

M. De Vetter. — Non, et cela pour deux raisons; d'abord parce qu'étant étrangers ils n'ont aucun intérêt à développer nos exportations; en second lieu, parce qu'ils n'ont pas dans le pays des relations telles qu'ils puissent trouver immédiatement une cargaison à des prix avantageux; s'ils veulent exporter, ils doivent souvent attendre assez longtemps avant d'avoir un chargement et payer en outre 7 ou 8 p. % de plus que les armateurs nationaux qui connaissent le pays.

D. Vous ne partagez donc pas l'opinion de ceux qui pensent qu'il est fort indifférent pour le pays que le commerce se fasse par navires étrangers ou par navires belges?

M. De Vetter. — Nous ne sommes nullement de cet avis.

D. Il résulte, Messieurs, des réponses que vous venez de faire, que vous ne craignez pas de la part de l'étranger une concurrence loyale résultant de meilleurs procédés de fabrication, mais que vous craignez la lutte faite par des moyens frauduleux ou des sacrifices; c'est en effet cette lutte que vous avez le plus à craindre, et il a été cité à cet égard un exemple frappant dans l'enquête qui a eu lieu de 1834 à 1835; il a été dit dans cette enquête (et le fait n'a pas été contesté), que l'on avait réussi à établir dans le canton de St-Gall en Suisse, une fabrique de mousselines qui soutenait parfaitement la concurrence avec les fabriques de mousselines d'Angleterre, mais que les Anglais ont fait tous les sacrifices possibles pour anéantir l'établissement suisse et qu'ils y ont en effet réussi.

Pour pouvoir triompher d'une lutte semblable, que vous craignez avec raison, vous avez demandé l'établissement d'un droit de sortie sur les lins; ne connaissez-vous pas d'autres moyens que l'on puisse ajouter à celui-là, ou par lesquels on puisse même le remplacer efficacement?

M. De Haerne. — C'est une absurdité de faire payer un droit de sortie à nos fils retors; il faudrait aussi établir un droit d'entrée assez élevé sur les fils étrangers, fils qui sont faits de nos propres lins et dont l'importation est également nuisible au filage à la main et au filage à la mécanique.

D. Dans son avis sur le projet de loi relatif à la répression de la fraude, la chambre de commerce de Courtrai n'a-t-elle pas proposé l'établissement d'une estampille facultative, destinée à faire connaître à l'étranger quels sont les véritables produits belges ?

M. De Haerne. — Je crois que cette mesure serait très-favorable, mais la chose devrait être organisée sur un grand pied : il devrait y avoir dans chaque localité une administration chargée d'apposer l'estampille; les tisserands s'empresseraient de faire estampiller leurs pièces, car ce n'est pas une concurrence loyale qu'ils craignent, c'est cette lutte dont on a parlé tout à l'heure, lutte qui ne nous est pas seulement faite par l'étranger, mais aussi par quelques belges partisans de la nouvelle industrie linière ; ces personnes infiltrent dans nos campagnes des toiles faites de fil à la mécanique qu'ils font passer pour des toiles ordinaires, et elles font souvent ainsi des bénéfices qui sont hors de proportion avec ceux que peuvent faire les tisserands qui emploient du fil à la main ; par là ces tisserands sont en quelque sorte découragés et cela fait le plus grand mal à notre ancienne industrie linière. Si une estampille facultative était établie, ces manœuvres seraient impossibles, il y aurait une ligne de démarcation entre les deux industries, et chacun saurait à quoi s'en tenir.

D. Cette estampille ne devrait-elle pas être apposée lors que la toile est encore sur le métier ?

M. De Haerne. — Au moins faudrait-il qu'il y eût à cet effet un comité ou une commission dans chaque village où il y a un centre de fabrication, car sur le marché il serait très-difficile d'apposer l'estampille, à cause de l'encombrement.

D. Pourrait-on distinguer parfaitement les deux espèces de toiles?

M. De Haerne. — Il est possible que, lorsque les pièces se trouvent sur le marché, beaucoup de personnes ne puissent pas faire la distinction, mais on ne s'y tromperait pas sur les lieux de fabrication, d'autant plus qu'on pourrait soumettre les tisserands à certaines formalités, à une inspection plus ou moins sévère, mesure à laquelle ils se prêteraient d'autant plus volontiers qu'elle serait tout à fait dans leur intérêt.

D. Connaissez-vous, encore quelque moyen de protection qui serait applicable à cette industrie ?

M. De Vetter. — Si l'on frappait d'un droit la sortie du lin, on pourrait appliquer le montant de ce droit en primes d'exportation ; mais encore le Gouvernement ne devrait-il pas accorder de primes pour toutes les toiles, et principalement pour celles destinées à la France ; car il en résulterait que les fabricants français représenteraient à leur Gouvernement que notre prime fausse le tarif, et ils obtiendraient une augmentation de droits beaucoup plus élevée que la faveur dont nous jouirions.

Ce ne serait que pour les toiles destinées aux pays transatlantiques que nous réclamerions cette mesure. Ce secours nous aiderait à établir des relations dans ces contrées. Nos articles y deviendraient plus connus, et nous y trouverions par la suite de nombreux consommateurs.

INDUSTRIE COTONNIÈRE.

D. La fabrication des tissus de coton est au nombre des industries pratiquées dans le ressort de la chambre de commerce. Quelle est maintenant l'importance de cette industrie? quelle était son importance avant notre séparation de la Hollande?

M. Deslée Van Ackere. — Nous fabriquons beaucoup d'étoffes à carreaux pour le classe ouvrière, et en outre du calicot en petite quantité. Avant notre révolution de 1830, on tissait une grande quantité de calicots, il y a des communes de nos environs qui avaient jusqu'à 900 ouvriers occupés à cette seule industrie. Une grande partie de ces ouvriers sont sans ouvrage. Ceux qui ont continué à s'occuper de cette fabrication ne trouvent pas dans leur travail de quoi suffire à leurs besoins. Quelques-uns, avec beaucoup de peine et d'économie, parviennent à suffire aux dépenses de leur ménage; mais ils n'ont pas la même aisance que quand nous avions des colonies.

La fabrication des tissus de coton pour pantalon a pris une extension très-forte, à cause de la variété qu'il y a dans les dessins; ces étoffes ne peuvent guère se fabriquer à la mécanique. Il y a des communes aux environs de Courtrai où presque tous les habitants fabriquent de ces étoffes. Mais ils sont sans ouvrage une partie de l'année; dans ce moment la fabrication est nulle. Dans quelques mois la fabrication commencera pour la saison prochaine.

D. De quel fil vous servez-vous?

M. Deslée. — Du fil du pays; le fil anglais ne peut lutter avec le nôtre pour cette fabrication.

D. Ainsi l'introduction du fil anglais sans droits n'offrirait aucun avantage à votre industrie?

M. Deslée Van Ackere. — Non, mais cette exemption de droits serait favorable à la fabrication de la mousseline, pour laquelle on se sert de fils anglais.

D. Notre fil ne convient donc pas pour cette fabrication?

M. Deslée. — Non, nous ne filons pas plus fin que le n° 60.

D. Pourquoi?

M. Deslée. — Parce que la filature et le tissage du pays sont basés sur des étoffes plus communes.

FILS DE SOIE.

D. La fabrication des fils de soie est-elle considérable?

M. Goethaels-Danneel. — Elle n'a pas d'importance.

D. D'où tirez-vous la matière première?

M. Goethaels-Danneel. — De France, des Indes et de l'Archipel.

D. Ne trouvez-vous pas la matière première dans le pays?

M. Goethaels-Danneel. — Non.

D. Depuis quand cette industrie existe-t-elle dans le pays?

M. Goethaels-Dannfel. — Depuis une dixaine d'années.

DENTELLES.

D. Qu'elle est la situation de l'industrie des dentelles ?

M. C. Becke. — Cette industrie a pris un grand développement ; les demandes sont très-suivies pour la France depuis l'abaissement des droits.

D. On nous a dit dans une autre localité que, depuis quelque temps, il y a un peu de malaise dans cette industrie. Cela est-il vrai?

M. Becke. — Oui, cela tient à ce que cette industrie produit trop quelquefois. C'est une affaire de mode. Les demandes changent avec la mode. Maintenant on vend des dessins anciens.

D. Depuis combien de temps cette industrie a-t-elle repris?

M. Becke. — Depuis trois ans; elle a beaucoup souffert antérieurement.

D. Combien cette fabrication occupe-t-elle d'ouvriers, à Courtrai.

M. Becke. — Trois mille au moins, peut-être quatre mille.

D. Quel est leur salaire ?

M. Becke. — 75 centimes à 1 franc ou 1 franc 50 c^{s} dans les fabriques

D. N'introduit-on pas dans le pays une dentelle d'Allemagne qui limite la vente des nôtres, et qui est confectionnée de la même manière?

M. Becke. — Il y a à Lille quelques établissements de ce genre.

D. Attribuez-vous au caprice de la mode seul la prospérité de l'industrie des dentelles?

M. Becke. — Nous l'attribuons à l'abandon du tulle et à la supériorité des dentelles quant à la solidité.

D. Cela ne tient-il pas aussi à ce que le tulle, à raison de son bas prix, étant porté par la classe la moins aisée, la classe élevée n'a plus voulu en porter?

M. Becke. — Cela est possible. Cela tient aussi à ce que, par l'introduction du fil de coton, le prix des dentelles a dû baisser, et que nos dentelles sont d'un meilleur usage que toutes les autres.

HUILES.

D. Pourriez-vous nous dire combien il y a de moulins dans le district de Courtrai?

M. Vercruysse-Danneel. — Je crois qu'il y a 144 moulins ordinaires et trois moulins mus par la vapeur.

D. Quelle est la consommation moyenne de graine dans les moulins ordinaires?

M. Vercruysse-Danneel. — De neuf cents à mille hectolitres.

D. Et dans les machines à vapeur?

M. Vercruysse-Danneel. — 5 à 6 mille.

D. Combien faut-il d'hectolitres de graines pour un hectolitre d'huile?

M. Vercruysse-Danneel. — Six pour la graine de lin et quatre pour la graine de colza.

D. Combien un hectolitre de graines donne-t-il de tourteaux?

M. Vercruysse-Danneel. — 30 à 35 kilogrammes.

D. Quelle valeur en tourteaux rapporte un hectolitre de graines?

M. Vercruysse-Danneel. — De 6 à 7 francs.

D. On a dit à Gand que les 3/8 de la valeur pour le lin, et la moitié pour les colza, étaient représentés par les tourteaux, et on en a demandé la libre sortie. Partagez-vous cette opinion?

M. Commer de la Royère. — C'est impossible, nous en faisons venir de France, de Hollande et d'autres pays encore.

D. La libre sortie des tourteaux n'est-elle pas demandée à Gand dans l'intérêt des moulins?

M. Commer. — Ce serait la ruine des petits fermiers, qui emploient cet engrais pour rendre propres à la culture les plus mauvais terrains que nous ayons. Ces petits fermiers cultivent deux à trois hectares et les font produire à force de travail. Il sont en même temps fabricants de toile. Si les tourteaux venaient à leur manquer, nos mauvaises terres ne seraient plus cultivées, parce que les grands cultivateurs ne trouveraient pas de bénéfice à le faire.

D. La graine suffit-elle à l'alimentation des moulins?

M. Commer. — Oui, pour les moulins ordinaires, non pour les machines à vapeur. Mais ceux qui fabriquent l'huile au moyen de machines à vapeur seront obligés de cesser, si on ne leur procure pas des débouchés pour les huiles.

D. Si les fabriques font de bonnes affaires la fabrication doublera, et n'y aura-t-il pas de nouveau un excédant de produits dont on ne pourra pas se défaire?

M. De Vetter. — En thèse générale, on considère en économie politique la matière première comme ce qu'il y a de plus précieux. Or l'engrais est pour notre agriculture une matière première de la plus indispensable nécessité. On vient de prouver tout à l'heure que tous les tourteaux produits en Belgique ne suffisent pas à nos besoins, la France nous en fournit annuellement 15 millions de kil. On dit à la vérité qu'on ne demande pas la sortie des tourteaux de colza, mais seulement des tourteaux de lin, c'est dans ce sens qu'il faut entendre l'opinion émise par le conseil provincial; cependant les tourteaux de lin sont un double engrais; d'abord ils sont indispensables pour l'entretien et la nourriture des bestiaux, et l'agriculture les emploie en outre comme engrais; c'est précisément parce qu'ils ont cette double qualité qu'ils se vendent régulièrement 50 p. % plus cher que les tourteaux de colza. Le conseil provincial de la Flandre orientale

s'est gravement trompé lorsqu'il a méconnu l'utilité des tourteaux de lin et qu'il en a demandé la libre exportation.

Pour appuyer cette demande, on dit que l'exportation des tourteaux en ferait hausser le prix, que dès lors les huiles pourraient se donner à meilleur compte et par conséquent s'exporter. Les graines de lin qui fournissent le plus de tourteaux en donnent, au maximum 260 livres par hectolitre d'huile; supposons que la libre exportation fasse obtenir pour ces 260 livres 3 francs de plus, on pourrait donc baisser le prix de l'huile de 3 francs par hectolitre; or, pour exporter des huiles en Hollande, il faut payer un droit de 11 francs et quelques centimes, en Allemagne le droit est de 15 francs; il est donc impossible que l'exportation des tourteaux puisse nous mettre à même d'exporter des huiles.

En 1838 et 1839 les Anglais se sont beaucoup appliqués à la culture du lin, mais ils n'ont rien recueilli, leurs terres étant beaucoup plus froides que les nôtres et l'engrais leur manquant; ils ont donc commencé à enlever tous les tourteaux de la Hollande, ils en ont également acheté en France, mais le transport était trop cher. Aujourd'hui ils ont imaginé un moyen beaucoup plus facile de nous ruiner, ils essaient de se procurer nos engrais; il ne leur suffit plus de frapper au cœur notre industrie linière en nous enlevant nos lins, ils veulent maintenant détruire aussi notre agriculture en nous privant de la matière première, de nos engrais; si le Gouvernement ne prend pas de mesures pour empêcher cet état de choses, c'est le coup de grâce qu'ils nous portent.

D. Voici la considération que l'on fait valoir en faveur de la libre exportation des tourteaux : protégez, dit-on, la fabrication des huiles en prohibant d'une part l'entrée des huiles de baleine et en permettant d'autre part la sortie des tourteaux; alors notre fabrication prendra un grand développement et nous produirons des tourteaux en quantité telle, que, malgré la libre exportation, l'agriculture ne manquera pas d'engrais. Que pensez-vous de cette objection?

M. De Vetter. — Nous n'avons pas de navigation vers les pays lointains, et dès-lors nous ne pourrons pas y exporter de l'huile; nous ne pouvons pas en exporter en France, où elle est frappée d'un droit d'entrée de 33 francs par hectolitre; comme je l'ai déjà dit tout à l'heure, nous ne pouvons pas davantage en exporter en Hollande ni en Allemagne, nous sommes donc réduits à notre marché intérieur. Or, si tous les tordoirs de la Belgique étaient en activité, au bout de trois mois le marché intérieur serait tellement encombré, qu'il ne serait plus possible aux tordeurs de continuer leur fabrication, car on ne peut pas battre les graines dans le seul but de produire des tourteaux; les tourteaux ne sont que l'accessoire, c'est l'huile qui est le principal, et si les tordeurs ne peuvent pas vendre leur huile, il faut qu'ils cessent de fabriquer.

D. Il y a beaucoup de tordoirs dans les Flandres, mais il y a des provinces où l'on consomme beaucoup d'huile, et où l'on n'en produit pas. Ainsi dans les environs de Mons, de Charleroy, de Namur, il n'y a presque pas de tordoirs, et il s'y trouve un nombre considérable d'usines qui consomment une immense quantité d'huile; aujourd'hui ces établissements se servent d'huile de poisson, d'huile de baleine. Ne pensez-vous pas que si l'importation de l'huile de baleine était, sinon prohibée entièrement, au moins plus ou moins empêchée, et si d'un autre côté la sortie des tourteaux était permise, le marché intérieur ne suffirait

pas pour alimenter tous nos tordoirs, et que dès lors l'agriculture ne manquerait pas de tourteaux ?

M. De Vetter. — Le prix de l'huile de baleine varie extrêmement d'une année à l'autre, suivant que la pêche réussit ou ne réussit pas; or, alors même que l'huile de baleine est à un prix très-élevé, il y a encore un excédant très-considérable d'huile. Les tordoirs de la Belgique sont tellement nombreux, qu'il est impossible que le marché intérieur puisse leur offrir un débouché suffisant; la plupart de nos tordoirs ont été établis du temps de l'empire, lorsque nous avions un nombre de consommateurs dix fois aussi grand que maintenant; dès que le marché de la France nous a été enlevé, il est devenu impossible à nos tordoirs d'être tous occupés.

M. Vercruysse. — M. De Vetter a parfaitement raison lorsqu'il dit qu'il est impossible d'alimenter nos tordoirs au moyen de notre seul marché intérieur; mais il n'est pas du tout impossible de chercher à exporter à l'étranger. Il en est de l'huile comme de tous les autres articles, il n'est pas une seule branche de notre industrie qui ne doive produire, pour être prospère, cinq ou six fois autant que ce qui est consommé dans le pays. Ce sont des exportations qu'il faut procurer à l'industrie huilière comme à toutes les autres industries; si l'industrie huilière avait des débouchés extérieurs, l'agriculture ne serait même pas suffisamment pourvue de tourteaux, lors même que l'exportation en serait tout à fait libre.

M. Commer. — Depuis 30 ou 40 ans il n'y a jamais eu assez de tourteaux; nous avons toujours dû en tirer de l'étranger; ceux qui produisent des tourteaux ne sont pas embarrassés de les vendre.

D. Depuis quelques années il m'est passé par les mains plus de 25 pétitions adressées à la Chambre par des habitants de diverses localités voisines de la frontière de France, pour demander la libre exportation des tourteaux, qui, d'après les pétitionnaires, sont trop abondants dans ces localités. On a dit tout à l'heure que les tourteaux ne sont que l'accessoire de l'industrie huilière; cependant la pétition du conseil provincial de la Flandre orientale porte que les tourteaux représentent les $^5/_8$ de la valeur de la graine; alors les tourteaux, au lieu d'être l'accessoire, ne seraient-ils pas réellement le principal ?

M. Commer. — Un hectolitre de graines de colza vaut 28 francs, et donne pour 7 francs de tourteaux.

D. Il y a une chose remarquable, c'est que la même question a été posée dans une autre ville appartenant à cette province, et on nous a demandé la prohibition des tourteaux français. Je me suis permis alors de faire l'observation que cela nuirait sans doute à l'agriculture, attendu que les tourteaux forment un engrais dont on ne peut se passer; et on nous a répondu qu'il y avait 90 fabriques d'huile dans le ressort, et que le seul moyen de les mettre en activité était de frapper les tourteaux français d'un droit de quinze francs. D'où vient cette divergence d'opinion ?

M. Vercruysse. — J'ignore les motifs qui ont donné lieu à cette réclamation, à moins que ce ne soit dans l'intérêt des fabricants. Je dois avouer que, comme fabricant, un droit sur les tourteaux pourrait m'être utile, mais cela ne m'empêche pas de dire que ce serait pour l'agriculture une véritable calamité.

D. Vous dites que les tourteaux sont un engrais indispensable ?

M. Vercruyssl. — Oui ; si les Brugeois connoissaient la culture comme nous, ils n'auraient pas demandé des droits sur les tourteaux.

D. Cela résulte sans doute de la différence de qualité des terres ?

M. Commer. — Nos terres sont de la plus mauvaise qualité. Ce n'est qu'à force d'engrais et de travail que les pauvres gens qui sont établis dans nos campagnes sont parvenus à les rendre meilleures. Si on leur retire le moyen d'améliorer les terres par cet engrais artificiel, la culture en souffrira beaucoup, et ce serait même un coup de mort.

L'industrie principale de notre province est intimement liée à l'agriculture. Des familles, composées de cinq à six personnes, possèdent un hectare de terrain : elles y cultivent des pommes de terre, du blé et quelques trèfles pour une vache; l'été elles aident les grands cultivateurs dans les travaux de la campagne; l'hiver, elles achètent du lin pour avoir de l'ouvrage, auquel tout le monde prend part, femmes, enfants et vieillards. Le produit de leur travail sert à payer les tourteaux, le loyer, les contributions, etc., etc. Les grands cultivateurs ne peuvent mettre une centaine de tourteaux sur une parcelle de terre, car il leur faudrait à cet effet 100,000 francs par an. C'est par les bras et par le secours de l'industrie linière qu'on peut ainsi engraisser les terres.

M. Vercruysse. — Ce dont les fabricants se plaignent le plus, c'est que l'étranger nous enlève notre matière première, les graines de colza. Ils achètent ces graines et ne payent à la sortie qu'un faible droit de balance ; ils en fabriquent des huiles et des tourteaux qu'ils nous rapportent ; ils ont par conséquent tous les bénéfices de la fabrication. Ce n'est pas les tourteaux seulement qu'il faudrait frapper d'un droit, quand la graine de colza est rare, il faudrait établir un droit de sortie pour balancer les bénéfices que les étrangers font sur les tourteaux; mais il faudrait aussi chercher des débouchés pour nos huiles.

D. Par quel moyen pensez-vous qu'on obtienne ces débouchés?

M. Vercruysse. — Par des traités de commerce, ou par des droits différentiels qui faciliteraient nos exportations dans les pays lointains. Il faudrait prohiber les huiles de baleine, ou du moins les frapper de droits élevés.

Dans la Flandre occidentale ce serait une véritable calamité pour les propriétaires fonciers, si les tourteaux étaient frappés d'un droit, car c'est un engrais indispensable.

M. Bethune. — L'extension de la culture du lin a enlevé une grande partie de terre à la culture des céréales, et par conséquent une grande quantité de fumier animal, qu'il faut remplacer par une plus grande quantité de fumier artificiel.

M. De Vetter. — L'agriculteur a besoin de tourteaux, et tout le monde convient qu'il n'y en a pas assez. En admettant qu'un droit fût favorable pour quelques tordeurs d'huile, il y a dans chaque commune cinquante ou soixante fermiers qui en souffriraient ; or, en principe, il faut donner la préférence au plus grand nombre.

Le moyen de tout concilier serait d'adopter une échelle pour l'entrée et la sortie des graines grasses comme pour les céréales.

D. Quels sont les principaux débouchés pour vos huiles ?

M. De Vetter. — Nous en exportons en Suisse.

D. Par quelle voie?

M. De Vetter. — Par terre, en transit par la France.

D. Si nous avions une navigation nationale, pensez-vous qu'on exporterait nos huiles par mer?

M. De Vetter. — Oui; des armateurs en achetteraient pour l'Amérique du Nord, les États-Unis.

D. N'y a-t-il pas d'autres débouchés?

M. De Vetter. — Nous en exporterions en Allemagne, mais les droits nous empêchent d'y aller. Nos huiles pourraient d'ailleurs aller dans tous les pays où on en consomme.

D. Pourriez-vous aller dans l'Amérique méridionale et dans les colonies ?

Vercruysse. — La France y envoie beaucoup d'huile d'œillette qu'elle entremêle avec les huiles d'olives. Si nous cultivions l'œillette, nous pourrions trouver les mêmes débouchés.

D. Vous ne connaissez pas les autres débouchés de la France?

M. Vercruysse. — Les huiles sont presqu'exclusivement destinées à l'intérieur.

D. Par qui les nations lointaines sont-elles approvisionnées?

M. Vercruysse. — Elles se servent beaucoup d'huile animale. L'Allemagne serait un grand débouché pour nos huiles, car en Allemagne et en Suisse on consomme nos huiles de colza.

M. F. Buysl. — Il y a encore une observation à faire relativement à l'entrée des tourteaux. Les tourteaux de lin payent à l'entrée fr. 1 06 c^{s} par 100 kil., tandis que les tourteaux de colza et d'œillette ne payent que 2 p. %. Il serait à désirer que le droit fût uniforme, ces 2 p. % équivalent à peu près à 30 centimes.

M. Vercruysse. — De manière que les Anglais ont un grand avantage à prendre leurs tourteaux en France ou en Hollande.

TANNERIES.

D Y a-t-il beaucoup de tanneries dans votre ressort ?

M. De Vetter. — Très-peu.

D. Sont-elles dans un état prospère?

M. De Vetter. — Non: elles sont dans un état très-alarmant qu'elles attribuent à la sortie des écorces. L'Angleterre leur enlève cette matière première. Les plaintes de cette industrie sont les mêmes que celles de beaucoup d'autres.

D. Cette industrie prospérait-elle avant la révolution?

M. De Vetter. — C'était à peu près la même chose. Mais du temps du Gouvernement français, il y avait dans cette branche d'industrie une grande prospérité; elle avait là un débouché important, tandis qu'aujourd'hui nos cuirs sont repoussés de France par des droits prohibitifs.

D. Le nombre de tanneries était-il alors plus considérable qu'aujourd'hui?

M. De Vetter. — Oui.

D. Et malgré cela il y avait une grande prospérité?

M. De Vetter. — Oui; alors la situation était bonne, tandis que maintenant cette industrie est dans un état misérable.

D. Y a-t-il beaucoup de savonneries?

M. Buyse. — Il y en a deux. Elles demandent qu'il soit établi un droit d'entrée sur l'huile de baleine, cette huile porte un préjudice notable à l'industrie nationale; elle est importée presque sans droits et par navires étrangers; elle gâte le savon et communique au linge une odeur insupportable; enfin ce n'est pas un produit national; on devrait donc le frapper d'un droit assez fort. Cependant il faut observer que les tanneries ne peuvent s'en passer.

M. De Vetter. — Peut-être faudrait-il faire une exception en leur faveur. Mais si l'on fait cette exception, il y aurait fraude. Je crois qu'il conviendrait d'accorder à chaque tannerie deux hectolitres et demi d'huile par chaque ouvrier. Il est certain qu'on ne consomme pas davantage. On pourra aisément vérifier si l'on abuse de la loi, puisque chaque tanneur est obligé de déclarer le nombre réel de ses ouvriers.

SEL.

D. Il y a eu des réclamations faites par les raffineurs de sel; ils se plaignent de l'élévation du droit, et soutiennent que si on le réduisait de moitié cela ne porterait pas préjudice au trésor public. Pensez-vous qu'il en soit ainsi, et à combien estimez-vous la consommation du sel, par individu, en Belgique?

M. Van Daele. — Il est de fait que si l'on diminuait notablement le droit sur le sel, on en consommerait davantage, parce qu'on l'emploierait à beaucoup d'usages domestiques, et dans la campagne, pour les bestiaux. Ensuite il n'y aurait plus lieu à l'exemption de l'impôt en faveur de certaines fabriques, comme les fabriques de tabac; cette faveur donne lieu à une fraude considérable, et constitue un véritable privilége, puisque l'administration est libre d'accorder ou de refuser l'exemption du droit, ce qui est une grande injustice.

D. D'après le nouveau projet présenté à la Chambre, auquel tous les raffineurs ont adhéré, il est question de diminuer les droits et de supprimer l'exemption dont jouissent diverses fabriques. Pensez-vous que ces deux dispositions soient convenables, qu'il n'en résultera pas de déficit pour le trésor?

M. Van Daele. — Je crois que le produit sera le même.

D. Avez-vous établi quelques calculs à cet égard?

M. Van Daele. — Non : je ne m'en suis pas occupé spécialement.

D. N'avez-vous pas beaucoup insisté pour que l'eau de mer soit frappée d'un droit élevé?

M. Van Daele. — Non; mais d'un droit en proportion avec le sel qu'on y trouve.

D. Pensez-vous que l'emploi de l'eau de mer présente des avantages réels ?

M. Van Daele. — J'en suis convaincu : j'ai constaté que l'eau de mer contient du sel que l'on obtient par l'évaporation en été, et par la congélation en hiver.

D. On a objecté que parmi les sauniers de Bruxelles, il y en a deux qui se servent de l'eau de mer, et que les autres se servent de l'eau de rivière. Si l'eau de mer présentait des bénéfices aussi considérables, tous les sauniers ne l'emploieraient-ils pas ?

M. Van Daele. — Peut-être est-ce parce que l'eau de mer offre à ceux qui l'emploient un moyen facile de fraude, et que les autres sauniers ne veulent pas s'exposer à cette chance.

D. Ce ne serait donc que pour la fraude qu'il y aurait avantage à employer l'eau de mer ?

M. Van Daele. — C'est un privilége, une injustice, un moyen de fraude que la permission de faire usage de l'eau de mer, quand on est à proximité de la mer.

D. Mais n'y a-t-il pas une usine à Boom qui n'emploie que de l'eau douce, bien qu'elle soit à portée d'employer l'eau de mer?

M. Commer. — A Ostende on emploie l'eau de mer : c'est une preuve qu'elle contient assez de sel pour en tirer quelque chose. Ensuite, c'est un moyen de fraude; on cache 30 hectolitres de sel au fond du bateau d'eau de mer, en enlevant le tampon ce sel se mêle à l'eau, et on fraude le droit. C'est par ce moyen qu'à Bruges on peut donner le sel à meilleur marché que nous.

D. Vous pensez donc qu'on fait la fraude dans les ports de mer ?

M. Van Daele. — Cela leur est facile, les importateurs ne sont soumis qu'à une vérification, tandis que nous en avons deux.

M. Buyse. — Si on mettait un droit sur l'eau de mer, et que le droit sur le sel brut fût perçu dans le port, il y aurait égalité pour tous, car si quelque fraude se faisait le bénéfice serait pour l'armateur, et tout le monde en profiterait. L'emploi de l'eau de mer pour la fabrication représente un avantage d'un 10e.

Le fait est qu'on livre le sel à Courtrai à meilleur marché que nous ne pourrions le faire. Le droit est de 17 à 18 francs les 100 kilog. ; le sel brut coûte 5 francs, la fabrication coûte francs 2 50 cs, ce qui fait francs 25 50 cs, et on le livre à Courtrai à 24 francs.

M. De Vetter. — Du temps que nous faisions partie de l'empire français, si on employait l'eau de mer pour travailler le sel, on payait en raison du degré

de saturation ; il en était de même sous le Gouvernement hollandais. Nous pouvions alors soutenir la concurrence ; mais aujourd'hui qu'un privilége est accordé aux ports de mer, on y a le sel à meilleur marché que dans l'intérieur, et la différence est telle qu'il faut nécessairement qu'il y ait fraude.

M. Buyse. — Avant 1830, nous avions quatre salines à Courtrai, aujourd'hui nous ne sommes plus que deux sauniers, et si l'état de choses actuel continue, nous devrons fermer nos usines.

D. Si la fraude était si facile dans les ports de mer, tout le monde à Anvers se ferait saunier, certain de faire fortune en peu de temps : eh bien, à Anvers il y a deux sauniers : l'un emploie l'eau de mer parce qu'elle est à sa portée, l'autre ne l'emploie pas parce qu'elle devrait subir des frais de transport ; n'est-ce pas une preuve que l'avantage est bien minime?

Au reste c'est, pour les villes qui sont au bord de la mer, un avantage de leur position, comme pour les villes qui ont à leurs portes la houille que nous, nous devons payer si cher. Si on devait faire payer aux villes l'avantage ou les indemniser du désavantage de leur position, ce serait à ne pas en finir.

M. Van Daele. — L'eau de l'Escaut n'est pas assez salée pour donner de l'avantage aux fabricants.

D. Mais n'obtenez-vous pas un plus haut prix de votre sel ?

M. Buyse. — C'est parce qu'il est mieux raffiné, qu'il est très-bon et très-fin, et préféré pour la consommation du beurre au sel travaillé à l'eau de mer, qui conserve quelque amertume.

D. Vous avez parlé du projet présenté en 1836 ; vous savez qu'il était fondé sur la libre circulation du sel à l'intérieur, et que cette mesure avait obligé le Gouvernement à restreindre le privilége de l'importation aux seuls ports d'Anvers et d'Ostende. Cette restriction ayant été rejetée, le Gouvernement a cru devoir retirer son projet, parce qu'il lui était impossible de remplacer autrement les garanties que présentaient les entraves apportées à la circulation intérieure. Cependant, ne venez-vous pas d'émettre l'opinion qu'il faudrait permettre l'importation par tous les ports intérieurs quelconques?

M. Van Daele. — C'est-à-dire, par les ports qui ont une communication directe avec la mer, parce qu'alors rien n'est plus facile que de convoyer un bâtiment chargé de sel jusqu'à sa destination et de percevoir les droits à l'arrivage.

D. Voici, d'après des renseignements authentiques, quelle a été l'importation du sel de 1835 à 1838, par les 6 ports par lesquels elle avait lieu.

Par le port d'Anvers,	63 navires.
Par le port d'Ostende,	41 navires.
Par le port de Bruges,	21 navires.
Par le port de Bruxelles,	4 navires.
Par le port de Louvain,	3 navires.
Par le port de Nieuport,	1 navire.
Total	133 navires, qui ont importé 27,516,241 kil.

D'après cela, il résulterait que nous ne consommons que 6 à 7 kil. de sel par per-

sonne en Belgique. Cependant tous les sauniers disent que la consommation du sel s'élève de 12 à 13 kil. par individu; alors la fraude introduirait autant de sel qu'il s'en importe légalement : êtes-vous de cette opinion ?

M. Van Daele. — Nous l'avons toujours pensé; l'expérience journalière de notre débit prouve que la consommation du sel est réellement de 12 à 13 kil. par individu. D'ailleurs, si l'on ne fraudait pas on ne pourrait pas nous faire la concurrence qu'on nous fait.

M. De Vetter. — Pour se convaincre que la consommation du sel en Belgique s'élève au chiffre qui vient d'être indiqué, il suffit de consulter la statistique française; il est évident que, comparativement, nous consommons beaucoup plus de sel que les français; d'abord nous avons un nombre bien plus considérable de bestiaux, ensuite nous consommons beaucoup de beurre, tandis que, dans beaucoup de départements français, on n'en fait aucun usage; or, le beurre exige une grande quantité de sel. La manière de vivre est aussi fort différente dans les deux pays : nos ouvriers font tous leurs repas avec des pommes de terre sans autre assaisonnement que le sel; en France, au contraire, les ouvriers déjeûnent assez généralement de pain et de vin.

D. D'après le projet de loi de 1836, le crédit permanent aurait aussi été converti en crédit à terme; pensez-vous que cette mesure puisse être nuisible?

M. De Vetter. — Non.

D. Vous demandez la répression de la fraude; quelles mesures pensez-vous que l'on puisse prendre pour atteindre ce but? tous les navires qui importent du sel sont plombés et convoyés par trois employés. Lorsque le navire arrive à sa destination, il est déchargé en présence de 4 employés; malgré ces mesures l'on fraude encore, il faut bien qu'il y ait connivence entre les importateurs et les employés; pensez-vous qu'il soit possible de frauder si cette connivence n'existait pas?

M. De Vetter. — Il y a plusieurs moyens de fraude qui ne sont pas connus, ils varient à l'infini : en voici un qui a été employé à Gand : un navire arrive à Gand chargé de sel, on commence le déchargement, on pèse le sel, et lorsque la moitié de la cargaison fut déchargée, on s'aperçut que les poids avaient été falsifiés, qu'on y avait coulé du plomb, et l'armateur accusa l'administration d'avoir elle-même opéré cette falsification. C'est un moyen de fraude qui n'a pas réussi cette fois au moins, mais il en est mille autres qui peuvent réussir. Il est impossible qu'on ne fraude pas, le droit est trop élevé pour qu'on ne cherche pas à l'éluder, dût-on recourir à la corruption des employés subalternes.

M. Verrue. — Je demanderai la permission de faire une observation relativement à la fraude. La chambre de commerce forme le vœu le plus ardent pour un changement total de la loi générale; cette loi favorise la fraude en beaucoup de points, et particulièrement l'art 161; avec la loi générale il est impossible de réprimer la fraude. elle se fait impunément et sans aucun danger, on ne se donne même plus la peine de se cacher. Les marchandises arrivent ici. Les soieries ne payent que 4 à 5 p. % à la valeur, et cependant on

les fraude. Si l'on s'occupe de frauder, quand le droit est si minime, il faut bien qu'il y ait des chances de succès.

SYSTÈME COMMERCIAL.

D. Vous vous êtes prononcés dans votre rapport pour des droits différentiels sagement et graduellement établis; en attendez-vous de bons résultats, si d'un autre côté on ne maintient pas autant que possible à l'industrie indigène le marché intérieur?

M. Béthune. — C'est la première de toutes les conditions; si, par des droits protecteurs, on ne parvient pas à conserver à notre industrie le marché intérieur, il sera bien difficile de faire comprendre aux autres nations qu'elles ont intérêt à recevoir nos marchandises.

D. Avec quelles nations pensez-vous qu'il serait utile d'entrer en négociations, soit pour arriver à une communauté de douanes, soit pour obtenir la levée de certaines prohibitions, ou toute autre concession en faveur de notre industrie; et quels avantages pourrait-on leur offrir en compensation?

M. Hocedez. — C'est une question très-grave, que nous avons examinée en partie dans le mémoire dont nous avons donné lecture.

D. Dans quel sens entendez-vous le système commercial que vous préférez? Il y a plusieurs opinions différentes sur le sens qu'on doit donner aux relations directes.

Il y a des personnes qui pensent qu'il y a relation directe, quand un navire d'un pays de provenance vient charger dans un port étranger et de là directement dans les nôtres; en d'autres termes, un navire américain va au Brésil; des ports du Brésil il part avec du sucre ou du café qu'il importe dans nos ports. Regardez-vous cela comme une importation directe?

M. Hocedez.— Le rapport a déjà répondu à cette question. La Chambre de Commerce vous a dit qu'elle considère comme arrivage direct, quand un navire étranger arrive avec les produits de son pays ou quand un navire national arrive avec une cargaison directement des pays de provenance. Il n'en est pas de même d'un navire français ou anglais qui viendrait directement des États-Unis d'Amérique avec du coton, parce qu'il y aurait vendu ses propres produits et non les nôtres.

D. Désirez-vous que le droit en faveur de notre navigation soit majoré avec prudence et discernement, et par degrés? pensez-vous que cette majoration doive avoir lieu sur certains articles spéciaux, ou sur tous les articles?

M. Devetter. — Tous les articles quelconques doivent être imposés légèrement. Vous stimulez ainsi les armateurs à visiter les pays lointains, et ils verront quels sont ceux de nos produits qui peuvent être importés avec avantage dans ces pays. Quand notre marine sera devenue plus considérable, on lui imposera une charge suffisante, qu'elle supportera plus facilement. On ne plante pas des arbres pour en recueillir les fruits le lendemain.

D. Croyez-vous que les droits qu'on établirait pourraient servir de base pour arriver à des traités de réciprocité réelle?

M. Devetter. — Sans doute ; un navire étranger arrive de La Havane avec un chargement, et il est reçu avec la jouissance d'un droit différentiel. Le Gouvernement pourrait dire : cet avantage vous sera retiré s'il ne nous est pas accordé dans vos ports. Voilà la réciprocité comme nous l'entendons.

D. La réciprocité dont il s'agit est une réciprocité maritime, c'est-à-dire, qui concerne les droits de port, de tonnage et de pilotage. Pensez-vous qu'il faille aussi la réciprocité quant au tarif des douanes?

M. Devetter. — Il faut que toute protection soit égale. Si par des droits de douane on exclut notre pavillon, peu importe une amélioration insignifiante sous le rapport de la navigation proprement dite.

D. Il y a, en ce qui concerne la navigation et le commerce, deux systèmes qui divisent le pays : les uns disent que l'exportation ne se fait pas, parce que nous fabriquons moins bien et à un prix plus élevé que les autres nations; les autres disent que si nous n'exportons pas c'est uniquement faute d'occasions. Quelle est sur ce point l'opinion de la chambre de commerce de Courtrai?

M. Hocedez. — Ce qui empêche les exportations c'est, comme nous l'avons dit, le manque de relations directes. Ce qui le prouve, c'est que nous exportons en Espagne et en France, parce que le cabotage suffit pour ces exportations. Nous n'exportons pas au delà des mers, parce que nous n'avons pas de pavillon national.

D. Si vous trouviez moyen d'exporter, croyez-vous que vous auriez ici des objets fabriqués qui vous permettraient de lutter sans désavantage dans les pays lointains avec les produits similaires des autres nations?

M. Deslee. — Sans doute; ce qui prouve que nous pouvons lutter contre les autres, c'est que sous l'ancien Gouvernement, nous exportions dans les pays lointains. Ce qui nous manque, ce sont des personnes qui nous disent ce qu'il y aurait le plus d'avantage à fabriquer; car la main-d'œuvre est à très-bas prix; elle est même à un prix trop bas pour la classe ouvrière.

D. On reproche aux fabricants de ne pas chercher de débouchés; ce reproche vous paraît-il fondé?

M. Deslee. — Le fabricant s'occupe de sa fabrication, il ne peut pas se lancer dans des exportations lointaines, qui absorbent de grands capitaux pendant des 18 mois et même 2 ans. Les capitaux sont employés en ustensiles, en usines, etc. Si, pour faire des exportations, il prend de l'argent à intérêt, tout son bénéfice sera absorbé. Ces exportations ne peuvent être faites que par les maisons qui disposent de capitaux considérables; elles trouveraient dans ces exportations un emploi avantageux, étant à même d'opérer des retours en denrées coloniales et de les placer facilement.

D. Pouvez-vous lutter sans désavantage avec les fabricants étrangers?

M. Deslee. — Oui, nous pouvons lutter avec tous les fabricants étrangers pour les toiles; mais pour les indiennes, les produits anglais et français nous font une concurrence que nous ne pouvons pas soutenir, car après avoir vendu une certaine quantité de nouveautés, ces fabricants étrangers déver-

sent sur nos marchés et à vil prix, des quantités considérables qui ne permettent pas à nos industriels de faire en temps des dessins à la mode dont la confection coûte d'ailleurs fort cher. Voilà pourquoi nos fabricants en indiennes ne trouvent pas d'écoulement.

D. Si les importations étaient facilitées par les moyens employés par toutes les nations, pourriez-vous introduire dans le pays de nouvelles fabrications?

M. Deslee.—Oui, parce que nous avons une surabondance de population inactive; par suite des souffrances de l'industrie linière, cette population est dans la misère et ne demande qu'à être employée.

D. Rouen vous fait-il concurrence?

M. Deslee. — Non, Rouen est en arrière; la Saxe et les provinces rhénanes nous ont remplacés pour ces articles-là sur les marchés hollandais. Du temps de notre réunion à la Hollande nous étions presqu'exclusivement en possession du marché de Batavia.

D. Y a-t-il des articles similaires français qui vous fassent concurrence?

M. Deslee. — Oui, les articles de Roubaix expédiés en Amérique.

D. Pourriez-vous lutter avec Roubaix?

M. Deslee. — Oui, pour les articles de fil de coton, mais pour les articles de laine, Roubaix prime notre industrie surtout pour la laine peignée, car nous n'avons qu'un établissement de ce genre en Belgique.

D. C'est au défaut de moyens d'exportation que vous attribuez la difficulté du placement de vos fabrications?

M. Deslee. — Oui.

D. Avez-vous encore à nous faire part de quelques observations au sujet du changement de notre système commercial?

M. Hocedez. — Non, nous nous référons sur ce point au rapport dont il vous a été donné lecture.

Cons^{t} DESLEE-VANACKERE.	P. ROSSEEUW.
J. DE VETTER.	D. DE HAERNE.
Félix BUYSE.	VERCRUYSSE-BRUNEEL.
J.-F. VANDORPE-LEFEBVRE.	J. C. DANNEEL
J. VERRUE.	BEEK-DEBIEN.
J. HOCEDEZ.	DE MULEE-VERCRUYSSE.

Séance du 12 août 1840, à Ypres.

Presents : MM. Desmaisières, Président, De Foere, Mast De Vries, De Decker, Zoude et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. Vanden Peereboom, Président, Beke-Beke, Vanden Bogaerde, Lafrancq, Léon Mulle, Cardinael, Donny, De Haerne, Secrétaire.

INDUSTRIELS ET NÉGOCIANTS.

Présents : MM. Clément Froidure, négociant en denrées coloniales, Vandendriessche, rubanier, Hennion-Ducornez, rubanier, Van Alleyns, tanneur, Vandenbroele, marchand de bois, Rommers, brasseur et marchand de houblon, Pironon, négociant en dentelles, Verleure, négociant en dentelles, Billiau, fabricant de serviettes à Messines, La Grange-Doncker, négociant, Slootacker, négociant.

D. Quelles sont les principales branches de commerce et d'industrie existant dans le ressort de la chambre de commerce d'Ypres ?

M. Vanden Peereboom. — La branche la plus importante est la fabrication de la dentelle, viennent ensuite les tanneries, les rubaneries, les fabriques de fil retors, de toiles à carreaux, le commerce des houblons, des denrées coloniales, les huiles, les salines, les distilleries, le commerce de bois et celui des grains.

DENTELLES.

D. Voulez-vous nous donnner quelques renseignements sur la fabrication de la dentelle?

M. Vanden Peereboom. — Cette branche a pris une extension considérable de-

puis que Valenciennes a cessé ce commerce, c'est réellement la dentelle de Valenciennes qui s'est implantée à Ypres; nous ne croyons pas exagérer en disant qu'il y a 12,000 dentellières dans l'arrondissement d'Ypres.

D. A quelle cause attribuez-vous l'abandon de ce cette industrie par Valenciennes ?

M. Vanden Peereboom. — Cette industrie est tombée après le bombardement de la ville. Une grande partie des dentellières a émigré, et les autres ont abandonné ce genre d'industrie : la régence même de Valenciennes a cherché à l'éteindre, parce qu'elle a pensé que les dentellières ne pouvaient pas vivre longtemps, attendu que ce travail occasionnait du marasme et de l'étisie.

D. Ainsi c'est donc depuis le bombardement de Valenciennes que cette industrie s'est transplantée ici ?

M. Vanden Peereboom. — Elle y existait déjà auparavant, mais depuis lors elle a pris un accroissement considérable ; nous avons cru d'abord que les tulles feraient du tort à cette industrie, mais il n'en a rien été, elle a très-bien marché et a remplacé quelques grandes industries que nous avons perdues.

D A-t-elle toujours été prospère ?

M. Vanden Peereboom. — Elle a subi quelques variations; elle suit les mouvements politiques; les apparences de guerre lui ont toujours fait un tort considérable. Les dentelles sont un objet de luxe, et tous les objets de luxe ont besoin de paix pour prospérer.

D. Les tulles n'ont-ils pas enlevé une grande partie de la consommation ?

M. Vanden Peereboom. — Non, au contraire depuis cette époque le commerce de dentelles s'est étendu davantage.

D. Cependant, on nous a dit, dans une autre ville, qu'il n'y avait que quatre à cinq ans que cette industrie avait prospéré de nouveau, par suite de l'abandon des tulles. Vous-êtes vous aperçus de ce changement de la mode ?

M. Vanden Peereboom. — L'industrie de la dentelle a toujours souffert dans le temps des guerres de l'empire, comme tous les objets de luxe; en ce moment il y a un peu d'hésitation qu'on pourrait attribuer à la question d'Orient.

D. Exportez-vous des dentelles par mer et par nos ports ?

M. Verleure. — Non, ou ce n'est qu'indirectement; quelques maisons travaillent avec l'Angleterre, mais généralement on achète ici dans le pays même.

D. N'exportez-vous pas pour les pays lointains ?

M. Verleure. — Non, c'est seulement d'Angleterre et de France qu'on vient acheter nos dentelles.

D. La France exporte-t-elle de vos dentelles ?

M. Verleure. — Je sais qu'elle exporte beaucoup de dentelles de Gand et de Bruges, mais je ne saurais pas vous dire si elle exporte de la dentelle d'Ypres. Tout ce que nous exportons c'est pour la France et pour l'Angleterre.

D. Quels fils emploie-t-on pour la dentelle ?

M. Verleure. — La dentelle commune est en fils de coton; pour les dentelles de luxe on emploie du fil de lin; ces fils ont considérablement baissé et ont fait baisser le prix des dentelles.

D. Les dentelles fabriquées à Ypres sont-elles exportées ailleurs qu'en France et en Angleterre ?

M. Pironon. — Sans doute, dans tout l'univers; mais ce n'est pas par relations directes, c'est par l'Angleterre, par la France et notamment par la foire de Beaucaire. Les trousseaux dans lesquels il entre beaucoup de dentelles se font à Paris pour tous les pays.

D. S'il y avait une navigation régulière entre nos ports et les ports d'Espagne, auriez-vous quelque espoir d'exporter directement vos dentelles en Espagne ?

M. Verleure. — Non, nous n'exporterions pas directement en Espagne, à moins que nous n'eussions à faire à de très-bonnes maisons connues; d'ailleurs l'Espagne n'a besoin, en général, que de dentelles communes, et nous ne fabriquons que les dentelles les plus fines. Les autres villes de la Belgique ne savent pas imiter nos dentelles. Ma maison, qui occupe 2000 personnes, a toujours obtenu la médaille.

D. Ne vendez-vous pas des dentelles dans le midi de la France?

M. Pironon. — Oui, nous en vendons à la foire de Beaucaire, en outre on vient nous en acheter de Marseille, Lyon et Toulouse.

D. Vous ignorez où vont ces dentelles?

M. Pironon. — Oui, je l'ignore; je crois cependant qu'une partie s'exporte en Italie.

D. N'envoyez-vous pas des agents à la foire de Beaucaire?

M. Pironon. — Non, cela nous ferait plus de tort que de bien. Les personnes à qui nous vendons ne nous achèteraient plus; si nous envoyions des agents à Londres où nous exportons beaucoup, cette mesure pourrait faire rompre nos relations.

D. Préférez-vous ainsi employer des intermédiaires que vous adresser directement au consommateur?

M. Pironon. — Oui.

D. Avez-vous quelques réclamations à nous faire au sujet de cette industrie?

M. Vanden Peereboom. — Une réclamation a été faite par un négociant en dentelles qui est absent. Il a fait observer que les formalités à remplir pour l'exportation des dentelles sont extrêmement nuisibles à cette industrie; l'on doit spécifier dans la déclaration le nombre de pièces de dentelle qu'on veut exporter, et indiquer exactement l'heure du départ. Le négociant qui croit avoir fini à deux heures, fait sa déclaration pour cette heure-là; il est retenu chez lui jusqu'à trois ou quatre heures, et ce document devient invalide; s'il a cru

trouver un assortiment complet, il doit faire pour le compléter des courses qu'il n'avait pas prévues, il se trouve ainsi retardé. Ces formalités sont cause que les marchands anglais et français, au lieu de venir directement à Ypres, se forment à peu près leur assortiment dans les autres villes du pays et ne viennent ici que pour le compléter. Le même négociant désire que l'on supprime le droit d'entrée de 10 % sur les dentelles étrangères. Il dit que l'on envoie souvent en France une partie de dentelles pour vendre sur choix. Le marchand français prend ce qui lui convient et renvoie le reste. Le droit d'entrée sur les dentelles est un obstacle aux opérations de ce genre.

D. La loi générale n'autorise-t-elle pas dans ce cas le Gouvernement à accorder l'exemption des droits?

M. Vanden Peereboom. — Cela ne fait rien, parce que par la fraude on introduit les dentelles moyennant une prime de 3 %.

D. C'est dans l'intérêt de votre industrie que la loi a prescrit de déclarer d'une manière spéciale les dentelles à la sortie, et qu'elle frappe les dentelles d'un droit d'entrée. S'il n'entre pas de dentelles maintenant, n'en entrait-il pas auparavant?

M. Vanden Peereboom. — Il entre une quantité de dentelles de Paris; mais elles ne peuvent nuire à notre fabrication. Il s'importe aussi des dentelles d'Alençon, mais c'est un genre tout à fait séparé qui ne fait aucun tort à nos dentelles.

D. Il est difficile à la douane de distinguer les diverses espèces de dentelles; n'est-ce pas pour cela qu'il a fallu prendre une mesure générale?

M. Vanden Peereboom. — Cette observation a été faite; il a été répondu que les employés devaient s'y connaître.

D. C'est impossible, ne vaudrait-il pas mieux alors supprimer le droit protecteur?

M. Verleure. — Nous n'en avons pas besoin; mais je crois que Malines ne sera pas de notre avis, parce que cette ville peut craindre la concurrence de Lille. Quant aux difficultés dont vient de parler M. Vande Peereboom au nom d'un fabricant, j'ai lieu de croire qu'elles n'existent pas.

RUBANERIE.

D. Pouvez-vous donner quelques renseignements sur l'état de la rubanerie?

M. Vandendriessche. — Ypres avait des rubaneries considérables : il en existait aussi à Poperinghe. Ces rubaneries occupaient beaucoup d'ouvriers, et procuraient du bien-être à notre arrondissement, mais la rubanerie allemande a fait un tort considérable, et d'année en année la nôtre va en diminuant.

D. Quelle était l'importance de la rubanerie, avant notre séparation de la France?

M. Vandendriessche. — Elle occupait au moins 600 personnes dans l'arrondissement d'Ypres. Il y a quelques années elle fabriquait pour 400 mille francs, et aujourd'hui elle ne fait plus que pour 200 mille francs. Elle est donc réduite de

moitié. La raison de cette diminution est que nous ne pouvons plus soutenir la concurrence avec l'Allemagne, où le prix de la main-d'œuvre est moitié de ce que nous payons ici ; il nous est ainsi impossible de lutter.

D. Vos rubaneries se sont-elles alors transplantées en France?

M. Vandendriessche. — Oui, il n'y a plus ici qu'un simulacre de fabrique; le nombre de métiers est aujourd'hui moitié de ce qu'il était il y a vingt ans.

D. Les Allemands emploient-ils peut-être des métiers plus perfectionnés que les vôtres ?

M. Vandendriessche. — Ce sont les mêmes que les nôtres ; j'ai des articles pour lesquels je ne craindrais pas la concurrence si nous étions seulement protégés par un droit de 10 p. % perçu en réalité. Nos ouvriers sont en état de faire aussi bien que les Allemands. La rubanerie consiste principalement en main-d'œuvre, et plus le ruban est fin plus nous perdons.

D. Quels fils employez-vous, des fils de lin ou des fils de coton?

M. Vandendriessche. — Nous nous servons de fils de lin et de coton.

D. Dans quelle proportion?

M. Vandendriessche. — Environ moitié en lin et moitié en coton.

D. Employez-vous du fil à la mécanique ?

M. Vandendriessche. — Quelquefois ; cependant la plupart du fil que j'achète sur place est filé à la main.

D. Le ruban est-il meilleur quand il est confectionné avec le fil fait à la main ?

M. Vandendriessche. — Avec le fil à la mécanique le ruban est plus beau, parce que le fil est plus égal, mais je crois qu'il est moins solide.

D. D'où vient le fil de coton dont vous vous servez ?

M. Vandendriessche. — De Gand.

D. Quels numéros employez-vous ?

M. Vandendriessche. — Depuis le n° 8 ou 10 jusqu'au n° 40.

FILS RETORS.

D. Quelle est la situation actuelle de cette industrie ?

M. Vanden Peereboom. — Avant 1794, il y avait à Ypres 800 personnes occupées à tordre le fil; ces fils s'exportaient en France et en Espagne, mais depuis qu'en France il y a prohibition, cette industrie est tout à fait tombée.

D. Le fil à la mécanique ne fera-t-il pas au fil à la main une concurrence qui finira par le ruiner ?

M. Vanden Peereboom. — C'est une question fort controversée, et que la commission linière est chargée de résoudre.

D. Le fil simple n'était-il pas aussi exporté en France ?

M. Vanden Peereboom. — Oui, et même avec avantage. Nos bonnes fileuses pouvaient gagner fr. 1 50 c^{s} ou 2 francs par jour, car ce commerce était très-considérable. Les maisons de France achetaient ce fil simple, c'était le soutien d'une population très-nombreuse aux environs d'Ypres. Mais depuis que les Anglais ont introduit le fil à la mécanique, nos ouvriers ont souvent de la peine à avoir l'argent nécessaire pour payer le lin. Quand une fileuse a le malheur de rencontrer une mauvaise botte, elle perd au lieu de gagner; nos meilleures fileuses ne peuvent gagner au delà de 32 centimes par jour.

D. Quel remède conviendrait-il d'apporter législativement à cet état de choses?

M. Vanden Peereboom. — Il faudrait frapper de forts droits d'entrée le fil à la mécanique; il serait convenable d'adopter cette mesure, parce qu'il y a des fabriques dans le pays même. Cela ne pourrait nous donner que le marché intérieur, ce serait quelque chose sans doute, mais cette grande prospérité dont a joui cette industrie, je la crois perdue, et je pense qu'il est impossible de la rétablir.

M. Beke-Beke. — Peut-être faudrait-il aussi établir un droit de sortie sur les lins; si ces droits n'étaient pas contraires aux intérêts de l'agriculture, cette question ne présenterait pas de difficultés.

D. Pour protéger la filature à la main, on demande un droit de sortie sur les lins qui pourrait léser l'agriculture. N'y aurait-il pas moyen de concilier ces deux intérêts en établissant un taux moyen à déterminer: le lin sortirait sans droit; mais au-dessus de ce taux, il payerait un droit de sortie?

M. Beke-Beke.—Il me semble qu'il y aurait impossibilité d'établir une échelle de proportion, parce que la différence entre les prix des lins est trop grande. Nous serions d'ailleurs constamment en contestation avec la douane.

D. Ce n'est pas là ce qu'on propose, voici ce dont il s'agit. Il y aurait des mercuriales qui établiraient par quinzaine, le prix du lin. Lorsque le lin serait au-dessous de tel prix, il ne payerait pas de droits de sortie, quand il serait au-dessus, il en payerait un?

M. Beke-Beke.—Je crois qu'il y aurait impossibilité d'établir avec justice des mercuriales pour les lins.

D. Sur quoi basez-vous cette opinion?

M. Beke-Beke. — Sur la différence de qualité des lins, qui établit dans les prix une différence de cent pour cent.

D. D'après ces différences, ne pourrait-on pas établir le prix moyen?

M. Beke-Beke. — On exporterait alors les meilleures qualités, et on nous laisserait les mauvaises.

D. Ce sont les Anglais qui font renchérir le lin sur nos marchés; les maisons qui font les achats pour le compte de l'Angleterre font renchérir les lins pour en empêcher la sortie, quand elles ont des approvisionnements à faire. Quelques commissionnaires et notamment une maison d'Ostende, n'emploient-elles pas ces manœuvres?

M. Beke-Bekt. — Oui, c'est ce que font tous les exportateurs.

D. L'agriculture n'est-elle pas dupe de ce manége? Dans un arrondissement aussi industriel et aussi agricole que celui-ci, la question est d'une très-grande importance.

M. Beke-Beke. — En effet, elle est d'une telle importance que sous Joseph II, M. Deburtin a parcouru le pays, et s'est informé de la manière dont il conviendrait d'imposer le lin à la sortie, et finalement une décision fut prise par le Gouvernement autrichien, *un édit perpétuel* a été porté, qui arrêtait la sortie du lin. Mais cet édit n'a eu que quelques mois de durée, c'est une question tellement délicate, que je n'oserais pas en proposer la solution; la chambre de commerce a délibéré plusieurs fois sur cette question et n'a jamais émis d'avis.

D. Vous avez parlé d'un édit pris sous Joseph II. Depuis divers autres mesures n'ont-elles pas été prises successivement?

M. Vande Peereboom. — Il ne faut pas perdre de vue que depuis cet édit les choses ont changé, le filage à la mécanique a exigé des dispositions d'une autre nature.

D. N'y avait-il pas des fabriques de linge de table dans votre arrondissement?

M. Vanden Peereboom. — Nous avions une fabrique de linge de table, que nous importions exclusivement en France. Mais depuis que la France a frappé cet article de droits, la plupart de nos tisserands sont allés s'établir en France. Il nous reste très peu de chose de cette fabrication.

M. Billiau. — Les seuls renseignements que je puisse ajouter à ceux qui viennent d'être donnés, consistent en ce que la population qui était employée à cette fabrication est aujourd'hui sans travail, parce que nous manquons de matière première. nous voyons sortir nos bons lins pour faire du fil mécanique; nous ne jouissons pas de notre récolte.

M. Beke-Beke. — Mais les agriculteurs en jouissent; c'est toujours la même question entre l'agriculture et l'industrie.

D. Si vous aviez le lin à bon marché, auriez-vous un débouché certain pour les produits de votre fabrication?

M. Billiau. — Oui, assurément.

D. Un conflit existe entre l'agriculture et la fabrication qui intéresse une nombreuse population ouvrière; ne pensez-vous pas que les deux industries doivent se prêter un mutuel secours, car une industrie ne doit pas opprimer l'autre?

M. Beke-Beke. — Sans doute la raison veut qu'on se prête un mutuel appui.

TANNERIE.

D. La tannerie se trouve-t-elle dans un état florissant?

M. Van Alleynnes. — Nous ne possédons plus aujourd'hui que quatre tanneries; cependant cette branche a gagné depuis qu'on a cédé à la Hollande les par-

ties du Limbourg et du Luxembourg. Mais cette industrie éprouve une grande gêne, parce que la France vient chercher nos matières premières, fait le bénéfice de la main-d'œuvre, et quand les cuirs sont tannés, elle les introduit ici à peu de frais et en fraude. Les Français viennent chercher nos cuirs légers, qui sont très-recherchés; quant aux cuirs forts, ils n'en ont pas besoin, parce qu'en France on abat beaucoup de bêtes fortes. Ainsi on vient nous prendre nos matières premières soit en écorces, soit en cuirs légers, et on nous envoie nos cuirs tannés avec un léger droit de balance. De là vient la décadence de cette industrie.

D. Cette industrie fait-elle quelqu'exportation à l'étranger.

M. Van Alleynnes. — Non, la France ne veut pas de nos cuirs, quoi qu'ils soient reconnus de meilleure qualité.

D. Tirez-vous vos matières premières du pays ?

M. Van Alleynnes — Oui, en grande partie.

D. Avez-vous toujours tiré ces matières premières du pays?

M. Van Alleynnes. — Nous tirions des cuirs de l'étranger, de Buénos-Ayres; mais aujourd'hui on ne peut s'en procurer qu'à des prix très-élevés par suite du blocus.

D. Dans la partie du Luxembourg les écorces sont de meilleure qualité. Les cuirs qu'on va chercher à Anvers subissent le transport jusque dans le Luxembourg, et reviennent à Bruxelles; cependant ne vend-on pas encore ces cuirs à 10 centimes moins cher que les cuirs du pays ?

M. Van Alleynnes. — Nous travaillons tous les cuirs en général, les cuirs légers, les cuirs forts et des cuirs moyens. Nos cuirs sont plus demandés dans notre pays même que les cuirs de Liége. Je dois dire que les cuirs de Buénos-Ayres tannés ici sont plus recherchés par nos cordonniers. Mais pour les forts ouvrages ce sont les cuirs du pays de Liége, qui, par leur force, obtiennent la préférence. Pour les bottes et les souliers fins nos cuirs sont plus recherchés.

D. N'est-ce pas à raison de ce que vos cuirs sont à meilleur marché ?

M. Van Alleynnes. Non, les prix sont à peu près les mêmes, mais on travaille dans le Luxembourg les cuirs étrangers, tandis que nous travaillons les cuirs nationaux, et il y a toujours avantage lorsqu'on peut travailler les produits de son pays. Nos efforts à tous doivent tendre à ce but, et à empêcher l'étranger de nous enlever la matière première.

D. Vous convenez donc que vos tanneries sont plus prospères maintenant qu'elles ne l'étaient autrefois?

M. Van Allyennes. — Oui, mais nous désirons maintenir cette prospérité, car notre industrie a été en souffrance, ce n'est que depuis peu que nous avons quelques avantages, et pour les conserver, il faut empêcher l'étranger d'enlever nos matières premières sans droits, et de nous importer des produits fabriqués avec de faibles droits ou sans droits par la fraude. L'Angleterre nous enlève nos écorces, qui ne sont soumises qu'à un droit de sortie d'un demi pour cent, par mer, et de 6 pour % du côté de la France; nous demandons qu'il soit porté à 10 pour %.

D. D'après les renseignements que nous avons recueillis, il paraît qu'il y a eu à Anvers, il n'y a pas longtemps, une forte augmentation dans l'importation des cuirs de Buénos-Ayres; comment expliquez-vous ces arrivages?

M. Van Alleynnes. — Ces arrivages proviennent des circonstances ; peut-être a-t-on pu en sortir de Buénos-Ayres, car je crois qu'il y a maintenant une masse considérable de cuirs dans cette ville. Nous avons hésité pendant quelque temps à acheter, parce que nous espérions que Buénos-Ayres aurait été débloqué, mais dès que la nouvelle de la réélection de Rosas à la présidence a été connue, cet espoir s'est évanoui, et il y a eu de suite un renchérissement de 3 pour cent par demi-kilogramme ; je viens de faire des achats à Anvers avec cette augmentation.

HOUBLONS.

D. La culture des houblons est-elle dans une situation prospère?

M. Vanden Peereboom. — Cette culture est aujourd'hui souffrante; la Belgique a longtemps fourni à la France toute ses houblons, mais depuis que la France a frappé nos houblons d'un droit de 65 centimes, une société s'est formée pour s'occuper de cette culture, et toutes les terres susceptibles de produire du houblon en ont été plantées; cela a fait un tort considérable à notre culture.

D. N'est-ce pas principalement à l'intérieur que vous vendez vos houblons?

M. Rommers. — Nous en exportons aussi en France.

D. En exportez-vous encore ailleurs?

M. Rommers. — L'Angleterre nous en prend de temps en temps quelques faibles parties; mais ce n'est que pour connaître nos qualités et nos prix.

D. Vos houblons ne reçoivent-ils pas une marque particulière?

M. Rommers. — Oui.

D. Les Français ne parviennent-ils pas à imiter cette marque?

M. Rommers. — Voici comment les choses se passent. Il y a à Poperinghe un bureau composé de neuf membres, qui est chargé d'apposer la marque; chaque partie de houblon est pesée et vérifiée par les soins de ce bureau, puis mise dans des sacs qui ne peuvent avoir qu'une seule couture, et qui sont immédiatement plombés; après cela on délivre au propriétaire du houblon un certificat constatant que toutes les formalités ont été remplies, et indiquant le poids des sacs; or, c'est précisément ce certificat qu'il est impossible de contrefaire.

D. Ne pensez-vous pas qu'on puisse utilement appliquer ce système aux tissus?

M. Vande Peereboom. — Je crois que dans la position où se trouve l'industrie linière, il serait très-bon de suivre une marche analogue pour ses produits. On pourrait peut-être contrefaire le cachet et le plomb, mais jamais le certificat.

HUILES.

D. Y a-t-il des fabriques d'huile dans votre arrondissement?

M. Cardinael. — Nous faisons des huiles de colza, de lin et d'œillette; quant

à cette dernière, les fermiers éprouvent beaucoup de répugnance à la cultiver, parce que la France nous fait sous ce rapport un tort considérable. Depuis quelques années les Français nous ont importé plus de 1,200 bateaux d'huile d'œillette. Les colzas ont été en grande partie gelés et par conséquent ceux qui les ont cultivés ont essuyé des pertes, le lin a parfaitement réussi et la graine a été abondante.

M. Beke-Beke. — Pour faire prospérer nos fabriques d'huile, il faudrait frapper les huiles françaises d'un droit équivalent à celui dont la France frappe les nôtres. Nous voyons nos graines grasses s'exporter en France, les Français en font de l'huile et nous renvoient les tourteaux; c'est pour attirer cette fabrication chez elle que la France reçoit pour ainsi dire sans droits nos graines grasses, tandis qu'elle frappe nos huiles d'un droit prohibitif.

D. A quoi emploie-t-on les 25 ou 30 mille hectolitres d'huile de baleine qui s'importent en Belgique?

M. Cardinael. — Principalement à faire du savon.

D. Les savonniers seraient-ils donc opposés à voir frapper ces huiles d'un droit élevé?

M. Cardinael. — Non, ils désireraient au contraire que l'importation en fût interdite.

D. Quel est le droit dont vous voudriez voir frapper ces huiles?

M. Cardinael. — 30 francs.

D. N'est-ce pas un droit prohibitif, car l'huile de baleine ne vaut que 50 à 60 francs?

M. Cardinael. — Sans doute, l'intérêt de notre industrie le réclame.

D. Vous n'êtes pas d'avis qu'il faille favoriser la sortie des tourteaux?

M. Cardinael. — On aurait beau en favoriser la sortie, ils ne sortiraient pas pour cela, puisqu'ils sont plus chers ici que partout ailleurs; nous en tirons des quantités considérables de France et des ports du Nord et de la Hollande.

D. Les Anglais n'en tirent-ils pas d'ici?

M. Cardinael. — Les Anglais ne peuvent pas nous en prendre, puisque nous en faisons venir de France et du Nord, d'où ils peuvent les tirer tout aussi bien que nous; ce qu'il faut faire pour favoriser nos fabriques d'huile, c'est d'établir des droits d'entrée sur les huiles étrangères, principalement sur les huiles d'œillette; cela engagerait nos fermiers à cultiver cette plante.

D. Ne pensez-vous pas qu'il faudrait empêcher ou restreindre l'exportation de nos graines en France?

M. Beke-Beke. — Il y a encore une fois ici un conflit entre le fabricant et le cultivateur.

D. Demandez-vous seulement qu'on frappe l'huile de baleine d'un droit plus élevé?

M. Cardinael. — L'huile de baleine n'est nécessaire que pour les tanneries,

mais elle fait un tort considérable à nos huiles ; on en fait un mauvais savon qui infecte les maisons. Il serait très-utile de frapper l'huile de baleine d'un droit élevé, mais il faudrait peut-être accorder l'exemption aux tanneurs.

SEL.

D. Croyez-vous que le sel qui paye les droits d'accises représente réellement la quantité qui se consomme dans le pays?

M. Cardinael. — Si la perception des droits ne s'effectue qu'à raison de 7 kilogrammes par individu, tandis qu'il est certain que la consommation s'élève de 12 à 13 kilogrammes, on peut l'attribuer aux exemptions que l'on accorde à certaines industries ; cette différence provient peut-être aussi de l'emploi de l'eau de mer.

D. Pensez-vous qu'on puisse, par des moyens chimiques, séparer du sel les ingrédiens qu'on y mêle pour le livrer à certains établissements?

M. Cardinael. — Oui, et pour ma part, je ne ferais aucune difficulté pour en manger.

D. Ainsi, sous ce rapport, la loi proposée en 1836 vous aurait-elle convenu?

M. Cardinael. — Oui, parce qu'alors chacun n'aurait pris que ce dont il aurait eu réellement besoin.

D. Si l'emploi de l'eau de mer présente tant d'avantages au saunier, comment se fait-il que les raffineries l'emploient si peu? à Anvers même il n'existe qu'une seule raffinerie qui en fasse usage.

M. Cardinall — Les Anversois doivent aller très-loin pour chercher de l'eau de mer; l'eau de l'Escaut n'est pas assez salée. A Ostende on vend le sel raffiné 24 1/2 centimes le kilogramme ; or, les droits s'élèvent à 17 centimes 65/100 : la matière première, c'est-à-dire le sel de roche, coûte 4 1/2 centimes, il y a trois centimes et quelques centièmes de frais de fabrication, ensemble 25 1/2 centimes. Comment voulez-vous dès lors que les raffineurs d'Ostende vendent le sel raffiné 24 1/2 centimes, s'ils ne trouvaient pas de l'avantage à employer l'eau de mer? Remarquez qu'ils sont loin de faire de mauvaises affaires, qu'ils réalisent au contraire des fortunes très-considérables.

D. Êtes-vous d'accord sur ce point avec les raffineurs de Bruxelles?

M. Cardinael. — Tous les raffineurs de Bruxelles partagent l'opinion que je viens d'exprimer Je n'ignore pas que dans la discussion qui a eu lieu à la Chambre, relativement à la loi sur le sel, un honorable Représentant de Bruxelles a émis un avis contraire ; mais le lendemain même de cette discussion, je me suis trouvé à Bruxelles avec tous les sauniers de cette ville, M. Coghen seul excepté, nous nous sommes rendus en députation chez M. le Ministre et de là chez le Roi, et nous avons déclaré à l'unanimité que les assertions de cet honorable député n'étaient pas exactes. Il est impossible que notre industrie puisse prospérer si l'emploi de l'eau de mer continue à être favorisé ; nous ne tenons pas tant à l'abais-

sement du droit, mais nous insistons pour qu'il n'y ait point de faveur pour personne, pour que l'eau de mer soit imposée comme le sel de roche.

D. Le projet de loi de 1836 restreignait l'importation du sel au seuls ports d'Ostende, d'Anvers et de Nieuport. Cette restriction pourrait-elle être nuisible?

M. Cardinael. — On peut admettre d'autres ports sans inconvénient, pourvu que les bateaux soient plombés et convoyés; nous ne tenons pas à voir restreindre le nombre des ports d'importation; nous ne craignons pas non plus l'importation du sel de France, car en France le sel est plus cher qu'ici : ce qui nous fait du tort c'est l'emploi de l'eau de mer.

D. Mais alors comment expliquez-vous la fraude?

M. Cardinael. — La fraude ne peut se commettre que dans les ports de mer.

D. Ne peut-on pas cependant introduire le sel par la frontière hollandaise?

M. Cardinael. — C'est possible, mais nous ne sommes pas sur les frontières hollandaises; je veux dire que de notre côté le sel français ne peut être introduit en fraude, puisqu'il est plus cher en France qu'ici; c'est dans les ports de mer qu'on commet la fraude et principalement par la pêche.

D. Mais alors, plus vous multiplierez les ports d'importation et plus il y aura de fraude?

M. Cardinael — Nous ne demandons pas qu'on multiplie les ports d'importation.

D. Vous ne tenez pas à la libre circulation à l'intérieur?

M. Cardinael.—Non, cela ne nous gêne pas; les mesures de l'administration ne peuvent gêner le négociant honnête.

D Se fait-il ici un grand commerce de sel?

M. Cardinael. — Oui, parce que l'on fabrique beaucoup de beurre.

D. Le sel fait avec l'eau de mer convient-il à cet usage?

M Cardinael. — Non, il a toujours un arrière-goût désagréable, et on n'en voudrait pas.

D. Eussiez-vous désiré que la nouvelle loi, proposée en 1836, eût été adoptée?

M. Cardinael.—Nous ne demandons pas une nouvelle loi, ce que nous voulons, c'est qu'il n'y ait d'exemption pour personne, et que l'on impose également l'eau de mer.

D. N'est-il pas des exemptions qu'il est très-difficile de ne pas accorder, par exemple, pour la pêche?

M. Cardinall. — On pourrait la remplacer par une prime en argent, ou restituer le droit. On avait accordé à un négociant une exemption pour 25,000 kilogrammes, et il n'avait besoin que de 500 kilogrammes; je ne veux pas dire qu'il a fraudé, mais cependant qu'a-t-il fait du reste? Je sais qu'on met dans

le sel d'autres matières pour pouvoir dire qu'il est gâté et qu'il n'est plus bon pour la consommation, mais il y a moyen de le faire servir.

DISTILLERIES.

D. Avez-vous quelques observations à nous présenter au sujet des distilleries?

M. Van Alleynnes. — La loi nous prescrit de faire une déclaration pour 15 jours; dans ces 15 jours sont compris deux dimanches; nous voudrions que le Gouvernement nous fît la remise de ces deux jours, afin de permettre aux domestiques de se reposer. En nous faisant payer pour ces jours-là, le Gouvernement nous force à travailler, car nous ne pouvons pas perdre le droit sur 80 à 100 hectolitres de macération.

D. Mais est-il possible d'arrêter le travail?

M. Van Alleynnes. — Oui, on peut laisser la macération 24 heures de plus.

D. Le Gouvernement a eu pour but d'augmenter le produit du droit sur le genièvre; la remise qu'on demande irait contre ce but. Ne pourrait-on pas vous dire de payer et de ne pas travailler?

M. Van Alleynnes. — Ce serait un septième du droit qu'on payerait en plus, et si les autres distillateurs travaillent ces jours-là, comme les bénéfices sont très-minimes, on entrera en concurrence avec un grand désavantage. Ce n'est pas pour nous, à cause des dimanches, que nous demandons cette remise, mais pour que les ouvriers puissent prendre quelque repos, sans cela ils doivent travailler pendant sept mois de l'année sans pouvoir se reposer une heure.

D. N'avez-vous pas fait de réclamations à ce sujet?

M. Van Alleynnes. — Nous en avons fait plusieurs; nous n'avons pas reçu de réponse.

D. N'a-t-on pas dit qu'il était impossible d'arrêter le travail.

M. Van Alleynnes. — Comme je viens de le dire, rien n'est plus facile que de laisser la macération 24 heures de plus; mais si on nous force à travailler nous travaillerons. Nous vous prions cependant de prendre note de notre réclamation.

CÉRÉALES.

D. Quelle est l'importance de votre marché aux grains?

M. Vanden Peereboom. — A l'époque des semailles, il peut être évalué à environ 20 mille hectolitres.

D. Sont-ce des grains du pays?

M. Vanden Peereboom. — Oui.

D. Ne vient-il pas de grains étrangers?

M. Vanden Peereboom. — Il nous vient de l'étranger des avoines; elles viennent de la Prusse.

D. Vous n'avez pas de moulin à vapeur qui puisse jouir des bénéfices de la nouvelle loi sur l'exportation des farines?

M. Vanden Peereboom. — Nous n'avons qu'un moulin à vapeur, mais jusqu'à présent il n'a pas pris beaucoup d'extension, il ne sert qu'à l'usage local.

D. Vous n'avez pas d'observations à faire sur la législation des céréales; ne vous est-elle pas nuisible?

M. Vanden Peereboom. — Elle peut nous être nuisible, mais nous ne pouvons exiger que les autres souffrent de la faim quand nous avons à manger. Nous avons été assez généreux; l'arrondissement d'Ypres est très-boisé, mais les bois ne peuvent pas bien se conserver et sont détériorés par les pauvres, qui n'ont plus de quoi acheter du bois et qui cependant doivent se chauffer. Tandis que ses bois se détruisent, Ypres a été unanime pour demander la prohibition à la sortie des graines et même des pommes de terre. Et lors que nous faisons ce sacrifice, le Hainaut a successivement haussé ses charbons et empêche les pauvres de s'approvisionner de ce combustible. Pour venir à Ypres, les charbons doivent passer par Audenaerde, Gand, Ostende, Dixmude, et font 200 lieues au lieu d'en faire 40. Si on ne donne pas à Ypres une communication avec la Lys, nous pourrons dire avec raison que le Gouvernement veut compléter le sacrifice d'Ypres, puisque depuis la révolution nous n'avons rien obtenu, pas même un bout de pavé. On a commencé une route de Comines à Verwicq, et une autre de Comines à Warneton, mais ces communications, favorables à l'arrondissement, seront contraires à l'intérêt de la ville d'Ypres, car elles relieront ces petites ville à Courtrai et non à Ypres.

On est étonné de ne pas trouver de fabriques à Ypres, mais cela ne doit pas surprendre; nous ne pouvons pas soutenir la concurrence avec les autres villes qui ont des routes et des canaux.

SYSTÈME COMMERCIAL.

D. Dans le rapport que vous nous avez adressé, les membres de la chambre de commerce paraissent avoir été d'avis que la législation commerciale actuelle est insuffisante; un de ces messieurs voudrait-il expliquer les motifs de cette opinion?

M. Donny. — Cette insuffisance résulte, selon moi, de ce que la Belgique n'a pas de relations assez bien établies avec les pays qui peuvent lui servir de débouchés, et du besoin qu'elle a d'étendre ses exportations maritimes. Le moyen le plus efficace d'atteindre ce but et de protéger notre système commercial et naval serait d'adopter le système des droits différentiels pour les productions indirectes, et des traités de réciprocité pour les provenances directes; c'est-à-dire que les nations qui consentiraient à conclure avec nous de semblables traités, seraient admises à importer sous leur pavillon dans nos ports, les provenances de leur sol, de leur industrie et de leurs colonies, mais pour ce qui concernerait leurs productions indirectes, c'est-à-dire, les articles qui ne proviennent ni de leur sol, ni de leur industrie, ni de leurs colonies, il conviendrait de les soumettre à des droits différentiels en harmonie avec la protection que réclament les intérêts de notre industrie, qui, aujourd'hui, avec les droits existants, ne peut soutenir la concurrence même de notre marché intérieur.

En un mot, le système que je voudrais voir substituer à la législation de 1816 et 1822, serait celui adopté par toutes les nations, dans l'intérêt de leur commerce et de leurs exportations maritimes, et le moyen le plus simple d'atteindre ce but, serait une étude approfondie des dispositions qui règlent les relations internationales des pays maritimes qui, en fait de commerce et d'industrie, nous ont devancés de si loin.

D. Ne craignez-vous pas que l'établissement des droits différentiels crée au profit de nos armateurs un monopole qui livrerait à leur merci l'industrie du pays?

M. Vanden Peereboom. — C'est un doute que notre rapport exprime; nous craignons que si l'on élevait trop les droits différentiels, on établît en faveur de la navigation nationale un monopole qui serait de nature à faire renchérir le fret, surtout aujourd'hui que notre marine n'est pas encore assez développée. Il faudrait peut-être procéder graduellement, établir d'abord un droit protecteur peu élevé, et augmenter ce droit à mesure que le nombre de nos navires deviendrait plus considérable. Avec un changement de législation trop brusque, l'on priverait peut-être le pays de ses relations.

D. Mais depuis l'établissement du monopole pour le sel, le fret a diminué: comment pourrait-on craindre un résultat contraire, en accordant la même protection à d'autres articles?

M. Vanden Peereboom. — Par notre position nous ne pouvons pas apprécier cette question aussi bien que ceux qui se livrent au commerce maritime.

D. Pensez-vous qu'on puisse porter la protection au delà du droit de 10 p. %, et du droit de tonnage?

M. Vanden Peereboom. — Je crois qu'il peut y avoir quelque latitude; mais je ne pourrais pas préciser la limite qu'on devrait mettre aux droits différentiels.

D. Quant à notre navigation nationale, l'exemple des dix dernières années ne prouve-t-il pas que la législation actuelle est insuffisante? tous nos grands navires ont quitté le pays; ne faut-il pas à la marine des avantages plus considérables, tels que ceux qu'elle a trouvés dans d'autres pays?

M. Beke-Beke. — Oui, et l'on devrait suivre un exemple qui produit d'heureux résultats.

D. Admettez-vous en principe qu'il faut suivre le système des autres nations maritimes?

M. Vanden Peereboom. — Oui, tout en le modifiant suivant les besoins du pays?

D. Est-ce l'opinion unanime de la chambre de commerce?

M. Vanden Peereboom. — Oui, du moins en ce qui concerne le pavillon national et les provenances directes.

D. Avec le système de provenances directes, nos ports ne seraient-ils pas approvisionnés par les étrangers qui auraient déjà gagné sur l'exportation de

nos produits; et les marchandises et les denrées ne seraient-elles pas à meilleur marché qu'à présent?

M. Beke-Beke. — Cela n'est pas douteux; il est toujours avantageux pour un pays d'avoir un marché. Si les planteurs ou les négociants des pays de production se trouvent surchargés et ont besoin d'argent, ils vendent à tout prix, et la marchandise se trouve alors à plus bas prix qu'au lieu de provenance.

C'est ainsi que maintenant on achète parfois à meilleur marché au Havre et à Liverpool qu'à New-Yorck. Il pourra en être de même pour Anvers. Nous gagnerions de plus la commission que nous payons maintenant.

D. Ainsi, persistez-vous dans l'opinion qu'il faille établir des droits différentiels modérés?

M. Beke-Beke. — Oui, des droits différentiels qui soient favorables à l'industrie.

D. La navigation, n'est-elle pas également une industrie?

M. Beke-Beke. — Je parle en général.

D. Quelques personnes attribuent notre manque de navigation vers les pays lointains, à ce que les prix et les qualités de nos produits ne peuvent pas soutenir la concurrence avec ceux des pays étrangers.

Avez-vous des produits qui, avec le système de provenances directes, pourraient avantageusement entrer en concurrence avec des produits des nations étrangères?

M. Vanden Peereboom. — Autrefois nous faisions des exportations considérables de toiles à carreaux et de toiles ouvrées; maintenant les toiles anglaises nous font une concurrence contre laquelle nous ne pouvons pas lutter.

D. A quoi attribuez-vous la perte de vos exportations?

M. Vanden Peereboom. — A la perte des colonies espagnoles où nous exportions principalement.

D. Cependant la population qui consommait vos produits habite toujours ces contrées. Si notre navigation était suffisamment protégée, ne pourriez-vous pas fournir directement à ces pays ce que vous expédiez par l'intermédiaire des négociants espagnols, et lutter contre les produits étrangers?

M. Vanden Peereboom. — Je ne le pense pas; parce que les toiles anglaises sont admises sur le même pied que les nôtres.

Quant aux toiles à carreaux, elles ne sont plus demandées; lorsque la population était esclave, son principal et même son unique vêtement était fait de cette toile; mais depuis son émancipation elle s'habille avec des tissus légers, des tissus de coton comme les Européens. A Bruges on fabriquait beaucoup de ces toiles, mais cette industrie est tout à fait tombée aujourd'hui.

D. Avec quels pays transatlantiques pourrions-nous avoir des relations directes pour l'exportation de nos produits?

M. L. Mulle. — Avec le Brésil, où nous avons tout l'avantage de la navigation, cette nation n'ayant point de marine. Je ne connais que les États-Unis qui

nous expédient directement leurs produits. Mais dans nos traités, dans toutes nos relations transatlantiques nous devons faire en sorte que les navires qui nous apportent les articles de leur pays, exportent en même temps nos produits. Nous ne pouvons pas déverser notre trop plein sur les marchés de France et d'Angleterre, où nos fabricats sont frappés de droits prohibitifs, et nous n'avons pas même notre marché intérieur qui est envahi par ces deux nations.

D. Vous voudriez des traités de réciprocité de cette nature avec les nations lointaines; mais faudrait-il les étendre aux nations européennes?

M. Mulle. — Lorsqu'elles nous importeraient des matières premières; mais je n'entendrais pas, par exemple, que les Anglais puissent venir nous apporter des tissus sans payer les droits. Les tarifs de douane devraient continuer à subsister.

D. Quels seraient alors les avantages d'un traité avec la France et l'Angleterre?

M. Beke-Beke. — La France pourrait admettre nos produits agricoles, comme nous admettrions les siens; ainsi l'on recevrait de la France les vins et les graines grasses qui sont des provenances directes; mais je n'admettrais pas les cotons que la France tire des colonies et d'où nous pouvons les tirer nous-mêmes directement.

M. Vanden Peereboom. — Je crois devoir faire remarquer ici, à propos d'un traité de réciprocité avec la France, qu'il n'y a pas de réciprocité parfaite dans celui qui a été conclu et qui est actuellement soumis à la Législature. D'après une de ses clauses, nos navires payeraient dans les ports de France tout ce que les navires français payent en Belgique; mais nous payerions en outre un droit de tonnage dont les navires français seraient affranchis.

D. Admettriez-vous les vins de France par navires étrangers?

M. Vanden Peereboom. — Non, si ce n'est avec des droits différentiels, car ce ne serait pas là une provenance directe.

Il me semble qu'il faudrait établir une échelle, et admettre à des conditions différentes trois espèces d'arrivages directs. Arrivages directs par navires nationaux; arrivages directs par navires de pays de provenance, et arrivages directs par navires qui n'appartiennent ni à la Belgique, ni au pays de provenance.

J.-B. VANDEN PEEREBOOM.	**PIRONON-GRIGNY.**
DONNY.	**HENNION-DUCORNEZ.**
J.-F. SLOOTACKER.	**J.-B. VANDENDRIESSCHE.**
L. MULLE.	**LA GRANGE-DONCKER.**
Louis VERLEURE.	**VAN ALLEYNNES-SCHOEKER.**

CHAMBRE DE COMMERCE
ET DES FABRIQUES
DE LA VILLE D'YPRES.

Ypres, le 18 octobre 1840.

A Monsieur le Secrétaire de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MONSIEUR,

Comme suite aux explications auxquelles ont donné lieu les conférences de la commission d'enquête parlementaire avec les membres de la chambre de commerce et les industriels de l'arrondissement d'Ypres, la chambre a l'honneur d'adresser à cette commission, avec prière de vouloir bien l'inscrire à la suite du procès-verbal, copie du mémoire qu'elle a présenté à M. le Ministre des Travaux Publics, le 13 juin dernier, en faveur d'une jonction de la Lys au canal d'Ypres, dont l'exécution serait un des moyens les plus efficaces pour ramener dans cet arrondissement la prospérité qui, autrefois, le rendait un des plus florissants de la province.

Au nom de la chambre de commerce d'Ypres,

Le Secrétaire,

DE HAERNE.

Ypres, le 13 juin 1840.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'YPRES,

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Une députation du collége échevinal de la ville d'Ypres est venue solliciter votre appui, pour les démarches que cette ville se propose de tenter dans l'intérêt de l'arrondissement dont elle est le chef-lieu. Cette députation a eu la douloureuse mission de vous dépeindre le malheureux état d'abandon, dans lequel se trouve plongée depuis quelques années cette partie de la Flandre, et les tristes effets qui en ont été la conséquence. Les événements de 1830, si fertiles en heureux résultats pour les autres parties du royaume, n'ont amené pour nous qu'infortune et misère! Avant la révolution la ville d'Ypres possédait encore quelques fabriques, derniers débris de la splendeur de l'antique cité: son arrondissement était un des plus prospères de la Flandre occidentale; la filature et la tisseranderie répandaient dans les campagnes l'aisance et le bonheur, et l'on pouvait dire avec orgueil que l'agriculture, le commerce et l'industrie y étaient florissants. Les pillages et les dévastations de 1831 ont grevé notre ville d'une dette de 165,000 francs. Nos fabriques sont tombées faute de pouvoir soutenir la concurrence avec les produits similaires des fabriques à vapeur tant de l'étranger que de l'intérieur. Les tisserands et les fileuses ont reçu le coup mortel par l'introduction de la filature à la mécanique, et partout aujourd'hui au travail, à l'opulence, ont succédé l'oisiveté et la misère. Vainement quelques hommes généreux cherchèrent-ils à lutter contre la mauvaise fortune, vainement songèrent-ils à s'associer pour imprimer à l'industrie une direction nouvelle, soit en établissant des fabriques, soit en défrichant les bruyères qui nous entourent; le manque de communications directes avec le Hainaut pour en tirer la houille et la chaux nécessaires à ces exploitations, en leur rendant toute concurrence impossible, vint constamment paralyser leurs efforts. Longtemps ces industriels se bercèrent de l'espoir de voir, par une jonction du canal d'Ypres à la Lys, enlever ces obstacles, le vote du canal de l'Espierre vint frapper de stupeur une population de plus de 125,000 âmes. La Campine, naguère, trouva des bouches éloquentes qui plaidèrent avec chaleur ses intérêts devant la représentation nationale; nous, moins heureux, nous n'avons trouvé parmi les Représentants de notre arrondissement que tiédeur et même opposition. Voilà pourquoi, dans notre détresse, nous avons pris le parti de nous adresser directement à vous, Monsieur le Ministre, dans l'espoir que vous, du moins, vous daignerez nous

entendre, seconder nos efforts pour ranimer notre industrie agonisante et rendre au travail une population laborieuse, que le découragement peut porter à de déplorables excès.

Nous avons dit qu'un des plus grands obstacles qui s'opposent au développement de l'industrie dans notre arrondissement était le manque de communications directes avec le Hainaut, pour en tirer à bon marché la houille nécessaire aux fabriques et la chaux indispensable à la fertilisation de nos terres; et, en effet, lorsqu'on vient à considérer que les bateaux se dirigeant de notre ville vers le couchant de Mons, pour s'approvisionner de charbon, ont à faire un détour de plus de 50 lieues, et que le combustible rendu à Ypres y revient à fr. 2 90 c^{s} l'hectolitre, et que la chaux y coûte fr. 2 54 c^{s} l'hectolitre, c'est-à-dire au moins 20 centimes de plus que dans la Campine même, on concevra aisément que toute exploitation mue par la vapeur y devient impossible, et que l'agriculture doit reculer devant la dépense énorme que coûtent les engrais. Ce serait donc en établissant des communications nouvelles entre le Hainaut et cette partie de la Flandre qu'on parviendrait à lever ces entraves. Ce serait en ouvrant une voie de navigation directe et facile entre la ville d'Ypres et le bassin houiller de Mons. qu'en vivifiant les relations actuellement existantes entre ces deux provinces, on rendrait l'arrondissement d'Ypres un des plus florissants du royaume; et si, comme il est permis de le croire, l'avenir réservait à cette voie de communication le transport des marchandises pondéreuses du Hainaut vers le littoral de la Mer du Nord, alors la navigation, dans cette partie de la Flandre, acquerrait un degré d'activité inconnu aux autres canaux du royaume, et peut-être même de l'étranger. Ces immenses résultats s'obtiendraient au moyen d'une jonction de la Lys au canal d'Ypres, situé à une distance de 12,500 mètres seulement de la Lys. La ville d'Ypres voit mourir au pied de ses remparts un superbe canal creusé évidemment en vue de cette jonction. Ce canal qui, après avoir traversé Dixmude, va se jeter à Nieuport dans celui de Furnes à Dunkerque, a une longueur de 40,250 mètres, et, sur une largeur moyenne de 29 mètres, a une profondeur moyenne de 1^{m},86 à la côte d'été. Commencé en 1250 sous les auspices de Marguerite de Constantinople, il fut poussé jusqu'au village de Boesinghe et, en 1642, les travaux en furent continués jusqu'à Ypres. Depuis, les commotions politiques qui ont agité l'Europe en ont retardé l'achèvement, et le bief d'Ypres à la Lys est resté en souffrance. Il serait digne du règne de Léopold d'achever ces travaux, comme il serait glorieux pour votre Ministère d'attacher son nom à l'exécution de cette magnifique conception de nos pères.

Voilà le but que se proposent d'atteindre nos efforts, et dans lequel nous venons à notre tour solliciter votre coopération efficace. La chambre de commerce d'Ypres connaît vos intentions bienveillantes, Monsieur le Ministre, elle vient avec confiance déposer entre vos mains et ses projets et ses espérances.

Le Secrétaire, DE HAERNE.

Le Président, VANDEN PEEREBOOM.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire,

DE HAERNE.

Séance du 29 août 1840, à St-Nicolas.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Decker, Zoude et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. P.-A. Boeyé, Président, Van Naemen-Boeyé, Vice-Président, Van Landegem-Talboom, Talboom-Joos, Janssens-Dedecker, Heyndrickx De Maere, Josse Nissen, Desmedt De Grave, A. Boeyé, Roels-Dammekens, Verbiest, G. Vermeire.

INDUSTRIELS ET NÉGOCIANTS.

Présents : MM. J. Braeckman, fabricant d'huile à Tamise, Vanlangenhove, fabricant d'huile à Alost, Blanquart, aîné, fabricant d'huile à Lokeren.

D. Quelles sont les industries et les principales branches de commerce et d'agriculture qui existent dans le ressort de votre chambre de commerce?

M. P.-A. Boeyé. — Il y a beaucoup d'industries dans notre arrondissement; nous avons des fabriques d'huile, des chapelleries, des corderies, des distilleries, des tanneries, des savonneries, des raffineries de sel, des fabriques de bas, de dentelles, d'épingles, de tabac, de tissus de laine, la tisseranderie de toiles et l'industrie cotonnière.

D. Quelles sont les industries en souffrance?

M. P.-A. Boeyé. — L'industrie linière et cotonnière. Nous avons déjà donné au Gouvernement notre avis sur les causes de cette souffrance, nous aurons l'honneur de vous en adresser une copie.

FABRIQUES D'HUILE.

D. Quelle est l'importance de la fabrication des huiles dans votre arrondissement?

M. P.-A. Boeyé. — Nous avons 700 moulins, dont 24 à vapeur, consommant au delà de 280,000 hectolitres de grains, représentant cinq millions et demi de francs. Cette industrie répand 140,000 francs dans la classe ouvrière.

D. Cette industrie réclame-t-elle la libre sortie des tourteaux?

M. Braeckman. — Nous demandons la levée d'une prohibition ridicule, qui doit nécessairement disparaître de notre tarif. Cette prohibition a été utile quand l'industrie des huiles était dans l'enfance, mais avec le développement que cette industrie a pris, le maintien de cette prohibition ne peut que nuire à notre commerce et à notre industrie en général.

D. Il a été dit dans d'autres localités que non-seulement on consommait tous les tourteaux qui se font dans le pays, mais qu'on était encore obligé d'aller en chercher en France et en Hollande pour compléter les approvisionnements : ce fait est-il exact?

M. Braeckman. — Cela est vrai pour les tourteaux de colza et de chanvre, aussi nous n'en réclamons pas la sortie, ce serait inutile, car ils sont si chers, que quand il n'y aurait pas de prohibition, l'étranger ne pourrait pas venir en chercher ; ce n'est que pour les tourteaux de lin que nous demandons la sortie.

D. Les villes d'Ypres et de Courtrai ne montrent-elles pas la plus vive opposition à cette mesure?

M. Braeckman. — Je conçois l'opposition que font ces deux localités, mais vous ne la rencontrerez dans aucun endroit.

D. Est-il vrai que la graine de lin rapporte en tourteaux les $^3/_5$ de sa valeur?

M. Braeckman. — C'était vrai au commencement de l'année, mais maintenant, par suite de la baisse des grains, les tourteaux ne représentent plus que les $^3/_5$ de la valeur de la graine.

D. Quel est le prix des tourteaux de lin?

M. Braeckman. — 20 francs les 100 kilogrammes.

D. Que vaut, prix moyen, l'hectolitre de graines de lin?

M. Braeckman. — 19 francs.

D. Combien un hectolitre de graines donne-t-il de kilogrammes de tourteaux?

M. Braeckman. — Environ 40 kilogrammes.

D. N'avez-vous pas dit que la graine vaut 19 francs, et que le prix des tourteaux est de 20 francs les 100 kilogrammes?

M. Braeckman. — J'ai dit que depuis la baisse des grains, les tourteaux ne représentaient plus que les $^3/_5$ de la valeur de la graine. C'est que quand les céréales sont chères, on consomme beaucoup plus de tourteaux; le pays alors n'en a pas trop, mais quand les grains sont à un prix modéré, il y en a la moitié plus qu'il n'en faut pour ses besoins; cette année, tout a été consommé dans le pays.

Quand le seigle est à 16 francs, et que les tourteaux valent 11 à 12 florins,

il y a un très-grand avantage pour le fermier à vendre son seigle, et à consommer des tourteaux ; il n'en est pas de même quand le seigle est à bon marché, alors on le donne au bétail et les tourteaux encombrent le pays.

D. Combien faut-il d'hectolitres de graines de lin pour faire un hectolitre d'huile?

M. Braeckman. — Sept hectolitres de graines de lin donnent une aime qui représente 137 litres.

D. Et pour le colza?

M. Braeckman. — Cinq hectolitres pour faire 137 litres d'huile.

D. Maintenez-vous que dans l'intérêt du pays on doive permettre la sortie des tourteaux de lin?

M. Braeckman. — La prohibition à la sortie est une des dispositions les plus vicieuses de notre tarif; il n'y a que les arrondissements de Courtrai et d'Ypres qui prétendent le contraire.

Nous aurions plus de tourteaux si nous pouvions battre constamment, mais nous sommes obligés de chômer, parce que l'industrie des huiles est en souffrance. Nous ne trouvons plus à placer nos huiles, maintenant que les savonneries emploient l'huile de baleine.

D. Quel en est le prix?

M. Braeckman. — 44 florins.

D. De quel droit demanderiez-vous que l'huile de baleine fût frappée?

M. Braeckman. — D'un droit de 15 francs, qui est celui établi sur les huiles de graines étrangères. Notre législation est telle, que la France vient chercher nos graines, les bat et nous renvoie les tourteaux.

D. Demandez-vous l'établissement d'un droit à la sortie des graines?

M. Braeckman. — Non, nous ne voulons pas entraver le commerce de graines; les tourteaux sont encore un objet de commerce, et nous pourrions en exporter en Angleterre aussi bien que les Français et les Hollandais, si les savonneries employaient nos huiles au lieu d'huile de baleine.

D. Avez-vous beaucoup de savonneries?

M. Braeckman. — Oui beaucoup.

D. Quels avantages trouvent les savonneries à employer l'huile de baleine?

M. Braeckman. — De très-grands; elle coûte 44 florins, tandis que les huiles de lin et de chanvre, qui sont des huiles chaudes, coûtent 48 florins 10 sous; l'huile de colza, qui est une huile froide, vaut 61 florins, et l'huile de baleine remplace, suivant la saison, les huiles chaudes et les huiles froides. Il faut encore ajouter que les huiles de baleine s'achètent à trois et quatre mois de crédit, tandis que les nôtres se payent comptant.

D. N'y a-t-il pas d'inconvénients à employer l'huile de baleine à la savonnerie?

M. Braeckman. — On a prétendu que c'était insalubre, des lois de Marie-Thérèse le défendaient ; cependant, c'était une erreur, car on se sert en Allemagne d'huile de baleine pour le savon, et on ne trouve pas que ce soit contraire à la salubrité.

D. Avez-vous encore quelques observations à nous faire au sujet de cette industrie ?

M. Braeckman. — L'huile de baleine ne donne pas de tourteaux, et si cette huile était imposée comme les huiles des graines, le Trésor y gagnerait le droit qu'on payerait sur les graines oléagineuses, qui seraient introduites en plus grande quantité, et le commerce y trouverait un objet d'échange de plus ; on pourrait, en imposant l'huile de baleine, ne rien changer à l'état de choses actuel, en ce qui concerne les huiles brunes, qu'on emploie à la tannerie comme l'huile de foie de morue.

Les États-Unis de l'Amérique, qui importent les 7/8 de l'huile de poisson en Belgique, offrent aux huiles de lin un débouché considérable, auquel nous ne participons que pour des quantités minimes. L'Angleterre, par suite du prix constamment très-élevé des tourteaux de lin, est à même de vendre cette huile à meilleur compte qu'aucun autre pays, et pourvoit presqu'exclusivement aux besoins de ces parages : il est à remarquer qu'en Angleterre les huiles de poisson, autres que celles provenant de la pêche nationale, sont prohibées. Ne pourrait-on pas dire au Gouvernement américain, que la Belgique recevra ses huiles de poisson au même droit d'entrée qu'il admettra nos huiles de lin ? Si l'Amérique avait une industrie huilière à protéger, une pareille proposition serait inadmissible de sa part, mais aucun moulin à huile n'y existe, et dès lors je ne vois pas pourquoi la Belgique, qui est le principal débouché des États-Unis pour l'huile de baleine, doit recevoir cette graisse exotique moyennant un droit d'entrée de 2 francs par hectolitre, tandis que l'huile de lin y est frappée d'un droit d'entrée énorme. Jamais occasion plus opportune ne s'est présentée pour faire valoir la réciprocité internationale. Outre que ce serait un immense bienfait pour l'industrie huilière que d'avoir le marché des États-Unis pour ses huiles de lin, la navigation transatlantique y gagnerait également en ce que les navires américains, qui repartent la plupart d'Anvers sur lest, trouveraient souvent un retour en huile de lin.

INDUSTRIE COTONNIÈRE.

D. Cette industrie est-elle importante dans votre arrondissement ?

M. Van Naemen-Boeyé. — A Saint-Nicolas seulement, l'industrie cotonnière compte quarante fabriques ; nous faisons les tissus à côtes, les cotonnettes, les siamoises, les mouchoirs, les pilous, les tissus de fil et coton, les toiles à matelas ; nous employons aussi la soie pour nos tissages.

D. Combien cette fabrication emploie-t-elle d'ouvriers ?

M. Van Naemen-Boeyé. — Six mille.

D. Fabriquez-vous à la mécanique ?

D Van Naemen-Boeyé. — Non, tous ces articles sont tissés à la main, parce que ce sont des dessins différents.

D. Employez-vous les métiers à la Jacquard?

M. Van Naemen-Boeyé. — Les essais qu'on en a faits n'ont pas eu de succès.

D. Avez-vous des établissements d'impression pour les tissus de coton?

M. Van Naemen-Boeyé. — Nous faisons nous-mêmes toutes nos couleurs, à l'exception de quelques-unes, qui ne se font qu'à Bruxelles, telles que le rose, le rouge et le lilas.

D. Le coton filé, dont vous vous servez, vient-il du pays?

M. Van Naemen-Boeyé. — Oui, à l'exception des fils très-fins qui nous viennent de l'Angleterre.

D. Combien avez-vous de filatures?

M. Van Naemen-Boeyé. — Deux.

D. Employez-vous beaucoup de cotons fins?

M. Van Naemen-Boeyé. — Non, nous en employons très-peu à cause du droit dont ces cotons sont frappés, et qui est de 32 à 33 p. %.

D. Pourrait-on filer ces cotons fins dans le pays?

M. Van Naemen-Boeyé. — La consommation n'en est pas assez considérable pour l'entreprendre, sans cela on pourrait le faire.

Cependant on l'a essayé avant la révolution, mais les fils fins faits dans le pays ne pouvaient pas être teints en rouge, parce que la qualité n'en était pas bonne.

D. Vous avez dit tout à l'heure que vous ne fabriquiez pas avec du fil fin, parce que vous en manquiez; pourquoi n'avez-vous pas établi des filatures en cherchant à éviter les inconvénients que présentait le fil fait lors des premiers essais?

M. Van Naemen-Boeyé. — Ce n'était pas notre article; nous sommes fabricants de tissus, nous ne pouvons pas nous occuper de monter des filatures; on a tenté d'en établir à Liége et à Verviers, mais on a dû cesser, parce que la consommation n'était pas assez considérable et que l'on ne pouvait pas lutter avec l'étranger.

D. Mais vous avez dit que si les fils fins pouvaient entrer, la fabrication des tissus fins augmenterait considérablement; les établissements dont vous venez de parler n'auraient-ils pas dû dès lors trouver un débouché?

M. Van Naemen-Boeyé. — La qualité de leurs fils était inférieure à celles des fils anglais; il est certain que le débouché de nos produits augmenterait si on parvenait à faire ces fils, ou si nous pouvions nous les procurer à un prix moins élevé.

Des demandes de réduction de droits sur ces fils ont été faites contre l'avis des filateurs; cependant ils ne produisent pas de numéros fins, ils ne font que les numéros ordinaires; mais ils s'opposent à l'introduction des numéros fins parce qu'ils craignent qu'on ne donne de l'extension à la fabrication des tissus

fins et qu'on ne restreigne celle des tissus communs, ce qui porterait préjudice à leurs filatures. Nous payons aujourd'hui 32 p. % de droits sur les fils fins, il est impossible qu'avec ce droit nos produits puissent lutter avec les produits similaires d'Allemagne, où les fils anglais ne sont soumis qu'à un droit de 8 p. %, et ces produits entrent en fraude dans notre pays, moyennant une prime de 4 à 5 p. %.

Cette différence de 8 à 32 p. % sur la matière première ne nous permet pas de soutenir la concurrence.

Jadis, quand nous travaillions avec les colonies, où nous avions un privilége pour les objets fabriqués dans le pays, nous envoyions des tissus faits avec du coton fin anglais, quoiqu'il fallût affirmer par serment que les tissus envoyés étaient faits de produits nationaux, parce qu'on considérait comme naturalisé le fil qui avait payé le droit; c'était une qualité qu'on ne faisait pas dans le pays. Il fallait donc renoncer à fabriquer l'article ou se servir du coton anglais; par exception, une circulaire du Gouvernement nous apprit que l'emploi de ce coton était permis et ne devait pas nous empêcher de prêter le serment exigé.

D. Quelle augmentation éprouverait la fabrication des tissus fins, si elle était encouragée par une prime ou remboursement du droit?

M. Van Naemen-Boeyé. — Nous pourrions concourir avec l'étranger dans les colonies libres, si nous avions la matière première; sans cette condition indispensable, nous ne le pouvons pas. Un essai a été fait à Singapore, on a perdu 50 p. %; un autre a été fait à la Vera-Cruz, tout a été perdu; on en a tenté un troisième à Manille, dont on attend le résultat; cependant toutes les expéditions vers Singapore n'ont pas offert des pertes, et si l'on avait la matière première à bon marché, l'on pourrait exporter avec bénéfice vers ce pays.

Si le droit sur les fils fins était moindre, on pourrait soutenir avec certitude la concurrence de l'Allemagne; une pétition a été adressée au Gouvernement contre la demande en réduction du droit sur les fils anglais, ce sont de petits fabricants qui ne travaillent que pour les environs et ne font pas d'exportations.

D. Le plus fort fabricant de votre arrondissement n'a-t-il pas signé en tête de cette pétition?

M. Van Naemen-Boeyé. — Ce ne sont pas des fabricants qui travaillent depuis 30 ans, qui ont cette opinion; à l'exception d'un seul, les signataires de cette pétition sont de petits fabricants, qui n'étendent leur vente qu'à quinze lieues à la ronde, et chez lesquels on a colporté cette pétition; d'ailleurs un des signataires a dit que s'il n'était que fabricant, il serait de la même opinion que nous, mais il est en même temps filateur.

Le défaut de ces fils fins empêche d'augmenter le tissage et de donner de l'occupation à beaucoup d'ouvriers; les fabricants qui travailleraient les fins, s'ils avaient la matière première, donneraient du travail aux ouvriers qui en manquent; cela peut être mis en balance avec l'intérêt des filateurs qui, ne produisant pas de numéros fins, ne doivent pas être protégés par le tarif aux dépens du tissage. Si, sur cent filateurs, aucun ne fait du fil fin, la réduction du droit sur ces fils ne peut léser cette industrie; nous voulons travailler ces tissus, ils ne font pas la qualité de fil dont nous avons besoin, ils n'ont ainsi aucun droit de nous empêcher de nous le procurer ailleurs.

D. Mais peut-on admettre les fils fins, sans s'exposer à faciliter l'entrée des fils de qualité inférieure ?

M. Van Naemen-Boeyé. — Oui, parce que les fils communs étrangers ne peuvent pas soutenir la concurrence avec les nôtres, on n'introduit que des numéros fins; à la douane d'Anvers et d'Ostende, vous pourriez avoir la preuve que les commissionnaires ne font pas venir de fil commun.

D. Il faut remarquer que le droit sur les fils communs est très-élevé, et la question est de savoir si, en abaissant le droit sur les fils fins, on ne faciliterait pas l'entrée des fils communs ?

M. Van Naemen-Boeyé. — Le n° 40 s'introduit avec un simple droit de balance.

D. Ne distingue-t-on pas ce numéro des autres ?

M. Van Naemen-Boeyé. — Rien n'est plus facile que cette fraude. En mettant le fil dans les paquets, on fait très-bien passer du n° 80 pour du n° 40 près des personnes qui ne connaissent pas l'article, et la douane ne peut pas visiter tous les paquets; mais cependant au moyen du dévidoire et de la romaine, la vérification peut se faire d'une manière sûre, nous donnerions les instructions nécessaires; la fraude serait sans importance, si on ne la faisait que sur quelques paquets. Dès lors, en prenant plusieurs paquets au hasard, s'il y avait de la fraude on s'en apercevrait, et il suffirait de trouver un paquet faussement déclaré pour tout saisir.

D. Ne pensez-vous pas que l'une des causes pour lesquelles on ne fabrique pas de tissus fins, c'est que le marché intérieur manque à nos fabricants, et ne croyez-vous pas que si on parvenait à empêcher la fraude des tissus fins, nos filateurs arriveraient à faire les fils fins dont vous avez besoin ?

M. Talboom-Joos. — Je pense que quant à la cotonnette fine, il en entre très-peu, parce que la consommation en est très-minime; j'en fabrique, et je n'en trouve pas le placement.

M. Heyndrickx. — Pour moi, je travaille le numéros 140 et je le vends.

M. Talboom-Joos. — J'en ai depuis 18 mois dans mes magasins, dont je ne peux pas me défaire même à perte.

M. Van Naemen-Boeyé. — Moi, je travaille le gros et le fin; à Lokeren, il y a un fabricant qui ne travaille que le fin et il place ses produits.

M. Talboom-Joos. — C'est-à-dire qu'il s'en vante, mais cela n'est pas prouvé. Je répète que nous payons 33 p. % sur le coton filé fin, tandis que l'Allemagne ne paye que 8 p. %, et que nous soutiendrions la concurrence avec les produits de ce pays, si nous avions la matière première au même prix.

D. Dans quelle proportion entre le fil fin dans les fabrications que vous faites pour l'exportation ?

M. Heyndrickx. — J'en ai employé 29,000 kilogrammes en 1838.

D. Quelle est la valeur relative du fil de coton ?

M. Van Naemen-Boeyé. — Une pièce de neuf aunes, qui pèse 1 1/2 kil. de coton,

et vaut fl. 4 50 cs, contient pour fl. 2 50 cs de matière de fil et le reste est de la main-d'œuvre; je ferai observer que nous ne demandons la levée du droit d'entrée sur les cotons fins que pour quelque temps, pendant trois ans, par exemple, afin de voir quels seraient les résultats de cette mesure. Pour la fabrication destinée à l'intérieur, en attendant l'établissement de machines, l'entrée serait libre, et quant les filatures du pays seraient à même de fournir le marché, on changerait le tarif; mais que ce ne soit pas un obstacle à ce que nous puissions fabriquer. On pourrait fixer le port par lequel l'importation se ferait et charger d'anciens négociants de constater la qualité de ces fils; ce ne serait qu'une mésure temporaire.

D. Ne trouvez-vous pas d'obstacle à ce que l'introduction soit limitée à certains bureaux?

M. Van Naemen-Boeyé. — On pourrait limiter cette introduction aux ports d'Anvers et d'Ostende, et même au port d'Anvers seul.

D. N'avez-vous pas demandé la suppression du droit d'entrée, ou une prime d'exportation équivalente au droit payé à l'entrée?

M. Van Naemen-Boeyé. — Oui, mais cela ne pourrait servir que pour l'exportation.

D. Cela ne présenterait-il pas encore l'inconvénient de payer la prime à la sortie, pour des marchandises étrangères qui auraient été introduites en fraude?

M. Van Naemen-Boeyé. — Effectivement, parce que le Gouvernement ne peut pas constater ce qui entre et se consomme dans le pays; il y aurait encore à remarquer que le coton teint en rouge augmente de poids, et le Gouvernement restituant le droit sur l'échelle d'introduction éprouverait une perte de 30 p. %.

D. Pensez-vous qu'il en résulterait une exportation considérable?

M. Van Naemen-Boeyé. — Oui, parce que les teintureries en rouge exporteraient beaucoup pour la Russie.

D. On a demandé la libre introduction des numéros fins anglais, à charge de les réexporter teints ou tissés. Cela ne pourrait-il pas se faire en tenant compte du surpoids résultant de la teinture rouge?

M. Van Naemen-Boeyé. — Cela se ferait très-bien pour les cotons tout rouges, mais beaucoup de tissus sont de couleurs mélangées.

D. Pouvez-vous soutenir la concurrence avec l'Allemagne pour la teinture?

M. Van Naemen-Boeyé. — Oui, mais tout ce qui est fait pour l'exportation par mer doit être soigné, l'humidité agissant beaucoup sur la couleur et particulièrement sur le rouge; il est arrivé à Batavia qu'en ouvrant les caisses, on a trouvé les tissus tout blancs. Mais quand ils furent soumis à l'action de l'air, la couleur revint, elle avait cependant un peu perdu de sa fraîcheur.

D. Avez-vous beaucoup perdu à la séparation de la Belgique et de la Hollande?

M. Van Naemen-Boeyé. — Oui.

D. Exportez-vous encore aux colonies?

M. Van Naemen-Boeyé. — Nous avons fait des essais dont nous ne connaissons pas encore le résultat. Quoique nos teintes soient meilleures que les teintes anglaises, nous ne pouvons pas soutenir la concurrence, parce que le fil nous manque. Nos marchandises sont meilleures, mais aussi elles sont plus chères, nous ne pouvons ainsi soutenir la concurrence avec les Anglais qui font des étoffes sans solidité.

On travaille en Angleterre avec trois navettes de différentes couleurs, on va le faire à Gand.

D. Pour les tissus communs, pourriez-vous soutenir la concurrence sur le marché intérieur si le droit était supprimé?

M. Van Naemen-Boeyé. — Non.

D. Si le marché intérieur vous était assuré, suffirait-il pour votre fabrication?

M. Van Naemen-Boeyé. — Les opinions sont partagées sur ce point.

D. Vos établissements sont-ils montés pour une fabrication plus grande que l'approvisionnement du marché intérieur?

M. Van Naemen-Boeyé. — Il m'est impossible de répondre positivement sur ce point.

D. Dans l'état actuel de votre fabrication, si le marché intérieur ne vous était pas disputé, d'une part par la fraude, et de l'autre par les tissus légers qui entrent en payant les droits, vos fabriques auraient-elles assez de travail?

M. Van Naemen-Boeyé. — Nous ne sommes pas d'accord sur ce point. St-Nicolas perd tous les jours; autrefois Lokeren et Boom faisaient des toiles, maintenant que les toiles tombent, ces localités, ainsi que Renaix, Sommerghen et Eecloo, nous font concurrence; tout le monde fait nos articles, parce que ce sont les seuls qui présentent encore quelque bénéfice.

D. Cependant la tisseranderie de coton, qui était très-répandue dans les campagnes des environs de Gand, y a presque cessé.
Vous pensez donc, que le marché intérieur pourrait ne pas suffire?

M. Van Naemen-Boeyé. — Oui, cependant si le marché intérieur nous était assuré, nous pourrions nous occuper plus que nous ne le faisons; mais la France nous fait une concurrence terrible, et voici comment : on fabrique d'abord 50 mille pièces de même espèce; dans la nouveauté on les place avec beaucoup de bénéfice; l'article a pris, on en fabrique encore 50 mille pièces dont 25,000 se placent; 25,000 restent, on les envoie en Belgique où on les vend à tout prix pour s'en défaire; de cette manière on ne gâte pas le marché français, mais bien le marché voisin. Si ces marchandises, qui sont de toute beauté, ne venaient pas sur notre marché, nos cotonnettes ne seraient pas délaissées.

D. Que pensez-vous de l'estampille?

M. Van Naemen-Boeyé. — Nous avons adressé au Gouvernement notre avis sur cette mesure; elle peut être nécessaire pour les impressions, mais pour nos articles elle est inutile; des marchandises communes, similaires des nôtres, s'in-

troduisent dans le pays en petite quantité, il n'y entre que des articles fins, et ceux que nous fabriquerions seraient destinés à l'exportation.

D. Avez-vous encore quelques observations à nous présenter au sujet de cette industrie ?

M. Heyndrickx. — Je ferai une observation sur le droit de patente qu'on nous fait payer pour nos cuves : nous payons d'abord une patente comme fabricants, et on nous en fait encore payer une de deux florins 60 cents par cuve; nous en avons de petites contenant 6 kilos d'indigo ; nous devons les renouveler, car nous avons intérêt à avoir beaucoup de cuves pour pouvoir les laisser reposer; et on nous a assimilés à ceux qui teignent en grand. Quand nous faisons du bleu, c'est pour teindre une autre couleur dessus ; ce bleu n'est qu'une première nuance ; et on nous fait payer le droit de flor. 2 60 cents. Nous avons présenté une requête au Gouvernement, on nous a répondu qu'on ne pouvait rien changer pour le moment à cet état de choses. Nous demanderons que La législature fasse droit à notre réclamation.

Nous payons patente de fabricants, nous payons patente de teinturiers, si nous voyageons pour placer nos marchandises, on nous fait payer patente de voyageurs. Si nous voulons colporter, déballer nos marchandises, nous devons prendre une patente de 40 florins; chacun de nos commis-voyageurs paye patente.

D. La révision de la législation sur les patentes a été souvent demandée, mais c'est une matière très-difficile; tant d'intérêts de toute espèce font des réclamations qu'on ignore comment y satisfaire.

Cependant, je crois qu'il y a dans le cas que vous signalez une fausse application de la loi, et puisque vos réclamations ont été écartées par l'administration, ne pourriez-vous pas adresser une pétition à ce sujet à la Chambre des Représentants ?

M. Heyndrickx. — C'est ce que je me propose de faire.

INDUSTRIE LINIÈRE.

D. Une commission spéciale est déjà venue vous visiter pour s'enquérir de l'état de cette industrie, nous ne nous en occuperons pas beaucoup ; cependant nous serions charmés d'avoir quelques renseignements généraux.

Votre arrondissement produit-il beaucoup de lin; avez-vous des établissements pour le préparer et le filer ?

M. Van Naemen-Boeyé. — La fabrication des toiles se fait à Alost et à Lokeren, ici on ne tisse point de toiles. Les femmes et les servantes filent, mais quant aux ouvriers, ils sont tous occupés aux cotonnettes; nous avions autrefois beaucoup de fileteries, mais il n'en reste plus une. Nous avons eu jusqu'à 30 fabriques, j'en ai eu une qui faisait jusqu'à 44,000 livres de fil. Nous fournissions la France, l'Allemagne et la Hollande, sous l'empire, mais depuis 1814 et 1815 cet article est allé se fixer en Alsace ; nous n'avons plus eu que les débouchés de la Hollande et de l'Allemagne ; puis est venue la fabrication du coton qui a remplacé l'usage du lin dans beaucoup de circonstances, ce qui a réduit encore la consommation. Après la perte de notre principal débouché, qui était la France, nous avons en-

core conservé la Prusse. Il y a trois ans que j'ai renoncé à cette industrie qui a diminué d'année en année.

A Ninove, les trois quarts de la population s'occupaient de cette industrie, elle y est considérablement diminuée; à Gand il y a beaucoup d'établissements dans ce genre; nous n'avons pas de prairies pour le blanchiement, et nous ne pouvions pas lutter avec Gand pour les exportations en Espagne.

D. Demandez-vous un droit de sortie sur les lins?

M. Van Naemen-Boeyé. — J'ai été trois heures avec la commission linière, nous avons examiné cette question sous toutes les faces. Je suis d'avis qu'on impose les lins depuis le lin brut jusqu'au lin sérancé ou peigné.

D'autres membres de la chambre de commerce ont été entendus.

D. Trouvez-vous suffisant le droit à la sortie des fils ?

M. Van Naemen-Boeyé. — Oui.

CORDERIES.

D. Quelle est la situation de cette industrie?

M. Vermeire. — La plupart des corderies sont situées à Hamme. Il y a deux ans, elles étaient dans une mauvaise situation, leur malaise provenait de la suspension de payement de la banque de Belgique; elles se trouvent maintenant dans un état assez prospère, cependant elles ont beaucoup perdu par suite de l'émigration de nos bâtiments en Hollande. Les navires venant du Nord qui fréquentent nos ports achètent peu de cordages, le chanvre étant à meilleur marché dans le Nord. On n'achète chez nous que pour les besoins urgents.

D. Quel est le chanvre le plus fort et le plus propre aux cordages ?

M. Vermeire. — C'est celui de notre pays, mais il est plus cher.

D. Avant 1830 fournissiez-vous beaucoup de cordages à la marine marchande belge et hollandaise?

M. Vermeire. — Oui, le prix est le même qu'en Hollande et la qualité est très-bonne.

D. Quelle perte cette industrie a-t-elle faite par suite de la séparation de la Hollande?

M. Vermeire. — Sous le Gouvernement hollandais, nous exportions à Java, mais c'était très-peu de chose. Depuis la révolution on importe plus de chanvre étranger qu'auparavant; il faut que la consommation soit plus forte, car je crois que la culture est restée la même.

Les exploitations nouvelles de houillères sont maintenant plus nombreuses et plus profondes, mais d'un autre côté on a perdu à la substitution des chaînes aux câbles pour les navires; ces câbles avaient jusqu'à 24 pouces de circonférence. Il y a eu ainsi compensation.

D. Quelle était pour vous la consommation de la marine avant la révolution?

M. Vermeire. — Il serait impossible de fixer le chiffre, peut-être 500,000 kil. à fr. 1 20 c^{s}.

D. Que gagnent les ouvriers qu'occupe cette industrie?

M. Vermeire. — Depuis fr. 1 50 cs jusqu'à fr. 2 50 cs.

D. Dans quelle proportion la corde d'aloès a-t-elle pris de l'extension dans ce pays?

M. Vermeire. — Cette industrie est beaucoup tombée.

D. Ne lui donne-t-on pas la préférence pour les usages domestiques à cause de sa blancheur?

M. Vermeire. — Non, la blancheur n'est pas recherchée.

CÉRÉALES.

D. Quel est l'importance de votre marché?

M. P. A. Boeyé. — Elle est très-grande, on devrait le compter parmi les régulateurs de la Belgique; il est au moins le quatrième du royaume.

D. Votre marché n'a-t-il pas souffert par suite de notre séparation de la Hollande?

M. P. A. Boeyé. — Notre marché a beaucoup perdu depuis la révolution, parce que nous ne recevons plus rien de la Flandre hollandaise; sous l'empire, notre marché était encore plus considérable.

D. Depuis le traité de paix les affaires n'ont-elles pas repris?

M. P. A. Boeyé. — Cela ne peut être avec la législation vicieuse qui régit cette matière.

D. Le législateur n'a-t-il pas prouvé par de fréquentes modifications, qu'il voulait faire disparaître les vices de la législation sur les céréales?

M. Braeckman.—Ces modifications sont venues de circonstances particulières; pour vous démontrer que la législation est vicieuse, je vous citerai des exemples: le seigle à fr. 14 99 cs, paye un droit prohibitif de 21 francs, tandis qu'à 15 francs il est admis en franchise. La principale cause de souffrance de l'industrie vient de la cherté des vivres; pourquoi n'avoir pas fixé pour le seigle la limite à 12 francs au lieu de 15? avec de pareilles dispositions, nous ne pouvons avoir de commerce de grains que par circonstance, on ne l'entreprend que quand il y a une récolte manquée: avec des droits fixes, nous aurions toujours un approvisionnement suffisant. On va peut-être me dire que nous sommes un pays d'exportation; c'est une erreur pour le froment et le seigle: on en a plus importé qu'exporté depuis quatre ans. Le seigle a été sur le point de manquer cette année.

La loi est la cause de la cherté des céréales, elle empêche la spéculation de songer à faire venir des grains étrangers. Ce n'est que quand on a la certitude que les prix de vente vont dépasser les prix de limites qu'on fait transmettre des ordres; si, par exemple, pour du seigle, on donnait des ordres sans avoir la certitude de l'introduire en franchise, on pourrait arriver quand il serait à

14 francs ; le consommateur dans la crainte d'une baisse n'achèterait qu'au fur et à mesure de ses besoins, et le prix, au lieu de s'élever à 15 francs resterait à 14, et on ne pourrait pas introduire. Dans cette crainte, le spéculateur ne fait pas venir des grains étrangers.

M. Boeyé Van Landegem. — La même chose a lieu pour le froment; le prix de 11 florins me paraît présenter une latitude suffisante, c'est déjà un prix trop élevé pour le consommateur et assez pour le fermier. Quand il va à 11 1/2 florins l'hectolitre, le spéculateur peut intervenir; mais avec des limites de 15 francs pour le seigle et 24 pour le froment, à moins que la récolte ne manque d'une manière absolue, la spéculation ne fera pas arriver de grains sur vos marchés.

Notre législation sur les céréales ne peut que maintenir la cherté des vivres, et alors tout le produit du travail de l'ouvrier est absorbé par la vie animale. On a pris une mesure particulière pour l'orge, on devrait en prendre une semblable pour l'avoine.

D. Le prix est-il aussi élevé dans d'autres pays qu'en Belgique?

M. Braeckman. — Le seigle a été en Belgique à un prix plus élevé que sur tout le continent; il n'a pas dépassé 15 francs en France et ici il a été jusqu'a 18 francs; l'avoine s'est vendue 12 francs la semaine dernière. Si l'on connaissait exactement ce que produit la Belgique, on pourrait parvenir à faire une bonne loi sur les céréales : on pourrait arriver à cette connaissance, en faisant faire par les administrations communales au moyen du cadastre, le relevé de ce que produit chaque localité.

D. Quel effet attendez-vous de la loi sur l'exportation des farines?

M. P.-A. Boeyé. — Nous avons fait sur cette loi un rapport dont nous aurons l'honneur de vous remettre une copie.

BLANCHISSERIE.

D. Quelle est l'importance de cette industrie?

M. Van Langenhove. — A Alost il y a des blanchisseries qui ne travaillent que pour l'intérieur.

M. Roels. — A Lokeren on travaille pour l'extérieur, il y a trente-deux établissements.

D. On nous a dit qu'autrefois la Belgique exportait beaucoup de toiles blanches en France, mais que depuis 1814. la protection que le Gouvernement français avait donnée à cette industrie lui avait fait faire des progrès tels, que nous ne pourrions plus soutenir la concurrence avec les blanchisseries de ce pays. Cette allégation est-elle exacte?

M. Van Langenhove. — C'est une erreur, le droit établi à l'entrée en France nous empêche seul de concourir.

D. Existait-il plus de blanchisseries avant notre séparation de la France que maintenant?

M. Van Langenhove. — Un dixième de plus, et elles travaillaient le double de

celles qui existent encore, beaucoup de prairies ont été mises en culture à cet effet.

D. N'a-t-on pas apporté de modification à la manière de blanchir?

M. Van Langenhove. — On blanchit avec le chlore; tout le monde le fait, mais tout le monde s'en défend.

CHAPELLERIE.

D. Quelle est l'importance de cette industrie?

M. P.-A. Boeyé. — C'était une industrie importante de Lokeren, mais elle est maintenant aux trois quarts tombée, par suite du colportage des chapeaux de soie et de la perte du débouché de la Hollande.

DENTELLES.

D. Quelle est la situation de votre fabrication de dentelles?

M. Van Naemen-Boeyé. — Elles se fabriquent particulièrement dans les hospices et les écoles des pauvres.

D. Quelle espèce de dentelles faites-vous?

M. Van Naemen-Boeyé. — Des dentelles de fil de lin, qu'on appelle dentelles de Valenciennes; mais beaucoup de dentelles en coton avec du fil venant d'Angleterre.

D. Que gagnent les ouvrières?

M. Van Naemen-Boeyé. — Le salaire est très-minime; il y en a qui ne gagnent que 3 ½ sous par jour, d'autres 4 ½, et 5 ½. Quelques-unes gagnent jusqu'à 10 sous, mais c'est très-rare.

D. Cette fabrication est-elle plus prospère qu'il y a quelques années?

M. Van Naemen-Boeyé. — Elle a repris un peu.

DISTILLERIES.

D. L'arrondissement de St-Nicolas possède-t-il beaucoup de distilleries?

M. Vanlandegem. — Oui, mais elles ont beaucoup diminué.

D. En attribuez-vous la cause à la nouvelle loi?

M. Vanlandegem. — Nous croyons que cette diminution provient de ce que cette industrie ne peut s'exercer que sur une grande échelle, et surtout c'est à la concurrence intérieure qu'il faut attribuer la diminution du nombre des distilleries.

ÉPINGLERIES.

D. Avez-vous des fabriques d'épingles?

M. P.-A. Boeyé. — Oui, mais maintenant elles chôment; elles exportaient beaucoup en Amérique.

D. Combien d'ouvriers cette industrie employait-elle?

M. P.-A. Boeyé. — Trois cents, mais il y avait beaucoup d'enfants.

ÉTOFFES DE LAINE.

D. Vous fabriquez aussi des tissus de laine; la concurrence étrangère nuit-elle beaucoup à cette industrie.

M. P.-A. Boeyé. — Les marchandises introduites en fraude lui ont fait beaucoup de tort, mais cela n'est plus considérable maintenant.

FABRIQUES DE BAS.

D. La fabrication des bas de laine et de coton est-elle importante?

M. Janssens-Dedecker.—Il n'y en a qu'une seule fabrique à St-Nicolas, et elle a beaucoup diminué depuis notre séparation de la Zélande, qui, étant un pays froid et humide, était notre principal débouché.

SALINES.

D. Avez-vous beaucoup de salines?

M. Desmedt De Grave. — Trois.

D. Avez-vous des observations à nous présenter sur cette branche d'industrie?

M. Desmedt De Grave. — Oui, sur les avantages qu'ont les sauniers qui sont au bord de la mer et des rivières à employer l'eau salée; l'emploi de cette eau leur donne un bénéfice de 12 à 13 p. %.

D. On n'admet l'eau salée qu'au-dessus de trois degrés, comment cela peut-il donner 12 p. % de bénéfice?

M. Dlsmedt De Grave. — Il faut 25 degrés pour faire du sel, trois degrés font bien 12 p. %.

D. Il y a deux salines à Anvers, et une seule, celle qui est sur l'Escaut, emploie l'eau de mer; si l'on y trouvait beaucoup d'avantages, les deux établissements ne l'employeraient-ils pas?

M. Desmedt De Grave. — Ici, les sauniers vont chercher l'eau salée à Tamise avec un cheval; on s'en sert même à Bruxelles.

D. Les sauniers de Bruxelles qui emploient l'eau salée, disent qu'ils le font parce qu'ils ne peuvent pas se servir de l'eau bourbeuse du canal, qui leur donnerait un vilain sel. Peut-on répondre à cet argument, qu'également à portée de la mer, de deux sauniers l'un emploie l'eau salée et l'autre non?

M. Desmet De Grave. — C'est qu'il ne connaît pas son affaire; à Alost, sur dix sauniers, il y en a qui emploient l'eau salée et d'autres qui n'en font pas usage.

D. On prétend que pour saler le beurre le sel fait avec l'eau de mer vaut moins que l'autre; partagez-vous cette opinion?

M. A. Boeyé. — Cela n'est pas exact, quand le sel est bien travaillé.

D. A combien estimez-vous la consommation du sel par individu?

M. A. Boeyé. — Nous n'avons pas fait de recherche à cet égard.

D. Croyez-vous qu'il se fasse une grande fraude dans l'emploi de l'eau salée?

M. A. Boeyé. — Non, l'emploi de l'eau salée n'est désavantageux pour St-Nicolas que parce que cette ville est éloignée de la mer, mais nous travaillons mieux; nos sauniers doivent en effet savoir mieux leur affaire que ceux des autres villes, car ils exploitent Anvers et tout le pays jusqu'à Diest. Pourquoi exploitons-nous la Hollande comme savonniers? parce que nous faisions mieux le savon que les Hollandais; le sel qu'on emploie à Louvain, à Anvers et à Bruxelles, vient de nous.

D. La fraude s'exerce-t-elle activement à St-Nicolas, comme on l'a affirmé?

M. A. Boeyé. — Non, et la preuve c'est qu'il n'y a pas de procès-verbaux; je ne parlerai pas d'autres localités; peut-être les sauniers des villes veulent-ils gagner plus que nous.

SYSTÈME COMMERCIAL.

D. Il existe un droit différentiel en faveur de la navigation nationale pour l'importation du sel, croyez-vous que ce droit ait fait augmentrer le prix du fret?

M. A. Boeyé. — Au contraire, le fret pour le sel n'a jamais été plus bas.

D. Ce monopole n'a donc eu aucune influence fâcheuse sur le prix de transport, ne pensez-vous pas que ce système appliqué à toutes les branches d'industrie aurait le même effet que pour le sel?

M. A. Boeyé. — Nos armateurs sont trop peu nombreux; pour le sel ils ont pu suffire, mais si on étendait la mesure à toutes les industries, ils ne suffiraient plus.

D. On voudrait établir un système qui constituerait ce monopole non-seulement en faveur de notre marine, mais encore en faveur de la marine des pays respectifs dont on importerait les produits. L'inconvénient que vous venez de signaler existerait-il encore, si nous avions les marines respectives des pays de provenance qui viendraient concurremment avec la nôtre?

M A. Boeyé. — La chambre de commerce s'est occupée de la question des droits différentiels, et elle a conclu à l'établissement d'un droit différentiel en faveur de l'introduction des produits exotiques sous pavillon belge. On pourrait, par ce moyen, créer un marché direct dans notre pays, tandis que maintenant nous sommes tributaires de l'étranger; les Hollandais introduisent chez nous les produits de leurs colonies par leurs propres navires, tandis que les nôtres sont exclus de leurs colonies; s'il y avait un traité de commerce, ils y seraient admis sur le même pied que les navires de cette nation, nous pourrions établir un marché direct.

Pour le coton, nous devons aller le chercher au Havre ou à Liverpool, qui sont les deux grands marchés d'approvisionnement. Nous pourrions avoir un

marché semblable à Anvers, mais cependant, si l'on frappait d'un droit différentiel les grains et les graines qui arrivent à Anvers, son commerce serait détruit.

D. Si les armateurs d'Anvers qui exportent du lin, n'étaient pas certains d'un retour en sel, aurait-on le fret à aussi bon marché ?

M. A. Boeyé. — Non.

D. Croyez-vous qu'il soit avantageux d'avoir une marine marchande ?

M. A. Boeyé. — C'est incontestable.

D. La législation actuelle suffit-elle pour arriver à ce résultat, en d'autres termes, depuis 10 ans notre marine a-t-elle augmenté ?

M. A. Boeyé. — Nous n'avons pas été dans une position à travailler tranquillement.

D. L'industrie pendant ce temps a fait de grands pas, tandis que le commerce est resté dans la stagnation ; quelle en est la cause ?

M. A. Boeyé. — C'est que rien ne demande plus de stabilité que les armements: on ne veut pas courir la chance de voir capturer ses navires.

D. Il est certain qu'au moyen du droit différentiel sur le sel, on est arrivé à obtenir pour la navigation nationale toute l'importation de cette denrée. Le sucre jouissant du même avantage que le sel, c'est à ces deux articles que se réduisent aujourd'hui les importations faites par notre marine marchande.

Les sauniers disent que le droit différentiel sur le sel n'en a pas fait augmenter le prix ; cependant cela a donné naissance à une marine marchande employée à l'importation du sel : nous vous demandons si, par l'établissement de droits différentiels sagement et graduellement introduits dans notre tarif, pour ne pas se priver de moyens d'exportation dont le pays aurait besoin, vous ne croyez pas qu'on puisse donner naissance à une marine nationale qui serait d'un très-grand secours pour l'agriculture et l'industrie ?

M. A. Boeyé. — Pour quelques denrées coloniales c'est possible, mais on ne peut pas généraliser cette mesure.

D. Les navires du pays de provenance n'auraient-ils pas le même avantage que les navires nationaux ?

M. A. Boeyé. — Mais nos navires sont-ils admis sur le même pied dans les ports étrangers ?

D. Cette assimilation ne pourrait-elle pas être l'objet de traités ?

M. A. Boeyé. — Dans ce cas, cela serait possible. Je ferai remarquer que les grains et graines qui nous viennent de la Mer Baltique, nous arrivent par navires mecklembourgeois, hambourgeois, lubeckois. prussiens et très-rarement par navires russes ; de même que les graines provenant de la Mer Noire, ne nous arrivent que par vaisseaux sardes, napolitains et autrichiens. La cause de la cherté du fret est accidentelle ; cela dépend du plus ou moins de navires en charge, en raison de la quantité de marchandises à exporter, et non à ce qu'il y a un privilége établi en faveur de tels ou tels navires, quand il y a beaucoup de bâtiments et peu de marchandises à exporter le fret n'est pas cher.

D. Mais lorsque le navire sera sûr d'avoir charge pour revenir, il partira presque pour rien ; nous expédions du lin à Liverpool et même en Écosse : pour Liverpool, où l'armateur est assuré d'un chargement de retour, on a frété à 10 ou 12 schellings le tonneau, tandis que pour Dundée on a donné jusqu'à 35 schellings, parce que là, il n'y a pas de retour assuré. Ce qui crée la masse de navires n'est-ce pas l'espoir d'avoir un fret de retour ?

M. A. Boeyé. — Je ne sais pas s'il y a à Brême et à Hambourg des droits différentiels ; cependant la marine y est dans un état prospère.

D. Sa marine ne peut-elle pas prospérer sans droits protecteurs, parce qu'elle est dans de meilleures conditions que nous. Le bois et le fer n'y sont-ils pas meilleur marché que chez nous ?

M. A. Boeyé. — Pourquoi ne pas profiter de cette marine, placée dans de si bonnes conditions? Elle nous offrirait beaucoup d'avantages.

D. L'inquiétude que vous manifestez pour l'arrivage des grains est-elle bien fondée ? tous ces navires hambourgeois et mecklembourgeois, qui nous apportent des grains de la Russie, nous apporteront des produits de leurs ports. Au premier moment il pourra se faire un vide qui entraînera une augmentation sensible de fret, mais bientôt, les navires des pays de provenance s'empresseraient de nous apporter les produits de leur sol, combleraient le vide et feraient baisser le fret.

Dans le commencement de la séance, vous nous avez parlé de Syngapore, vous avez dit que vous aviez fait des opérations pour votre compte ; vous n'avez donc pas trouvé d'armateur qui ait voulu s'en charger à ses risques et périls ?

M. Heyndrickx. — La première expédition a été faite de compte à demi avec un armateur d'Anvers, qui avait un privilége du Gouvernement, mais dans les circonstances ordinaires il ne l'aurait pas fait.

M. Janssens-Dedecker. — J'ai fait quelques expéditions à Syngapore ; j'ai dû passer par l'intermédiaire d'une maison de Londres, ce qui m'a coûté 10 % de la valeur, 5 % de commission à la maison qui s'est chargée de l'expédition et 5 % de frais accessoires ; pourquoi nos navires ne pourraient-ils pas aller chercher du café et du sucre à Java et à Syngapore, et y porter nos produits ?

D. Mais en général un armateur étranger ne doit-il pas exporter moins avantageusement les produits d'un pays que l'armateur indigène, qui connaît mieux les ressources du marché intérieur pour son retour ?

M. A. Boeyé. — Nous achetons nos cotons au Havre et à Liverpool ; lors de la crise américaine, quelques navires sont venus à Anvers, mais comme il ne s'y trouve pas de marché, les arrivages n'ont pas continué.

Le Brésil pourrait nous fournir du coton, du café, du sucre, et nous pourrions y envoyer nos produits. Nous ne recevons rien du Brésil que par nos navires, il en est de même pour les produits de La Havane.

La mesure peut ne pas présenter d'inconvénients avec quelques ports, mais si on la généralisait, elle produirait une grande augmentation sur le prix des produits qu'on importerait ; car on ne parviendrait pas, avec des droits différentiels, à déplacer les marchés du Havre et de Liverpool.

Cela pourrait même produire un grand mal ; en effet, nous n'avons que les

$^{11}/_{12}$ des navires qui nous sont nécessaires, pouvons-nous combler la différence en 10 ans?

D. Ne pourrait-on pas adopter un système de transition, un système graduel de trois à dix ans. Il y a des faits qui parlent plus haut que les théories. Les nations qui sont arrivées à une grande prospérité maritime, ne l'ont-elles pas due à la protection qu'elles ont accordée à leur marine?

M. A. Boeyé. — Elles ont dû cette prospérité à leur grand nombre de ports; lorsque nous nous sommes séparés de la Hollande, tout a été à créer, nous ne sommes pas une nation maritime, nous n'avons pas de colonies; si nous étions restés réunis, tout cela se serait fait avec la législation existante, la preuve c'est la masse de navires qui se construisaient à Anvers.

D. La législation faite par le gouvernement hollandais était bonne pour la Hollande; mais celle qui a été conservée répond-elle encore à nos besoins?

M. A. Boeyé. — Elle serait suffisante si nous pouvions encore avoir des colonies.

D. La Hollande accorde à sa marine une faveur de 50 florins par tonneau pour le café, cette prime suffit pour faire les frais de voyage. C'est l'encouragement donné à sa marine qui a créé la colonie; n'est-il pas étonnant que les États-Unis, qui n'ont pas de colonies, soient un des pays les plus avancés en prospérité maritime? n'est-ce pas à son système de protection que cette nation doit cette prospérité?

M. A. Boeyé. — Elle la doit au grand nombre de ses ports. Si, par exemple, on donnait 15 francs de prime à un navire venant des Indes, quels sont les navires qui pourraient concourir avec lui.

D. La marchandise coûterait moins, parce que nous parviendrions à établir un marché de transit. Au lieu de donner une prime ne pourrait-on pas réduire le droit; il n'y aurait alors aucune augmentation?

M. A. Boeyé. — Les Brésiliens ont très-peu de navires.

D. Il ne s'agit pas d'établir un droit de 50 p. %, mais seulement d'adopter un système d'encouragement pour les relations directes, pour nous débarrasser de l'inconvénient d'acheter et de vendre par les mains de nos voisins.

Ce qui nous à révoltés dans le traité de Munster, c'est que nous devions vendre nos produits par les mains de nos voisins; en n'encourageant pas les arrivages directs, nous rentrons dans le même système.

J'attribue le malaise de l'industrie et le haut prix des céréales au défaut de relations directes; si nous voulons des relations avec les pays qui fabriquent des produits similaires des nôtres, cela ne peut nous conduire à rien.

Je désirerais connaître exactement l'opinion de la chambre de commerce sur ce point.

M. P. A. Boeyé. — Cette question est fort controversée, et par la situation de notre arrondissement, nous ne pouvons pas apprécier les avantages ou les désavantages d'un tel système.

D. Deux mots suffisent pour détruire le système qui nous régit, tout le monde

est reçu dans nos ports sur le même pied que le navire belge, qui est exclu partout ; non-seulement nos industries n'ont pas de débouchés lointains, mais encore les trois quarts de notre marché intérieur sont envahis par les industries étrangères ; un pareil système est-il tolérable ?

M. A. Boeyé. — Si le droit différentiel n'est pas considérable, il ne sera pas efficace, et si il l'est, il entravera le commerce.

D. Une protection, quelle qu'elle soit, ne l'encouragera-t-elle pas ?

M. A. Boeyé. — Le système des droits différentiels, appliqué à certaines contrées et à certains produits, serait très-bon, mais il ne faudrait pas l'adopter d'une manière absolue et exclusive. Je crois qu'il serait nécessaire de faire une grande distinction dans l'application de ce système, entre la navigation lointaine qui nous permettrait de faire des exportations, et le grand cabotage qui nous importe des objets de première nécessité, tels que les bois, les chanvres, les graines, le sel, les fruits, etc, etc.

P.-A. BOEYÉ.
VAN NAEMEN-BOEYÉ.
TALBOOM-JOOS.
J. BRAECKMAN.
ROELS-DAMMEKENS.
A. BOEYÉ.
C.-L. HEYNDRICKX DE MAERE.

ANNEXE A.

St-Nicolas, le 10 septembre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Conformément aux désirs exprimés lors de votre tournée en cette ville, nous avons l'honneur de vous transmettre :

Sous nº 2, le tableau de l'approvisionnement du marché de St-Nicolas, pendant les trois dernières années;

Sous nº 3, une copie de l'avis de notre chambre, relativement à la suppression des droits à l'entrée des tourteaux;

Sous nº 4, une copie de notre rapport annuel sur la situation du commerce et de l'industrie pour l'année 1839;

Sous nº 5, une copie de notre avis sur le projet de loi relatif à la sortie des farines.

Nous ajouterons à ces renseignements, pour ce qui concerne le marché de St-Nicolas, qu'il résulte de l'état nº 2, que le marché dont il s'agit est assez considérable pour qu'il soit compté parmi les marchés régulateurs, et nous pensons devoir insister sur ce point, parce que, dans toute la Flandre orientale, où il y a plusieurs marchés considérables, la ville de Gand seule est dans le nombre des marchés dont il s'agit.

Quant à l'avis de la chambre, coté nº 3, nous croyons devoir vous informer qu'au commencement de cette année, une commission s'est réunie à Gand, sous la présidence de M. le Gouverneur, pour traiter la question des huiles, et que cette commission a demandé à l'unanimité :

1º Les mêmes droits à l'entrée de l'huile de baleine, etc., que ceux imposés sur les autres huiles, soit fr. 12 28 c., en exceptant cependant l'huile de poisson, dite *lovertraen;*

2º Que les droits à l'exportation des tourteaux de lin soient réduits à 5 fr.;

3º De maintenir les droits, tant à l'entrée comme à la sortie, sur les graines oléagineuses, tels qu'ils existent actuellement;

4º D'assimiler les tourteaux de colza à ceux de chanvre, de lin et de navettes, de manière à payer 10 p. %.

Lors de votre tournée, Messieurs, vous nous avez demandé aussi une copie de notre avis sur les droits différentiels et provenances directes; à cet égard, nous avons à vous faire connaître que la chambre n'a pas encore été consultée

directement et n'a jamais émis d'opinion sur cette question; seulement, à l'occasion du projet d'établissement de lignes régulières de navigation, elle a fait connaître, qu'à son avis, sans désapprouver ce projet, un autre moyen aussi efficace pour faciliter l'écoulement des produits de notre industrie, serait celui d'encourager le retour de nos armateurs par un droit différentiel en faveur du pavillon national pour l'importation des produits exotiques de provenance directe.

La Chambre de Commerce :

P. A. BOEYÉ, Présidt.

Le Secrétaire de la Chambre,

VAN LANDEGEM.

N° 1.

ÉTAT

De l'approvisionnement des marchés de St-Nicolas, pendant les trois dernières années 1837, 1838 *et* 1839.

NATURE DES DENREES.	1837.	1838.	1839.	*Observations.*
Froment . . . . . hect.	35,715	34,669	39,387	
Seigle . . . . . —	19,224	23,352	29,128	
Orge. . . . . —	17,369	18,048	15,048	
Avoine . . . . . —	15,890	12,517	12,360	
Sarrasin . . . . . —	13,306	11,990	10,780	
Semences . . . . . —	9,950	7,980	8,162	
Pois, fèves et féverolles . . . —	4,320	6,660	5,110	
Pommes de terre . . . . . —	7,360	7,840	8,920	
Lin et chanvre . . . . . kil.	940,000	930,000	929,000	
Beurre . . . . . —	71,300	71,700	73,000	
Foin. . . . . —	. . . .	. . . .	87,000	

N° 2.

Copie d'un avis de la Chambre de Commerce de St-Nicolas, relativement à la suppression des droits d'entrée sur les tourteaux de graines grasses.

SÉANCE DU 6 JUILLET 1835.

La chambre de commerce de St-Nicolas ayant pris communication de la lettre de M. le Ministre de l'Intérieur, du 29 avril 1835, transmise par lettre de M. le Gouverneur de la province, du 24 juin suivant, ayant pour objet d'obtenir l'avis de la chambre sur la demande d'un grand nombre de cultivateurs de la Flandre occidentale, tendant à ce que le Gouvernement supprime les droits d'entrée sur les tourteaux de graines grasses, en s'appuyant sur la nécessité de cet engrais pour l'agriculture et sur la hauteur du prix qu'il vient d'atteindre; a l'honneur de faire les observations suivantes :

1° Si le Gouvernement se résout à diminuer les droits d'entrée sur les tourteaux, il favorisera la fabrication étrangère, et non-seulement le royaume sera inondé de tourteaux de la France, mais aussi de la Hollande et du nord de l'Allemagne, où les prix sont toujours inférieurs à ceux de la Belgique;

2° En diminuant les droits dont il s'agit, le Gouvernement comprimera la culture des graines oléagineuses qui, dans l'état de dépréciation des céréales, devrait être encouragée, d'autant plus que beaucoup de nos terres sont susceptibles de recevoir la culture du colza et du chanvre, et que surtout celle du colza se pratique exclusivement dans les polders;

3° Les fabricants d'huile, en faisant leurs achats de graines, comptent autant sur le prix à retirer des tourteaux que sur celui des huiles, et partant, si l'introduction des tourteaux devenait libre, ce ne serait jamais qu'au détriment de leurs fabriques et même du Trésor public: observant subsidiairement que le pays ne manque jamais de tourteaux, et qu'il en existe encore une masse de ceux de lin;

4° La libre introduction des tourteaux, la diminution même des droits, ne compenserait pas le mal qu'elle produirait sous d'autres rapports, et les cultivateurs de la Flandre orientale, qui produit beaucoup de lin et de colza, en obtenant l'objet de leur supplique, en souffriraient sous le rapport de leur propre culture;

5° Afin de favoriser la culture des graines oléagineuses, surtout celles du colza et du chanvre, le Gouvernement pourrait employer entre autres un moyen qui nuirait bien faiblement au commerce des huiles; ce serait d'augmenter les droits d'entrée sur les huiles du sud ou de baleine de 3 à 4 francs par hectolitre. Celle dont il s'agit est froide, et remplace en partie celle du colza; elle ne donne aucun résidu, et sa grande importation diminue la fabrication intérieure de nos huiles de colza, par conséquent, en augmentant les droits on favoriserait la fabrication intérieure et on obtiendrait par ce fait une plus grande masse de tourteaux de colza, dont la Flandre occidentale fait une grande consommation.

Avant de terminer ce rapport, il ne sera pas inutile de faire la remarque que, parmi les observations majeures faites à tant de titres contre toute imposition à la sortie de nos lins, vient encore celle-ci, que toute charge imposée sur cet article doit à la longue occasionner la diminution de cette branche intéressante de culture, et affaiblir par la même raison la fabrication des tourteaux de lin, en favorisant par contre la culture de l'un et de l'autre chez nos voisins, à la ruine du commerce et de l'agriculture de la Flandre orientale.

La Chambre de Commerce :

P. A. BOEYÉ, *Président.*

Le Secrétaire,

L. VAN LANDEGEM.

N° 3.

Copie d'un avis de la Chambre de Commerce de St-Nicolas sur le projet de loi relatif à l'exportation des farines.

SÉANCE DU 3 MARS 1838.

La chambre de commerce de St-Nicolas, consultée par lettre de M. le Gouverneur de la province, du 27 février dernier, sur un projet de loi ayant pour objet d'accorder à la sortie des farines, pour l'exportation par mer, la restitution des droits perçus à l'entrée des grains dans le pays;

A résolu de faire la réponse suivante :

La chambre ne trouve aucun inconvénient à ce que les farines provenant de grains entreposés jouissent de la libre exportation, comme les grains eux-mêmes; elle ne peut pas se convaincre cependant qu'il soit dans l'intérêt du Trésor et du pays, que les quantités de son puissent être conservées dans le pays, moyennant d'en acquitter les droits d'importation à raison du quart du droit auquel est soumis le grain de froment; la chambre soumet à la considération du Gouvernement, s'il ne serait pas préférable de modifier l'art. 4 du projet de loi en ce sens, que le son conservé dans le pays, où d'ailleurs il s'en trouve à suffisance, aurait à payer le même droit qu'aurait dû payer le grain qu'il représente.

En tout cas la faveur de libre exportation pour les farines pourrait être rendue profitable à la navigation nationale, en ne l'accordant qu'à la condition que l'exportation devrait s'en faire par des navires belges.

Finalement, quant au rendement des grains en fleur de farine, mentionné à l'art. 4 du projet de loi, où il est porté à 75 kil. sur 100 kil. de grain, la

chambre pense que cette évaluation est trop élevée, et que 100 kil. 1re qualité ne peuvent rendre que 68 à 70 kil. fleur de farine, reconnue pure, bonne et marchande; les premières qualités de froment diffèrent encore entre elles dans les divers pays.

La Chambre de Commerce,

P. A. BOEYÉ.

Le Secrétaire,

VAN LANDEGEM.

N° 4.

St-Nicolas, le 21 juillet 1840.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Aux termes de l'art. 6 du règlement organique des chambres de commerce, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport annuel sur la situation de l'industrie et du commerce dans la partie de cette province ressortissant de notre chambre.

Autant pour vous faciliter les comparaisons avec d'autres années, que parce que Monsieur votre prédécesseur a bien voulu approuver la forme dans laquelle était rédigé notre premier rapport, nous avons cru convenable de vous communiquer nos renseignements dans le même ordre que les années précédentes.

AMIDONNERIES.

Les amidonneries, dont les plus importantes se trouvent dans la commune de Hamme, sont dans la même situation qu'elles se trouvaient en 1838; mais il est à observer que la cherté du froment n'a pas été favorable à cette industrie.

APPRÊTEURS DE LIN.

Quant aux apprêteurs de lin, le plus grand nombre s'en trouve dans la ville de Lokeren et dans les communes environnantes, et la situation de cette industrie n'a pas non plus subi de variation.

BLANCHISSERIES.

Les blanchisseries établies dans la commune de Lokeren sont celles qui ont quelque importance dans notre ressort, elles ont eu peu à faire par le manque

de toiles à blanchir, ce qu'on attribue au débouché à l'extérieur qui diminue d'année en année.

BRASSERIES DE BIÈRE.

Les brasseries de bière et de vinaigre de ce ressort se trouvent dans une situation moins satisfaisante que l'année précédente, à cause de la cherté de l'orge qui a beaucoup ralenti l'exploitation ; mais, comme la cause de ce malaise ne sera probablement que momentanée, on ne doit avoir à cet égard aucune inquiétude sérieuse pour l'avenir. Toutefois, il serait désirable que le Gouvernement eût égard aux observations contenues dans le rapport précédent, sur la nécessité de réduire le taux de l'accise sur les bières, qui n'est aucunement en rapport avec la valeur vénale de cette boisson : il serait également utile que les observations faites dans le même rapport, sur les brasseries de vinaigre de bière et sur leur concurrence avec le vinaigre artificiel fussent prises en considération.

BRIQUETERIES.

Nos briqueteries continuent à être dans un état satisfaisant. Le nombre en est de nouveau augmenté de plusieurs depuis l'année dernière, et malgré cette augmentation elles sont insuffisantes pour satisfaire aux besoins des localités, surtout dans la ville de S^{t}-Nicolas, où les constructions sont très-nombreuses.

CHAPELLERIE.

La fabrication des chapeaux de feutre est nulle dans ce ressort, et tout s'y réduit à la fabrication de chapeaux qui servent de fonds pour les chapeaux de soie dont on se sert exclusivement.

CORDERIE.

La corderie est dans un état un peu plus satisfaisant, mais elle est loin d'atteindre son activité de l'année 1838. Des lois moins prohibitives en Hollande pourraient procurer à ses produits un excellent débouché.

DENTELLERIES.

La demande pour les dentelles est toujours grande, les prix en augmentent et les dentellières travaillent activement ; par contre, la broderie des tulles diminue graduellement.

DISTILLERIES.

La situation de nos distilleries, notamment dans le district administratif de S^{t}-Nicolas, n'est pas plus favorable que l'année précédente, parce que les causes assignées dans le précédent rapport à leur décadence, telles que la cherté excessive des céréales, les droits de consommation, l'usage modéré de cette liqueur dans le pays, et surtout le malaise de la classe ouvrière, ont continué à subsister ; il est surtout remarquable que, dans un pays populeux et renommé pour son agri-

culture, on trouve si peu de ces usines, et ce qui n'est pas moins remarquable, c'est que dans toute la province de la Flandre orientale, seulement cinq distilleries se sont établies pendant l'année dernière; il serait donc utile d'en rechercher les causes et nécessaire de les faire disparaître.

ÉPINGLERIE.

La fabrication d'épingles de M. de Cuyper, dans la ville de St-Nicolas, est la seule importante dans ce ressort; elle se trouve dans la même situation que l'année précédente, et continue à donner de l'occupation à un grand nombre d'adolescents.

INDUSTRIE COTONNIÈRE.

La situation des fabriques de cotonnettes, siamoises et mouchoirs, qui est l'industrie la plus importante de notre ressort, a été déplorable dans le courant de l'année dernière; elle empire de nouveau au point que plusieurs des principaux fabricants, dont les magasins sont encombrés de marchandises, se trouvent obligés de congédier une partie de leurs ouvriers; dans le nombre on en trouve qui ont congédié jusqu'à 60 tisserands dans une semaine.

Ceux des fabricants qui en ont les moyens ont tenté des expéditions à l'étranger; les uns y ont fait des pertes énormes, d'autres n'en connaissent pas encore les résultats, bien que déjà les expéditions aient eu lieu depuis deux ans et plus, et aucun n'est encore rentré dans ses fonds. Un tel état de choses n'est pas encourageant, et mérite au plus haut degré l'attention du Gouvernement, qui peut être assuré qu'il ne tient pas aux efforts de nos industriels que la situation de leurs affaires soit si précaire.

Quoi qu'il en soit, la chambre ose recommander itérativement au Gouvernement la demande faite dans son rapport de l'année dernière, en ce qui concerne l'admission dans le pays de cotons filés anglais des numéros y assignés, en franchise des droits ou avec un faible droit d'entrée; l'adoption d'une telle mesure serait toujours un moyen, à défaut d'autres, qui mettrait nos fabricants dans le cas de pouvoir combattre la concurrence étrangère pour les fabricats fins, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, ainsi que déjà dans plusieurs rapports spéciaux nous avons tâché de le faire comprendre, notamment dans notre rapport des 13 février et 19 mars derniers, et celui récemment envoyé au Département de l'Intérieur au sujet d'un projet de loi sur l'estampille.

FABRIQUES DE TISSUS DE LAINE.

Les fabriques de tissus de laine ne paraissent pas avoir subi de variation; cette industrie, du reste, partage avec les autres industries les entraves que porte à leur développement la concurrence étrangère.

FABRIQUES DE BAS.

Les fabriques de bas, qui sont peu nombreuses dans ce ressort, et dont une seule se trouve à St-Nicolas, n'ont pas augmenté en importance, et elles sont tou-

jours dans l'attente d'un abaissement des droits d'entrée en Hollande, l'un de nos meilleurs débouchés, pour donner plus d'activité à leurs opérations.

FABRIQUES DE TABAC.

La fabrication du tabac est assez active, cette situation nous paraît naturelle en présence d'une population qui, pour une grande partie, fait usage soit de tabac en poudre ou de tabac à fumer.

FABRIQUE DE TAPIS.

Cette fabrique s'est déplacée dans la ville de Gand; ce déplacement a été motivé par la difficulté de trouver des tisserands et fileurs; la fabrique elle-même est en progrès et n'aurait besoin, comme toutes les industries du pays, que d'une protection plus prononcée contre la concurrence étrangère.

FILATURES DE LAINE ET DE COTON.

La situation déplorable où se trouvent par continuation nos fabriques de cotonnettes exerce une influence relative sur les filatures de coton, si ce n'est dans le débit, du moins dans les prix que la concurrence lui fait subir. Quant aux filatures de laine, elles se trouvent dans la même position que celle de l'année dernière.

FILTERIES.

Les filteries ne sont guère dans une meilleure situation que l'année précédente, à cause de la perte des débouchés vers l'Allemagne et la Hollande, où des droits majeurs se perçoivent à l'entrée, et surtout par l'introduction du fil étranger produit par la mécanique; cette industrie est plus importante à Alost, Ninove, etc., qu'à St-Nicolas, où se trouvent peu de filteries.

HUILIERS.

Ce qui a été écrit dans le rapport de l'année dernière à l'égard de la situation de la fabrication de l'huile, peut s'appliquer de même pour l'année courante à cette industrie.

En conséquence, la chambre se bornera à répéter que les moyens propres à venir en aide et protéger la fabrication nationale, sont de lui procurer des débouchés pour les huiles et les tourteaux; d'entourer cette industrie de lois libérales; frapper d'un droit modéré l'importation de l'huile de baleine provenant de la pêche nationale, et d'un droit plus élevé celle sous pavillon étranger; abolir enfin tous droits à la sortie des huiles et tourteaux et doubler ceux à l'entrée de tous tourteaux venant de l'étranger.

RAFFINERIES DE SEL.

Ainsi que nous l'avons fait connaître dans nos précédents rapports, les raffineries de sel situées à proximité des rivières, ont cet avantage sur celles établies

dans l'intérieur du pays, qu'elles peuvent s'approvisionner à moindres frais d'eau de mer et en faire un usage exclusif, ce qui leur donne une avance de 12 p. % sur leurs concurrents de l'intérieur. Pour remédier à cet inconvénient, il ne paraît y avoir d'autres moyens que de défendre l'emploi de l'eau de mer, ce qui serait difficile, ou de l'imposer dans la proportion des droits existant sur le sel brut et du degré de saturation.

Du reste le débit de sel est assez satisfaisant, et il n'en peut être autrement dans un pays populeux, où la consommation doit être en proportion.

SAVONNERIES.

Les informations concernant les savonneries, telles qu'elles se trouvent dans le rapport de l'année précédente, peuvent être appliquées dans toutes les parties à celui de l'année courante, attendu que cette industrie se trouve dans la même situation, et qu'en ce qui concerne les observations qui se rapportent à l'imposition d'un droit modéré à l'entrée des huiles du Sud, celles-ci n'ont pas encore été prises en considération.

SABOTIERS.

Le nombre des sabotiers dans ce ressort est toujours le même, et s'il y a du changement dans la situation de cette industrie, il paraîtrait pencher pour une amélioration, parce que maintenant il y a plus de facilité pour la vente et la livraison de sabots en Hollande, qui de tout temps a été un débouché assuré pour elle.

TANNERIES.

Les tanneries sont dans la même situation que pendant les années 1837 et 1838. Dans le nombre il s'en trouve qui sont importantes et pleines d'activité, d'autres donnent à peine de quoi soutenir une famille.

TISSERANDERIES DE TOILE.

Quoique cette industrie soit peu importante dans le ressort de St-Nicolas, elle y présente néanmoins assez d'intérêt pour fixer l'attention du Gouvernement pour améliorer sa situation et pour pouvoir soutenir la concurrence étrangère. Il devient nécessaire que la fabrication des toiles soit améliorée; nous laisserons du reste à des chambres de commerce plus compétentes de faire à cet égard des observations utiles, et il est à espérer que la commission d'enquête, qui maintenant doit être munie de tous les éclaircissements désirables, pourra au premier jour faire un rapport circonstancié et proposer des mesures faites pour concilier les exigences de l'une et l'autre partie des deux Flandres.

Nous nous permettrons cependant de vous faire observer, Monsieur le Ministre, que pour notre ressort, les droits de sortie sur les lins bruts dont on menace l'industrie linière, seraient écrasants et ruineux pour les marchands et manipulateurs de cette filasse, aussi bien que pour notre agriculture, et cette industrie, qui donne une grande prospérité à cet arrondissement, y serait aussitôt remplacée par la stagnation dans le commerce, et la misère, qui en serait le résultat, entraînerait après elle les conséquences les plus funestes.

DU COMMERCE.

Le commerce de ce ressort est pour ainsi dire local; on y fait fort peu avec l'étranger; seulement quelques parties de grains, graines grasses et graines de lin à semer nous arrivent par Anvers des ports du Nord.

En examinant de près l'industrie et le commerce de notre pays, il paraîtrait qu'un système prohibitif n'y convient pas, et encore moins un commerce tout à fait libre. Il y aurait donc lieu d'adopter une combinaison de droits à l'entrée et à la sortie, sage et réfléchie; pour cela il faudrait une révision générale de notre tarif des douanes, si nous voulons en plusieurs articles soutenir la concurrence étrangère, car le pays depuis la révolution a pris une tout autre position et les intérêts industriels et commerciaux sont bouleversés.

Si une enquête commerciale pouvait se faire avec impartialité et par des personnes au fait du commerce et de l'industrie de notre pays, nous pensons qu'elle pourrait avoir de bons résultats: si, au contraire, cette enquête est faite avec légèreté ou par des personnes étrangères au commerce et à l'industrie, elle ne fera qu'embrouiller les affaires et on n'en doit attendre rien de bon. Nous pensons donc avec vous, Monsieur le Ministre, qu'une réunion de deux ou trois délégués de chaque chambre pourrait avoir le meilleur effet, pourvu que d'avance le tout puisse être préparé par quelques demandes à faire par l'intermédiaire de ces chambres aux principaux négociants et industriels de chaque ressort.

Voilà, Monsieur le Ministre, pour autant qu'il a été dans notre pouvoir, les renseignements que nous avons recueillis sur la situation du commerce et de l'industrie de ce ressort. Nous osons espérer qu'ils seront de nature à éclairer le Gouvernement sur la position réelle et les besoins de ces deux branches de la richesse publique, et sur les mesures qu'il peut être utile de prendre dans leur intérêt.

La Chambre de commerce :

P.-A. BOEYÉ.

Le secrétaire de la Chambre,

L. VAN LANDEGEM.

N° 5.

Alost, le 30 août 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

Lors de notre réunion à St-Nicolas, le 27 de ce mois, on n'y a pas traité le commerce de houblon, qui est sans contredit la plus importante branche du commerce de cette ville; on en expédie annuellement deux et demi à trois mil-

lions de kilogrammes. La France autrefois nous en prenait approximativement 200,000 kilogrammes, aujourd'hui on ne peut guère compter que sur 35,000 kilogrammes, et encore on l'introduit en fraude. Cette diminution doit être attribuée aux énormes droits d'entrée en France, qui sont de 72 francs par cent kilogrammes, ce qui équivaut à la prohibition. Il serait à désirer que la commission pût pourvoir à les faire diminuer.

En Prusse il n'y a qu'un droit de cinq thalers pour cent kilogrammes; les autres états d'Allemagne admettent notre houblon avec un minime droit de balance.

Notre Gouvernement laisse également entrer le houblon étranger avec un léger droit, ce qui ne devrait pas être, surtout si nous devons continuer à payer ces énormes droits en France.

Il est à remarquer qu'il nous arrive pour ainsi dire annuellement de fortes parties de houblon suranné de l'Amérique, ce qui fait grand tort à notre agriculture.

J'espère que la Commission prendra ces allégués en considération, et qu'elle appréciera cette branche d'agriculture si intéressante pour le pays.

Le membre de la commission provinciale d'agriculture,

C. VAN LANGENHOVE.

Séances des 1er, 2, 8, 9 et 10 septembre 1840, à Anvers.

Présents : MM. Delmaisières, Président, De Foere, Delchamps, Cogels, Mast De Vries, Smits, David, De Decker, Zoude et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. Cateaux-Wattel, Président, Diercxsens, père, Ch. Pecher, H. Van Dorne, G. Jollie, J. Key, J. Van Bellingen, J. Lejeune, J.-A. Elsen, A. Cogels, J. Fuchs, C. Lemmé, J. Fraser, Van Gend, Gouy.

INDUSTRIELS ET NÉGOCIANTS.

Présents : MM. G. Notteboom, négociant-commissionnaire, Th. De Cock, armateur, Kempeneers, négociant, Pascal et J.-B. Donnet, administrateurs de la société de commerce, Van Geetruyen-Vandendries, M. Vandenbergh, directeur de la société des bateaux à vapeur, Dedecker-Cassiers, négociant-armateur, Hanegraeff, distillateur, Kums, industriel, David, négociant-armateur, Rymenans, négociant, De Wael-Vermoelen, négociant, E. Van Reglemortel, négociant, Gislain, négociant, J. Cassiers, sénateur, Pauwels-Pelgrims, saunier et savonnier.

D. La Chambre de commerce d'Anvers, après avoir énuméré dans son rapport quelques circonstances favorables au grand développement des produits de l'agriculture, des mines, etc., a émis l'opinion que ces avantages seraient insuffisants, si le travail national, devant se restreindre à la consommation intérieure, ne pouvait déverser l'excédant de ses produits sur les marchés étrangers; et comme les tarifs des états voisins, a-t-elle dit, frappent de droits onéreux la plupart des fabrications belges, la chambre de commerce pense que nous devons, par notre législation commerciale, chercher seulement à obtenir des débouchés dans les contrées lointaines.

C'est un point, sur lequel vous êtes à peu près tous d'accord.

Vous paraissez également avouer que la situation du commerce extérieur,

dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays, n'est pas satisfaisante.

Les questions sur lesquelles il y a divergence d'opinion sont les suivantes :

1° Faut-il protéger le pavillon national plus efficacement qu'il n'a été protégé jusqu'ici ?

2° Faut-il remplacer par un système de faveurs accordées aux provenances directes, le système libéral qui a été en vigueur jusqu'ici à l'égard des provenances indirectes ?

3° Faut-il modifier notre législation commerciale dans l'un ou l'autre sens dès à présent ?

C'est, Messieurs, en nous tenant dans le cercle de ces trois questions principales, que nous allons poser une série de questions qui, toutes, tendront à établir si la législation existante est insuffisante, et en cas d'affirmative, à rechercher les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait de créer dans l'intérêt de la nation.

Par suite des faveurs dont jouit le pavillon national, la chambre de commerc fait connaître que les droits différentiels établis sur le sel en ont donné toute l'importation à la marine nationale.

D'un autre côté, un grand nombre de négociants d'Anvers ont adressé en 1836 à la Chambre des Représentants, une pétition où il est dit que les avantages accordés à la marine nationale, pour l'introduction des sucres, sont tels, que la moitié des sucres bruts s'importent dans le royaume par navires nationaux.

Mais outre ces faveurs spéciales pour le sel et le sucre, notre tarif accorde encore à notre marine une réduction de 10 p. % sur les droits d'entrée des marchandises de tout genre.

Le commerce d'Anvers n'a point jusqu'à présent exprimé d'opinion sur les effets produits par cette réduction.

Je demanderai donc quelle a été l'influence de cet avantage sur le développement de notre commerce extérieur et de la navigation nationale?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. Le effets qu'a produits cette réduction ne sont pas fort saillants; je crois que son résultat le plus sensible est d'avoir accordé à notre marine un avantage de nature à compenser jusqu'à un certain point, les plus grands frais que nous avions à supporter, d'abord en ce qui concerne la construction même des navires, et ensuite dans nos conditions de navigation. La conséquence qui en est résultée a été de faire obtenir à notre pavillon un certain avantage sur les expéditions qui pouvaient se présenter pour la Belgique vers les régions transatlantiques; mais cet avantage a été assez minime, parce qu'il portait généralement sur des droits assez modérés.

D'un autre côté, il y aurait eu peut-être danger à rendre cet avantage plus considérable, en ce que, par là, on aurait pu provoquer des représailles dans les pays étrangers, où toutes les importations auraient été faites par le pavillon belge. C'est en conséquence du même système que, pour certaines nations avec lesquelles la Belgique pourrait entretenir des rapports suivis et plus ou moins importants, il y aurait avantage de faire l'abandon de cette légère réduction, afin de nous réserver la chance de pouvoir importer dans ces pays, sous pavillon belge, toute espèce de marchandises, aux conditions imposées aux navires de ces mêmes pays.

M. CASSIERS. — Les 10 p. % de réduction sur les droits de douane ne sont

point suffisants pour développer notre marine nationale. C'est aux avantages accordés à l'importation du sel et du sucre, que nous devons la conservation du peu de navires que nous possédons encore. L'on peut juger par son résultat de l'effet qu'aurait produit cette mesure étendue à d'autres articles.

Cette faveur, quant au sel, nous a procuré la possibilité d'expédier à Liverpool, à un fret inférieur du tiers à celui que nous payons vers d'autres ports de l'Angleterre. Le lin et les écorces s'expédient à Liverpool à raison de douze schellings par tonneau, tandis que les armateurs, qui transportent ces produits vers d'autres ports de l'Angleterre, exigent jusqu'à 20, 30 et quelquefois 35 schellings par tonneau.

Quant au système de droits différentiels ou non uniformes établis sur les sucres, un des avantages qu'il a produits, c'est que, quoique La Havane soit une colonie dépendante de l'Espagne, où nous sommes hostilement reçus, c'est cependant la colonie vers laquelle nous sommes parvenus à exporter le plus de produits belges.

M. Fuchs. — La question de 10 p. % doit être envisagée du point de vue des différents droits du tarif; cet avantage est plus ou moins grand, selon que le taux du droit est plus ou moins élevé; pour le café, par exemple, cet avantage a été sensible.

Mais les 10 p. % auraient mieux profité à la navigation, si la navigation par la Meuse n'eût paralysé cet avantage. La chambre de commerce d'Anvers a déjà prouvé que le chiffre des importations directes est grandement contrarié par cette introduction par la Meuse, qui empêche que la marine nationale ne retire de cette réduction tout l'avantage que le législateur a voulu sans doute y attacher.

M. Elsen. — Je crois que la protection de 10 p. % est illusoire et doit faire plus de mal que de bien : à l'exception de deux articles auxquels elle profite, elle est tout à fait insuffisante. D'un autre côté, cette protection fait mauvais effet à l'étranger; mon opinion est qu'il faut changer ce système.

M. C. Pécher.—Je partage l'opinion de M. Fuchs que la protection de 10 p. % est paralysée par les introductions par la Meuse; cependant ces 10 p. % sont une protection suffisante, et dans aucun cas elle ne devrait être augmentée. J'ai sous les yeux un document d'où résulte, entre autres, qu'un chargement de 2,000 balles de café pris à Rio, donne une protection de 1,200 francs.

Cette protection est tellement suffisante qu'à La Havane, au Brésil, etc., le pavillon national (je le sais personnellement) est préféré par ce motif au navire d'une autre nation, lorsqu'il se présente en concurrence.

Je pense donc que ces 10 p. % ne devraient pas être majorés.

M. Pascal. — Le résultat principal de l'effet produit par les 10 p. % a été de protéger le cabotage; quant à la navigation vers les colonies, elle n'a pu prendre un grand développement, parce que le nombre de navires n'a pas été suffisant. Mais aujourd'hui le droit différentiel protége le cabotage à tel point, que pour un chargement que nous recevrions directement de La Havane par navire étranger, nous trouverions autant d'avantage à l'envoyer d'abord à Londres et puis à le faire venir de là par navire belge.

Je crois que le droit différentiel devrait plutôt favoriser l'arrivée des importations directes, tandis qu'à présent il les éloigne.

M. Rymenans. — Le droit différentiel n'est favorable qu'au cabotage, voici un fait qui le prouve : des navires qui, dans une marée, partent d'Ostende pour chercher à Dunkerque ou à Londres une cargaison de sucre et reviennent quelques jours après, ont gagné 12 schellings par tonneau. Cela lèse nécessairement nos armateurs, qui font des exportations vers La Havane, pour ramener des produits de ce pays.

M. De Cock. — On a cité deux exemples qui prouvent que la différence de 10 p °/₀, qui existe au profit de notre navigation, a pour résultat de faire préférer généralement nos navires, lorsqu'il s'agit d'amener en Belgique du sucre ou du café de La Havane; c'est là le but que la législation doit se proposer. Tous les peuples du monde favorisent leur navigation de manière que, dans les pays lointains, leurs navires soient toujours recherchés de préférence à ceux des autres nations pour le retour vers la mère-patrie.

D. Messieurs, vous avez reconnu dans votre rapport que la question de l'établissement d'un système commercial doit être envisagée sous le point de vue du commerce et de l'industrie en général, et non pas sous celui des intérêts de la ville d'Anvers seulement; nous sommes parfaitement d'accord à cet égard, il s'agit de créer des relations qui établissent dans les pays lointains des échanges commerciaux entre les produits de ces pays et nos propres produits. En envisageant la question sous ce point de vue, je vous demanderai quelle a été l'influence du droit différentiel de 10 p. °/₀ sur l'exportation de nos produits?

M. le président de la chambre de commerce. — Je crois que ces 10 p. °/₀ ont peu ou point d'influence sur l'exportation de nos produits; j'ajouterai même qu'une protection beaucoup plus forte n'aurait pas produit de meilleurs résultats sur cette exportation. Je crois que le seul moyen de donner du développement à l'exportation des produits de notre industrie, se trouve en grande partie entre les mains de nos industriels eux-mêmes. Nos industriels doivent d'abord se mettre en position de saisir le goût des consommateurs étrangers; ils doivent également introduire dans leur fabrication tous les perfectionnements et tous les éléments d'économie possibles, afin de pouvoir mieux lutter sur les marchés étrangers avec les produits similaires des autres peuples; c'est là la condition première de l'exportation de nos produits : toute la protection que vous donneriez à notre navigation pour l'importation n'engagerait pas les armateurs à exporter nos produits, s'ils n'ont pas la chance d'en trouver le placement. Il est certainement de l'intérêt des armateurs d'exporter, mais d'exporter avec avantage. Celui qui veut faire des exportations vers les pays transatlantiques, commence par examiner quels sont les produits nationaux qui peuvent offrir des chances de profit, et il s'empresse de faire entrer ces produits dans la composition de sa cargaison : il examine également quels sont les produits étrangers qui présentent des avantages sur le marché vers lequel il se dirige, et il ajoute ces produits à ceux dont il a déjà fait choix. Voilà de quelle manière un armateur compose son chargement, car le premier résultat qu'il veut obtenir, c'est de gagner, c'est de faire une opération lucrative, et si l'exportation des produits nationaux ne présente que de la perte, il se gardera bien de se charger de cette exportation.

Ainsi, comme je le disais, ce n'est pas la protection que vous accorderiez à la navigation nationale qui développera l'exportation de nos produits, mais ce

sont les perfectionnements que les industriels apporteraient dans leur fabrication: l'exportation de nos produits augmentera à mesure que les fabricants se mettront mieux à même de satisfaire les goûts des consommateurs étrangers, et de fournir leurs produits à des conditions aussi favorables que leurs rivaux. Il est certain que lorsque nos produits offriront des chances de placement, les armateurs, aussi bien les étrangers que les nationaux, aimeront mieux prendre une cargaison de sortie que de partir sur lest comme ils le font maintenant dans certaines occasions.

On dit souvent qu'une protection plus forte, accordée aux navires nationaux à leur retour dans les ports belges, augmenterait les ressources de notre navigation et favoriserait par suite l'exportation de nos produits : ce qui se passe en France prouve le contraire; le pavillon national y est favorisé d'une manière très-considérable, cependant la marine nationale française ne fait que déchoir comparativement à la marine étrangère; dans le mouvement général du commerce qui se fait dans les ports français, tant en exportations qu'en importations, le pavillon français ne figure que pour les deux cinquièmes. Depuis 1827 jusqu'en 1836, le pavillon étranger a pris, dans le mouvement général des exportations et des importations de la France, une part double de celle qu'y a prise le pavillon français. Voilà le résultat de la grande protection dont jouit la marine française.

M. Cassiers a dit qu'il résulte de la protection exclusive accordée à notre pavillon pour le transport du sel, que nous pouvions exporter nos lins, nos écorces et d'autres produits de notre pays à un fret beaucoup moindre que celui que nous devrions payer, si cette protection n'existait pas. Je crois que c'est là une erreur matérielle : si la protection dont il s'agit n'existait pas, le sel, qui est une denrée de première nécessité, n'arriverait ni plus ni moins que maintenant; les 26,000 tonneaux qui s'importent aujourd'hui par navires nationaux, s'importeraient alors par navires étrangers; ces navires étrangers transporteraient également les produits que nous exportons en Angleterre et feraient ce transport à un fret aussi modéré que celui auquel les navires nationaux le font aujourd'hui; ils le feraient même à un fret moindre, si leurs conditions de navigation sont plus favorables.

M. De Cock. — Le sel et le sucre sont les seuls objets qui maintiennent notre marine; la réduction des 10 p. % accordée sur les autres articles n'a produit aucun résultat; ce qui le prouve, c'est que nos exportations se font uniquement vers les pays où nous allons chercher ces denrées; dans toutes les autres contrées, nous n'exportons absolument rien, car il ne faut pas tenir compte de deux ou trois essais qui ont été faits.

La plaie de la marine belge c'est que les provenances directes ne sont pas favorisées; il n'est pas nécessaire de faire une distinction entre le pavillon national et le pavillon étranger; mais il est juste que l'on accorde à celui qui arrive directement des pays de provenance, des avantages plus grands qu'à celui qui arrive d'un port d'Europe, dont la concurrence est si fatale à nos marchés.

Quel est l'Américain qui consignerait du coton à Anvers, lorsqu'il est certain de ne plus pouvoir après cela, le transporter ailleurs? tandis que s'il le consigne au Havre ou à Liverpool, il peut toujours l'envoyer en Belgique. Le coton arrive à Gand des marchés de France et d'Angleterre; il y vient même de France par

terre, c'est pour cela que nous n'avons pas de marché. Nous n'en aurons un que quand la frontière de terre sera fermée et qu'il y aura une protection efficace pour les provenances directes.

Le seul moyen de favoriser l'exportation de nos produits, c'est de protéger les importations directes, c'est d'assurer des retours à nos navires. Je suis en relations suivies avec Batavia et je puis par conséquent parler avec connaissance de cause de ce qui s'y passe; eh bien! nous ne pouvons plus rien y exporter, parce qu'il n'est pas possible d'avoir une cargaison de retour; les seuls pays où nous faisons des exportations sont La Havane et le Brésil, parce que là nous pouvons prendre une cargaison de retour.

M Van Gend. — Nous exportons aussi vers la Vera-Cruz, le Mexique et plusieurs autres pays; nous avons également fait des expéditions vers les États-Unis, mais celles-là n'ont pas offert assez d'avantages, tandis que celles que nous avons faites au Mexique, après le blocus, ont donné de très-bons résultats; cependant là il n'y a pas de retours à prendre. »

M. De Cock. — Nous n'avons fait que deux expéditions au Mexique, et c'était pour compte français : l'une de ces expéditions consistait dans le transport d'une fabrique française qui est allée s'établir dans ce pays. La majeure partie des retours n'a pas été faite en produits du Mexique.

M. Van Gend. — La banque de l'industrie en a fait cinq pour compte belge; elle a expédié entre autres un navire sur lequel il y avait 500,000 francs de fabricats.

M. Cassiers. — M. le président de la chambre de commerce pense qu'une protection plus efficace n'aurait pas produit d'effet; il lui semble qu'il ne faudrait qu'un peu plus de bon vouloir de la part des industriels. Je ne puis partager cette opinion. M. le président de la chambre de commerce sera peut-être plus à même que toute autre personne de résoudre la question que je vais avoir l'honneur de lui soumettre : Je suppose un navire en charge pour Batavia ou Syngapore; ce navire, n'ayant pas de fret de sortie, rencontrera certainement trop de difficultés pour pouvoir espérer le moindre succès de son voyage; ensuite, en arrivant sur ces places, et n'ayant pour ainsi dire que du café et quelques autres articles qui puissent lui donner un fret de retour, il lui est impossible de ramener ces articles avec avantage. Les retours de Batavia jouissent en Hollande d'une faveur qui s'élève jusqu'à 100 francs par tonneau, tandis que nous ne faisons pas de distinction entre le café qui arrive de Hollande et celui qui arrive directement de Syngapore; il me paraît qu'il y a impossibilité de réussir dans une opération de cette nature.

A l'appui de son opinion, M. le président de la chambre de commerce cite l'exemple d'une nation voisine; il lui semble que la protection que cette nation accorde à la marine ne produit pas d'assez bons résultats pour nous engager à suivre son exemple. L'on commet assez généralement l'erreur de confondre, relativement à la protection que nous demandons, la marine avec l'industrie en général. Je ne pense pas qu'il y ait quelqu'un qui demande une protection pour la marine telle qu'elle puisse porter le moindre ombrage à l'industrie; quant à moi, mon but c'est l'industrie; si l'industrie peut exporter aussi bien par la marine étrangère que par la marine nationale, nous pouvons admettre la marine

étrangère. Ce qu'on a dit de la France, que la marine étrangère y a augmenté dans une proportion beaucoup plus forte que la marine nationale, ne prouve rien contre l'exportation des produits français ; au contraire, l'augmentation de la marine en général prouve que la France a gagné, et beaucoup gagné par son système. Ce que je voudrais que l'on fît, c'est que l'on accordât aux navires étrangers des avantages dans les cas où ils peuvent contribuer à l'exportation de nos produits, c'est-à-dire lorsqu'ils arrivent directement des pays de provenance. Ce qu'il nous faut, c'est l'augmentation de la navigation en général, qu'elle se fasse sous pavillon national ou sous pavillon étranger. Certainement la marine nationale offre plus d'avantage que la navigation étrangère, mais l'une et l'autre sont favorables au pays.

Ce qui prouve que le système actuel est insuffisant, c'est le fait cité par quelques personnes ici présentes, qu'avec les droits différentiels qui existent aujourd'hui, on peut expédier de La Havane à Dunkerque et de Dunkerque à Anvers, comme de La Havane à Liverpool, et de Liverpool à Anvers. C'est là un état de choses qu'il importe de faire cesser, en adoptant un système non-seulement de droits différentiels mais de provenances directes.

M. le président de la chambre de commerce a fait allusion à ce que j'ai dit sur le monopole du sel ; il convient que ce n'est pas précisément à la circonstance que le transport du sel se fait par navires belges, que nous devons la réduction du fret pour les écorces et le lin que nous expédions à Liverpool, mais je soutiens que nous devons cette réduction à la certitude qu'ont les navires qui exportent nos produits à Liverpool, de trouver un fret en retour ; c'est le fret de retour qui fait que le fret de sortie est faible. Je voudrais donc favoriser les arrivages directs, c'est-à-dire assurer une cargaison de retour aux navires qui exporteraient nos produits vers les pays lointains.

M. Pascal. — M. le président de la chambre de commerce pense que si nous n'exportons pas, c'est parce que notre industrie ne consulte pas assez les besoins des pays de consommation et ne travaille pas avec assez d'économie ; cela est vrai, notre industrie est essentiellement basée sur les rapports qui existaient avant la révolution avec Batavia, et sur la grande protection que le Gouvernement hollandais accordait à nos produits ; ces rapports et cette protection ont cessé, et l'industrie malheureusement est restée stationnaire. Il s'agit maintenant de savoir s'il faut l'abandonner entièrement, ou s'il est de l'intérêt du pays de la conserver ; s'il est de l'intérêt du pays de conserver l'industrie, il faut lui donner une protection qui la mette à même d'adopter les améliorations qui lui sont nécessaires. Mais cette protection faut-il la donner directement à l'industrie, ou vaut-il mieux la donner au commerce ? Si vous voulez la donner au commerce, alors il faut adopter les droits différentiels, favoriser les provenances directes des pays lointains.

La société de commerce a acheté en 1839 pour environ 2 millions de marchandises belges qu'elle a expédiées par navires nationaux au même fret que nous pouvions obtenir des navires étrangers, mais nous avions un avantage de 10 p. % sur les droits de la cargaison de retour ; l'expédition n'a pas donné de bénéfice, mais à la fin de l'année les 4/5 des marchandises étaient réalisées, et nous n'avons rien perdu ; nous avons appris par là à mieux connaître les besoins des colonies, et nous avons trouvé le moyen d'introduire quelques améliorations dans

nos fabrications; il y a tel article sur lequel nous avons pu obtenir une économie de 20 à 25 p. %.

Si la restitution de 10 p. % sur les droits n'avait pas existé, nous n'eussions pas trouvé le moyen d'affréter des navires nationaux, et nous n'eussions pas fait ces expéditions. Celles qui ont été faites pour le Mexique ont été composées pour la majeure partie, non de produits belges, mais de fabrications suisses et allemandes que nous-mêmes avons exportées; encore en cela la restitution des droits est pour quelque chose; car l'argent que ces exportations ont produit a été envoyé à La Havane, et y a été employé à acheter le sucre destiné à former la cargaison de retour des navires nationaux que nous avions affrétés.

M. Kums. — On a avancé que notre industrie pêche souvent par la forme et la qualité, et qu'il ne dépendait que de nos industriels de corriger ces défauts pour pouvoir exporter leurs produits. Moi-même, comme industriel, je suis de cet avis, et je pense que pour parvenir à rendre ce système plus efficace, il faudrait tâcher d'augmenter, d'encourager nos armateurs ou affréteurs, car ce sont eux qui nous donnent les renseignements d'après lesquels nous devons fabriquer nos articles pour l'exportation. Depuis l'établissement de la société de commerce d'Anvers, sous la direction de M. Pascal, j'ai vu mes ateliers s'augmenter d'un grand nombre d'ouvriers qui fabriquent continuellement des toiles, d'après les renseignements que ladite société m'a donnés. Par les indications et les échantillons que j'ai reçus, je suis parvenu à créer une nouvelle industrie pour le pays, d'un genre de toiles moitié lin, moitié coton, que je fabrique avec avantage en concurrence avec l'étranger. Le Gouvernement, au lieu d'encourager ces armateurs ou affréteurs qui achetaient et expédiaient pour leur propre compte, n'a pas trouvé bon de les faire participer à la prime ou garantie de perte, qu'il accorde à la banque de l'industrie sur l'exportation de tout produit de l'industrie cotonnière ou linière, et qui n'exporte rien pour son propre compte, en sorte que cette mesure arbitraire a dégoûté ces affréteurs de ces expéditions. En agissant de cette manière, on m'oblige, moi industriel, à détourner mon attention du but de produire, pour l'attirer dans des spéculations ou expéditions pour mon propre compte par l'entremise de ladite banque. Il me semble que le Gouvernement a été mal avisé, et que pour protéger l'industrie, il faut aussi surtout protéger les armateurs ou affréteurs nationaux.

M. Van Gend. — Si le gouvernement a donné la préférence à la banque de l'industrie, c'est que cette banque ne fait rien pour son propre compte, qu'elle procure aux fabricants tous les échantillons des différentes colonies, et qu'elle fait des avances de 75, 60, ou 50 p. % sur les marchandises; elle offre un grand avantage aux fabricants auxquels elle sert d'intermédiaire. Si M. Kums s'était adressé à la banque de l'industrie, elle lui aurait fait les mêmes conditions qu'aux fabricants de Gand, parce que les tissus de lin et de coton sont compris dans la garantie du Gouvernement.

Depuis sa création jusqu'au 31 décembre dernier, la banque de l'industrie a, sur la plupart des expéditions du pays, avancé jusqu'à concurrence de 2,900,000 francs; depuis le commencement de cette année, elle a avancé pour plus d'un million. On ne peut nier que l'établissement, à l'égard duquel on accuse le Gouvernement d'avoir agi avec partialité, procure beaucoup de facilités aux fabricants du pays.

M. Jollie. — Je ne partage pas l'opinion de ceux qui prétendent qu'il y a une connexité nécessaire entre les armements et les exportations, entre les importations et les exportations.

En examinant ce qui se passe dans les pays les plus commerçants, où les industries sont le plus avancées, où les armements sont les plus importants, nous n'apercevons pas la connexité dont on parle; nous y voyons au contraire une séparation marquée entre ces deux ordres d'opérations. En Angleterre, l'armateur est rarement et pour ainsi dire jamais intéressé dans les exportations. En général, l'armateur de l'Angleterre, des États-Unis et du nord de l'Europe, s'occupe uniquement de son armement; s'il prend quelquefois un intérêt minime dans la cargaison, c'est pour s'assurer un fret élevé.

Je soutiens qu'un grand commerce d'exportation peut exister sans importation; et à l'appui de ce que j'avance, je citerai l'exemple de la Russie, dont les plus grandes relations commerciales sont avec l'Angleterre, où elle exporte la masse de produits de son industrie et de son sol, et dont elle ne reçoit que peu de chose.

M. Pascal. — C'est par les importations directes, reçues par navires nationaux, basées sur la protection du pavillon national, que nous avons maintenu l'équilibre cette année; c'est ainsi que l'importation de la majeure partie des sucres a eu lieu par navires nationaux.

La question a été moins de savoir comment se sont faites ces opérations que si la protection y a contribué.

Y a-t-il utilité de protéger notre industrie? a-t-on demandé, et on a parlé de l'industrie cotonnière : je dirai que la main-d'œuvre, aussi long-temps qu'il ne s'agit que des bras, nous permet de produire à meilleur marché que partout ailleurs. Voilà des mouchoirs fabriqués à Glascow qui reviennent à fl. 3 60 c^{s} la douzaine, et en voici de semblables, mais meilleurs, que je puis livrer à fl. 3 40 c^{s}. Comme l'a dit M. Kums, l'ancien Ministre de l'Intérieur était parti du principe qu'il fallait abandonner au fabricant seul le soin de développer son industrie. Quand on est venu au secours de l'industrie, on ne l'a fait que par l'intermédiaire de la banque de l'industrie, parce qu'elle ne fait que des affaires de commission. Il en est résulté qu'on a fait des expéditions sans consulter le goût et les habitudes des pays où l'on expédiait. Si on s'était adressé à toute autre société, et qu'on eût subordonné la protection à la condition que ces produits fussent conformes aux besoins, aux goûts et aux habitudes des pays où l'on expédiait, on aurait rendu plus de services à l'industrie. Le nouveau Ministre a dit que « cette protection ne s'était élevée qu'à 240 mille francs, qu'on se bornait » à remplir les engagements pris, mais qu'on ne continuerait pas ce système. »

Pour faire des expéditions lointaines, il faut que notre navigation soit protégée. Nous ne pouvons pas faire ces expéditions par navires étrangers, car ils ne nous donnent pas le temps de préparer une expédition pour profiter de leur départ. Il faudrait que nous eussions toujours une expédition toute prête dans nos magasins. Nous avons fait une expédition à Manille, nous voudrions en faire une seconde, il nous est impossible de trouver un navire. Il s'en est bien trouvé une fois un, mais il aurait fallu expédier tout de suite, et pour faire des expéditions de ce genre, il faut avoir le temps de les préparer. Si les relations directes étaient encouragées, le nombre des navires augmenterait, et nous en aurions toujours pour le Brésil et pour les États-Unis.

On a dit que les exportations par les navires nationaux n'auraient pas de connexité avec les retours, parce que, quand on envoyait des marchandises aux colonies, on ne pouvait pas réaliser en arrivant. Pour exploiter ce commerce, il faut de grands capitaux. C'est pour cela que nous avons établi la société de commerce. Mais si on ne réalise pas immédiatement, cela ne détruit pas la connexité entre l'envoi et le retour. Nos fonds restent là quelquefois un an, mais ils serviront toujours à acheter des chargements de retour. C'est une suite continuelle d'opérations.

M. Lemmé. — Dans les pays voisins, et notamment en Angleterre, nation qui sous ce rapport fait les affaires les plus importantes, un particulier n'établit jamais de manufacture que lorsqu'il est arrivé à une grande fortune. Il n'en est pas de même jusqu'ici dans la plupart des pays du continent, si quelqu'un fait une fortune considérable par l'exploitation d'une fabrique, il se retire. Les exportations de l'Angleterre et de tous les pays qui exportent les produits des manufactures en grand, se font toujours par le fabricant. Il est impossible qu'il en soit autrement. Je ne puis, moi négociant, aller chez le fabricant acheter des marchandises et lui payer un bénéfice, ce qui est toujours le cas lorsque la marchandise est recherchée, et les envoyer ensuite aux colonies en concurrence avec le fabricant lui-même; cela est si bien senti en Angleterre qu'on n'y fait jamais une semblable opération. Les manufacturiers envoient leurs marchandises dans les colonies aux maisons qu'ils y ont ordinairement; s'ils n'en ont pas, ils trouvent en Angleterre des maisons qui ne font pas autre chose; ces maisons ont des établissements à Buénos-Ayres, au Brésil, enfin partout. C'est là qu'elles font un commerce constant, elles y établissent des magasins, elles ne sont jamais en retard de fournir. Elles ne font pas une expédition aujourd'hui, et une autre six mois après; elles expédient tous les jours; elles étudient le goût des consommateurs; elles tiennent des magasins comme dans une grande ville d'Europe.

Ce n'est que de cette manière qu'il deviendra possible que le fabricant belge puisse avoir des débouchés à l'extérieur. La marche que je viens d'indiquer n'est pas suivie en Belgique, ou du moins n'est suivie jusqu'à présent que par un très-petit nombre de fabricants, et à leur grand avantage. Si nous consultons le passé, ce système deviendra plus général avec le temps.

M. David. — En Angleterre, où le Gouvernement se mêle fort rarement des affaires commerciales, on a senti de tout temps la nécessité d'encourager l'industrie.

Il y a quarante ans, on connaissait fort peu en Angleterre la fabrication de toiles; les toiles anglaises étaient repoussées de tous les marchés. Qu'a fait alors le Gouvernement? Il a, pour encourager la fabrication des toiles, accordé une prime d'exportation qui devait diminuer de cinq ans en cinq ans; lorsque la nation anglaise est parvenue à lutter avantageusement avec le continent, la prime n'a plus été payée; et aujourd'hui, malheureusement pour nous, ce sont les Anglais qui font presque exclusivement le commerce des toiles avec l'Espagne et les colonies Peut-être, sans la prime que le Gouvernement anglais a accordée à cette industrie dans le principe, ne serait-elle pas arrivée au degré de perfection qu'elle a atteint aujourd'hui.

Je pense que toute industrie imparfaite a droit à la protection du Gouvernement.

M. Jollie. — Je ne suis pas partisan des primes; selon moi, toute industrie qui possède des éléments d'existence, doit être abandonnée à ses propres ressources, au lieu d'être favorisée dans ses développements par des primes. Voyez l'exemple de la prime accordée en Angleterre pour les toiles, la prime a cessé d'être payée en 1833, pour cette année le chiffre des exportations avait déjà éprouvé une augmentation notable; l'exportation de 1834 à 1839 a fait un nouveau progrès qui s'élève à 50 p. %.

D. Je ne partage pas entièrement l'opinion que la cause de la non exportation de nos produits doive être attribuée à leur infériorité en prix et en qualité. Je conviens que si l'industrie veut exporter ses produits, elle doit tâcher de produire de manière à pouvoir soutenir la concurrence sur le marché étranger avec les produits similaires. Mais comment se fait-il que beaucoup de nos industries, qui peuvent soutenir la concurrence avec l'étranger, comme le dit la chambre de commerce de Liége, exportent peu? N'est-ce pas parce que Ostende et Anvers n'offrent pas à ces industries des moyens réguliers d'exportation, et qu'elles sont forcées de recourir pour leurs exportations à la voie de Rotterdam, de Hambourg et du Havre.

M. le président de la chambre de commerce. — Nous avons à Liége et à Verviers des industries qui peuvent soutenir la concurrence avec l'étranger, et qui cependant exportent peu. Pour les favoriser, il faut établir de la régularité dans les moyens d'exportation, avoir des relations suivies.

La chambre de commerce a indiqué les moyens de les créer. Il faut attirer dans nos ports le plus grand nombre de navires possible, et accorder une certaine protection aux arrivages directs par tout pavillon.

Nous recevrons ainsi un plus grand nombre de navires, et partant nous aurons plus de moyens d'exportation.

C'est encore un moyen de procurer à notre industrie les matières premières au meilleur marché possible; car, dans l'état normal, les navires qui apportent des produits des pays de provenance, peuvent les offrir aux prix les plus favorables. Nos fabricants, par des relations directes, apprendront à connaître le goût du consommateur étranger, ce qui leur permettra d'augmenter leur production et par conséquent de produire à meilleur marché; car, si la production augmente, les frais généraux diminuent et par suite le prix de revient.

Voilà les meilleurs moyens d'augmenter nos exportations.

Si nos industries, avec des moyens fréquents d'exportation et l'avantage de se procurer des matières premières à meilleur marché, présentent une variété d'articles favorables à l'exportation, un nombre plus grand de négociants belges iront s'établir dans les pays lointains, afin de vendre nos produits; car ils y trouveront alors ce qui nous manque aujourd'hui, les éléments nécessaires pour créer des établissements avec quelque chance de stabilité.

Ce qui doit aussi concourir à nous donner des moyens d'exportation, c'est le transit, car, quels que soient les progrès que puisse faire notre industrie, souvent ses produits ne suffiront pas pour composer en peu de temps un chargement: ce n'est pas pour un chargement de 10, 15 ou 20 tonneaux qu'on expédie un navire. C'est parce que nos produits ne comportent pas souvent un chargement complet, que nous sommes obligés de les exporter par la voie de Rotterdam ou de Hambourg. Aussitôt que notre route en fer sera achevée jusqu'au Rhin, nous pouvons es-

pérer voir notre transit s'augmenter considérablement, alors surtout que nous aurons des moyens d'exportation vers les États-Unis par un service régulier de bateaux à vapeur. Nous pouvons alors espérer avoir le transit des provinces rhénanes, du nord de l'Allemagne et de la Suisse. Le transit des produits de la Suisse est considérable, il forme le quart du transit général de la France. Si nous obtenons ce transit, qui se fait maintenant par le Havre, il nous procurera des moyens réguliers d'exportation.

D. Si les navires étrangers sont un moyen d'exportation, pourquoi ceux qui sont arrivés en grand nombre dans votre port n'ont-ils pas jusqu'ici exporté vos produits, et pourquoi supposez-vous qu'en en attirant un plus grand nombre les exportations deviendraient plus considérables ?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Quand nos industriels se seront mis à la hauteur des industriels étrangers pour le prix et la qualité de leurs produits, les navires étrangers exporteront ces produits aussi bien que ceux des autres pays, mais sans ce progrès, il n'y aura pas plus d'exportations qu'aujourd'hui.

D. Pourquoi les autres nations ne comptent-elles pas sur ce moyen pour exporter leurs produits, et ne le mettent-elles pas en pratique chez elles?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Il y aurait beaucoup de considérations à faire valoir sur cette question. La Belgique n'est pas dans la position de la France et de l'Angleterre. Elle est restreinte à un nombre de consommateurs assez peu étendu ; si elle se crée un système particulier, si, en protégeant tout ce qui est national, l'industrie, la navigation, le commerce, elle s'exclut du commerce des autres nations, il me semble que les représailles dont seront frappés nos navires et notre commerce en général, nous ôteront tout moyen d'exporter. Les matières premières nous coûtent plus cher, nos moyens d'exportation seront moins grands. il nous sera d'autant plus difficile de lutter sur les marchés étrangers avec les industries similaires des autres pays. De pareilles mesures tourneraient contre l'industrie au lieu de la favoriser.

D. Si l'on admet le système des provenances directes, n'est-il pas à craindre que les nations voisines expédient leurs produits sur les marchés lointains, et viennent déverser ensuite sur les nôtres les denrées rapportées en retour?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Les nations étrangères ont plus d'avantages pour le placement de leurs retours que nous ne pouvons leur en offrir. Les produits de la Suisse et du Rhin s'exportent par le Havre, Rotterdam et Hambourg ; c'est aussi là que se font les retours, car ce sont des marchés assez généralement suivis. Mais si la Belgique peut offrir dans les moyens de transport la même régularité, la même économie, ou même une plus grande économie, il est évident que la Belgique pourra espérer d'obtenir une grande part des produits industriels des provinces rhénanes, de la Suisse, de l'Allemagne, et par suite de recevoir en retour l'équivalent de ces exportations, lesquelles venant se joindre aux produits nationaux, aideront puissamment leur écoulement à l'extérieur, en la mettant à même d'exporter sur une grande échelle. Nous avons à l'appui de ce que je dis l'exemple des anciennes villes anséatiques, qui exportent beaucoup de produits manufacturés de la Saxe, des provinces

rhénanes et même de la Belgique; cependant ces ports n'accordent aucune protection à leur marine. En suivant le même système, nous pouvons espérer de faire beaucoup plus d'exportations que nous n'en faisons aujourd'hui.

D. Un des moyens indiqués comme devant favoriser l'exportation, c'est le service de navigation qui va être établi avec les États-Unis; mais pour que ce moyen fût bien efficace, ne serait-il pas à désirer qu'il fût appliqué à tous les pays qui peuvent offrir un débouché à nos produits; ne vous semble-t-il pas que notre idustrie apprécierait les effets avantageux d'un système général?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Les mêmes questions relativement aux relations à établir avec les pays transatlantiques autres que les États-Unis n'exigent pas d'autres réponses que celles qui s'appliquent à ces derniers. Si des arrivages nombreux nous viennent du Brésil, de La Havane, de Manille, de Syngapore, des Indes orientales, nous aurons des moyens d'exportation plus considérables par les mêmes navires qui se seront livrés à ce genre d'affaires. Ici tout se lie, plus nous pourrons activer les importations directes, et plus nous pourrons étendre l'exportation de nos produits, tant par navires nationaux que par navires étrangers.

D. Le transit viendrait en aide, dit-on, à l'exportation, en fournissant un complément de chargement; mais par là même n'y a-t-il pas aussi à craindre une concurrence fâcheuse pour nos produits. Ce n'est pas tout, ce transit il faut l'établir, et là, une question se présente : l'Allemagne n'a-t-elle pas avantage à faire transiter ses produits par la Hollande de même que les denrées coloniales dont elle aura besoin?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — L'honorable membre de la commission n'attache pas au commerce de transit toute l'importance qu'y a constamment attachée la chambre de commerce d'Anvers. Il dit que les produits étrangers qui passeront en transit par la Belgique viendront faire concurrence avec l'exportation de nos produits, et que si, d'une part, il y a avantage à la célérité des chargements, de l'autre, il y a désavantage quant à la concurrence que les produits étrangers viendront nous faire. Mais ces produits étrangers n'ont pas besoin de la Belgique pour aller dans les pays transatlantiques; si elle ne les recevait pas, ils n'en arriveraient pas moins à leur destination; la concurrence serait donc toujours la même, les produits étrangers ne prendront le chemin de nos ports qu'autant qu'ils y trouveront avantage. Cette concurrence que l'on redoute ne peut donc nous être défavorable, elle sera au contraire un avantage, en ce sens, qu'elle créera des moyens réguliers d'exportation et augmentera beaucoup l'activité de nos ports.

D. Pour établir ce transit chez nous, ne pensez-vous pas qu'il nous faut adopter le système des autres nations, créer des impôts de transit comme il en existe à Liverpool et au Havre, comme on va en créer à Rotterdam? La France a établi des droits différentiels considérables, l'Angleterre va plus loin, et pour différents articles maintient la prohibition absolue. Pourquoi donc, au lieu de s'abandonner à des incertitudes, ne pas avoir recours à des moyens qui ont produit de bons résultats chez les autres nations?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — En Angleterre le transit est insi-

gnifiant; il est aujourd'hui bien plus important par le Havre, et depuis quand? Non pas depuis l'établissement du système des droits différentiels, mais depuis l'introduction dans ce pays, en 1832, du système libéral qui est en vigueur chez nous. Les résultats de ce changement de système en France ont été immenses. En 1832, le commerce de transit par la France se bornait à 141,426 quintaux, et en 1836 il avait atteint le chiffre de 340,244 quintaux. Ainsi, grâce au changement apporté à la législation, il y a eu, dans l'espace de quatre ans, une augmentation de 141 %. Qu'on suive pas à pas la statistique des exportations tant générales que spéciales du commerce français, et l'on trouvera dans le chiffre de ces exportations une progression en quelque sorte analogue à l'augmentation du mouvement du transit. Il est donc vrai que le mouvement du transit favorise considérablement l'exportation des produits nationaux, en lui fournissant des moyens fréquents et économiques de transport. La facilité d'exporter fera que les importations en retour seront aussi moins dispendieuses. Les industriels, fabricants de certains articles, recevront leur matière première à plus bas prix. Ils trouveront donc avantage dans leurs fabrications et leurs moyens d'exportation, puisqu'ils pourront livrer leurs produits à meilleur marché.

M. Van Gend. —Je crois que mon honorable collègue n'a pas répondu à toutes les questions qui ont été posées.

On a dit que les nations étrangères, après avoir exporté leurs produits dans leurs colonies, prennent ensuite des produits coloniaux pour les importer ici. Cependant, depuis 1830, il n'est pas entré un seul navire hollandais, ni de Java, ni de Surinam; nous ne recevons non plus ni navires français de la Martinique et de la Guadeloupe, ni navires anglais de la Jamaïque et des Indes. Ainsi l'argument présenté tombe. Quant à la deuxième objection, par laquelle on exprime la crainte que l'industrie étrangère nous fasse concurrence pour le transit, je ferai remarquer qu'il est un nombre infini d'articles qui transitent maintenant même par Anvers, s'exportent pour le Brésil, le Mexique, etc., etc., et qui sont tout à fait différents des articles qui se fabriquent dans le pays :

M. Fuchs. — Je crois que pour favoriser l'exportation de nos produits industriels, la Belgique a aujourd'hui sous la main un moyen plus puissant que n'a tout autre pays; elle a ses chemins de fer, mais, à mon avis, l'administration qui les régit ne connaît pas encore assez le moyen d'en combiner les avantages avec la prospérité générale du pays. Pour favoriser la navigation, on propose un système de droits différentiels sur les importations directes : ce système n'offre aucun avantage nouveau pour certains articles d'exportation; mais le Gouvernement a dans ses mains le moyen de favoriser toutes ces industries par l'établissement d'un tarif uniforme. Je prends pour exemple les articles industriels de Liége. Si l'on réduisait de moitié les frais de transport, c'est-à-dire si au lieu de 2 francs on n'exigeait plus que 1 franc par 100 kil., l'on donnerait à l'exportation une faveur de 10 francs par tonneau.

En second lieu, je crois que ce serait une grande faute que de ne pas admettre les navires étrangers à concourir avec les navires nationaux. Voici les inconvénients qui pourraient en résulter. Je suppose que vous veuilliez passer un ordre aux États-Unis pour du coton; cet ordre devra être expédié par navire belge ; il arrive à destination, mais il n'y a pas là en ce moment de navi-

res de notre nation; le fabricant qui a compté sur l'exécution de son ordre, ne reçoit pas ses marchandises, parce qu'il ne peut les recevoir par navire étranger, et il est obligé d'aller à Londres, à Liverpool ou au Havre; il devra payer plus cher sa matière première, et dès lors travailler à des prix plus élevés. Voilà l'inconvénient dans lequel vous tombez en excluant les navires étrangers.

Je crois qu'il existe un autre moyen qui contribuerait puissamment à la prospérité de l'industrie nationale et qui nous manque, c'est un bon système financier et de crédit, basé tout à la fois sur une circulation monétaire bien organisée et des banques bien réglées.

M. De Cock. — Je prends la parole uniquement pour présenter encore quelques considérations sur le peu d'exportations qui se font par navires belges. Il ne peut entrer dans la pensée de personne de vouloir exclure absolument les navires étrangers; ce serait tomber dans l'exagération. Mais que faut-il faire? Quelle protection demandons-nous pour nos navires? C'est une arme offensive pour pouvoir établir des traités de réciprocité avec les autres nations, pour tâcher d'engager les autres pays à nous recevoir favorablement en leur disant : Si vous me traitez sur un pied avantageux chez vous, nous en agirons de même chez nous à votre égard.

Voilà le seul but qu'on veut atteindre en accordant une légère protection à la marine nationale, protection qui ne peut pas aller jusqu'à entraver les importations étrangères, mais qui doit tendre seulement à les gêner un peu, si les pays d'où elles proviennent ne nous reçoivent pas favorablement.

D. Malgré des droits différentiels considérables, la France n'a pas vu, dit-on, augmenter l'exportation de ses produits, et la navigation française n'est à la navigation étrangère que dans la proportion de 2 à 5. Cependant depuis la restauration, le commerce et la marine ont considérablement augmenté; la marine française s'est développée de 50 pour % dans la période décennale de 1827 à 1836.

Cette progression ne doit-elle pas être attribuée aux droits différentiels?

Et si les marines étrangères ont contribué pour une large part dans cette navigation, la cause n'en provient-elle pas de l'insuffisance de la marine française, et du traité de réciprocité avec les États-Unis, qui a exercé une grand influence sur le fret des navires?

M. le président de la chambre de commerce. — Depuis la paix les affaires ont acquis un grand développement; les exportations ont beaucoup augmenté non-seulement en France et en Angleterre, mais aussi en Belgique. Nous voyons qu'en Belgique, notre exportation en produits belges a presque doublé; en France, les exportations du commerce général ont augmenté dans une proportion moindre que chez nous : elles ont augmenté de 24 pour cent, tandis que les exportations du commerce belge ont augmenté dans la proportion de 80 pour cent; nous sommes donc dans des conditions de prospérité, relativement meilleures qu'en France. Quant à l'insuffisance de la marine française; remarquez que cette marine se compose d'au delà de 15,000 navires. Assurément cette marine serait bien suffisante, si l'on pouvait avoir à point nommé des navires sur tel ou tel point. Mais les affaires ne se font pas ainsi. Si la marine française est insuffisante, à plus forte raison la nôtre doit l'être, puisqu'elle ne se compose que de 160 bâtiments.

Ainsi donc le système qui favorise le pavillon national, loin d'être profitable, est plutôt nuisible dans l'ensemble des rapports commerciaux.

M. Van Gend. — Il est presqu'impossible de comparer la Belgique à la France ou à l'Angleterre ou même à l'Espagne. Si ces nations ont établi des droits différentiels, c'est qu'elles ont des colonies, et qu'elles doivent accorder un avantage au pavillon national sur le pavillon étranger pour l'exportation aux colonies et pour le retour; mais nous n'avons pas de colonies, nous ne sommes pas dans la même position que les nations qu'ont vient de citer, qui en ont de très-grandes. Je pense que la Belgique doit être un vaste entrepôt pour l'Europe; qu'on doit y protéger les arrivages directs, et faire en sorte surtout de fournir les pays du Rhin et de la Suisse de denrées coloniales, que ces pays tirent maintenant du Havre. Par contre, les importations de l'industrie allemande et suisse viendraient compléter les chargements des navires exportant les produits de notre pays.

D. Vous avez vu que dans l'annexe *D* il est dit, que si nous accordions une protection exagérée à la navigation nationale, l'industrie et l'agriculture deviendraient en quelque sorte tributaires de cette navigation. Cependant, il y a deux objets pour lesquels une protection considérable est accordée à la navigation nationale, ce sont les sucres et le sel, et nous lisons dans une pétition adressée à la Chambre par les armateurs d'Anvers, que c'est à cette protection que nous devons le placement de beaucoup de produits de nos manufactures sur les marchés du Brésil et de Cuba; l'importation directe du sucre et du sel, et le fret modéré qui en résulte pour les exportations, nous ayant permis d'expédier nos produits sur les marchés dont il s'agit. Le commerce d'Anvers convient donc que, lorsque les arrivages directs sont favorisés, le fret devient très-modéré et tel est aussi l'avis de plusieurs chambres de commerce. Je désirerais, Messieurs, connaître votre opinion sur ces observations ?

M. le président de la chambre de commerce. — Cette pétition a été adressée à la Chambre lorsqu'il s'agissait de modifier la loi sur les sucres, et elle avait pour objet d'engager la Chambre à ne pas accepter les modifications qui étaient proposées à cette loi. On y faisait valoir l'étendue de la fabrication du sucre, le grand développement de cette industrie, et l'on y disait que les sucres sont, en quelque sorte, la seule base de notre commerce maritime, et qu'ils avaient puissamment aidé à l'exportation de nos produits. Cela est parfaitement vrai; l'industrie des raffineurs a besoin d'une quantité très-considérable de sucre, et c'est une ressource pour la marine nationale et pour la navigation en général, qui doit importer ce sucre. A cette époque, l'importation du sucre brut pouvait s'élever à 25 millions de kilog. par an; c'est déjà là un élément pour la navigation, et les navires qui doivent se rendre, soit à La Havane, soit au Brésil pour y prendre du sucre, chargent des produits nationaux qui peuvent présenter quelques chances de profit, plutôt que de partir sur lest; c'est de cette manière que l'importation du sucre favorise l'exportation de ceux de nos produits qui présentent quelque chance de placement.

D. La modicité du fret, résultant de la protection accordée à l'importation du sel et du sucre, n'est-elle pas seulement pour le fret d'aller? Et au contraire, le fret de retour à La Havane, n'est-il pas beaucoup plus cher par pavillon

national que par pavillon étranger? Si l'importation du sel par pavillon étranger n'était pas prohibée, n'en serait-il pas de même pour le sel? Cette prohibition n'empêche-t-elle pas de juger de l'influence qu'a cette protection sur le prix? Enfin, n'est-il pas vrai que le sucre importé par pavillon national est plus cher ici que le sucre importé par pavillon étranger?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE.—Il est très-vrai que le fret du sucre, par pavillon national, est généralement plus élevé de toute la protection que lui accorde notre législation. Par pavillon belge, on paye généralement une demi-livre sterling par tonneau de plus que par pavillon étranger. Sur la place d'Anvers, ce sucre n'est pas plus cher, mais il est plus cher à l'entrepôt. Là, les sucres importés par pavillon national se payent trois huitièmes de florin plus cher que ceux importés par pavillon étranger. Cela résulte de la différence des droits.

Quant à l'opinion émise dans la pétition, personne ne conteste que l'armateur du pays favorise plus que l'armateur étranger l'exportation des produits nationaux, parce que, avant tout, il cherche à donner un emploi utile à son navire. Mais cela doit-il nous déterminer à favoriser le pavillon national plus qu'il ne l'est à présent? Je ne suis pas de cet avis. Nous pensons que la protection accordée au pavillon national pour le sucre est suffisante; que la prohibition pour le sel et la protection de 10 p. % pour les autres articles, peuvent être continuées, mais qu'on ne peut augmenter cette protection sans écarter la concurrence des navires étrangers; que ce serait créer un monopole en faveur de la marine nationale, qui, étant seule maîtresse d'exploiter le marché de la Belgique, y ferait la loi et imposerait au consommateur un fret très-élevé.

Cette vérité est trop palpable pour avoir besoin de développements. Plus il y a de concurrence, plus les prix tendent à se modérer.

Si maintenant, par une protection plus élevée accordée au pavillon national, vous écartez la concurrence du pavillon étranger, vous déterminez une augmentation du prix du fret; vous aggravez ainsi la position des diverses branches de notre industrie, puisque vous l'empêchez de lutter, quant aux prix, avec les produits similaires sur le marché étranger.

M. DIERXSENS. — Si la protection accordée au pavillon national pour le sucre était accordée aux pavillons étrangers, le sucre serait à meilleur marché. Il y a désavantage à protéger exclusivement la marine nationale. Il est d'ailleurs certain que nous ne pouvons soutenir la concurrence avec les marines du Nord. Si nous favorisons l'arrivage des navires, il y aura double avantage, puisque nos fabricants auront la matière première à meilleur compte, et qu'ils auront plus de facilité pour l'exportation à raison du plus grand nombre d'expéditions et du bas prix du fret. On a dit que nous voulions le plus grand nombre possible de navires étrangers; c'est un mal-entendu : nous voulons le plus grand nombre de navires possible. Cela est assurément dans l'intérêt de notre agriculture et de nos fabriques. Il est impossible, je le répète, que nous puissions soutenir la concurrence avec les marines du Nord; ou bien il faudrait une protection qui serait une contribution immense. Dans tous les cas, la protection doit être limitée de manière à ne pas empêcher les navires étrangers d'arriver dans nos ports.

M. DE COCK. —Je commencerai par chercher à détruire une erreur grave où est tombé M. Dierxsens, et sur laquelle il a basé tout un système. Si M. Dierxsens

était armateur, ou s'il connaissait cette partie, il n'aurait pas parlé comme il vient de le faire.

Venons au fait : le taux du fret dépend de la concurrence et de la protection; la protection engage à fournir des ordres, le navire étranger est un simple véhicule; il ne vient pas ici pour chercher des marchandises, mais parce que le négociant à qui appartient la cargaison trouve un avantage à ce qu'elle vienne à Anvers.

La preuve que la concurrence influe sur le prix du fret, c'est que j'ai affrété deux navires et que la société de commerce en a affrété sept à La Havane à quatre livres sterlings, aller et retour; l'aller a été gratis pour moi, tandis que par navire étranger j'ai payé 4 livres 10 sch. pour le retour seulement.

Pour le sel, le fret est à Rotterdam plus élevé qu'ici; et si l'on fait attention au bas prix du sel, déduction faite des droits, on reconnaît que le prix du fret est si faible qu'il ne peut être réduit.

Si nous n'avions pas importé une grande quantité de sucre, nous aurions été tout à fait dépendants du marché étranger. C'est parce que nous avons envoyé quelques navires à La Havane que nous ne dépendons plus du marché étranger. Ce qui prouve la nécessité d'une protection, c'est qu'un navire national, mis en charge pour Manille, Syngapore et Batavia, est resté sept mois en charge, tandis qu'en Angleterre, un navire pour la même destination ne reste en charge que fort peu de temps.

La marine française a augmenté non pas tout à fait dans la proportion de 50 p. %, mais dans celle de 46 p. %. Le concours de la marine étrangère a augmenté dans une proportion double de la marine française. La conclusion que j'en tire, c'est qu'il faut accorder une protection au pavillon national.

M. Van Gend. — S'il est vrai qu'un navire en destination pour Manille, Syngapore et Batavia, est resté 7 mois en charge dans notre port, il n'en est pas toujours ainsi. Un navire de notre port a chargé en deux mois et demi pour Batavia et Syngapore.

M. Cassiers. — M. Dierxsens prétend qu'une protection accordée aux navires belges augmente le prix du fret. C'est tout le contraire, car si vous ôtez la protection aux navires belges, vous les repousserez hors de la concurrence. Nous ne pouvons, dit-il, soutenir la concurrence avec les marines du Nord : mais remarquez que si nous n'intervenions pas dans la navigation, les marines du Nord élèveraient le prix de leur fret. C'est notre intervention qui oblige les marines étrangères à maintenir leur fret à un taux modéré.

M. Dierxsens. — M. Cassiers trouve qu'en favorisant le pavillon belge, on augmente la concurrence, et que par suite on obtient une réduction dans le prix du fret : cela est vrai. Mais si la faveur n'est pas assez forte, on demande une augmentation, et, en résultat, c'est le pays qui paye cette protection ; il n'y a pas de doute à cet égard, car quoi qu'on fasse, les navires du Nord navigueront toujours à meilleur marché que les nôtres.

Je ne demande pas que l'on diminue la protection accordée à la navigation belge; mais rien de ce qui tend à empêcher les navires étrangers d'arriver dans nos ports n'aura mon assentiment. Sans doute, comme on l'a dit, le transit ne peut être la base du commerce, il n'en est que l'accessoire; mais il n'en est pas

moins un des éléments de sa prospérité, et il doit contribuer à assurer l'exportation de nos produits. Avec le transit nous aurons une navigation active, qui nous permettra d'exporter nos marchandises lorsque le besoin s'en fera sentir, et de réaliser ainsi des bénéfices, au lieu qu'il n'y a que de la perte quand on arrive sur un marché avec des produits dont il y a affluence. C'est ce qui arrivera toujours; toujours nous serons devancés par l'Angleterre ou d'autres pays, si nous n'avons pas à notre disposition un grand nombre de navires. Il faut donc tâcher d'attirer la navigation dans nos ports. Nous y réussirons par le transit. nous quadruplerons ainsi nos moyens d'exportation. Avec le transit de l'Allemagne et nos produits, nous pourrons composer aisément des chargements, tandis que souvent nos produits seuls ne pourront suffire pour composer un chargement. Je considère donc le transit comme un moyen de concourir efficacement au bien-être de l'industrie.

M. Fuchs. — En réponse à M. De Cock, et comme les faits parlent plus haut que les théories, je citerai un cas d'exportation vers les États-Unis. Je demanderai à M. De Cock comment l'agriculture aurait pu exporter ses grains : si nous n'avions pas eu de navires étrangers, il eût été impossible d'exécuter les ordres que nous avons reçus. Dans un pays aussi riche que la Belgique, c'est une très-grande faute de vouloir exclure un moyen d'exportation.

M. Elsen. — Personne ne veut exclure les navires étrangers, mais nous voulons une protection plus forte que celle que nous avons pour les denrées coloniales. Ce sont les entrepôts d'Europe qui nous fournissent nos importations en café et en partie en sucre. Comment veut-on exporter des produits belges sans une navigation régulière vers les colonies? On a demandé si ce n'était pas le consommateur qui payait la protection dont nous jouissons pour le sucre et le café. Non, c'est la douane, c'est le pays en général qui la supporte. Un navire étranger qui a importé du sucre et du café, part sur lest, il n'a pas de relations; mais un armateur va trouver les fabricants, leur fait des propositions d'expédier de compte à demi, ou leur fait même des achats; un étranger n'a pas les mêmes facilités qu'un armateur du pays ; il n'est pas comme lui au courant de la production indigène. Une autre considération c'est que l'armateur a construit son navire dans le pays, il a donné du travail aux ouvriers; s'il fait une expédition, il peut en toute équité avoir droit à quelque faveur de l'État.

M. Cassiers. — Pour moi, je ne puis concevoir comment, dans un transport de marchandises, l'admission du pavillon national pourrait augmenter le fret, ce serait au contraire déplacer le monopole. Si l'on excluait le navire national en lui enlevant la seule protection qui lui reste, cette mesure mettrait les armateurs étrangers à même de pouvoir nous imposer des frets plus élevés.

M. Jollie. — Il faudrait autant que possible prendre garde d'émettre des opinions hasardées, car elles peuvent induire en des erreurs graves. Pour ne vous en citer qu'une seule, je prendrai ce que vient de dire M. Elsen, que nous étions tributaires des entrepôts d'Europe pour le sucre et le café. J'ai sous les yeux la note des importations en sucre et en café de l'année actuelle, jusqu'à ce jour; j'y trouve que nous avons importé 117,000 balles de café, sauf ce qui nous est venu de la Hollande par les eaux intérieures. Sur ces 117,000 balles, 11,000 seulement nous sont venues des entrepôts d'Europe, dont 9,000 d'Angle-

terre et 1,900 des autres pays. Nous en avons reçu en outre 29,000 de la Hollande par les eaux intérieures. Ainsi 106,000 balles nous sont venues directement d'Amérique, dont 6,200 du Brésil et 100,000 des États-Unis. Cela nous prouve qu'il ne faut accepter qu'avec circonspection les allégations de personnes qui n'ont pas l'habitude de suivre ces détails.

Pour le sucre, c'est la même chose que pour le café. Nous avons importé 67,000 caisses, de ces 67,000 caisses, 1,500 nous sont venues d'Angleterre et 500 des autres entrepôts d'Europe : 65,000 nous sont donc venues directement.

Pour le coton, c'est encore la même chose. Nous avons importé 46,000 balles, dont 800 balles seulement des entrepôts d'Europe et 5,200 d'Angleterre, provenant des Indes anglaises ; chacun sait qu'aucun port d'Europe n'a de relations directes avec les colonies anglaises.

Il en est de même des cuirs, sur 168,000 que nous avons importés il n'y en avait que 26,000 provenant des entrepôts d'Europe.

Je pourrais vous citer d'autres articles qui, tous, sont dans la même proportion.

Vous voyez que même sous le système actuel, quoique défavorable aux importations directes, quand le marché offre la perspective d'un placement tant soit peu assuré, les expéditions se font dans une plus grande proportion des lieux de provenance vers les lieux de consommation.

M. Pascal. — M. Jollie dit que malgré le système actuel, les arrivages directs ont été beaucoup plus considérables que ceux venant des entrepôts. La raison en est que les prix ont été maintenus trop bas à Anvers pour que les importations d'entrepôt pussent se faire avec avantage. Cela a été amené sur le sucre par la protection qu'on accorde au pavillon national, sans cela nous n'aurions pas tant d'opérations directes avec La Havane. C'est donc à la protection accordée à notre navigation pour les sucres, que nous devons attribuer de ne plus devoir tirer autant de marchandises des entrepôts d'Europe.

M. Elsen. — Les chiffres qu'on vient de citer ne signifient rien, car l'année n'est pas à sa fin, et il y a des ordres très-importants donnés et qui ne tarderont pas à être exécutés. D'ailleurs l'année 1840 est une année extraordinaire; mais qu'on examine les années 1837, 1838 et 1839, on verra combien la Hollande a fourni à l'approvisionnement de la Belgique en sucre et en café; il faut tenir compte aussi de ce qui s'introduit par Ostende et par la Meuse. J'ai sous les yeux la statistique des importations de 1839, et j'y trouve la preuve qu'en portant à la moitié les quantités de denrées qui nous sont venues des ports d'Europe, je suis resté au-dessous du chiffre réel.

D. La question qui nous occupe dans ce moment a déjà été soulevée lors de la discussion de la loi sur les sucres. Je crois devoir vous donner lecture de quelques passages d'une pétition que le commerce d'Anvers a adressée à la Chambre des Représentants en 1836. Elle est signée par un grand nombre de membres de la chambre de commerce.

Comme cette pétition a produit sur un grand nombre de membres de la Chambre une assez forte impression ; que c'est même dans cette pièce que la commission a puisé une partie des arguments qu'elle a fait valoir en votre faveur dans la discussion, je crois qu'il est de votre intérêt de donner actuellement des explications sur les arguments présentés alors, afin qu'il ne puisse exister

dans l'esprit d'aucun des mandataires de la nation, la pensée qu'il y aurait contradiction entre l'opinion que quelques-uns de vous émettraient.

« En portant atteinte à la loi sur les sucres bruts, quelque légère que puisse être en apparence la modification introduite, vous enlevez au commerce toutes ses relations avec les pays lointains, car le sucre est aujourd'hui, depuis la perte des colonies et de notre grand marché de café, dont les Hollandais se sont rendus maîtres à nos dépens, la base principale et pour ainsi dire l'unique base du commerce de long cours ; c'est aussi presque la seule matière qui soit amenée des Grandes-Indes et des colonies occidentales directement sans rompre charge, et en conséquence qui puisse être considérée comme appartenant au haut commerce.

» Mais cette industrie est naturellement liée à la navigation; le chiffre de l'importation des sucres bruts s'élève, comme on l'a dit, pour le royaume, de 25 à 30,000,000 de kilogrammes par année; la moitié de cette immense quantité est introduite par navires nationaux, et l'exportation du sucre raffiné se monte également à cette dernière quantité. Vous comprenez aisément, Messieurs, qu'en détruisant les raffineries, vous aurez condamné en même temps la navigation du pays.

» En effet, pour entretenir des relations actives et continues avec des régions lointaines, il faut des denrées d'un débit large et facile, que l'on soit toujours certain de placer, et qui offrent ensuite l'avantage de favoriser un commerce d'échange; aujourd'hui, Messieurs, le sucre seul remplit ces conditions, et sans cette denrée il n'y a plus de navigation possible pour la Belgique.

» Cependant, il y a peu de jours encore, vous avez porté des dispositions tendant à encourager la navigation en accordant des primes pour la construction des navires. Ce serait donc commettre une excessive inconséquence que d'adopter maintenant des mesures qui vinssent renverser totalement le but et l'objet de ces dispositions favorables, et c'est ce qui donne aux soussignés la confiance que telle n'est point et ne peut être votre intention.

» Tout préjudice porté à la navigation rejaillit nécessairement sur le commerce et sur l'industrie en général, et réciproquement.

» Non, Messieurs, la législation actuelle ne présente qu'une seule faveur, celle de permettre à la Belgique de soutenir la concurrence hollandaise et anglaise sur les marchés étrangers; si vous la détruisez, vous aurez anéanti la dernière branche de commerce de votre pays, pour la placer aux mains des Hollandais; et ce ne sera point là le seul service que vous leur aurez rendu, car mettant à leur seule disposition les voies sur l'Allemagne, la navigation vers les climats lointains, et toutes les relations avec l'étranger, c'est désormais à eux seuls que la Belgique pourra s'adresser pour obtenir les denrées coloniales qui lui sont nécessaires pour son commerce d'échange, et pour le placement de tous les produits de son industrie.

» Il a été dit précédemment que la moitié des importations de sucre exotique se faisait sous pavillon étranger; les navires qui apportent directement cette denrée dans les ports du pays, s'approvisionnent en retour des produits qui y sont fabriqués, soit par spéculation et pour gagner un fret, soit par suite des relations qui s'établissent entre l'importateur et le négociant à qui la cargaison est consignée.

» L'industrie, l'agriculture trouvent dans ces relations un débouché considérable pour leurs produits.

» Les navires nationaux qui vont prendre l'autre moitié du sucre importé, ne sortent des ports de la Belgique que chargés des mêmes produits, qu'ils placent toujours avantageusement, parce qu'en échange ils demandent du sucre et non de l'argent, ce qui offre une grande différence, et que le double fret leur permet de livrer ces produits à moindres frais.

» Modifiez la loi dont s'agit, et ce commerce est perdu; les navires étrangers s'approvisionneront dans les pays où ils auront importé leur sucre : ceux de la Belgique ne pourront se rendre aux grandes Indes, aux colonies occidentales, nulle part, n'ayant rien à prendre en retour, toutes relations avec ces contrées étant désormais rompues.

» Cependant, Messieurs, le commerce d'échange est bien plus considérable, bien plus important que l'on ne semble s'en douter. Voyez le port d'Anvers, voyez les nombreux navires qui y chargent des produits du pays : des céréales en abondance les armes fabriquées à Liége, les draps tissés à Verviers, les verres à vitres de Charleroy, les tapis de Tournai, les fabricats de Gand, les toiles, les clous, les marbres et même les briques, tuiles et carreaux, le tout dans de grandes proportions et par masses considérables.

» Ces exportations des produits de l'industrie ne s'élèvent pas moins, Messieurs, qu'au double de la quantité totale de sucre brut importé.

» Le commerce du sucre est donc d'un immense intérêt; il est la base actuelle du haut commerce, la seule ressource qui lui permette de conserver ses relations extérieures; il est une industrie vitale pour les villes d'Anvers et de Gand, où le sucre est élaboré et livré au commerce d'exportation ou à la consommation; pour la navigation, qui est anéantie si on lui retire cet aliment; il favorise en même temps à un haut degré l'agriculture, dont les blés, l'huile, le lin et tous les produits sont exportés à des prix très-avantageux, ce qui augmente ou soutient la valeur des terres et les ressources du cultivateur; l'exploitation des forêts, dont les bois sont employés à la construction des navires, toutes les industries du pays, et notamment des villes de Liége, Verviers, Gand, Charleroy, Tournai, auxquelles le commerce de sucre procure de nombreux débouchés. C'est donc avec assurance que l'on peut avancer que ce commerce intéresse aujourd'hui la fortune publique, et qu'y porter atteinte, c'est frapper d'un seul coup toutes les industries de la Belgique, et compromettre en même temps les ressources de l'État. »

D'après les faits cités dans cette pétition et les conséquences qu'on en tire, des membres de la Chambre, et ensuite des industriels que nous avons déjà interrogés dans d'autres localités, ont pensé que si le marché intérieur était acquis à l'industrie nationale, *dans sa totalité ou au moins en grande partie*, non pas par des modifications au tarif, mais par un meilleur système de répression de la fraude; que si de cette manière l'industrie indigène était mise à même de faire les progrès et les modifications qu'on demande à sa fabrication, pour pouvoir concourir avec succès sur les marchés extérieurs; que si, en outre, la Législature procédait à l'introduction sagement raisonnée et graduelle d'un système commercial, accordant des faveurs aux provenances directes et au pavillon national, on amènerait le développement de notre marine nationale et de notre commerce extérieur, et qu'on pourrait ainsi obtenir les débouchés lointains que la chambre de commerce d'Anvers pense que notre législation doit chercher à procurer au pays.

La question ainsi posée embrasse généralement tout le système commercial.

Veuillez nous faire connaître votre opinion sur ce point?

M. Lemmé. — Le but de l'enquête est de trouver le meilleur système à adopter pour donner plus d'activité au commerce et augmenter la prospérité générale du pays. Si la Belgique était un vaste pays ayant une grande population, une des principales choses à faire serait de tâcher de conserver la consommation intérieure à l'industrie et à la navigation nationales, en les protégeant de manière à rendre la concurrence des pavillons étrangers presque nulle. Mais la Belgique a une population limitée, il est donc probable que son plus grand intérêt serait de faire le commerce le plus étendu.

Pourvoir seulement à la consommation du pays, ce n'est pas un commerce que ferait la Belgique : quelques négociants seulement seraient employés à faire ce commerce, mais le pays proprement dit n'en ferait pas. Si la Belgique est appelée à faire un grand commerce, c'est en s'interposant comme médiatrice entre les différents pays, pour tirer les produits des uns, les livrer aux autres, et lever un tribut sur tous Il me semble que nous serons tous d'accord que c'est là le but qu'on se propose maintenant.

Nous examinerons si on peut atteindre ce but en donnant au pavillon national une plus grande protection que celle dont il a joui jusqu'à présent. On lui a donné le monopole de l'importation du sel, une protection sur l'importation des sucres, de manière à lui assurer une partie de l'importation de cette denrée, et ensuite 10 p. % sur les divers droits, ce qui a paru jusqu'ici à la Législature un stimulant suffisant pour rendre la navigation possible. Si vous doublez cette protection, qu'arrivera-t-il? Si des pays lointains on veut envoyer des produits à l'aventure en Europe, on recherche quels sont les entrepôts européens qui présentent le plus de chances de placement : Londres, le Havre, Rotterdam, sont de grands entrepôts, ce que la Belgique doit chercher à devenir; eh bien, si des contrées lointaines on veut expédier des denrées sur un entrepôt européen, et que l'on sache que moyennant un droit différentiel d'une certaine importance, le marché intérieur est réservé au pavillon national, que les étrangers ne pourront concourir qu'avec défaveur, on dira : Je me garderai bien d'envoyer ma marchandise en Belgique; j'aime mieux l'envoyer à un entrepôt voisin, et si la Belgique n'a pas reçu assez de cette denrée pour sa consommation, il faudra bien qu'elle s'en procure; elle en ira chercher à Londres, elle devra payer, il est vrai, un nouveau fret et des droits plus élevés; mais elle en a besoin; elle payera non-seulement tout cela, mais encore un bénéfice en sus. Il en résultera que la Belgique n'aura pas le commerce que nous voudrions lui procurer.

Il y aurait en outre dans cette mesure une grande injustice envers le consommateur, car on l'obligerait à payer une espèce de prime à l'importation nationale, sans que le pays en profitât en aucune manière.

Ce ne serait pas seulement pour nos relations avec les colonies que ce système serait fort nuisible, car, comme il devrait s'étendre sur tous les points, l'étranger connaissant la préférence donnée au pavillon national, ne nous enverrait pas de grains dans le cas où la Belgique en aurait besoin, ce ne serait qu'en cas de véritable disette qu'il se déciderait à en expédier.

D'un autre côté, ce serait un très-grand désavantage pour les manufactures

et pour l'agriculture, car les denrées seraient plus rares dans les ports, et par suite les frets seraient plus chers.

Quand le pays aura une grande abondance de récoltes, on les vendra moins bien, à cause de la plus grande cherté des frets. Les fabricants auront aussi moins d'occasions pour expédier leurs produits, et payeront également le fret plus cher.

Je ne propose pas de réduire les avantages accordés maintenant à la navigation nationale; mais l'augmentation de ces avantages me paraîtrait nuisible. Dans l'état de notre législation, notre marine peut exister, d'après les aveux même des armateurs. J'ai été dans le cas d'avoir des navires, et je crois qu'avec la protection actuelle notre marine peut se soutenir, et qu'il y aurait du danger de vouloir forcer un plus grand développement. Les moyens demandés peuvent être dirigés vers un autre but, vers d'autres branches d'industrie aussi utiles que la navigation.

Si on pose la question de savoir si une augmentation de droits protecteurs pour la navigation belge est praticable, je pense qu'on peut répondre que non. Celui qui existe maintenant sur le sel porte sur les accises et passe inaperçu à l'étranger; les 10 p. % de faveur portant sur des droits peu élevés, on n'y fait guère attention; mais si vous élevez de beaucoup cette protection elle amènera des représailles. Il n'y a pas un seul pays où l'on n'ait les yeux ouverts, aussi bien que chez vous, sur tout ce qui intéresse le commerce; et prendre une mesure semblable serait s'exposer à des représailles. Si on a recours à une augmentation des droits, on ouvre une porte à la fraude. Je crois que l'établissement d'un pareil système serait tout à fait nuisible au pays. Je crois plus, je pense qu'il serait impossible de l'établir.

Si vous laissez subsister les choses comme elles sont, le développement de vos relations est possible. Déjà elles ont commencé à se développer et elles se développeront davantage.

Si la Belgique, comme elle y est appelée par sa position, veut devenir l'intermédiaire entre les colonies et le Nord, l'Allemagne et la Suisse, il faut que les lois en général soient faites dans ce but.

Il faut réduire les droits de tonnage, et rendre le péage sur le chemin de fer le moins onéreux possible; alors, au lieu d'avoir une importation qui suffit à la consommation du pays, nous pourrons en avoir une double et triple. Les marchandises qui passeront par le pays, lui procureront des avantages considérables. Il ne faut pas perdre de vue que ce sont les négociants qui participent le moins au commerce de transit; ils sont la cheville ouvrière qui fait mouvoir, mais ils tirent peu de bénéfice; ce travail n'entraîne que des frais de main-d'œuvre sur le port dont profite la classe ouvrière. Le négociant n'a que très-peu de chose auprès de ce que gagne le pays en général.

On doit considérer le pays comme une seule famille, et rechercher le plus grand bien qu'il puisse retirer de la réduction de charges onéreuses. Le pays trouverait, à la réduction des droits une large compensation dans l'augmentation de son commerce avec les différentes nations.

M. Elsen. — Messieurs, on a parlé d'une pétition qui a été adressée à la Chambre, en 1836, par le commerce d'Anvers; je maintiens ce qui a été avancé dans cette pétition. Je suis convaincu que c'est au sucre que nous devons le peu

d'exportations que nous avons faites; c'est par l'envoi de sucre raffiné qu'on a ouvert le commerce avec le Levant. C'est ce même commerce de sucre qui donne le moyen d'exporter à La Havane. La marine belge ne demande pas d'autre protection.

Nous perdons maintenant une partie de notre navigation en sucre, et en même temps une partie de nos exportations de fabricats belges. Nous devons cela à la production de la betterave; quatre millions de kilogrammes de sucre de betterave réduisent nos importations de huit millions de kilogrammes de sucre de canne, de huit mille tonneaux; si nous recevions huit millions de kilogrammes de plus de sucre brut, nous exporterions quatre millions de sucre raffiné de plus, cela doit exercer une grande influence sur l'industrie nationale.

Je répète, en terminant, que tout ce qui a été avancé dans la pétition doit être maintenu de tous points.

M. Lemmé. — Je n'ai pas touché la question d'importation d'Europe, je m'associe à cet égard à ce qui a été dit dans le mémoire de la chambre de commerce. Sans doute il est de l'intérêt de la Belgique que les importations se fassent directement, car un chargement, arrivant des colonies, dépense douze fois plus qu'une allége ou un petit navire de cabotage qui va chercher les mêmes sucres en Hollande.

Je n'ai pas parlé de la betterave, cela ne doit pas nous occuper ici, mais je partage l'opinion de M. Elsen, qu'elle a porté un grand préjudice au commerce et à la navigation belge, parce qu'elle a enlevé un aliment à la navigation, et que si nous n'achetons plus de sucre étranger, nous ne pouvons pas vendre aux colonies les produits de notre industrie. C'est un point de vue défavorable à la betterave. Nous savons tous que la betterave existe, parce que chaque consommateur est obligé de payer une certaine somme au fabricant pour que cette production factice puisse exister : c'est un impôt que paye le contribuable en faveur de celui qui produit la betterave. Ce même terrain pourrait probablement être employé utilement pour la production d'autres articles du pays, qu'on exporterait à l'étranger avec avantage; mais si nous avons moins de navires étrangers dans le pays, les frets seront constamment plus chers, et nous exporterons les produits du pays avec désavantage.

M. Dierxsens. — Ce qui doit attirer d'abord notre attention, c'est l'agriculture, qui occupe le plus de bras, qui produit et qui enrichit le plus. Après cela vient le produit des mines, et puis celui de nos manufactures.

Quant à nos manufactures, nous sommes tous d'accord que nous ne sommes pas arrivés au degré de développement dont elles sont susceptibles; mais l'esprit manufacturier existe en Belgique, les éléments s'y trouvent, ainsi que le moyen de vivre très-économiquement, par conséquent, la main-d'œuvre peut y descendre à aussi bas prix que partout ailleurs.

L'industrie ne manque pas, mais ses exportations manquent. Il s'en suit que nos manufactures sont entièrement, après les productions de notre sol et des mines, l'élément principal qui doit enrichir la Belgique.

Le grand point n'est pas de trouver la fin des richesses, mais le moyen de les augmenter; ce moyen, dans ma manière de voir, consiste, en thèse générale, à tâcher de faire arriver dans le royaume la plus grande masse de navires, le plus grand nombre de moyens de transport pour le dehors.

Partant de ce principe, il est naturel que nous devons rechercher au dehors les objets nécessaires pour alimenter cette navigation.

On vous a dit que les sucres exotiques étaient l'objet principal qui devait alimenter la navigation ; on vous a dit ensuite que c'était là aussi l'objet qui devait soutenir la navigation belge. Cela est vrai, la navigation belge a besoin de soutien, je lui porte un très-vif intérêt ; mais s'il fallait la favoriser de manière à diminuer la masse de navires qui pourraient arriver en Belgique, il serait préférable de renoncer à un pareil système de protection, que d'éloigner de la Belgique la quantité de navires qu'en l'absence de ce système elle pouvait recevoir. Je ne pense point que la protection qui a été donnée jusqu'à présent à la navigation belge soit exagérée, mais si nous augmentons cette protection, il est à craindre que nous ayons moins d'arrivages. Il est bien certain que si les navires étrangers ne pouvaient arriver ici qu'avec des marchandises exclusivement destinées au transit, et qu'ils ne pussent pas écouler des marchandises dans l'intérieur du pays, qui fait une immense consommation, vous établiriez un véritable système d'exclusion qui conduirait peut-être à des mesures de représailles.

On a parlé du faible avantage que les 10 p. % rapportent à la navigation nationale, on a parlé d'un bénéfice de 8 francs par tonneau, et l'on a trouvé ce bénéfice bien mince, à mon avis cela est déjà très-raisonnable, car pour chaque voyage, cela fait une somme de 1600 francs.

M. De Cock. — Je n'ai parlé que de l'article sucre.

M. Jollie. — L'unique avantage que la navigation nationale a retiré du système des droits différentiels, consiste dans l'importation des objets de grande valeur sur lesquels il existe des droits considérables, ce ne sont pas les 10 p. %, ni même l'avantage du monopole de l'importation du sel qui ont engagé les armateurs belges à faire construire des navires, si ces 10 p. % ont influé sur la construction, c'est d'une manière tout à fait accessoire.

La Belgique n'offre pas les mêmes ressources pour la construction que beaucoup d'autres pays ; elle n'a pas les matières premières à aussi bon compte ; elle n'a pas une population aussi habituée à l'état de marin. Cependant, elle parviendra à se créer une marine, mais il faut la laisser à ses propres ressources, il ne faut pas en forcer le développement par des moyens factices, il faut qu'elle se développe progressivement et d'une manière naturelle.

Les avantages qui ont été accordés à notre marine ont été d'ailleurs plus que balancés par les mesures de représaille qui ont été prises par d'autres pays. C'est ainsi qu'en Angleterre notre navigation est frappée d'un droit différentiel de 20 %. Jusqu'ici ces 20 p. % ne nous ont pas porté préjudice, à cause de la nature des objets que nous exportons en Angleterre ; pour les écorces et le lin, ce droit de 20 p. % est en effet une charge imperceptible, mais lorsque notre chemin de fer nous aura mis en relation avec l'Allemagne, alors nous sentirons l'inconvénient de la charge de 20 p. % que notre droit différentiel de 10 p. % nous a attirée. Car cette charge nous mettra dans l'impossibilité d'importer en Angleterre les produits des provinces rhénanes et d'autres parties de l'Allemagne, comme nous pourrions le faire si nous ne nous étions pas attiré la représaille dont il s'agit ; on peut donc dire sans exagération, que notre droit différentiel de 10 p. % annule tous les avantages que nous devrions trouver dans nos relations avec l'Allemagne.

Vous avez vu, Messieurs, d'après mes observations, que je ne considère pas les importations et les exportations comme se liant nécessairement; j'ajoute que si nos armateurs ont exporté jusqu'ici quelques produits de notre industrie, ce ne sont pas les 10 p. % qui les ont portés à le faire : en effet, pour le café, cette faveur ne s'élève qu'à $\frac{2}{3}$ p. % de la valeur, et quant au sucre, la faveur dont ils jouissent à l'importation, par navires nationaux, ne s'élève qu'à 2 $\frac{1}{2}$ ou 3 p. % de la valeur, je demande à tout négociant s'il entreprendrait une exportation dans le but de profiter sur les retours d'une faveur aussi minime.

Plusieurs de mes collègues vous ont dit, Messieurs, que si nos exportations ne prennent pas une plus grande extension, cela provient uniquement de ce que nos fabricants ne sont pas encore parvenus à mettre leurs produits à même de lutter avec avantage sur les marchés étrangers, avec les produits similaires des autres nations; c'est là que nous devons tâcher d'en venir, et nous y arriverons progressivement, comme d'autres nations y sont parvenues. Nous voyons aujourd'hui la Saxe et la Suisse, malgré les désavantages de leur position, malgré l'obligation où elles se trouvent de payer leurs matières premières plus cher que nous, malgré des frais de transport beaucoup plus élevés que ceux dont nous sommes grevés, malgré des droits beaucoup plus forts que ceux que nous devons supporter, malgré tous ces désavantages, nous voyons ces pays disputer à la France et à l'Angleterre les marchés du Brésil, des Antilles et même celui des Grandes-Indes.

La Belgique arrivera nécessairement avec le temps à une situation semblable; mais il faut pour cela qu'elle suive la même marche que ses rivaux en industrie, qu'elle fasse tous ses efforts pour améliorer ses produits et pour en diminuer le prix de revient.

Je vais avoir l'honneur, Messieurs, de vous citer quelques chiffres qui prouvent à l'évidence que le développement des exportations de l'Angleterre est dû à l'économie que les industriels sont parvenus à introduire dans leurs fabrications; je vous ferai connaître quelle est la progression qu'a suivie l'exportation des trois articles principaux de l'industrie anglaise, c'est-à-dire, les cotons, les laines et les toiles. Les cotons exportés par l'Angleterre en 1819, représentent une quantité de 16,600,000 et une valeur de 12,200,000. En 1833, nous avons une quantité de 40 millions pour une valeur de 13,700,000; en 1839, nous trouvons 58,500,000 en quantité, pour 17,700,000 de valeur; c'est-à-dire, qu'en 1839, l'Angleterre a exporté trois fois et demie autant de coton qu'en 1819, et cependant la valeur des exportations faites en 1839 n'est que de moitié plus forte que celle des exportations en 1819; en d'autres termes, la quantité a augmenté de trois fois et demie, tandis que la valeur n'est augmentée que de moitié. Vous voyez donc bien, Messieurs, que la grande source du développement de l'exportation des produits cotonniers de l'Angleterre, réside dans la réduction du prix de revient de ces produits.

En articles de laine, l'Angleterre a exporté, en 1819, une quantité de 4,600,000, ayant une valeur de 6 millions de livres sterlings; en 1833, une quantité de 7,800,000 d'une valeur de 2,260,000 liv. st.; en 1839, la quantité des objets exportés n'a été que de 6.300,000; vous voyez qu'ici encore la valeur des objets exportés n'a augmenté que de 260,000 sur 6 millions, tandis que la quantité s'est élevée de moitié.

Voici le mouvement suivi par l'exportation des toiles :

En 1819	quantité	1,550,000	valeur	1,400,000
1833	—	3,500,000	—	2,000,000
1839	—	4,800,000	—	3,351,000

De sorte que pour cet article aussi, l'augmentation de la valeur n'est nullement en rapport avec l'augmentation de la quantité.

Si nous faisons la même opération pour la généralité des produits que l'Angleterre exporte vers tous les pays du monde, nous voyons que l'ensemble des exportations de la Grande-Bretagne présente, pour 1819, une quantité de 33 millions, ayant une valeur de 34,500,000; et pour 1839, une quantité de 97 millions, ayant une valeur de 53 millions seulement.

Ainsi, la quantité a triplé tandis que la valeur n'a augmenté que de moitié.

C'est là, Messieurs, le secret du grand développement de l'exportation de l'Angleterre; faisons comme les Anglais, améliorons notre fabrication et faisons en sorte de diminuer nos prix de revient, il en résultera infailliblement que nous exporterons des quantité considérables; car un grand nombre de marchés nous sont ouverts aux mêmes conditions qu'aux Anglais.

Je me suis expliqué, relativement à l'influence des 10 p. % sur nos exportations; je dirai encore un mot de ces 10 p. % considérés dans leurs rapports avec les intérêts généraux du pays.

En France, le système des droits différentiels est appliqué dans la plus grande extension; on vous a fait voir, Messieurs, que malgré cela la navigation étrangère a augmenté en France dans une proportion bien plus grande que la navigation française. Ce qui s'est passé sous ce rapport en France a eu lieu également en Angleterre et aux États-Unis: dans une période de 14 années, la navigation étrangère, dans les ports de l'Angleterre, a augmenté de 70 p. % malgré les restrictions dont elle est frappée, tandis que la navigation anglaise, qui jouit de la plus grande protection, n'a augmenté que de 30 p. % dans la même période; de 1832 à 1835 la navigation anglaise a augmenté de 18 p. %, tandis que la marine étrangère a augmenté de 30 p. %. Il est donc évident que les droits différentiels ne sont pas un moyen de développer la marine nationale, mais on peut dire que si ces droits n'avaient pas existé en Angleterre, la navigation étrangère eût encore acquis un accroissement plus considérable, ce qui eût été un grand avantage pour la consommation et pour l'industrie.

Aux État-Unis les choses se sont encore passées de même. En 1815, la navigation nationale des États-Unis était de 700 mille tonneaux; elle est aujourd'hui de 1,500,000 tonneaux. La navigation étrangère était de 200,000 tonneaux, elle est de 600,000 aujourd'hui; c'est-à-dire, que la navigation nationale s'est accrue de 100 p. %, tandis que la navigation étrangère s'est accrue de 300 p. %.

Membre de la chambre de commerce depuis neuf années, je me suis presque toujours rallié aux avis qu'elle a formulés, et je m'en fais honneur; mais relativement au dernier rapport qu'elle a adressé à la commission d'enquête, je me suis trouvé parmi les membres de la minorité, n'approuvant pas le principe qui a été admis, qu'il convient d'encourager les importations directes; je crois qu'il est inutile de les encourager. Si, jusqu'ici, nous avons été tributaires des entrepôts d'Europe, je pense que cela est résulté de la position précaire dans laquelle nous nous sommes trouvés à plusieurs reprises, et surtout de ce fait, que depuis

1830, nous avons été exclus du marché de l'Allemagne. Dans des circonstances normales, les arrivages directs ne peuvent pas nous manquer, car il est dans l'ordre naturel des choses que les denrées se dirigent directement des lieux de production vers les endroits de consommation, parce que c'est là ce qui offre le plus d'avantage aux expéditeurs.

En 1839, par exemple, nous avons eu très-peu d'arrivages directs, et voici pourquoi : au commencement de 1839, la conviction existait généralement que l'industrie allait être arrêtée dans toute l'Europe; la Belgique ne pouvait dès lors offrir aux importateurs les mêmes chances que les années précédentes; chacun a donc restreint ses opérations, les étrangers n'ont pas expédié; les industriels et les négociants du pays n'ont pas fait de commandes, et lorsque vers le milieu de l'été les fabriques ont commencé à reprendre quelque activité, nous étions mal approvisionnés de matières premières. Pour les cotons et les sucres, il n'était plus temps d'en faire venir directement; il a donc fallu se pourvoir dans les entrepôts européens qui offraient le plus d'avantages, c'est-à-dire sur les marchés anglais; il en est résulté que cette année-là les exportations de coton de l'Angleterre sur le continent ont dépassé celles de toutes les années antérieures. En 1840, au contraire, nous avions prévu que la confiance reprendrait, que notre industrie se relèverait et que l'on pourrait compter sur sa production; nos prévisions se sont réalisées.

Ainsi, vous voyez sur quoi je fonde mon opinion : donnez au commerce la perspective d'un débouché, et l'exportation ne fera pas défaut; mais il est impossible qu'elle soit calculée juste, il faut un excédant ou un déficit; il faut donc d'une part que nous ayons le moyen de déverser notre trop plein chez nos voisins, et d'autre part, que nous ayons la faculté de puiser chez eux ce qui peut nous manquer.

Lorsque notre chemin de fer arrivera jusqu'à Cologne, il en résultera un grand bien-être pour notre commerce; si, comme nous pouvons l'espérer, le Gouvernement nous fait admettre à des conditions aussi favorables que la Hollande, notre position sera la même que celle de Rotterdam; alors, indépendamment des 4 millions de consommateurs que renferme la Belgique, nous en aurons en Allemagne 20 ou 30 millions. Nous devons nous préparer à cette position.

Pour le coton, nos fabriques sont en progrès depuis dix ans. La Belgique file 25 p. c. de plus qu'avant 1830 ; et cependant nos fabriques ne satisfont pas encore à toute la consommation indigène; il me paraît donc que nous devons prévoir une augmentation considérable quand nous pourrons déverser nos importations de coton en Allemagne; notre fabrication sera plus que doublée.

M. De Cock. — Je crois qu'on s'est exagéré ce que demande la navigation, et qu'on s'est trompé sur les véritables moyens de la favoriser ainsi que l'exportation des produits nationaux.

Jusqu'à présent, je pense que tout le monde est d'accord que c'est la marine nationale qui a exporté le plus de produits nationaux. Cependant deux opinions sont en présence, les uns disent : ne donnez aucun avantage à la navigation nationale, et ne cherchez à attirer que la navigation étrangère ; les autres disent : accordez à la navigation nationale des avantages, mais tels qu'ils n'excluent pas la navigation étrangère.

Il faut se demander quels avantages il convient d'accorder à la navigation nationale pour qu'elle puisse subsister. Si nous démontrons que les avantages réclamés par la navigation nationale ne peuvent faire aucun tort à la navigation étrangère, je crois que tout le monde sera d'accord pour les lui accorder.

D'abord, il est certain, malgré toutes les allégations contraires, que notre navigation peut soutenir la concurrence avec la navigation étrangère.

Ainsi, pour Batavia, le fret de nos navires a toujours été de 20 florins par last moins élevé que celui demandé par les étrangers.

Dans la petite navigation, nous allons chercher les graines de lin à Riga aussi bien que les navires des autres nations. Nous allons chercher à Stockholm le goudron sur lequel il n'y a pas de droits, et par conséquent pas de protection; vous voyez donc que notre navigation peut se suffire, et naviguer en concurrence avec les autres nations, pourvu qu'elle trouve une certitude de fret.

Ce qu'en général les armateurs demandent, c'est la possibilité de faire des traités de réciprocité qui leur permettent d'exporter et de trouver des retours. C'est ce qui existe aujourd'hui pour La Havane. Là, il y a presque certitude de retours pour notre pays, parce que nous avons des relations établies avec La Havane. Il faudrait, pour favoriser l'exportation des produits du pays, tâcher d'établir des traités de réciprocité avec les autres nations, pour que nous soyons dans ces pays sur le même pied que les autres puissances; alors des relations ne manqueront pas de s'établir, autrement vous diminuerez l'importance de notre marine, ce qui serait un grand tort.

Avant 1830, la marine de la Belgique pouvait lutter contre la plupart des marines des autres pays. La séparation nous ayant privés des colonies, la plupart des navires belges d'un fort tonnage ont dû s'expatrier. Ainsi, notre maison a fait partir neuf navires; mais il lui en est resté quatorze. Tous les armateurs ont conservé des navires dans cette proportion, parce qu'un armateur n'a jamais des navires d'une seule espèce. L'incertitude qui règne toujours à la suite d'une révolution ne s'est pas prolongée au delà de deux ou trois ans; au bout de ce terme, on a commencé à construire des navires de trois et quatre cents tonneaux, propres à la navigation du Brésil et les Antilles. Ces vaisseaux naviguent aujourd'hui. C'est ainsi que nous avons introduit une grande quantité de sucre par pavillon national.

Ce que la navigation demande donc, et en cela elle est d'accord avec l'intérêt et le vœu général du pays, c'est que vous protégiez l'importation directe des lieux de provenance. Que la navigation nationale n'ait pas plus de faveur que celle qu'elle a sur les sucres, mais qu'elle soit assurée d'un retour, nous ne demandons pas davantage. D'un autre côté, frappez d'un droit plus fort tout ce qui ne vient pas des lieux de provenance, afin que nous puissions obtenir des traités de réciprocité. Je ne veux faire servir la protection qu'à atteindre ce but. Ces principes étant posés, je dirais à toutes les nations : Vous vous plaignez : mais si vous voulez être admises chez nous comme les nationaux, faites un traité de réciprocité. Car je le répète, ce qu'on demande, c'est d'avoir le moyen de faire ces traités, afin de trouver des marchandises toujours prêtes pour avoir des relations régulières comme celles que nous avons à La Havane.

La meilleure preuve que ce que nous réclamons ne détruira pas la concurrence étrangère, c'est qu'à Londres la grande masse du sucre qui y arrive vient en entrepôt; jamais elle n'est admise en consommation. Il arrive plus de

sucre à Londres qu'à Anvers, parce qu'ils y vont en entrepôt. Mais nous prenons une grande partie de ces sucres, indépendamment de ceux que nous recevons des lieux de provenance. Il faut aussi tenir compte de tout le sucre qui vient de Londres pour la Flandre, par Ostende ou par le canal de Terneuzen, car ce sont les raffineurs de Gand qui vont en grande partie chercher leurs sucres à Londres; s'il y avait une différence de droit, ils viendraient le chercher ici. La quantité de sucre qui vient ainsi à Gand est immense, Anvers n'y expédie presque plus rien directement.

On craint qu'une protection empêche les étrangers de venir concourir sur notre marché; cette crainte est sans fondement, puisqu'en France la proportion de la marine étrangère est de 70 % et en Angleterre de 60 %. Il est de fait que si nous n'avions pas eu la marine nationale qui a importé du sucre, nous n'en aurions pas reçu davantage; car les étrangers ne nous auraient apporté du sucre que s'il y avait eu bénéfice à cette expédition. Or je ne crois pas que beaucoup de personnes puissent se vanter d'avoir gagné sur les sucres. Il nous serait donc arrivé en moindre quantité.

Pour l'Angleterre, on a exprimé la crainte que nous soyons victimes de représailles; mais l'Angleterre ne nous donne libéralement que son sel. Quand les 10 % ont été établis, l'Angleterre a établi des droits à la sortie du sel; pendant deux mois il nous a été impossible d'aller en chercher; nous allions le prendre à Marennes et à Noirmoutiers, mais au bout de trois mois il s'est élevé un cri général parmi les mineurs du nord de l'Angleterre; le Parlement a été forcé de supprimer le droit, et l'Angleterre nous a donné son sel comme auparavant. Tout ce que l'Angleterre vient chercher chez nous est pour elle de première nécessité; ainsi elle importe nos écorces et nos lins parce qu'elle en a besoin; sans cela où irait-elle les chercher? Quand le besoin commande il n'y a pas à craindre de mesures hostiles de la part du consommateur.

Nous devons chercher à améliorer la situation non pas de la navigation seule, mais du commerce, de l'agriculture et de l'industrie, de manière à produire le bien-être général du pays. En cela nous devons tenir peu de compte des exemples puisés chez les nations étrangères, qui sont souvent dans des conditions différentes des nôtres; nous devons tenir très-peu de compte surtout de leurs statistiques, qui contiennent souvent des erreurs évidentes. J'en citerai un exemple : d'après la dernière statistique d'Angleterre, la valeur des cotons fabriqués aurait, depuis peu de temps, diminué de deux tiers, tandis que la matière première de 1833 à 1839 aurait augmenté de plus du double, cela est-il possible? il doit y avoir une erreur, car la valeur du coton a diminué de moitié pendant cette époque.

Le meilleur moyen d'arriver au but de nos efforts communs, serait de réprimer la fraude considérable qui se fait sur notre frontière de terre, et pour y mettre fin, il faudrait prohiber l'entrée par cette frontière, et établir des droits modérés à l'entrée par mer. L'industrie serait ainsi efficacement protégée et le Trésor y gagnerait, car tous les droits seraient perçus; les négociants, pour échapper au payement du faible droit qui serait établi à l'entrée par mer, ne voudraient pas payer la prime de fraude, ou s'exposer à tous les désagréments que ce moyen entraîne lorsqu'il est découvert.

Ce système de droits modérés assurerait à la Belgique le marché dont elle a besoin pour avoir le transit auquel elle prétend; car le transit sans marché est

une utopie. Cela n'est pas vrai, j'en conviens, pour Hambourg, mais cela tient à ce que cette ville n'a pas de territoire. C'est un point où arrivent nécessairement toutes les marchandises qui viennent des Indes pour s'infiltrer dans beaucoup de pays. C'est pour cela qu'Hambourg, qui n'a d'ailleurs ni population à nourrir, ni manufactures à alimenter, peut être seulement un pays de transit. Mais vous, si vous n'avez pas de marché, vous n'aurez pas de transit.

Je citerai un exemple à l'appui de ce que j'avance : depuis que nous sommes séparés de la Hollande, nous avons perdu le marché de café; c'est un fait reconnu. Il y avait cependant des articles que nous pouvions fournir encore; mais le marché de café s'étant établi à Rotterdam, peu à peu ceux qui venaient chercher à Anvers leurs épices et leurs sucres, sont allés de même s'approvisionner de ces articles en Hollande. En effet, le transit est un commerce d'entrepôt. Il ne s'agit pas de faire transporter à bon marché les marchandises sur le chemin de fer, de réduire le prix de transport de manière que le Gouvernement soit en perte; ce serait là un commerce de passage qui ne ferait aucun bien au pays. Quand on demande le transit, on veut un commerce d'entrepôt, comme à Londres; pour avoir ce commerce il faut un marché, et sans cette première condition, il ne s'établira jamais de système commercial qui puisse faire le bien-être de la navigation et du commerce en général.

M. Jollie a comparé la navigation belge à la navigation anglaise; mais nous ne demandons pas l'établissement du système anglais, nous pensons qu'il serait nuisible, car il exclut tout le monde. Pour nous, nous consentons à admettre dans nos ports, sur le même pied que les navires nationaux, ceux des pays qui nous admettent de la même manière; nous n'en demandons pas davantage. Nous ne pouvons expédier en Portugal qu'en envoyant d'abord à Gibraltar; nous ne pouvons pas aller en Espagne; les îles Ioniennes sont interdites à nos navires. Nous demandons qu'on nous donne une protection modérée; avec celle qui existe sur les sucres, nous pouvons aller en chercher au Brésil et à La Havane; mais nous ne pouvons rien importer à La Havane pour la consommation, parce que nous sommes traités comme navires étrangers.

Il faudrait tâcher d'y être admis sur un pied plus favorable. Cependant il serait peut-être dangereux de prendre des mesures pour obtenir cette faveur de l'Espagne, parce qu'elle pourrait prendre contre nous des mesures de représailles.

A La Havane, nous payons 30 p. % de droit sur les toiles, tandis que les navires espagnols n'en payent que 20. En Angleterre, nous ne pouvons pas même y prendre du charbon, nous devrions payer 4 schellings de droit à la sortie par tonneau. Les Anglais, au contraire, déversent chez nous l'excédant des denrées qu'ils rapportent en retour des produits qu'ils ont exportés.

M. Fuchs. — J'étais membre de la chambre de commerce qui a fait le rapport dont il a été parlé tout à l'heure. J'avoue cependant que ce système ne me satisfait pas entièrement, quoique la protection soit modérée: j'ai cru, en conséquence, pour dégager ma responsabilité, devoir vous présenter un exposé de mon opinion.

La commission d'enquête demande à examiner :

1° La situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays.

L'examen du commerce d'exportation peut nous servir de base : on part d'un bon système d'économie politique en reportant la sollicitude du législateur sur

l'exportation, autour de laquelle doivent se grouper toutes les autres branches comme auxiliaires actifs.

Les systèmes de M. l'abbé De Foere de 1834 et de M. Cassiers en 1840, qui établissent des tarifs avec des droits protecteurs progressifs, et tellement élevés à l'importation en faveur de la marine nationale, n'aboutiraient qu'au monopole pour le pavillon national, et feraient négliger les intérêts de l'exportation des produits industriels; car, en analysant les taux progressifs de ces systèmes, on trouvera que les armateurs pourront fréquemment importer à un avantage si excessif, qu'ils s'empresseront de partir sur lest pour répéter le plus souvent possible leurs voyages d'importation. Il ne peut être ici question de prime-abord de la marine nationale, parce qu'évidemment elle est déjà favorisée par le tarif de douane, et en outre par une prime de construction dont le but est de la mettre dans une position plus ou moins nivelée avec la navigation étrangère.

La question telle qu'elle est posée sera divisée en deux catégories: 1° celle de l'exportation vers les pays consommateurs de l'Europe; 2° celle vers les pays transatlantiques.

Quant au premier point, notre exportation par mer (le progrès de la navigation le prouve au besoin) va en augmentant, à mesure que nos industriels perfectionnent leurs fabricats, les adaptent aux usages, aux fantaisies de l'étranger; et à mesure surtout que, par des agents et des dépôts permanents sur les lieux de consommation, ils en cherchent l'écoulement. Il en est ainsi vers l'Orient, la Méditerranée, où les fabriques de Verviers, de Liége, de Charleroy, etc., etc., exploitent utilement ce système de commerce. La grande fédération, vers la Prusse, nous oppose un tarif prohibitif; l'union des douanes de Hanovre, de Brunswick et d'Oldenbourg y admet à l'entrée une quantité d'articles industriels à des conditions moins onéreuses; l'exportation vers les villes anséatiques est en progrès. Il faut espérer que des traités de commerce complets, bien étudiés et élaborés, nous mettront plus tard à même d'obtenir des avantages d'autres puissances continentales.

2° Quant à l'exportation vers les pays transatlantiques, il paraît certain que là où l'industrie belge veut diriger les débouchés de ses produits industriels, elle rencontre des concurrents puissants, intelligents, entreprenants et exercés depuis un temps infini; nos fabricants sont-ils en mesure de lutter avantageusement contre de pareils obstacles? Oui, s'ils veulent fabriquer sur les modèles et dessins, tels que ceux employés à l'étranger; s'ils veulent étudier le goût des consommateurs étrangers sur les lieux mêmes; s'ils y tiennent des dépôts en tout temps, s'ils sont toujours en mesure, comme leurs concurrents anglais, français, allemands, d'exécuter les ordres à bref délai, soit ici, dans le pays même, ou aux colonies; non, s'ils veulent continuer à ne faire que des fabricats pour la seule consommation de la Belgique, et rester dans cette ornière qui ne promet aucun avenir; non encore, s'ils n'ont jamais des assortiments qui permettent aux spéculateurs d'exécuter promptement les ordres sur les avis des colonies, et toujours non, s'ils continuent à ne faire que de temps en temps des envois d'essai qui doivent être réalisés à leur arrivée pour ne pas être mangés par les frais aux colonies.

Tout ce qui précède prouve suffisamment que la situation de notre commerce extérieur n'est pas généralement bonne, et restera mauvaise aussi longtemps :

1° Que l'industrie ne parviendra pas à habituer le consommateur en Belgique à

se servir autant que possible des fabricats en telles formes et qualités de défaite ordinaire à l'étranger, au lieu des formes et qualités spéciales qu'elle emploie aujourd'hui et qui ne conviennent pas ailleurs. Les Anglais ont su imposer à l'étranger les modèles et qualités qui desservent à peu près leur consommation. Cela donnera à notre industrie l'assurance de travailler beaucoup et constamment, avec la certitude, comme en Angleterre, de débouchés dans son propre pays, si momentanément les marchés étrangers lui échappent, et comme

2° L'exportation vers les colonies n'est le plus souvent faite que par spéculation, il résulte qu'en expédiant les marchandises pour compte propre, le fabricant, qui a besoin de ses capitaux pour l'exploitation de ses usines, doit chercher ou la vente immédiate dans sa fabrique, ou au besoin seulement prendre dans l'exportation un intérêt en commun avec des maisons de commerce ou avec des armateurs qui, à leur tour, y intéressent les vendeurs aux colonies; ceux-ci ayant le bénéfice de commission de vente, ceux-là le bénéfice de l'expédition et de la réalisation des retours : or, la Belgique manque de métropoles commerciales assez puissantes. Tout devrait tendre à concentrer la force maritime à Anvers et à Ostende, *et non pas à laisser ouvertes les frontières de terre à l'importation indirecte*. La concentration des affaires maritimes aurait pour conséquence d'augmenter le nombre des établissements qui, poussés par l'émulation, l'espoir d'entreprise, la communication prompte de l'intelligence commerciale et aidés en outre par l'agglomération des capitaux, par les facilités de banques et par des compagnies d'assurances suffisantes, deviennent *les leviers* des grandes affaires vers les colonies. Hambourg et Brême servent de démonstration; et comme l'achèvement du chemin de fer amènera une foule d'établissements, il faut avoir soin de leur faciliter de plus en plus le séjour en Belgique.

Seconde question : De s'enquérir si la législation existante est insuffisante?

Troisième question : En cas d'affirmative, de présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation?

D'après la manière de voir développée ci-après, ces deux questions seront traitées en une fois.

Le principe que l'exportation amène l'importation (ou plutôt que le but doit être d'amener les choses à ce point), exige que la législation soit en harmonie avec ce principe; or, le tarif qui régit la matière en ce moment est insuffisant, en ce qu'il n'établit pas d'une manière générale une différence entre l'importation directe et indirecte. L'inconvénient saute aux yeux, si l'exportateur de la Belgique n'important du café que du Brésil, rencontre à son arrivée des importations concurrentes des entrepôts voisins encombrés, qui arrivent par cabotage au même taux de tarif, et qu'on force à la vente en Belgique au détriment et au découragement de l'importation directe. La législation actuelle d'ailleurs a su faire cette différence de tarification, mais pour le sucre seulement, qui paye à

l'entrée par cabotage étranger.	fr.	4 24
et par cabotage belge		21 1/5
A l'entrée par long cours étranger		1 69
— — — — belge		2 1/5

Ne faudrait-il pas adopter ce principe, et avec discernement selon la nature des marchandises, pour tous les autres articles du tarif? Nous voyons plus qu'autre

fois que le trop plein des pays voisins est déversé sur notre marché, et à cause de la grande facilité que présente la navigation à vapeur, elle réunit la célérité à l'économie au point que notre consommation est à une distance de 20 à 30 heures seulement des marchés les plus influents dans le commerce de l'Europe. Une tarification différentielle pour l'importation des entrepôts d'Europe étant générale et ne s'adressant à aucun pavillon en particulier, on n'aura pas de représailles à craindre, et le Gouvernement qui se croirait lésé n'aurait qu'à faire un traité de commerce avec la Belgique pour assimiler son pavillon au nôtre. Mais, Messieurs, le raisonnement tenu jusqu'ici soutiendra-t-il l'épreuve de la controverse? N'objectera-t-on pas qu'en protégeant les importations on est loin souvent de favoriser les exportations qu'on a en vue, comme par exemple dans les cas de retours en forme d'effets de change, ou en cas d'achats de produits industriels qui s'acquittent en espèces, etc.? En rejetant toute la faveur sur les importations des pays transatlantiques, l'industrie nationale, qui se dirige vers d'autres régions importantes et éloignées, reçoit-elle l'impulsion désirée? Le chiffre de protection à l'entrée une fois posé, est-on rassuré qu'on ne s'en emparera pas pour l'agrandir à la prochaine occasion, ou au contraire qu'on ne l'affaiblira pas trop en descendant pour certains articles de matière première du *maximum* vers le *minimum*? Qu'on veuille bien réfléchir.

Essayons de proposer un remède et optons entre plusieurs, si mieux il ne vaut de les fondre et de les laisser régir *mixtement* les grandes branches commerciales, qu'on désigne par exportation et importation.

Le transit vers l'Allemagne a été longtemps regardé, Messieurs, comme une des bases principales de notre système commercial, et en effet tout s'y est rapporté. D'abord la réexportation libre, ensuite la construction du chemin de fer, la réduction du droit de transit et le remboursement du péage de l'Escaut. La liberté des entrepôts seule n'existe que dans le mot, et a été indûment ajournée. Mais comme rien ne reste stable dans le commerce, on peut aujourd'hui soutenir que, dans le long intervalle du vote de la construction à l'exploitation du chemin de fer, par suite d'un développement immense de la production des colonies hollandaises, qui fournissent à l'Allemagne tous ses besoins en café, sucre, riz, poivre, etc., les prévisions qu'on avait pu entretenir peu de temps après la révolution, ne se réaliseront pas dans toute leur étendue; car comment combattre une concurrence aussi formidable, qui a pour elle encore des frets sur le Rhin infiniment réduits? Oui, Messieurs, la Hollande sait que la Belgique doit lui laisser sa prépondérance en Allemagne par rapport à ses produits de Java, mais à son tour la Hollande n'ignore pas qu'elle doit reconnaître à la Belgique une suprématie dans le commerce avec les Amériques et le Levant. Nous devons donc, dis-je, sous un point de vue, subir la force des choses, et par revirement, remplacer une partie du transit vers la frontière prussienne que le temps nous a ravi, en faisant profiter plus essentiellement encore le chemin de fer aux marchandises venant de l'Allemagne pour transiter au delà de nos frontières, tout en accordant à l'industrie indigène son secours puissant qui la mettra, pour parler figurément, sur les bords même de nos ports de mer, de telle sorte enfin que le transport s'effectuerait à des frais vraiment minimes; par là on aiderait à remplir les navires de tous pavillons; *toutes* les exportations, *n'importe pour où et par quelle direction*, seraient favorisées modérément, sans créer des monopoles pour la marine marchande, qui, aidée par une quantité suivie et

constante de marchandises à exporter, trouverait par là un appui salutaire et un développement naturel, tant par la jouissance du fret d'aller que de retour. Nous enlèverions par une telle combinaison à la Hollande l'aliment des exportations, et par conséquent une grande partie d'importations ; l'Allemagne, habituée à nos relations, formerait avec nous des traités intimes, et la Belgique, propriétaire de ses chemins de fer, les ferait tourner au véritable bénéfice de toutes ses branches d'industrie et de commerce, comme aucun autre pays du continent ne pourra le faire de longtemps. La perte pour le Trésor ne serait pas grande ou se regagnerait facilement par le bien-être du pays et l'accroissement de sa force productrice, activant à son tour la fréquentation du chemin de fer par un plus grand emploi de matières premières.

En pesant les deux systèmes de protection, ce dernier paraît plus équitable dans ses effets distributifs ; là, la faveur est donnée à celui auquel elle revient de droit, elle se généralise pour *toutes* les exportations, elle ne peut indisposer envers nous aucun autre pays et ne donner lieu à aucun monopole ; en un mot, le sacrifice que fait l'État profite à toute la nation. Je soumets, Messieurs, tout ceci à vos réflexions, vous ne vous arrêterez qu'au système le plus utile, le plus conforme à la politique commerciale éclairée. La marine n'est qu'un agent de l'exportation, à laquelle tout doit être coordonné dans un pays comme la Belgique, si riche en productions de tout genre.

J'avoue, Messieurs, que je me déclarerais plus nettement pour un système qui rejetterait la faveur sur l'*exportation seule*, si une conviction ne me disait que par là le mal qu'occasionne une importation indirecte et sans frein n'est pas remédié, que nous n'opposons au régime colonial de la Hollande aucune entrave ni aucun moyen de la forcer à des concessions pour un transit très-économique par ses eaux intérieures.

J'approuverai donc de nouveau, pour me résumer, le rapport de la chambre de commerce, tout en lui reconnaissant le défaut d'inefficacité de protection pour *toutes* les exportations, et ne puis me défendre de certaine crainte de l'extension occasionnelle du chiffre de 15 francs, qui, d'un autre côté, deviendra illusoire lorsqu'il sera appliqué dans son degré le plus minime.

Je pense, en arrivant à la conclusion que :

1° Pour atteindre le but de répandre la faveur sur toutes les exportations ;

2° Pour régler convenablement l'importation indirecte dans notre tarif de douane ;

3° Pour être assuré que le chiffre de protection à l'importation, ne soit pas majoré à la prochaine occasion, ni qu'il devienne illusoire, lorsqu'il faut descendre du *maximum* vers le *minimum* ;

Je pense, dis-je, que la Législature ferait bien de combiner les deux systèmes de protection à l'exportation et à l'importation, et de leur donner une durée de plusieurs années.

M. Cateaux-Wattel. — La question qui nous occupe est grave ; elle peut être immense dans ses résultats, car, de la solution qu'elle recevra de la Législature, dépend tout l'avenir de notre pays. Il est donc du devoir de chacun d'apporter, dans cette discussion importante, le tribut de ses lumières et de son expérience, avec cet esprit d'indépendance et d'impartialité que com-

mandent d'aussi graves intérêts. C'est une tâche que je vais m'efforcer de remplir.

Le but de votre commission, Messieurs, est de procéder à une enquête, à l'effet :

1° D'examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays ;

2° De vous enquérir si la législation existante est insuffisante ;

3° En cas d'affirmative, de présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de la nation.

Notre chambre de commerce a déjà eu l'honneur de vous exposer ses vues et son opinion touchant les trois questions précitées, dans son rapport en date du 5 août. Je partage entièrement le système qu'elle vous a soumis, et me bornerai, par conséquent, à y ajouter quelques considérations dans le but de mieux en faire apprécier le fondement, et les conséquences favorables que son adoption devrait avoir pour les intérêts généraux du pays.

On est d'accord qu'il faut tâcher de créer en Belgique un grand marché central, un de ces grands entrepôts européens où viennent s'échanger les produits de toutes les nations : personne ne conteste que l'heureuse position de notre pays, la richesse de son sol, l'esprit d'ordre et l'intelligence de ses habitants, ses immenses ressources industrielles, ne lui donnent le droit d'aspirer à cette haute destinée commerciale qui semble être son apanage naturel ; mais si nous sommes à ce sujet d'accord sur le but, nous ne le sommes plus sur les moyens d'y parvenir.

Les uns croient remédier au mal, en substituant au régime actuel, un système restrictif et des droits différentiels très-élevés en faveur des provenances directes par pavillon national.

Les autres appuient également le système des droits différentiels, mais dans des limites plus modérées ; cette protection du pavillon national devrait être, selon eux, pour tous les articles coloniaux, ce qu'elle est aujourd'hui pour tous les sucres ; mais ils n'accorderaient la faveur de l'importation directe qu'aux seuls navires appartenant aux lieux de provenance.

D'autres enfin voudraient favoriser les importations directes d'une protection selon la nature des marchandises, et qui ne pourrait toutefois dépasser un *maximum* de 15 francs par tonneau, faveur qui serait accordée à tous les pavillons indistinctement, en maintenant cependant pour le pavillon national les priviléges qui lui sont accordés par la législation actuelle. Ce système est celui de la chambre de commerce d'Anvers.

Examinons quels seraient les inconvénients et les avantages de ces trois systèmes.

Les partisans du premier se fondent sur la fâcheuse position de notre commerce extérieur, et sur le manque de débouchés pour l'industrie du pays. Ils croient qu'en favorisant les provenances directes et en accordant de plus fortes protections à la marine nationale, on viendra puissamment en aide à l'exportation des produits de nos diverses branches d'industrie.

Ce système me semble reposer sur des conséquences, si non tout à fait fausses, du moins considérablement erronées, et il aurait pour résultat, à mon avis :

1° D'écarter la concurrence des navires étrangers ;

2° De créer une espèce de monopole en faveur de la marine nationale, et d'en rendre tributaires et notre commerce et nos diverses industries indigènes ;

3° De porter un préjudice à notre marine même, en provoquant contre elle des mesures de représailles qui frapperaient du même coup nos exportations vers les pays étrangers.

Les défenseurs du système de droits différentiels, reculant devant ses conséquences, ont prétendu qu'il ne devait pas avoir pour résultat d'écarter la concurrence des navires étrangers, qu'ils reconnaissent indispensable à un grand développement d'affaires; mais on le demande, avec des droits différentiels de 20 à 50 p. % sur les bois sciés et de 10 à 25 p. % de leur valeur sur les autres marchandises, tel que les a proposés M. Defoere dans son projet de loi du 11 juin 1834, peut-on admettre que la concurrence des navires étrangers soit possible? Non, sans doute, et si, malgré ce traitement répulsif, des navires étrangers pouvaient encore fréquenter nos ports, ce ne serait qu'à la condition que les navires belges élèveraient tellement le prix du fret qu'ils absorberaient à leur profit cette énorme différence de droits.

Il y aurait donc, comme je viens de le dire, monopole en faveur de la marine nationale, et le système de M. Cassiers, qui a été reproduit dans cette assemblée, n'obvierait pas à ces inconvénients; car n'accordant le traitement national qu'aux provenances directes par pavillon des pays de provenance, et la plupart des nations transatlantiques étant dépourvues de marine, il s'ensuit que les importations de produits coloniaux par le pavillon étranger seraient exclues en Belgique, et que les navires belges auraient seuls le monopole de ce commerce.

La troisième conséquence du système protecteur qu'on voudrait faire prévaloir ne serait pas seulement fatale aux intérêts généraux du pays, elle le serait encore à ceux des armateurs belges eux-mêmes.

En effet, quel est l'intérêt bien entendu de la marine nationale? n'est-ce pas de se ménager l'accès du plus grand nombre de ports possible, de se faire admettre partout sur le même pied que les nationaux? Les voyages de circumnavigation, de port à port, de pays à pays, ne seraient-ils plus considérés comme un des moyens les plus puissants de développement d'une marine marchande? Faut-il sacrifier tous ces avantages au triste privilége d'exploiter seul quelques affaires directes d'une manière même onéreuse pour le pays?

Quels sont les avantages maritimes que la Belgique peut donner au commerce étranger? Elle peut lui offrir deux à trois ports dont un seul de première classe; si en les lui ouvrant libéralement elle peut s'en faire ouvrir 200 à son tour aux mêmes conditions, ne fait-elle pas un bon marché, ne favorise-t-elle pas mieux que par des mesures protectrices la marine nationale?

Le système économique de presque toutes les nations maritimes dans leurs rapports internationaux, se fonde sur les principes d'une parfaite réciprocité. Si donc nous voulons favoriser notre pavillon par des droits différentiels, attendons-nous de la part des autres peuples à des mesures de représailles qui seraient d'autant plus nuisibles à notre commerce extérieur, qu'elles frapperaient sur des droits généralement plus élevés que ceux établis chez nous. Cela semble incontestable; cependant on objecte que les nations voisines ayant le même système protecteur pour leur marine, nous n'avons rien à craindre de ce côté, et que quant aux puissances lointaines, celles-ci n'ayant point de marine, elles sont sans intérêt dans la question.

Nous n'avons rien à craindre, dites-vous, des nations voisines? mais a-t-on,

oublié qu'en représaille de notre protection de 10 p. %, l'Angleterre a frappé les importations de notre pays par navires belges d'un droit différentiel de 20 p. %; peut-on douter qu'elle n'élève cette barrière contre notre pavillon dans la même proportion que nous élèverons la nôtre contre le sien? et où en serions-nous alors pour l'exportation de nos écorces, de nos lins et des autres produits de notre sol? Sans doute, les Anglais qui ont besoin de ces produits continueraient à nous les prendre; mais ce ne seraient plus les bâtiments belges qui iraient les leur porter, ils perdraient nécessairement ces frets de sortie; et ceux de retour en sels ayant à supporter seuls tous les frais du voyage, il en résulterait renchérissement de cette denrée de première nécessité, au grand préjudice de nos consommateurs, et nous aurions ainsi porté un coup funeste à notre cabotage qu'avec raison vous entourez de tant de sollicitude.

Non-seulement l'Angleterre, mais l'Autriche, mais la Sardaigne, la Turquie, ne prendraient-elles pas aussi contre nous des représailles qui pourraient gravement compromettre l'exportation de nos draps, clous, armes, verres à vitres, sucres raffinés, qui trouvent dans la Méditerranée, les ports du Levant et la Mer Noire de précieux débouchés qui ne peuvent que s'accroître, à mesure que nos relations avec ces contrées auront pris un développement plus étendu.

La Prusse aussi, en échange de notre protection de 10 p. %, maintient envers notre pavillon des droits maritimes plus élevés que ceux qu'elle perçoit sur les navires des nations assimilées. Voudrions-nous encore aggraver cette position, alors que nous avons de si puissants motifs de ménager cette puissance dans l'intérêt de nos relations futures avec les provinces rhénanes et de notre transit avec la Suisse?

On a dit que les nations lointaines n'ayant pas de marine, elles étaient sans intérêt dans la question des droits différentiels. Mais compte-t-on pour rien les États-Unis d'Amérique, et serait-ce donc agir dans l'intérêt de notre marine nationale, que de lui fermer par des mesures imprudentes l'accès de ce vaste marché, qui reçoit annuellement pour 850 millions de francs de produits divers, et avec lequel la Belgique est appelée à lier des rapports d'une importance très-considérable? La France, avec son système protecteur, qu'on nous vante à tout propos, entretient avec les État-Unis un mouvement d'environ 400 navires par année, et dans ce mouvement son pavillon figure à peine pour 50, tant à l'entrée qu'à la sortie; assurément ce n'est pas là le résultat auquel nous voulons aboutir, ainsi gardons-nous bien de nous engager dans une fausse voie qui nous y conduirait infailliblement.

Ainsi, par l'adoption d'un système fortement protecteur, on arrêterait la libre concurrence des navires étrangers en créant une espèce de monopole en faveur du pavillon national, on paralyserait plutôt que d'étendre le développement de notre commerce extérieur, en nous suscitant des mesures de représailles de la part des autres puissances : on rendrait plus difficiles et plus restreints nos moyens d'exportation, et toutes ces conséquences réagiraient d'une manière fâcheuse sur le transit de l'Allemagne et de la Suisse, que, dans l'intérêt de nos exportations nationales, nous devons nous efforcer d'attirer dans nos ports, et qui est susceptible de prendre une extension remarquable aussitôt que l'achèvement de notre chemin de fer rhénan nous aura permis d'établir des relations avec ces deux pays.

En compensation de tous ces désavantages, quels sont donc les avantages sur

lesquels on s'étaie pour réclamer des droits différentiels et des faveurs plus grandes pour la marine nationale?

Les partisans de ce système prétendent que la marine nationale est seule capable d'ouvrir de nouveaux débouchés à l'industrie, et partant, de donner un grand développement à notre commerce extérieur.

Je regrette de ne pouvoir partager cet avis, car, armateur moi-même, je ne m'opposerais certainement pas à toute mesure qui favoriserait mes intérêts particuliers, alors surtout qu'elle serait d'accord avec l'intérêt général; mais il faut savoir dire la vérité, et les protections qu'on réclame ne doivent pas tourner à l'avantage de l'industrie, mais profiter exclusivement à l'armateur : car enfin qu'est-ce donc qu'une protection en matière de navigation, si ce n'est un impôt levé sur la marchandise?

Vous ne pouvez, dites-vous, soutenir la concurrence des navires étrangers; ils naviguent à trop bas fret; il faut donc les écarter pour que vous puissiez prospérer en haussant le prix du transport à votre gré. Là doit être votre but, car autrement votre demande serait un non-sens. De bonne foi, est-ce ainsi que vous voulez venir en aide à l'industrie? est-ce en lui rendant ses conditions de travail plus onéreuses et ses moyens d'écoulement plus difficiles que vous voulez favoriser ses débouchés? Ne serait-ce pas plutôt aller à l'inverse du but que vous voulez atteindre? Qu'on ne croie cependant pas que je veuille ici rabaisser notre marine nationale au point de la considérer comme inutile à la prospérité de notre pays. Je la considère, au contraire, comme un des éléments principaux de la fortune publique, comme un auxiliaire très-utile à l'exportation des produits de nos diverses branches d'industrie; mais, pour qu'elle puisse exercer cette influence salutaire, deux conditions me paraissent indispensables : la première, c'est que la marine nationale ne doit pas peser par des charges plus onéreuses sur les intérêts qu'elle doit favoriser; et la deuxième, c'est que l'industrie à son tour se mette à la hauteur des besoins des pays de consommation. Je suis loin de contester que l'armateur belge ne soit pas plus intéressé que l'étranger à exporter des produits nationaux. Pour lui le premier soin est de tâcher de procurer à son bâtiment un fret à la sortie, et il chargera de préférence des marchandises du pays, s'il voit jour à y faire quelque profit. Mais s'imagine-t-on qu'il exportera nos produits s'ils ne lui présentent en perspective que des chances de perte? assurément non, et quelle que soit la faveur qu'il recevra au retour, il expédiera son navire sur lest, ou bien il le chargera de marchandises étrangères qui lui offriront de meilleures chances que les nôtres; car avant tout il consultera son intérêt propre, et l'on sait que dans le commerce c'est là le grand mobile.

Considérons d'ailleurs, Messieurs, ce qui se passe sous nos yeux : si une marine nationale devait, par le fait seul qu'elle existe, procurer des débouchés à notre industrie, pourquoi la plupart de nos navires s'en vont-ils sur lest ou faiblement chargés? est-ce mauvais vouloir de nos armateurs? non, sans doute, cela tient essentiellement à l'insuffisance de nos produits propres à l'exportation; et de plus grandes faveurs sur les retours seraient inefficaces pour changer cet état de choses.

Il n'y a donc pas connexité, solidarité nécessaire entre l'intérêt de l'armateur et celui du négociant ou de l'industriel; tous contribuent dans la sphère de leur action au développement commercial du pays, mais par cela seul que la

marine grandirait soit par l'effet de primes sur les retours ou autrement, il ne s'en suivrait pas que nos exportations de produits nationaux dussent grandir dans la même proportion, et de même ces dernières peuvent prendre un grand développement sans que la navigation nationale y participe pour la plus grande part.

Les exemples ne manquent pas pour prouver le fondement de cette proposition.

En France, pendant la période décennale de 1827 à 1836, le commerce général avec l'étranger a augmenté tant à l'importation qu'à l'exportation de 60 p. %. L'ensemble du tonnage, pendant cette période, s'est élevé de 1,615,000 tonneaux à 2,371,000 tonneaux, c'est-à-dire de plus de 46 p. %. Le tonnage français s'est accru de 30 p. % seulement, et le tonnage étranger de 60 p. %. En 1827, la proportion des navires étrangers excédait le tonnage des navires français de 31 p. % et en 1836 de 60 p. %.

En Angleterre la progression du commerce général a été plus considérable encore, et de 1820 à 1833 l'ensemble du tonnage pendant cette période de 14 années s'est élevé à l'importation de 1,668,060 tonneaux à 2,183,814 tonneaux anglais, et de 447,611 tonneaux à 762,085 tonneaux étrangers, soit une augmentation de 31 p. % du tonnage anglais, et de 70 p. % du tonnage étranger.

Aux États-Unis, le commerce général qui se montait en 1815, tant à l'importation qu'à l'exportation, à 165,600,000 dollars, s'est élevé, en 1839, à 318,643,000 dollars, soit une augmentation de 90 p. %; pendant cette même période (24 ans), le tonnage des navires américains de 700,500 tonneaux, s'est élevé à 1,255,384 tonneaux, soit en plus 79 p. %, et le tonnage des navires étrangers de 217,413 tonneaux soit, une augmentation de 213 p. %.

Ces exemples prouvent évidemment que la marine nationale n'a pas été le moteur principal de ce grand développement commercial, et plaident par conséquent en faveur de la libre concurrence.

Il résulte de tous ces faits que, pour que nos industriels puissent trouver des débouchés réguliers et permanents, il faut avant tout que la plupart s'efforcent de perfectionner davantage leurs produits, qu'ils s'attachent principalement à mieux les approprier aux goûts ou au caprice des consommateurs étrangers, et nous livrent à bon marché. Du moment que, sous ces divers rapports, ils pourront lutter de pair avec les produits similaires des autres peuples rivaux, les moyens d'écoulement ne leur feront plus défaut, le négociant et l'armateur leur en fourniront à l'envi de nombreuses occasions, parce qu'ils y trouveront aussi leur intérêt.

Néanmoins je conviens qu'il faut aider, qu'il faut accélérer autant que possible ce développement industriel, cette extension si désirable de notre commerce extérieur; mais est-ce au moyen de prime qu'on pourra y parvenir? Je ne le pense pas; ce système d'encouragement ne sert le plus souvent qu'à arrêter l'essor de l'industrie plutôt qu'à la stimuler. Citons encore quelques exemples à l'appui de ce fait; j'en prendrai deux dans l'industrie anglaise même.

Dans ce pays, les toiles et manufactures de lin ont été protégées jusqu'en 1832 par une prime à l'exportation. Eh bien, de 1814 à 1832, en 18 ans, les exportations n'ont augmenté que de 71 p. %, tandis que de 1832 à 1839, alors que plus aucune prime n'était accordée, l'exportation pendant cette période de 7 années a augmenté de 80 p. %.

Les manufactures de laine ont été longtemps protégées par la prohibition de la sortie des laines brutes de l'Angleterre. Quel a été l'effet de cette protection? C'est que cette industrie, contrairement à toutes les autres, est restée pour ainsi dire stationnaire; les exportations, pendant une période de 20 années, de 1819 à 1839, n'ont augmenté que de 37 p. % en quantité, et en valeur de 4 3/4 p. %.

Le plus sûr moyen, à mon avis, de venir en aide à l'industrie, est de multiplier autant que possible les moyens de communication, à cet effet d'attirer dans nos ports par un traitement libéral le plus grand nombre de navires de toutes les nations, de nous mettre le plus tôt possible en possession du transit de l'Allemagne et de la Suisse, qui, en nous fournissant un aliment précieux pour nos chargements de sortie, deviendra l'auxiliaire le plus puissant de l'exportation de nos produits nationaux qui, dans l'état actuel de nos relations, sont fort souvent dans le cas de prendre la voie coûteuse et détournée d'un pays voisin, à défaut d'occasions directes d'expédition dans nos ports.

Ce transit et ces moyens rapides et réguliers de communication, nous sont promis par le chemin de fer, qui doit bientôt relier la mer au Rhin, par l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur transatlantique, et par d'autres encouragements que le Gouvernement a l'intention d'accorder à des lignes de paquebots à voiles. Ces moyens de perfectionnement que réclame encore notre commerce extérieur, porteront leurs fruits, n'en doutons pas, Messieurs, et ils seront d'autant plus durables, qu'ils n'auront rien de factice et qu'ils reposeront sur les bases solides de notre belle position et des ressources naturelles du pays.

Si l'on doit s'efforcer d'offrir à nos diverses branches d'industrie toutes les facilités désirables pour l'exportation de leurs produits, on doit aussi leur rendre les conditions de travail aussi économiques que possible, et dans ce but, une révision de la loi des céréales dans un sens libéral, me paraît nécessaire, afin d'éviter que, dans des années de peu d'abondance, une excessive cherté des subsistances ne laisse à l'ouvrier que l'unique ressource de satisfaire aux besoins usuels de la vie. A différentes époques, notre chambre de commerce a fait parvenir ses vues à ce sujet à notre Gouverneur, et puisqu'on paraît assez généralement d'accord sur ce point, que c'est à la cherté des grains qui afflige depuis deux ans les classes inférieures de la société, qu'il faut attribuer en grande partie les souffrances de l'industrie, le moment me paraît opportun pour s'occuper sérieusement de cet objet.

Après les développements dans lesquels je suis entré, il me reste peu à dire sur le second système qui a été présenté dans cette assemblée; le seul inconvénient que j'y trouve, c'est de porter atteinte à la libre concurrence des navires de toutes les nations, qui nous est indispensable si nous voulons créer un grand marché central en Belgique. C'est de restreindre nos moyens d'exportation, en nous privant de cette libre concurrence; c'est encore, dans certains cas donnés, de détourner les importations au profit des marchés rivaux; car c'est le propre de tout système restrictif, d'éloigner plutôt que d'attirer les affaires.

Le système de notre chambre de commerce obvie à ces inconvénients, et semble réunir toutes les conditions pour nous faire arriver à cette prospérité commerciale et industrielle, objet de tous nos vœux. Il protége suffisamment notre commerce direct contre les importations des entrepôts d'Europe; il conserve à notre marine nationale les faveurs existantes, qui doivent lui permettre de lut-

ter avantageusement contre la concurrence des navires étrangers. Et comme complément de tous ces avantages, j'ajouterai que, dans mon opinion, et à l'exemple de nos voisins, il serait à désirer que les marchandises coloniales ne fussent plus admises que par les ports maritimes du royaume.

M. De Cock.—Ayant remarqué dans la discussion que bien des susceptibilités étaient éveillées par une interprétation tout à fait inexacte que l'on fait des mots *étrangers* et *commerce étranger*, je crois nécessaire d'établir ici leur véritable valeur, avant d'entrer en matière, afin de ne plus tomber dans le même défaut. Vouloir comprendre sous ces dénominations des maisons établies depuis nombre d'années dans notre pays, qui y ont transporté tous ou du moins leurs principaux intérêts, et qui sont attachées à la Belgique par le triple lien de la famille, des affections et du commerce, c'est à mes yeux une véritable absurdité; aussi je vous prie de croire que sans les interprétations que j'en ai vu faire ces jours-ci, une pareille idée ne serait jamais entrée dans mon esprit. Les étrangers pour moi sont ceux qui n'ont aucun intérêt à la prospérité de notre pays, et sous ce point de vue, les maisons respectables auxquelles je fais ici allusion sont de véritables nationaux, bien que leurs chefs soient de naissance étrangère. Quant au commerce étranger, par qui l'on a à si juste titre dit que nous nous laissons exploiter, c'est cette nuée d'agents de tous genres de maisons des divers grands marchés voisins, comme Londres, Liverpool, le Havre, Rotterdam, Amsterdam, etc., qui le représentent et qui se trouvent encore plus dans l'intérieur que dans notre ville, encombrent les détaillants et gâtent complétement le commerce, en le déplaçant, au grand préjudice de tous nos négociants nationaux. C'est contre cet abus, qui finirait par ruiner entièrement ce qui nous reste encore de commerce actif, que le Gouvernement ne saurait prendre assez de précautions, et que des mesures sont nécessaires dans l'intérêt général; mais nullement contre les maisons établies dans notre pays, qui y apportent leurs relations, leur industrie et leurs capitaux; celles-là contribuent à la prospérité du commerce général comme les nationaux eux-mêmes, et sont par moi regardées comme tels.

Le cercle de la discussion qui nous occupe s'étant élargi d'une manière, permettez-moi de dire un peu exagérée, j'en vois la cause dans le manque d'une base d'un système commercial à adopter; ce qui laisse le champ libre aux plus diverses et aux plus vastes suppositions. Je crois donc que ce sera porter la question sur son véritable terrain, et éviter de grandes pertes de temps, que de développer succinctement les diverses améliorations que le commerce national doit réclamer, à mon avis, pour assurer la prospérité générale. Mais avant d'aborder ce sujet, j'aurai quelques mots à dire du commerce du sel en particulier.

La faveur accordée par le Gouvernement à la marine nationale pour l'introduction du sel brut ayant particulièrement été l'objet des attaques de divers honorables membres, qui l'ont envisagée et désignée comme un monopole, j'ai cru utile de réfuter successivement toutes les assertions plus ou moins inexactes auxquelles a donné lieu ce soi-disant monopole, qui a puissamment aidé à former nos marins et qui a encouragé nos armateurs à construire de nouveaux navires, afin de rétablir les faits dans toute leur vérité et de détruire les exagérations sur lesquelles on base toujours de faux raisonnements.

D'abord on a avancé que l'importation du sel étant uniquement réservée aux nationaux, les frets étaient exorbitants, attendu qu'il n'y avait pas de concurrence étrangère à craindre. Eh bien, Messieurs, je pose en fait que non-seulement la concurrence des navires nationaux est suffisante, mais qu'il n'y a dans tout le commerce aucun article où précisément il y ait autant de concurrence dans les frets que pour le sel. En effet, une cargaison de sel brut n'ayant presque aucune valeur intrinsèque, puisqu'il se vend aujourd'hui à Liverpool environ six schellings le tonneau, est à la portée de tout le monde, et tout armateur, quand il ne gagnerait que ses frais, envoie son navire faire un voyage à Liverpool du moment que, pour combiner une autre opération, il devrait attendre quelque temps. Il fait cette expédition pour ne pas perdre, dans le port, un temps qu'il peut utiliser, et dans l'espoir de trouver du moins une partie de marchandises à exporter à un fret avantageux, grâce à la certitude d'un chargement de retour. Il est à remarquer qu'un chargement de sel raffraîchit beaucoup les navires et les conserve; aussi presque tous les navires neufs, avant d'être doublés en cuivre, font dans ce but leur premier voyage à Liverpool. Pour preuve de ce que j'avance, je ne vous citerai pas seulement le bas prix de cette denrée, mais je vous dirai que, quoique nous ayons un nombre suffisant de navires pour nous procurer tout le sel dont nous avons besoin, nous en achetons souvent d'autres armateurs, nous affrétons même leurs navires, trouvant plus d'avantage dans les bas frets pour lesquels ils naviguent, qu'à laisser aller nos propres navires, auxquels nous donnons alors une autre destination. Jamais un armateur ne refuse pour son navire un fret même ordinaire pour La Havane et le Brésil, par exemple de 4 livres, pour le laisser dans la navigation du sel.

Si le monopole de l'importation du sel n'existait pas, dit-on, les étrangers nous en apporteraient en grandes quantités, il serait à meilleur marché et le consommateur y gagnerait. Je ne suis pas partisan des raisonnements basés sur des statistiques dont je ne cite les chiffres qu'avec une certaine circonspection, je les regarde comme plus curieux que réellement utiles pour un négociant pratique; mais comme il s'agissait ici d'un fait qui a eu lieu dans notre pays, j'ai recherché dans les statistiques officielles du Gouvernement quels avaient été les résultats, et je trouve en 1832 :

Importé par navires nationaux	2,188,400 kil. seulement
Id. étrangers	29,857,410 »
Ensemble.	32,045,810 »

L'année suivante, la faveur étant exclusivement accordée aux navires nationaux, comme j'en conclus par la même statistique officielle, l'importation du sel a été en 1833 :

Par navires nationaux	38,679,670 kilogrammes
Id. étrangers	307,970 —
Ensemble.	38,987,640 —

Donc 6,942,830 kilogrammes de plus lorsque le prétendu monopole existait que

lorsqu'il n'existait pas. Ce point établi, j'ai recherché à quel prix le sel brut de roche se vendait à ces époques, et je trouve qu'il a été :

En 1832, de fr. 4 90 c^s., à 5 » par 100 kilogrammes.
En 1833, » 4 30 » à 4 60 id.

Aujourd'hui il est de fr. 4 25 c^s, livré à Gand. Je crois cette réponse péremptoire. Les causes de cette diminution me semblent faciles à concevoir et confirment complétement ce que j'avance. D'abord l'étranger pour vendre du sel brut dans notre pays est obligé d'affréter un navire, de payer une commission de vente, des courtages, etc., il ne peut donc pas lutter contre nos armateurs, qui sont en même temps négociants, et qui non-seulement n'ont pas tous ces frais à supporter, mais se contentent d'ordinaire d'un simple fret; tandis que l'étranger qui n'est pas dans ces conditions, doit encore avoir en sus un bénéfice qui l'engage à faire l'opération, et vendre par conséquent plus cher. Il en est résulté que nos armateurs belges, dont les navires sont plus que suffisants pour fournir tout le sel nécessaire au pays, ont habitué nos raffineurs et par conséquent les consommateurs à le leur livrer à si bon marché, que les étrangers n'y trouvent pas assez de bénéfice; mais ils ont bientôt renoncé à augmenter des expéditions qui, au commencement, avaient été très-nombreuses, croyant, sur la foi du monopole, qu'il y avait des monts d'or à gagner. Je sais qu'on m'objectera : dans cet état de choses, pourquoi a-t-on toujours réclamé l'importation exclusive de cette matière première pour la marine nationale ? C'est que, Messieurs, pour maintenir et faire prospérer une marine nationale et former de bons marins, le commerce du sel est le plus avantageux, en ce sens, qu'étant une matière encombrante et de très-peu de valeur, un navire ne doit jamais attendre après un fret. Dans cette navigation, aucun armateur n'est obligé d'en faire lui-même l'achat et il en a le placement assuré comme objet de première nécessité, si, pas à un prix qui lui laisse un grand profit, du moins à un prix qui ne peut dans aucun cas laisser une perte sensible, le coût primitif étant peu de chose. Ce commerce est avantageux pour la formation de bons marins, aucune navigation n'étant plus rude et plus difficile, quoique peu longue, que celle du canal d'Irlande et surtout celle de Liverpool. On répondra peut-être, comme déjà on l'a fait à plusieurs reprises : *vous prêchez pour votre clocher*. Messieurs, cette allégation bien gratuite et très-peu obligeante, peut, au premier abord, embarrasser un jeune homme peu fait aux discussions publiques, et j'avoue qu'elle a fait cette impression sur moi. J'aime à croire toutefois, que cette assertion n'aura pas laissé de traces profondes dans votre esprit, néanmoins, je tiens à la détruire entièrement pour l'avenir; ce qui exigera de ma part quelques développements dans lesquels je ne serais pas entré sans cela. D'abord, employer un pareil moyen, c'est tuer toute discussion et la faire dégénérer en personnalités qui n'aboutissent à rien pour le bien général, auquel nous aspirons tous; c'est, à mon avis, ce qu'il faut toujours éviter dans toute discussion, et surtout dans une discussion aussi grave que celle qui nous occupe; ensuite, par ma position, je crois être tout à fait à l'abri d'un pareil reproche, car, si mes parents sont armateurs, ils sont également négociants et propriétaires fonciers, et par suite intéressés à la prospérité de l'agriculture; moi je suis exclusivement négociant, et nos affaires qui reposent sur la prospérité de l'industrie, sont combinées de manière à ce que, par les diverses

branches que nous embrassons, si l'une manque, nous puissions nous rejeter sur l'autre, et qu'il est impossible qu'une loi ne nous lèse pas dans quelques intérêts, mais, par contre, n'en favorise pas d'autres. Cette déclaration, Messieurs, qui m'a coûté plus que vous ne pouvez croire, étant faite, j'établirai quel est mon clocher : c'est de travailler autant qu'il est en mon pouvoir, à la prospérité du commerce, de l'industrie et de la navigation nationale, étant convaincu que, lorsque ces trois grandes sources de la prospérité nationale seront florissantes, l'agriculture le sera également. C'est ce motif qui, malgré l'appréciation sincère que je fais de mes faibles moyens, m'a donné le courage de prendre la parole en public. Je n'entreprendrai pas ici l'énumération des divers avantages qu'une navigation nationale procure au pays, croyant qu'ils sont assez généralement appréciés; mais c'est la conviction intime que la navigation nationale contribue autant, et peut-être plus que toute autre industrie au bien-être général, qui m'a toujours fait voir avec plaisir les efforts tentés pour la relever et la faire prospérer; je ne crois donc pas, en proposant un système qui doit, selon moi, favoriser et nos armateurs et nos négociants nationaux, et qui est à mes yeux le seul vrai pour le bien-être général, pouvoir être taxé de ne parler que par intérêt privé.

Une objection beaucoup plus grave m'a été faite, et quoiqu'elle ne m'ait été communiquée qu'en particulier, comme elle pourrait être faite de même à d'autres membres moins au fait de cette branche de commerce, je tiens également à la réfuter publiquement. Il est vrai, m'a-t-on dit, que le sel ne peut pas être livré à plus bas prix en consommation qu'on ne le fait aujourd'hui, mais il faut en attribuer la cause à ce que ce commerce se fait en grande partie en fraude, car on vend souvent du sel au-dessous du montant du fret; cette objection est bien grave, Messieurs, mais voyons d'abord si elle est réelle et ensuite si elle est possible. Je dis d'abord qu'elle n'est pas réelle, par la raison toute simple que le sel étant un objet de première nécessité, peut toujours se vendre avec une légère différence, même quand on veut s'en défaire à tout prix. Cela est tellement vrai, que notre maison mère, celle de Gand, qui en vend annuellement entre le tiers et le quart de ce qui est importé en Belgique, en achète constamment dès que le prix offre une légère marge; il serait donc plus que surprenant qu'on vînt offrir à vil prix une marchandise à quelqu'un que l'on sait n'en acheter jamais, ou presque jamais, et qu'on ne le présentât pas à ceux qui en ont un emploi régulier, et je déclare que jamais cela n'a été le cas. Mais la fraude du sel brut est-elle possible, du moins en grand, comme on l'a dit? cette denrée ne nous arrive que par mer, elle est très-pondéreuse et a très-peu de valeur, aucune importation quelconque n'a eu lieu par terre; les navires employés dans cette navigation font plusieurs voyages par an, je puis citer à l'appui ceux que nous faisons naviguer d'Ostende, le voyage étant plus court, et dont entre autres la *Frédérica*, a fait 76 voyages à Liverpool. Dans les années régulières, un navire partant d'Ostende fait facilement sept voyages, nous en avons eu qui en ont fait neuf. D'Anvers, le voyage étant un peu plus long, les armateurs n'ayant pas eux-mêmes emploi de leur sel, et devant, par conséquent, attendre quelques jours pour placer leur cargaison, on n'en fait régulièrement que 4 ou 5, toujours reste-t-il certain que le même navire fait plusieurs voyages en un an; comment avec de pareils éléments, serait-il possible de frauder en grand, la capacité de chaque navire étant si souvent et si contradictoirement constatée?

En effet, rarement les mêmes employés sont chargés d'assister au débarquement du même navire; les équipages changent presque à chaque voyage, et les capitaines mêmes, par l'avancement qu'on leur accorde naturellement, changent également assez souvent; il faudrait donc, pour échapper au contrôle de l'administration des douanes, contrôle si facile puisque l'on sait, à une bagatelle près, ce que tel ou tel navire charge ordinairement, acheter la connivence de tous les employés, de tous les marins et de tous les capitaines! Je vous laisse vous-mêmes juges, Messieurs, si, avec de tels éléments, la fraude est possible, du moins dans une proportion telle qu'on puisse vendre en consommation du sel à un prix inférieur au fret? Il n'en est pas du sel comme de toute autre marchandise dont la circulation est libre; celle du sel est soumise à une infinité de formalités, et ne peut avoir lieu sans que la marchandise soit accompagnée d'un acquit-à-caution ou transfert; comment pourrait-on donc transporter le sel fraudé chez le raffineur sans qu'il soit vu quelque part? et cependant, à ma connaissance, aucune saisie n'a encore eu lieu. Ce sont là des faits qui, je crois, n'ont pas besoin de commentaire, et devant lesquels une pareille assertion tombe complétement.

Ayant établi ces points, que je croyais utile de réfuter, j'arrive à la question de fond, savoir : *Quel est le système commercial que la Belgique devrait adopter dans l'intérêt général?*

Je n'entrerai pas ici, comme plusieurs des honorables membres présents l'ont fait avec beaucoup d'érudition, dans l'examen détaillé des divers systèmes adoptés par les puissances voisines, ce n'est pas là le véritable but auquel nous devons tendre, mais j'exposerai le système le plus avantageux à adopter pour la Belgique, comme elle est aujourd'hui constituée, et les modifications à notre législation que je crois désirables, pour donner à notre commerce et à notre industrie le développement et la prospérité dont ils sont susceptibles. Nous ne sommes pas, en effet, dans les mêmes conditions que la France, l'Angleterre, la Hollande, ou les villes Anséatiques, leur législation commerciale ne pourrait donc nous convenir. Toutefois je pense que, pour rendre plus clair et mieux soumettre aux observations de mes honorables collégues le système que je crois le plus avantageux, il sera nécessaire d'entrer dans quelques développements, ce que je ferai à la suite de chaque amélioration que je réclamerai. Je désire vivement voir rectifier ce qui pourrait être vicieux dans le système que je mets en avant, et surtout attirer votre attention sur les lacunes qu'il pourrait laisser, n'ayant pas la prétention de me poser en législateur, mais croyant cependant que ces développements seront utiles en centralisant la discussion et la portant directement sur la question principale.

D'abord, j'ai émis l'opinion que ce que le commerce et l'industrie réclament le plus impérieusement pour les voir prospérer, est un meilleur système de répression de la fraude. En second lieu, ai-je ajouté, il faudrait fermer les frontières de terre à l'importation des denrées coloniales ou transatlantiques; ces deux mesures se lient tellement, que je crois impossible de les séparer dans la discussion, car c'est sur leur emploi simultané que je base leur efficacité, et par leur emploi simultané que leur exécution devient possible et même facile.

Examiner ici quels sont les meilleurs moyens de réprimer la fraude à l'intérieur, avec l'étendue de frontières de terre qui nous entoure de trois côtés,

serait nous jeter dans une discussion très-longue, et qui ne se rattache pas directement à la question qui nous occupe; toutefois, la difficulté n'est pas pour moi une raison pour se laisser abattre, aussi n'adopterai-je jamais l'axiome de ceux qui disent : *notre pays est une lanterne*. Pour empêcher la fraude, il faudrait qu'il n'y eût aucun droit d'entrée; que nous admissions toutes marchandises sans aucune exception ni distinction, et que nous fissions mieux et à meilleur marché que nos voisins. Si nous n'avions aucune dette nationale dont il faut payer les intérêts, ni aucun Budget auquel il faut pourvoir, j'adopterais volontiers cette liberté illimitée, et je trouverais que c'est le système qui conviendrait le mieux au commerce; mais sur qui tomberaient alors exclusivement les charges de l'État? sur les propriétaires du pays, sans que l'industrie ni l'agriculture y trouvassent une compensation, ce qui est inadmissible. Mais, Messieurs, ce que je voulais vous faire observer, c'est que l'emploi simultané des deux moyens que je propose faciliterait, selon moi, de beaucoup la besogne, en rendant la fraude moins active; car, quel serait le négociant qui voudrait risquer de faire introduire en fraude, par terre, des marchandises qu'il saurait devoir être saisies si elles étaient aperçues, quand on lui laisse la faculté de les faire entrer par mer sans risques, contre le payement de droits modérés? et par mer la fraude est à peu près impossible, du moins dans une proportion qui mérite l'attention du législateur. Je sens cependant que ces deux moyens vont susciter de nombreuses réclamations, surtout de la part des habitants du pays de Liége, qui reçoivent aujourd'hui par cette voie leurs cafés, etc., de la Hollande. Mais, ces réclamations ne doivent pas nous arrêter, car j'ai la conviction qu'aussitôt que nous aurons un marché national bien établi, ces provinces tireront avec plus de faveur les mêmes marchandises par mer, et acquerront en même temps l'immense avantage de nouveaux débouchés pour les produits de leur sol et de leur industrie; toutefois, je ne veux pas être exclusif au point de n'admettre aucune exception si l'expérience la rendait nécessaire; je ne fais que poser des principes généraux, qui, dans leur application, devront être appropriés aux circonstances et modifiés d'après les traités à conclure avec les nations voisines dans l'intérêt de tous. Je pense que l'adoption de ces mesures sera assez généralement approuvée; car, outre qu'elles procureraient une notable augmentation de recettes au Trésor public, elles auraient l'avantage de favoriser et le commerce et l'industrie qui, depuis si longtemps, réclament avec tant de justice qu'on leur procure le marché intérieur de consommation. J'entends à ces mots l'objection naturelle des partisans de la liberté illimitée du commerce : si vous ôtez la concurrence étrangère, les fabricants nationaux, maîtres du marché et favorisés par le monopole, en profiteront seuls; ils élèveront le prix de leurs produits d'une manière exorbitante, au grand détriment des consommateurs. C'est avec leurs propres armes, Messieurs, que je veux détruire une pareille assertion. Quel est le pays où les produits manufacturés sont le meilleur marché? Quel est celui dont la concurrence est la plus forte et la plus redoutable? C'est l'Angleterre. Eh bien, ce n'est qu'en assurant exclusivement à ses fabricants le marché intérieur que l'Angleterre est venue à ce point. Vous n'avez pas une population aussi nombreuse, vous n'êtes qu'un petit peuple, répètera-t-on : tout est proportionné, Messieurs, voilà ma réponse.

Une troisième mesure, que je regarde également comme nécessaire et utile à

la généralité, c'est la révision de la loi sur les céréales, dont tout le monde reconnaît la défectuosité. En effet, que doit rechercher un pays éminemment commerçant et industriel comme le nôtre? C'est que le prix des céréales soit réglé de manière à ce qu'il ne puisse jamais devenir excessif. Mais pour cela que faut-il? De la sécurité pour le commerce, sans devoir craindre toujours les effets d'une loi variable, et la protection de l'établissement d'un vaste entrepôt de grains dans nos ports. Les rapports entre l'industrie et les céréales sont très-intimes, car le grand consommateur c'est le peuple; en vivant de son travail, il n'a qu'une certaine somme très-limitée à dépenser, et si les vivres sont chers, comme c'est toujours le premier besoin auquel il doit pourvoir, il ne peut pas songer à se vêtir ni à se procurer une certaine aisance; de là la consommation languit, et le fabricant, voyant diminuer la demande pour ses produits, ralentit son travail, ce qui ajoute encore à la misère du peuple. Demander une révision de la loi sur les céréales qui soit plus en harmonie avec nos besoins, c'est réclamer une mesure utile et morale à la fois. Je ne m'étendrai pas sur la loi concernant la mouture en entrepôt pour l'exportation, ni sur la nécessité d'admettre les orges étraugères pour favoriser nos brasseries, une révision générale des lois sur les céréales embrassant ces points incomplets aujourd'hui. Il est toutefois une branche de commerce qui se rattache directement aux céréales, et qu'on pourrait omettre dans la supposition que je ne la comprends pas dans la révision que je réclame, c'est celle des huiles de baleine; je pense qu'il est urgent que des modifications soient adoptées à cet égard. Il est plus avantageux de provoquer l'importation d'une matière première, que celle d'une matière fabriquée qui est directement livrée à la consommation, tandis que l'autre laisse dans le pays une somme assez considérable de main-d'œuvre, de transport, etc. Il me semble donc qu'il serait désirable que les huiles de baleine étrangères fussent imposées de droits d'entrée plus élevés que ceux qui existent aujourd'hui, afin de favoriser le commerce des graines grasses par lesquelles nos tordoirs, nos caboteurs et nos bateliers de l'intérieur, si malheureux en ce moment, trouveraient un travail assuré et avantageux.

En quatrième lieu, je demanderai l'établissement d'un ou deux grands marchés nationaux. La centralisation des affaires dans une place amène les grandes affaires; les disséminer c'est les perdre totalement. Si par suite d'une fausse rivalité de ville à ville, l'Angleterre avait disséminé ses marchés sur toute l'étendue de son territoire, au lieu de les concentrer à Londres et à Liverpool, croyez-vous qu'elle serait parvenue au degré de prospérité commerciale auquel elle est montée? Non, pour amener les grandes affaires et faire prospérer le commerce, il faut de grands marchés, parce que seuls ils réunissent constamment les éléments nécessaires et les moyens de pouvoir toujours se procurer et réaliser toute espèce de marchandises. Malheureusement un faux amour-propre de localité a fait déclarer dans l'intérieur de notre pays plusieurs ports de mer qui sont au moins superflus : ce sera à la Législature à examiner ce point et à y apporter le remède que le bien général réclame.

La dernière, comme la plus importante amélioration que je réclamerai, c'est la révision du tarif des douanes et la conclusion de traités de commerce ou de réciprocité avec les diverses nations transatlantiques et européennes. Ces deux mesures sont tellement connexes, que je les crois inséparables pour l'adoption d'un système commercial vraiment efficace. Je poserai d'abord les principes gé-

néraux que je pense devoir servir de base, en expliquant ensuite mes idées par quelques développements et quelques exemples.

Dans cette révision générale du tarif des douanes, on devrait, quant aux droits d'entrée, prendre pour base une sage mais efficace protection à accorder aux importations directes des lieux de provenance, sans distinction de pavillon, si ce n'est pour le pavillon national, auquel il serait accordé sur toutes les importations une faveur pareille à celle dont il jouit aujourd'hui pour celle des sucres bruts : laissant au Gouvernement le droit d'admettre sur le même pied que les nationaux, les navires des nations qui auront fait avec nous des traités de réciprocité ou de commerce présentant le même avantage, pour autant qu'ils importent des produits de leur sol ou de leur industrie ; et d'accorder à toutes les nations indistinctement, des faveurs graduées en raison de celles accordées à nos produits et à notre marine.

Je voudrais même, si je n'étais arrêté par la difficulté de bien garantir les droits du Trésor et de la nation, laisser admettre les navires étrangers sur le même pied des nationaux, en proportion de la valeur des produits belges qu'ils exporteraient ; mais cette idée que je mets en avant comme un moyen de stimuler les exportations par navires et pour compte étrangers, me semble avoir besoin d'être mûrie encore. Dans la même intention de provoquer des exportations, je dirais au négociant comme à l'armateur belge : exportez des produits de notre industrie ou de notre sol, et, en raison de la valeur de vos exportations, vous recevrez non pas une prime, mais ce qui aura le même effet, un bon au moyen duquel vous pourrez acquitter les droits d'entrée des marchandises coloniales ou transatlantiques que vous importerez directement en retour.

Mais venons, Messieurs, à l'explication des principes que j'ai avancés plus haut : d'abord on ne pourra pas taxer la protection que je demande, d'être répulsive ou prohibitive, puisque c'est la même qui existe pour le sucre, et que cette protection loin d'éloigner le commerce étranger, n'a aidé qu'à donner du développement à cette branche importante, et qu'il s'importe constamment encore plus de sucre par navires étrangers que par navires nationaux. Cette protection dont l'effet moral pour notre commerce national, nonobstant le contrepoids que je lui impose, serait immense, devrait remplacer le système illusoire des 10 p. % sur les droits d'entrée ; je dis illusoire, en effet quels en sont les résultats ? je prendrai pour exemple un article d'un commerce important, croyant inutile de nous arrêter à ceux dont l'importation est très-limitée, je veux parler du coton : le droit d'entrée est de 80 cents par 100 kilogrammes, 10 p. % donne donc à l'armateur belge une protection de 8 cents par 100 kilogrammes, ce qui, au prix du jour, fait à peu près un par mille ; la moindre différence de température lors du débarquement donne, je vous l'assure, une différence beaucoup plus majeure. Quant au mode de protéger les importations directes, je n'en vois pas d'autre que d'assujettir les marchandises coloniales venant des entrepôts d'Europe à des droits plus élevés que ceux venant des lieux de provenance, et quant à la faveur à accorder au pavillon national, il me semble qu'on devrait surtout avoir égard aux produits qui sont uniquement destinés pour la consommation, comme les fruits, les vins, etc. Examinons maintenant avec quelles nations il faudrait chercher à conclure des traités de réciprocité : d'abord avec toutes les nations transatlantiques, puisqu'il est avéré que c'est chez elles que nous devons chercher de nouveaux débouchés ; je n'en excepte même pas les

Américains, dont la marine marchande est cependant si considérable; seulement, comme ils font une exception en faveur de leur pêche nationale, je crois qu'il faut en faire une pour l'importation du sucre, et qu'il faut maintenir ce commerce important sur le pied existant; leur accordant, hors ce seul article, dont la différence protectrice accordée au pavillon national ne les exclut nullement, la faveur d'être traités entièrement comme les nationaux, pour l'introduction de toute espèce de denrées coloniales ou transatlantiques de provenance directe, s'ils nous admettent sur le même pied, comme je crois que c'est le cas aux États-Unis. Quant aux puissances européennes, comme il n'y a que peu d'espoir d'être traité favorablement par elles, il n'y a qu'avec l'Espagne, l'Italie et la Turquie, que des traités de réciprocité seraient à conclure. Pour les autres nations, il y aurait à appliquer la fin de ma proposition, c'est-à-dire de leur accorder des faveurs graduées en raison de celles qu'elles nous accorderont, en ne perdant toutefois jamais de vue que le bien-être général doit être le seul guide dans la conclusion d'un traité de commerce, et que ce qui serait très-avantageux vis-à-vis d'une nation, pourrait être ruineux pour le commerce vis-à-vis d'autres. Le commerce du sel n'étant pas un produit colonial, resterait donc exactement dans la position actuelle ; il serait superflu de tenter un traité de réciprocité avec l'Angleterre, attendu qu'il ne pourrait que nous être défavorable.

Tels sont les principes d'après lesquels je désirerais voir réviser le tarif des droits d'entrée. L'on m'a fait observer que, ce travail qui, pour être efficace, devrait être fait avec soin et article par article, demanderait plus de six ans à nos Chambres, avec les travaux qu'il leur reste encore à terminer; et que ce serait en remettre indéfiniment l'exécution. Cette observation, dont j'ai senti tout le fondement, me fera demander, tout en suivant les mêmes principes fondamentaux, au lieu d'une révision complète du tarif, une disposition générale par laquelle les marchandises venant des provenances directes, par navires étrangers non assimilés aux nationaux par des traités de réciprocité, seront, outre les droits fixés par le tarif actuel qui restera en vigueur (supprimant seulement les 10 p. %), assujetties à un droit d'entrée de 2 p. % à la valeur des marchandises mêmes ; celles venant des entrepôts d'Europe, même par navires nationaux, à un même droit de 5 p. % à la valeur, et des mêmes entrepôts par navires étrangers 8 % à la valeur. Le temps m'a manqué pour bien approfondir l'opportunité de ces chiffres, je ne fais que les poser comme jalons pour mieux faire comprendre mon idée, toutefois, celui de 2 p. % représentant exactement la protection dont jouit le sucre brut, me paraît invariable.

Pour le commerce de transit, la première comme la principale modification à apporter à la législation, serait de doter le pays d'une loi libérale d'entrepôt libre, par laquelle l'entrepôt libre porterait vraiment ce nom par la liberté dont y jouiraient les marchandises, et la facilité des diverses opérations qu'exige leur commerce. Outre des péages ou loyers modérés, il faudrait aussi, pour engager les négociants à s'en servir de préférence, accorder la faculté de faire servir de caution pour les droits, les marchandises déposées à l'entrepôt libre comme toutes autres, et ne pas leur retirer, lors de leur mise en consommation, les avantages dont elles jouissent lorsqu'elles sont, à l'arrivée, directement déclarées pour ce but.

Voilà, Messieurs, les principales modifications que je crois nécessaires pour donner à la Belgique la somme de prospérité qu'elle peut espérer d'avoir encore

dans la position où elle se trouve, par suite de la perte des colonies et du marché de consommation de la Hollande qu'elle fournissait exclusivement de ses produits. Je ne puis partager les espérances exagérées que quelques personnes basent sur l'achèvement du chemin de fer, et par suite sur le commerce du transit : je voudrais du fond du cœur me tromper, mais je crains que ces espérances ne puissent se réaliser. Ce qui éveille surtout mes craintes, c'est, comme j'ai déjà eu l'honneur de vous le dire, la conviction intime dont je suis pénétré que non-seulement un commerce de transit seul, qui n'est pas un marché en entrepôt joint à un grand marché national de consommation, n'est pas très-utile, mais qu'il est même impossible, et qu'on ne peut se dissimuler que l'on voit tous les ans le commerce actif, le commerce fait par les maisons établies dans le pays, diminuer et être remplacé par celui que font les agents des maisons étrangères, qui peu à peu fourniront à toute la consommation intérieure; de cette manière les importations ne diminuent pas, il est vrai, mais le commerce languit et le marché national se perdra complétement, si le Gouvernement, dans sa sollicitude, ne vient à son aide par des mesures semblables à celles que j'ai développées plus haut.

Quelques inquiétudes m'ont été manifestées sur ce que le remboursement du péage sur l'Escaut devait être voté annuellement par les Chambres avec le Budget, mais j'ai trop de confiance dans leur sagesse pour pouvoir les partager; cependant, pour ôter tout prétexte, il serait bon, peut-être, que ce remboursement fût garanti, par exemple pour dix ans.

M. Cateaux-Wattel. — J'ignore si les premières paroles de M. De Cock, lorsqu'il s'est attaché à démontrer que le fret du sel n'était pas exorbitant, s'adressaient à ce que j'ai dit précédemment; mais je ferai observer que je n'ai jamais avancé que le fret fût exorbitant. J'ai dit seulement qu'il devait résulter du monopole des conditions plus onéreuses, et je tirais cette conséquence de ce que les armateurs belges avaient toujours prétendu que les armateurs étrangers pourraient naviguer plus économiquement qu'eux, que le sel pouvait être importé par navires étrangers à aussi peu de frais que par pavillon national, et que la marine des autres nations pouvait offrir un moyen d'exportation pour les écorces et le lin, aussi bien que la marine nationale; toutefois, je suis loin de méconnaître les avantages que la navigation indigène procure au pays. Je ne propose aucune modification à nos lois sur le commerce de cabotage du sel.

M. Cassiers. — Lors de la discussion à la Chambre des Représentants de la proposition d'une enquête commerciale faite au Sénat par M. Biolley et moi, il a été émis le vœu que nous fussions entendus dans les interrogatoires. Quelques membres de la commission nommée pour faire cette enquête, m'ont informé de leur intention de se conformer au désir de la Chambre, et j'ai préféré être interrogé ici plutôt que partout ailleurs, non que j'appartienne au commerce d'Anvers plus qu'à tout autre, puisque depuis trois ou quatre ans je suis demeuré complétement étranger à toute espèce d'opérations commerciales, mais parce que je m'attendais qu'ici la discussion serait plus large et plus importante.

Plusieurs questions essentielles sont restées sans réplique ou n'ont pas été suffisamment éclaircies; je vais les reprendre et m'efforcer d'y répondre.

Une augmentation de droit en faveur des relations directes est inutile, a-t-on dit, et forcerait l'étranger à adopter contre nous des mesures de représailles qui

paralyseraient tous les avantages que l'on pourrait accorder à la navigation nationale; et un autre résultat de ce monopole du fret serait le renchérissement de la matière première au détriment du fabricant et du consommateur; ces craintes ne sont pas fondées, j'espère le prouver :

Les apologistes de l'état actuel du commerce et de l'industrie ne cessent de répéter dans cette enceinte, que la Belgique doit se préparer à un commerce étendu, qu'elle doit mettre à profit son heureuse position entre l'Allemagne et les mers, persévérer dans son système d'attirer le plus grand nombre de navires possible de toutes les nations du monde, et que c'est par l'achèvement du chemin de fer d'Anvers à Cologne qu'elle parviendra à fermer les plaies encore saignantes faites à notre commerce par la perte de nos possessions coloniales.

Cette opinion, Messieurs, je n'ai cessé de la défendre, et ce n'est pas sans une certaine satisfaction que je la vois partagée par les notabilités commerciales et industrielles de notre pays ; la grande majorité de la chambre de commerce d'Anvers en partage les principes fondamentaux; voici les points sur lesquels nous sommes parfaitement d'accord avec elle : la Belgique, il faut le reconnaître, possède tous les éléments naturels pour devenir une des plus florissantes nations de l'univers ; sa position géographique et politique, la fertilité de son sol, la facilité de ses communications intérieures et avec les états voisins, la richesse de ses bassins houillers et de ses minières, ses avantages pour la fabrication de certains produits, tout la place dans les conditions les plus favorables au commerce. Une des sources principales de sa prospérité est dans les relations lointaines qu'elle pourra former, dans ses exportations transatlantiques; nous avons l'espoir fondé de leur donner une extension suffisante, et remarquons ici que ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux. Les importations directes favoriseront efficacement le débouché de nos produits, et l'économie nationale réclame, pour elles une protection contre les arrivages indirects; il faut donc faciliter nos exportations, et c'est à leur accroissement que doit tendre tout le système commercial, c'est à elles qu'il doit être subordonné.

La chambre de commerce nous fait remarquer en outre que, par suite du régime colonial établi en France, en Angleterre et en Hollande, une véritable défaveur pèse sur nos importations transatlantiques, que la protection réclamée en faveur des arrivages directs de ces pays servirait à neutraliser en quelque sorte le désavantage que cause à notre commerce la législation des pays environnants; elle avoue que cette protection serait un contre-poids qui rapprocherait les marchés respectifs de leur équilibre naturel.

Rien de plus conforme à nos idées, et ce but est absolument le nôtre, à quelques nuances près ; c'est aussi l'opinion des annexes *B* et *C* que vous avez soumises à notre examen.

L'annexe *D*, qui nous a été soumise en même temps, et qui est conforme à l'opinion de la minorité de la chambre de commerce, se prononce pour la continuation du *statu quo* le plus absolu; elle s'oppose aussi bien aux mesures que nous proposons qu'à celles adoptées par la majorité de cette chambre, pour favoriser les relations directes. Voici sur quoi les membres de cette minorité basent leurs principaux arguments : ce ne sont pas les relations directes, disent-ils, qui ont fait la prospérité commerciale des autres peuples que vous citez en

exemples : chez les uns, c'est la réduction du prix de revient, chez les autres, les grandes possessions coloniales, chez tous l'esprit entreprenant. Les moyens que vous proposez pour relever notre commerce ne manqueraient pas d'avoir l'effet contraire. A l'appui de ces assertions ils groupent des chiffres pour prouver que les industries du lin, de la laine et du coton, ont subi en Angleterre un accroissement effrayant, lequel, selon eux, ne doit être attribué qu'à la réduction du prix de revient. Mais on nous concèdera, je pense, que la Belgique n'est pas dépourvue non plus de moyens de produire à bon compte, et que plusieurs de nos fabricats ont éprouvé des réductions de prix aussi fortes que ceux de nos voisins. Une preuve que nos toiles, par exemple, ont subi des réductions plus fortes que celles de la France, c'est que de ce dernier pays on vient en acheter au cœur du nôtre.

Avec un système efficace de droits différentiels en faveur de leur marine marchande, l'Angleterre et la France sont parvenues à vendre pour des millions de toile de coton et de lin aux État-Unis, où nous nous ne réussissons à placer qu'une petite quantité de nos toiles de lin, bien que nos prix, je l'ai dit, aient subi une plus forte diminution qu'en France. Notre clouterie, malgré la supériorité de sa fabrication et l'infériorité de ses prix, ne s'exporte au loin qu'en faible quantité, toujours par suite de la fâcheuse position où le manque de relations directes laisse tomber notre industrie.

Si M. Jollie nous avait dit : voyez en France et en Angleterre, l'industrie linière et celle de la laine, malgré le système de droits différentiels quasi-prohibitif qui les protége, sont restées aussi stationnaires que celles des deux Flandres et de Verviers, alors j'aurais conçu cet argument en faveur de l'état actuel de la législation ; mais il faut bien le reconnaître, il n'y a pas longtemps que ces deux industries ont acquis la supériorité sur les nôtres, et elles la doivent principalement à une législation douanière éminemment favorable ; tandis que c'est à une cause opposée que notre industrie doit aussi un effet contraire, celui d'être en souffrance. C'est un point qu'il importe beaucoup à la commission d'enquête d'éclaircir ; ces résultats contraires s'expliquent suffisamment, croyons-nous, parce que nous sommes à peu près la seule nation qui, pour l'écoulement de ses produits et le plus souvent pour l'achat de la matière première, ne peut échapper à une intervention ruineuse.

Aujourd'hui nous nous trouvons à peu près placés dans les conditions où nous avait mis, il a deux siècles, ce malheureux traité de Munster qui a soulevé tant de récriminations. Alors il ne nous était permis de vendre et d'acheter que par l'entremise de nos voisins ; eh bien, maintenant nos ports n'ont presque rien de commun avec les producteurs primitifs des produits exotiques, non plus qu'avec les vrais consommateurs de nos produits indigènes.

Avant de terminer nos observations sur les trois industries dont on nous a cité pour exemple la prospérité chez nos voisins, il me reste à vous faire remarquer que l'accroissement inouï qu'elles ont reçu, ne peut nullement être attribué à des faveurs coloniales. Nous savons que la laine, le lin et le coton s'obtiennent sans l'intervention d'aucune espèce de colonie, et que l'écoulement des fabricats de ces étoffes s'opère presque en totalité dans des marchés non privilégiés, et en général aussi accessibles à nous qu'à nos voisins.

Mais on a dit encore en faveur de la législation actuelle que, d'après nos statistiques commerciales, l'exportation de nos produits a augmenté de plusieurs

millions; malheureusement ces statistiques ne sont pas exactes, et le rapport de la chambre de commerce d'Ostende, que je trouve inséré dans le *Moniteur* du 4 de ce mois, vient à l'appui de ce que j'avance. En effet, il prouve qu'il n'est pas rare de voir la douane porter à la sortie comme entièrement chargé, un navire de 3 à 400 tonneaux qui, en réalité, ne porte que quelques passagers et n'a pas la vingtième partie de son chargement. Le tableau général du commerce, publié par les soins du Gouvernement, dit ce rapport, indique le port d'Ostende comme ayant eu en navires étrangers chargés à la sortie 220 bâtiments de 29,099 tonneaux, parmi lesquels 96 anglais de 20,099 et 39 norwégiens de 4277 tonneaux; or les premiers, principalement bateaux à vapeur pour passagers, n'ont souvent chargé que quelques cuvelles de beurre, des caisses d'œufs ou des paniers de volaille. La plupart des navires norwégiens n'ont exporté que quelques balles d'étoupes.

Sans discuter davantage les chiffres des statistiques, prenons-les pour ce qu'ils sont, pour ce qu'on veut qu'ils représentent. Nous demanderons seulement qu'on veuille bien en déduire les sommes qui s'y trouvent portées pour les toiles et les charbons qui s'exportent par nos frontières de terre. Si on en défalque encore le montant du lin et des écorces, deux matières premières que l'Angleterre ne nous refusera jamais de lui fournir par mer, on trouvera que le peu d'exportation qui nous reste de fabricats belges, se réduit justement à ces seuls articles que, primitivement, nous ne sommes parvenus à vendre à La Havane que par les armateurs belges, encouragés par le privilége sur les sucres à se diriger avec leurs navires sur lest ou à vide vers cette colonie espagnole. Ces priviléges auraient eu un résultat bien plus remarquable pour nos produits indigènes, si des arrivages sans distinction de pavillon jusqu'à Dunkerque ou Rotterdam, et de là par alléges belges en Belgique, n'étaient parvenus à en éluder une grande partie, et si les sucres avaient été importés d'une colonie libre, telles que celles de l'Amérique du sud ou de Syngapore, par exemple. Dans les arguments de nos adversaires eux-mêmes, nous trouvons la preuve que le système actuel, qu'ils veulent défendre, fait parfaitement les affaires des pays en rivalité avec nous, mais nullement les nôtres.

Ils nous ont exprimé leurs craintes de voir employer contre nous des mesures de représailles, si nous changions quelque chose à notre législation commerciale.

Je conçois très-bien que les puissances dont les produits sont similaires aux nôtres, ne verront pas avec plaisir une modification à notre système de commerce; je conçois encore que les nations, embarrassées de leur trop plein en denrées coloniales, usent de représailles envers nous, et frappent nos produits de droits élevé, si nous faisons quelque changement à notre législation; je conçois qu'elles désirent nous y voir persévérer, qu'elles nous prêchent un système aussi visiblement vicieux que le nôtre; et pourquoi? parce qu'elles ne pourraient plus acheter ni vendre dans plusieurs colonies en concurrence avec nous; parce que, d'un autre côté, elles ne pourraient plus écouler favorablement le trop plein de denrées coloniales dont elles sont obligées de se charger en échange de leur produits. Mais ce qui ne se conçoit pas, ce qui n'est plus admissible, c'est que les peuples coloniaux, ceux enfin qui ont besoin d'acheter ce que nous produisons et de vendre ce que nous consommons, s'opposeraient au nouveau système proposé, système qui leur sera profitable comme à nous. Cette opposition, je vous l'ai dit, Messieurs, ne se conçoit et ne s'explique que

de la part de peuples producteurs d'objets similaires aux nôtres, et intéressés à nous empêcher de faire nos propres affaires. Pour arriver à ce but tous moyens leur semblent bons, l'histoire de la Belgique ne nous fournit que trop d'exemples de la sorte! Chaque jour les colonies réclament, se révoltent, s'émancipent même, pour négocier en liberté et directement avec les consommateurs de leurs produits, sans passer par l'onéreux intermédiaire de la mère patrie; elles se plaignent que l'on mette trop d'entraves à l'achat comme à la vente des marchandises; ce n'est donc pas d'elles que nous avons à redouter la moindre mesure de représailles. M. De Cock, à l'une de nos premières séances, a cité un fait encore dans la mémoire de nous tous; il prouve le peu d'importance qu'il faut attacher à ces sortes de menaces des puissances européennes. Une nation ne se refuse jamais à vendre ce qu'elle a de trop, et celle qui achète le plus, dicte la loi de douanes. Nous sommes les seuls à ne pas comprendre ces maximes; si nous les comprenions, notre position serait toute différente à l'égard de la Hollande, dont nous n'achetons que des objets que nous pourrions nous procurer partout ailleurs.

Si nous étions pénétrés de notre véritable position à l'égard de la France, dont nous n'achetons que des articles de luxe, et à laquelle nous accordons trop de faveurs gratuites, elle nous traiterait sans doute moins hostilement. Enfin, si la Belgique comprenait ses intérêts, tarderait-elle d'un jour à faire l'emploi de mesures de représailles contre les droits différentiels que la Hollande maintient sur notre navigation de l'Escaut et de la Meuse? Lui aurions-nous compté un semestre d'intérêt sans qu'elle nous eût ouvert les eaux intérieures, si nous avions quelqu'idée de dignité nationale?

Je m'explique difficilement les peines qu'on se donne pour représenter le système de droits différentiels comme prohibitif et devant amener l'éloignement de la marine étrangère de nos marchés, tandis que d'un autre côté, on est des premiers à nous dire que la France n'a pas augmenté, pour sa part, dans la grande navigation, comparativement autant que la marine étrangère; et cependant la France vit sous un système beaucoup plus protecteur que celui que nous voudrions réclamer. Les défenseurs de la liberté commerciale quand même, auraient pu nous dire aussi que jamais il n'arrive dans nos ports de mer de navires anglais, hollandais ou français, venant directement de leurs colonies; il n'en peut être autrement avec les lois qui régissent aujourd'hui notre navigation. Pourquoi donc les conserver?

On nous reproche à tort de vouloir établir le système que nous défendons, dans le seul but de favoriser la marine marchande; quelques exemples le démontreront. Croyez-vous que les États-Unis prélèveraient, sur les importations par navires belges venant de leur pays, des droits différentiels, lors que nous nous serions gardés d'en établir sur les importations par navires américains venus directement de leurs ports de mer? Non certainement. Eh bien, il en serait de même si nous disions à l'Espagne : Vos navires jouiront chez nous des mêmes priviléges que les nôtres, sur tout ce qu'ils nous importeront en droite ligne, tant de vos colonies que de votre territoire européen, sans autre exception que l'article *sucre*, et cela seulement jusqu'à ce que, par un traité ultérieur, nous soyons parvenus à établir une réciprocité plus parfaite. Cette manière d'agir nous rendrait le Gouvernement espagnol beaucoup plus favorable qu'il ne l'est aujourd'hui, et ce serait un pas de plus vers un traité de navigation dans lequel notre pavillon

national ne pourrait trouver que des avantages. La navigation espagnole s'établissant dans tous les cas sur le pied de paquebots, faisant un service régulier entre les marchés espagnols et belges, ne tarderait pas, par suite de certains priviléges, à s'apercevoir de l'avantage réciproque qu'il y aurait à les étendre. Dans le cas contraire, la marine belge, s'agrandissant insensiblement à côté de la marine étrangère, serait bientôt en état de pouvoir exiger la suppression de toutes entraves contre nos navires, sous peine de les faire justement balancer alors par des mesures de représailles dans nos ports de mer. C'est ainsi que nous arriverons à partager en entier tous les bénéfices qu'offre une colonie dépendante, sans en supporter les charges.

Quant aux États-Unis, admettons qu'ils nous disent : Puisque vous ne voulez plus recevoir notre pavillon, venant directement de La Havane avec des produits havanais, au même taux de droit que venant de nos propres ports de mer, nous ne recevrons plus le vôtre avec des produits allemands. Dans cette hypothèse, quelle serait la conséquence de ce langage? C'est que les sucres de Havane nous arriveraient principalement par navires belges et espagnols, et nos opérations s'en amélioreraient, en ce sens, que pour l'achat de nos sucres bruts comme pour la vente de nos produits indigènes à La Havane, nous aurions un concurrent de moins; et cela profiterait bien plus, il me semble, à l'industrie qu'à la marine belge. Le précédent du traité entre les États-Unis et la Néerlande, ne rend pas probable ce que nous venons d'admettre en hypothèse. Dans ce traité, les navires des pays respectifs sont considérés comme nationaux de part et d'autre, dans les cas d'arrivages en droite ligne des ports de la Néerlande dans les ports des États-Unis, sans aucune distinction entre les produits allemands et les produits hollandais. Au reste, il est généralement reconnu, en fait de législation commerciale, que le port de mer qui ouvre vers la mer un autre pays étranger, représente les provenances de ce dernier comme les siennes propres. On a objecté aussi qu'une protection en faveur du pavillon national établirait le monopole du fret entre les mains d'un petit nombre d'armateurs belges. Mais si le fret de retour du Brésil, par exemple, avait la moindre tendance vers la hausse, par défaut de navires belges ou brésiliens, il serait facile de trouver plusieurs de ces mille navires américains, qui sont partout pour suffir à tous les besoins, du moment que 4 ou 5 dollards, ou 25 à 30 francs de plus par tonneau leur sont offerts.

Je soumets, comme une première idée, aux hommes plus entendus que moi dans la matière, deux tarifs que je crois offrir toutes les garanties désirables contre un monopole quelconque. La différence de droits, sans distinction de pavillon dans le cas d'arrivage en droite ligne de pays de provenance, n'étant portée dans ces tarifs, le 1er de 1834 et le second de 1840, que rarement au-dessus de 25 à 30 francs par tonneau, rien ne justifie la crainte de voir s'établir un monopole dans les mains des armateurs belges pour les matières susceptibles de subir quelque peu de manipulation, et qui, généralement payent peu de droits; il n'y aurait presque pas de différence entre les deux catégories de pavillon. Et la rade de Cowes n'est-elle pas toujours là. Si, comme il serait à craindre pour la marine belge, elle ne participait que faiblement dans l'importation des produits américains, il y aurait cet avantage pour elle et pour l'industrie nationale, qu'elle explorerait bien plus en proportion les marchés de l'Amérique du sud. Admettons un instant qu'il y eût un certain monopole pour les pays sans marine en

faveur du pavillon national. Notre commerce avec ces pays n'étant encore que limité, il n'y a pas le moindre doute que toute la marine nationale ne se dirigeât vers ces parages privilégiés, et n'établît la même concurrence qu'elle est parvenue à créer pour l'importation du sel.

Ici, Messieurs, je ferai une question à ceux qui paraissent si inquiets sur le commerce avec les pays qui n'ont pas de marine. Quelle législation adopteriez-vous à l'égard du Brésil si cette colonie se constituait dans un état de dépendance belge, par exemple, ou si la Belgique avait une colonie à exploiter. N'adopteriez-vous pas les mêmes mesures que la Hollande a adoptées à l'égard de l'île de Java? La faveur accordée au pavillon national sur la consommation de la Belgique n'opèrerait-elle pas justement de la même manière à l'égard de la marine et de l'industrie belge, que celle de 3 florins par 60 kilog. de café a opéré sur la marine et l'industrie néerlandaises? Est-ce que le privilége sur les retours ne substituerait pas une grande partie des priviléges que la Hollande s'est réservés en faveur de son industrie dans la consommation de Java?

Quand la Hollande prohibait de la manière la plus rigoureuse tout ce qui provenait de la Belgique, lors qu'elle était en guerre ouverte avec nous, la législation belge n'en continuait pas moins à faire, en faveur des produits coloniaux arrivant par la Hollande, plus qu'elle ne faisait pour les arrivages directs sous pavillon anglais et français, pour deux peuples amis qui recevaient nos produits! Vainement notre belle marine réclamait un changement de système de navigation, le Gouvernement ne lui laissait d'autre alternative que de déserter à l'ennemi ou de pourrir dans l'eau douce. Après l'émigration de cette marine, un des motifs que l'on opposait à la révision de nos lois commerciales, c'était le trop petit nombre de nos navires; plus tard ce fut la crainte de compromettre les négociations où l'Europe agitait la grande question de notre indépendance politique, qui nous empêcha d'examiner notre position manufacturière; enfin la crainte de mesures de représailles et l'insuffisance de notre marine sont restées jusqu'ici les objections capitales à l'introduction de quelques changements au système. S'il arrivait que la Législature eût à discuter le mérite de quelque traité de commerce proposé, la discussion sur la législation douanière paraissait inopportune à la direction du commerce; s'il s'agissait d'une augmentation d'impôt sur le café et d'autres articles coloniaux, on opposait encore de la part du ministère une fin de non recevoir à toute motion tendant à nous éclairer sur la question. Examiner s'il ne convenait pas mieux d'établir cette augmentation uniquement en cas d'arrivages des entrepôts européens, c'était, aux yeux de plusieurs économistes, compromettre tous nos rapports avec l'Allemagne; enfin aujourd'hui encore, l'attente de l'achèvement de quelques lieues du chemin de fer rhénan, semble devoir retarder jusqu'à l'examen d'un projet d'encourager l'importation des marchandises venant directement des pays de provenance!

Je n'ai jamais méconnu l'importance d'une communication directe entre l'Escaut et le Rhin: dans une petite brochure publiée en 1831 sur l'amélioration que cette voie de transport devait apporter à la belle position de la Belgique, j'ai fait ressortir l'importance d'une route de fer vers l'Allemagne; dès lors, j'ai émis l'avis que la route d'Anvers à Cologne fût exploitée par l'État. Mais de ce que nous ne jouissons encore qu'aux trois quarts du bienfait de cette communication, je ne pense pas qu'il faille nous priver de tous autres avantages commer-

ciaux jusqu'à son achèvement; la nature et les circonstances nous offrent des moyens de prospérité que nous ne devons pas négliger.

Si, à l'achèvement complet de la route de fer, la Prusse, dédaignant le bien qu'elle lui apporte, établissait une charge extraordinaire sur les marchandises arrivant par cette voie, il en résulterait que nos rapports avec l'Allemagne ne pourraient plus revivre, et que l'accroissement de notre industrie devrait continuellement s'arrêter. Quant à moi, Messieurs, je pense qu'une législation douanière, qui convient à une population de six millions, ne convient pas moins à celle de quatre millions d'habitants.

Si, dès le jour que la Hollande fermait toutes ses portes à l'industrie et au commerce belges, nous avions eu le bon esprit de dire : Les cafés et produits coloniaux venant de Syngapore, du Brésil ou d'autres pays amis, payeront sur les droits, 5 florins de moins par 100 kilogrammes que ceux venus indirectement; si, le lendemain du bouleversement complet de notre législation commerciale, nous avions adopté le système que le rapport de la Chambre de commerce vient d'approuver, sans vouloir l'admettre en pratique, notre belle marine ne se serait certainement pas émigrée en Hollande en 1832; sous l'empire d'un tel système, la confiance lui fût revenue; elle eût armé avec vigueur pour tous les points du globe; elle eût établi des débouchés pour nos produits dans plusieurs contrées lointaines aussi bien qu'elle l'avait fait à Batavia, lorsqu'une protection efficace lui assurait le marché des Indes hollandaises.

Avec la certitude de retours avantageux, la marine belge pouvait offrir le fret à la sortie pour le dixième de sa valeur, et gratuitement l'intermédiaire de ses subrécargues; c'est ainsi que nos produits se fussent facilement écoulés au loin. Une fois parvenue à gagner sur la cargaison à la sortie, elle eût aussi bien et peut-être mieux que toute autre, établi à Anvers des marchés de transit avantageux, comme l'avait fait la marine nationale du royaume des Pays-Bas sous le régime protecteur de 1822.

Le transport de l'Escaut au Rhin eût-il dû s'effectuer sous pavillon neutre, 2 à 3 p. % de plus ou de moins pour les frais ne devaient pas balancer les avantages de l'établissement d'un marché de transit à l'intérieur du pays, et de débouchés de produits belges vers les régions transatlantiques. Nos fabricants de coton et nos consommateurs, en général, n'avaient qu'à gagner à ces circonstances qui les rapprochaient des marchés primitifs aussi bien que les habitants de Manchester et de Rouen. Il est un argument que je ne puis comprendre malgré toute ma bonne volonté, c'est celui que nos ports n'avaient pas la prévision de pouvoir alimenter une population assez considérable pour attirer les denrées coloniales en concurrence avec les ports de mer voisins. Mais pourquoi n'eussent-ils pu l'espérer ? n'avaient-ils pas su les y attirer sous l'addition de doubles frais de transport, et jusque par l'intermédiaire d'autres ports de mer ?

Si, malgré notre système de liberté de commerce quand même, nous ne sommes pas descendus assez bas pour recevoir encore des arrivages directs en concurrence avec les ports voisins, il n'en demeure pas moins prouvé d'une manière évidente que le moindre encouragement, la moindre réduction de droits d'entrée, les eussent attirés chez nous en grand nombre. Je lis dans le rapport de la chambre de commerce que la masse des arrivages se dirige toujours vers le port qui présente le plus de chance d'écoulement, cela se comprend; je conçois aussi que si nous avons un marché faiblement approvisionné, il doit arriver

fréquemment que la marchandise s'offre sur les marchés voisins à des prix moins élevés que sur le nôtre; mais ce que je ne conçois guère, c'est que dans ce cas on appuie la continuation d'un système qui encourage l'écoulement des marchés du Havre, de Londres et de Rotterdam, au détriment de l'écoulement des nôtres. J'ai peine aussi à me rendre compte comment il entre dans les vues éclairées d'une chambre de commerce de prétendre tout à la fois que le manque d'écoulement doit être un obstacle à opposer à tout changement de notre législation, et qu'il faut favoriser cet écoulement de nos provisions plutôt par le Havre que par le port d'Anvers.

Je crois avoir dissipé toutes prétendues craintes d'éloignement de la marine étrangère, de création d'un monopole du fret, de mesures de représailles, etc. Je crois aussi pouvoir me dispenser de répondre à tout ce qui a été dit sur l'inopportunité de changer de système aussi longtemps que les quelques lieues de chemin de fer restant à établir entre Anvers et Cologne ne seront pas entièrement achevées. Je juge toute réplique inutile parce que les effets de tout changement de législation ne se font pas sentir du jour au lendemain, l'ouverture de la route se fera bien attendre encore deux ans, et la Prusse peut très-bien ne pas adopter une mesure plus favorable à la navigation du Rhin dès le jour de l'inauguration du chemin de fer de Cologne.

Il est encore un avantage à signaler, parce qu'il ressortira nécessairement de l'adoption d'un changement proposé pour notre législation. Il est probable que les fréquents arrivages de navires américains et espagnols ne manqueront pas d'attirer en Belgique les agents des armateurs de ces navires. Ces agents devenus stationnaires sur la place d'Anvers, apprendront à connaître nos produits, et seront aussi aptes que les armateurs belges à apprécier les besoins d'exportation et d'importation. Ainsi s'établiront parmi nous des maisons étrangères facilitant l'extension de notre commerce. Voilà le genre de commissionnaires que j'aimerais à voir s'élever parmi nous en aussi grand nombre que possible.

Je ne fatiguerai pas plus longtemps votre attention, Messieurs; quelques mots encore et je termine. Permettez-moi de manifester tout mon étonnement des contradictions que renferme le rapport de la chambre de commerce d'Anvers. Je viens d'en signaler une tout à l'heure, en voici un autre : ce rapport dit que le prompt écoulement d'un marché y amène les approvisionnements; comment se fait-il donc qu'il appuie en même temps la continuation d'un système qui contribue plutôt à l'écoulement des approvisionnements des marchés concurrents que de celui d'Anvers ?

Une chose pénible à signaler, c'est les différentes manières de voir de nos chambres de commerce : celle de Liége croit que le système que je voudrais pouvoir faire introduire dès demain dans nos lois, est uniquement favorable à Anvers, et aujourd'hui le commerce de cette ville doute si ce même système lui convient. Il faut voir les choses de plus haut, Messieurs, dans le changement à apporter à notre législation commerciale, ce n'est pas l'intérêt de telle ou telle ville qu'il faut envisager, c'est l'intérêt général du pays; dans le système que nous avons proposé, c'est le seul qui nous ait apparu et que l'on puisse y trouver.

M. Fuchs. — En limitant l'assimilation des pavillons du pays de provenance au pavillon belge, il résultera de graves inconvénients qui déjà ont été cités. Pour ma part, je voudrais vous démontrer encore, que vous ferez bien de ne pas

vous arrêter à un tel système, puisqu'à mes yeux il est tout à fait incompatible avec notre commerce. La commission de la chambre de commerce qui a élaboré le rapport sur vos questions d'enquête, simplifie le système en ne l'appliquant qu'aux arrivages transatlantiques sans distinction de provenance, et j'approuve de nouveau cette manière de limiter les choses. M. Cassiers, dont vous avez entendu les propositions douanières, généralise au contraire; il voudrait, peu importe le port d'expédition, distinguer entre pays de provenance et pays de commerce intermédiaire. Quant aux pays de provenance arrêtons-nous un instant pour citer des exemples : ceux de la Méditerranée et la Mer Noire, Maroc, Alger, Tunis, Tripoli, l'Égypte, la Turquie, la Grèce, n'ont pas de pavillons propres à desservir notre commerce. Il s'ouvre cependant un grand commerce avec quelques-uns de ces États, où on a trouvé bon d'organiser des consulats, et on y en établira encore par la suite. La nature de ces affaires exige qu'on achète souvent sur contrat longtemps avant l'embarquement. Lorsque ce moment est arrivé, on l'a rendu praticable en affrétant dans un autre port des environs un navire sous pavillon quelconque, qui se charge du transport à taux modéré, attendu qu'un tel navire a auparavant gagné son fret de sortie. Ce genre de commerce est très-usité, pour la Belgique surtout, dont le commerce est encore naissant. Appliquez-y maintenant un système commercial basé sur les provenances seules : il ne se trouve pas de pavillon belge à fréter dans le voisinage du port de départ; un pavillon même de ce pays existe, mais ne convient pas; que faire? il faut de la mère patrie envoyer un navire belge sur lest vers cette direction, heureux encore si on peut le trouver, n'importe le fret, et si, dans l'intervalle, comme l'expérience du jour l'enseigne, des événements politiques ne rendent excessivement dangereux d'expédier un navire national vers un pays lointain. Il me semble donc clair que sous ce point de vue on ne saurait généralement introduire un pareil système de provenance, et voilà pourquoi la commission de la chambre de commerce l'a abandonné, après une courte réflexion. Elle s'est bornée aux produits transatlantiques, en écartant sagement la distinction des provenances, distinction, qui, comme on l'a dit à différentes reprises, porterait un coup funeste à notre commerce avec les États-Unis. Indépendamment de cela, le système de M. Cassiers ne paraît pas avoir envisagé les perplexités et les embarras qu'il créera. En effet, Messieurs, prenons le cas d'une expédition de Marseille, se composant d'huile d'olive, laine, grains et graines. Sont-ce des produits français ou ceux d'autres pays qui ont été amenés dans le port de Marseille pour y être vendus?

Le plus habile peut s'y tromper, et ne voudra pas se prononcer quant à l'origine; de là incertitude, difficulté, perte de temps pour l'examen au port belge; on demandera des certificats d'origine souvent douteux, et l'on soumettra ainsi le commerce à un contrôle dispendieux et vexatoire.

Il arrive des orges, des avoines, du seigle, du froment et des graines de colza des ports de la Mer du Nord, s'il en vient de Hamborg, Brême ou Lubeck de quelle provenance seront ces produits?

D. Plusieurs membres de l'assemblée ont développé leur opinion sur le système commercial, et leur manière de voir sur les graves questions qui se débattent devant nous. Nous allons examiner maintenant l'importance de la ville d'Anvers sous le triple rapport des importations de denrées coloniales, d'objets

de consommation et de matières premières. Ce triple rapport d'importation et du transit nous facilitera la recherche des moyens les plus propres à faire d'Anvers un véritable marché de première main, pour les importations, un marché important pour les exportations, et enfin, une grande place pour le transit. Voilà les trois questions autour desquelles tout doit converger.

Je poserai d'abord les questions relatives aux exportations.

Comment se fait-il qu'aux États-Unis, où nous sommes reçus sur le même pied que les navires du pays, nous n'exportions rien, tandis que ces contrées forment le grand marché de l'Angleterre et de l'Allemagne, et qu'à La Havane, où nos produits sont frappés de 10 p. % à la valeur, nous fassions nos exportations les plus considérables, malgré le désavantage dont nous sommes frappés ?

M. Lemmé.—Les exportations vers les États-Unis prennent de l'accroissement; déjà plusieurs produits manufacturés y gagnent du terrain, entre autres les draps et les armes. Pour les toiles, la consommation des États-Unis est comparativement beaucoup moins forte qu'à La Havane et surtout au Mexique, car une grande partie des toiles exportées pour La Havane se réexporte au Mexique. Ce sont les Anglais qui fournissent en grande partie les toiles consommées par les États-Unis.

En Belgique, nous n'avons encore aucun manufacturier de toiles qui se donne la peine de chercher à avoir ce débouché. Ce ne sont pas les négociants, mais les fabricants qui doivent le chercher eux-mêmes. Dans ce moment, les Anglais sont supérieurs à la Belgique pour la fabrication des toiles; mais cette supériorité disparaîtra, car on est à la recherche des moyens de substituer la fabrication par machine à la fabrication à la main.

Quant à La Havane, nous sommes admis aux mêmes droits que l'Angleterre. Mais en général, les colonies espagnoles, dont fait partie La Havane, ont depuis long-temps l'habitude de consommer des toiles belges. Dès 1780 jusqu'à 1790, la Belgique a fourni une masse énorme de toiles à l'Espagne, qui les importait dans ses colonies; c'est à l'habitude qu'on y a de consommer ses toiles que la Belgique doit la facilité de les y écouler, tandis qu'elle ne peut pas le faire aux États-Unis.

M. Van Gend. — Depuis 1837, les exportations vers les États-Unis n'ont pas été très-fortes, à cause de l'état précaire de leurs finances.

M. Pascal. — La Havane a plus d'importance pour nous que les États-Unis, parce que nous travaillons en Belgique un genre de toiles qu'on ne fait pas dans les autres pays et qu'on appelle *Brabantes* et *Gantes;* ces toiles font la concurrence à celles fabriquées en Russie qu'on appelle *Gitex*, et qui sont plus chères que les nôtres.

Ce sont ces toiles qui composent nos exportations pour les colonies espagnoles. Cet article nous appartenait et nous est resté.

Nous y avons aussi exporté des clous; mais maintenant les États-Unis nous font la concurrence pour cet article, auquel ils ont fait subir une très-grande réduction. Ce sont les clous fabriqués à la mécanique.

Une autre espèce de toiles s'exporte à La Havane; ce sont des toiles bleues rayées. Elles étaient fournies par notre pays, mais depuis quelque temps cet article se fabrique en Allemagne. Les Allemands le fournissent à plus bas prix

que ne prétendent pouvoir le faire nos fabricants. Mais, d'après les essais que nous avons faits, nous avons trouvé qu'on pouvait fournir à 5 ½ sous ce que ces fabricants prétendaient ne pouvoir donner qu'à 6 ¼. C'est M. Kums qui a fait ces essais, et il a dit qu'on pourrait encore obtenir une réduction, si on continuait, parce que maintenant, les ouvriers sont accoutumés à ce genre de travail. Il en est de même des *Gantos* et des *Brabantos*, au lieu de 11 et 11 ½, M. Kums a trouvé qu'on pouvait les fabriquer à huit.

Nous avons abandonné ce genre de fabrication parce que le Gouvernement, au lieu de nous protéger, nous a contrariés en donnant une prime à la Banque de l'industrie; nous ne demandions qu'à être laissés sur le même pied.

Aux États-Unis, nous nous trouvons en concurrence non-seulement avec l'Angleterre et avec l'Allemagne, mais avec tous les pays, et là nous sommes sur la même échelle qu'aujourd'hui. L'industrie est extrêmement arriérée et l'on n'a rien fait pour lui donner un meilleur développement; en abandonnant ce soin au fabricant, on peut être sûr qu'il restera toujours dans sa sphère. C'est ainsi que la prime qui a été accordée par le Gouvernement, en faveur des exportations qui se faisaient par la Banque de l'industrie, n'est aucunement utile. Les fabricants se sont servis de cette protection pour expédier des marchandises qui ne sont pas d'emploi.

D. Vous venez de faire des observations intéressantes sur les causes qui amènent le commerce vers La Havane, mais ce n'est pas précisément la question que j'ai posée; une des questions les plus intéressantes est de savoir si réellement des faveurs accordées aux importations favoriseraient l'exportation de nos produits.

Un honorable membre de la chambre de commerce avait soutenu que les exportations vers La Havane n'étaient pas dues à la faveur de 2 à 3 % dont jouit le pavillon national, mais à d'autres causes qu'il a indiquées; une controverse s'étant établie sur ce point, M. De Cock a pris la parole et a soutenu que ces exportations étaient réellement dues à la faveur différentielle dont jouissait le pavillon national, et comme cette question me paraissait fort importante, j'ai voulu savoir s'il y avait des objections nouvelles à faire sur ce point?

M. Cassiers. — Un honorable membre de la chambre de commerce pense que ce résultat défavorable doit être attribué à la supériorité anglaise, mais il est à remarquer que la France entre pour une large part dans l'importation des toiles aux États-Unis; il me semble dès lors que ce n'est pas l'infériorité de la Belgique qui nous exclut de cette importation; il est reconnu que la Belgique fabrique et peut fabriquer la toile de 15 à 20 % en dessous du prix de France : mais si nous n'avons pas exporté nos produits aux États-Unis comme nous les exportons à La Havane, c'est parce que les avantages qui se présentaient pour les retours quant à ces dernières expéditions, ne s'offraient pas quant aux premières.

M. Elsen. — Si un armateur envoie plutôt son navire à La Havane qu'aux États-Unis, c'est qu'il y est favorisé pour le fret de retour, de 12 schellings par tonneau. Son vaisseau y a presque exclusivement la préférence. Cette faveur l'engage à envoyer son navire dans un pays où il est reçu comme toutes les nations, sauf la nation espagnole qui a par contre des frais de navigation beaucoup plus élevés.

Pour cette expédition, l'armateur belge fait ce que l'étranger ne peut pas faire

ici; il se rend chez tous les fabricants du pays, pour les articles sur lesquels il spécule, il va chez un distillateur par exemple; il l'engage à charger un certain nombre de pièces de genièvre; il en prend même une partie pour son compte; il fixe un fret modique; il fait la même démarche chez le marchand de clous; une maison d'Anvers fait ensuite des avances. Cette opération se répète pour la toile et d'autres articles.

Nous avons encore un article de lest qui se place bien à La Havane, ce sont les carreaux rouges et les briques; c'est un article qui paye souvent 10 à 15 schellings de fret par tonneau.

Toutes ces causes réunies portent l'armateur à se rendre à La Havane, mais la cause principale c'est que nous sommes assurés d'un fret de retour.

Pour les États-Unis, nous n'avons aucune faveur, nous sommes placés en concurrence avec les Américains. Que pouvons-nous exporter aux États-Unis? nos fabriques n'y sont pas encore bien connues, et nous avons la concurrence des navires étrangers; nous avons un traité de réciprocité avec les États-Unis, et cependant l'on assure que le sel et le charbon n'y sont pas admis sur le même pied que quand ces articles sont importés par navires américains; nous devons nous y rendre pour ainsi dire sur lest. Pouvons-nous soutenir, pour le retour, la concurrence de la masse de navires suédois et russes qui y arrivent, les premiers avec du fer et du goudron, et les autres avec du chanvre? Il est évident que ces navires peuvent offrir un fret plus modique de retour sur Anvers, où ils sont reçus comme navires belges.

M. Fuchs. — Les exportations vers les États-Unis deviendront considérables du moment que le tarif de ce pays aura atteint son *minimum*, c'est-dire en 1842, et lorsque la navigation à vapeur sera organisée; car, ces exportations, selon moi, sont déjà importantes aujourd'hui, surtout en ce qui concerne les fabricats de Verviers.

M. le président de la chambre de commerce. — Je reconnais avec quelques membres de la chambre de commerce, que l'avantage qui a été accordé par la Législature aux importations de sucre de La Havane, a pu favoriser jusqu'à un certain point l'exportation des produits nationaux; le grand développement qu'avait pris la raffinerie du sucre en Belgique avait nécessité un emploi assuré et très-considérable de sucre brut, qui montait, avant l'introduction de la betterave, jusqu'à 25 millions de kilogr. et même au delà. Les armateurs belges étaient assurés, en dirigeant leurs navires sur La Havane, de trouver à leur retour en Belgique la vente des sucres, car le grand besoin des raffineries leur donnait cette assurance. En dirigeant leurs navires vers La Havane pour y charger des sucres, ils se sont nantis des articles qui pouvaient leur procurer à La Havane un résultat plus ou moins lucratif.

C'est ainsi que les produits nationaux dont l'exportation ne donnait lieu en quelque sorte à aucun fret, ont pu trouver un écoulement à La Havane, même en ce qui concerne cette catégorie d'articles qu'on n'exporte jamais dans la vue d'un bénéfice.

En sorte qu'ici il y avait nécessité de se rendre à La Havane, pour en rapporter des sucres; là était le but principal de l'opération, qui s'est trouvée parfaitement en harmonie avec le besoin qu'on éprouvait d'exporter les produits nationaux, même avec la chance d'un mince bénéfice, qui pouvait rendre la

condition de la réimportation des sucres plus favorable à l'armateur. Voilà la cause principale qui a favorisé l'exportation de nos produits vers La Havane; cette cause est due aussi à la faveur dont certains de nos articles y jouissent.

Le motif pour lequel les mêmes exportations de produits nationaux n'ont pas pris plus de développement aux États-Unis, ne tient pas principalement, je crois, au défaut de faveur dont nos navires jouissent, mais plutôt à l'absence de relations directes entre les États-Unis et la Belgique. En effet, vous voyez très-peu de négociants belges établis aux États-Unis; lorsque nous aurons avec ces contrées des communications plus rapides et plus économiques, vous verrez des relations nouvelles se nouer avec ces pays et des établissements belges s'y former en bien plus grand nombre. Ces établissements favoriseront le développement de nos exportations vers ce vaste marché; je crois que c'est principalement à ce manque de rapports directs entre l'Amérique et la Belgique, que nous devons notre exclusion totale des marchés des États-Unis.

Il y a bien des articles pour lesquels la Belgique pourrait s'inscrire au premier rang pour la consommation des États-Unis, telles sont, par exemple, les toiles; il est certain que les Anglais, qui aujourd'hui importent aux États-Unis pour environ quarante millions de tissus de lin, viennent en partie s'approvisionner en Belgique de la matière première nécessaire à la fabrication des toiles. Ici, nous avons la matière première sous la main; nous avons des moyens de fabrication aussi avancés qu'en Angleterre; la main-d'œuvre n'y est pas plus chère non plus. Avec tous ces éléments de production économique, il me paraît que, pour avoir une large part dans l'importation des tissus de lin aux États-Unis, il ne nous manque absolument rien, que de mieux étudier les besoins de ce pays et d'y créer des relations directes; nos exportations y prendront alors un grand développement.

J'ai parlé des toiles, parce que c'est l'article principal; mais l'exportation de nos draps, des produits de Liége, de nos mines et même des articles de coton, est également susceptible de prendre un développement considérable. En adoptant les moyens que j'ai indiqués, nous pourrons voir nos exportations devenir plus nombreuses vers les États-Unis que vers La Havane.

Aussitôt que nous aurons une ligne de bateaux à vapeur qui nous permettra de nous rendre en quinze jours aux États-Unis, il n'est pas d'industriel ou de négociant qui ne veuille aller explorer ce vaste marché, pour voir quelles sont les relations qu'il est possible d'y établir.

M. Cassiers. — Les navires étrangers, dit-on, offrent les mêmes avantages que les nationaux pour les expéditions à La Havane. Si les navires étrangers étaient engagés à se rendre d'ici à La Havane, je comprendrais l'objection, mais comme ils ne partent ordinairement que de chez eux, il n'est pas question de prix, mais d'occasion.

M. Cateaux-Wattel attribue le débouché que nous avons à La Havane à la grande quantité de sucre que nous consommons. Mais comment se fait-il que la grande quantité de coton dont nous faisons usage, n'ait jusqu'ici produit aucun effet sur nos exportations vers les États-Unis? M. Fuchs, faisant allusion au système que j'ai formulé en 1834 et en 1840, a dit : que les tarifs des pays étrangers sont trop élevés pour que les navires belges partent autrement que sur lest; je pense, moi, que si les navires du Nord, qui partent ordinairement

avec des produits du Nord, n'avaient pas pu nous importer les produits des États-Unis sur le même pied que nos propres navires, que si notre navigation n'avait pas été de cette manière privée de tout espoir d'avoir des retours avantageux, nous n'eussions pas manqué d'exporter nos produits aux États-Unis, aussi bien qu'à La Havane. Je ne pense pas que quand nous aurons établi des relations avec les États-Unis, nous y exporterons par cela seul nos produits; je pense au contraire que ces relations s'établiront aussitôt qu'elles présenteront des chances de profit, autrement pas.

M. David. — Nos exportations vers La Havane se font principalement en toiles. Dans ce pays, qui est fort riche, nos toiles sont depuis plusieurs siècles en usage, et elles y jouissent d'une préférence presque exclusive, parce qu'on sait y apprécier la qualité de nos produits. Il n'en est pas de même dans les autres pays, où généralement on s'attache plus au bon marché. Il est de fait que nous pouvons fabriquer les toiles mieux que les Anglais, mais nos tisserands ne se conforment pas assez aux besoins et aux goûts des autres pays.

Nous sommes, par exemple, à peu près exclus du marché des États-Unis, où les Anglais et les fabricants de la Silésie ont le monopole, et cela parce que nous faisons nos articles trop bons, parce que nous ne travaillons pas selon le goût de ce pays, enfin parce que nous ne faisons pas les largeurs qu'on y demande. Dernièrement, j'ai rencontré à Preston, en Angleterre, un négociant qui, en quelques heures, y avait acheté une grande quantité de toiles; je lui dis: Comment se fait-il que vous ne pouviez pas faire d'affaires en Belgique; nos toiles ne sont-elles pas aussi bonnes que les toiles anglaises? Elles sont meilleures, me répond-il, mais voici ce qui m'engage à acheter de préférence en Angleterre: en ce moment j'ai des fournitures très-considérables à faire, si je donne des ordres chez vous, on m'envoie 15, 20, 25 pièces à la fois, et il se passe 7 ou 8 mois avant que mes ordres soient exécutés; en Angleterre, au contraire, dès qu'un fabricant connaît mes besoins, il règle ses métiers en conséquence, et quand je demande 2 ou 3,000 pièces, je les reçois au bout d'un mois. Certainement c'est encore là un motif qui fait donner la préférence aux Anglais.

M. Fuchs. — Comme je l'ai dit dans mon mémoire, je pense que si le système proposé par M. Cassiers et par M. Defoere était adopté, les armateurs au lieu d'attendre dans nos ports pour avoir un chargement de sortie, s'empresseraient de retourner aux colonies, afin de répéter leur voyage aussi souvent que possible; il arriverait ainsi au système de ces Messieurs, ce qui arrive aux dispositions législatives en matière de douanes lorsqu'elles établissent des droits trop élevés, c'est qu'il aurait des résultats tout à fait opposés à ceux qu'on s'est promis.

M. Pascal. — L'importance de nos exportations de toiles vers La Havane résulte de ce que nous faisons une spécialité de toiles qui se consomme dans ce pays, et qu'on ne fait pas ailleurs; ce sont des toiles écrues et des toiles à carreaux, mais nos toiles blanchies se vendent aussi mal à La Havane qu'aux États-Unis, parce que pour celles-ci nous ne sommes pas à la hauteur des autres pays. Nos toiles peuvent être meilleures, mais les autres en font qui sont à meilleur marché, et qui ont plus d'apparence, et c'est à cela qu'on tient le plus dans les colonies.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Je pense que, quand nous aurons une ligne de bateaux à vapeur sur les États-Unis, nous pourrons faire des exportations dans ce pays, si nos fabricants changent en même temps leur genre de fabrication, mais sans cela, rien ne pourra se faire. Ce qui a été signalé tout à l'heure pour les toiles, existe également pour les draps; chaque fois que nous expédions des draps aux États-Unis, on nous écrit que ce genre n'est plus voulu. Nos fabricants de draps doivent donc aussi modifier leur fabrication s'ils veulent faire admettre leurs produits sur ce grand marché.

M. CASSIERS. — Nos exportations seront insignifiantes aussi longtemps que l'on ne parviendra pas à faire fréquenter les marchés lointains par nos armateurs, et à établir des relations directes et suivies avec ces marchés.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — M. Pascal a fait remarquer que des rapports suivis avec les États-Unis ne développeraient nos exportations qu'autant que les fabricants modifieraient leur genre de fabrication, pour mettre leurs produits en rapport avec les besoins des consommateurs américains; je suis parfaitement d'accord avec M. Pascal sur ce point, mais au moins des relations suivies, des relations de tous les jours avec les États-Unis, instruiront précisément les fabricants de ces besoins. M. Kums nous a dit que depuis qu'il a reçu de la société de commerce des avis particuliers sur la qualité et la largeur que doivent avoir les toiles pour que la vente en soit facile, il a pu donner à son établissement un développement presque double; cela vient tout à fait à l'appui de ce que j'ai dit, que lorsque nous aurons des relations suivies avec les États-Unis, nos industriels seront instruits des besoins de ces lieux, et s'attacheront à travailler selon le goût des Américains; par ce moyen nous obtiendrons aux États-Unis un débouché très-important. En multipliant nos rapports, nous multiplierons aussi les renseignements et les avis, et ce sera un grand moyen de progrès.

M. ELSEN. — On a voulu établir que les navires belges n'exportent pas plus de nos produits que les navires étrangers; je ne puis partager cette opinion. Les navires étrangers arrivent à l'improviste et ne peuvent pas dès lors combiner les moyens de se procurer une cargaison de sortie, comme peuvent le faire les armateurs belges qui savent d'avance quand leurs navires doivent arriver.

Ensuite nous n'avons pas ici de personnes qui soient exclusivement armateurs; tous nos armateurs sont en même temps négociants; ils tâchent d'exporter, la banque de l'industrie et la société de commerce le font aussi, moi-même j'exporte, quoique je n'aie qu'un très-faible intérêt à le faire.

M. KUMS. — Les fabricants n'ayant pas les mêmes relations avec les pays que les négociants, il est impossible que les premiers puissent savoir par eux-mêmes quels sont les articles demandés dans ces pays, et comment il faut les fabriquer; c'est donc toujours par l'entremise des négociants que nous devons faire nos expéditions, et d'après leurs instructions.

M. DE COCK. — Voici encore une circonstance qui nous empêche d'établir un commerce d'exportation et d'importation directes avec les États-Unis : les cotons que nous recevons d'Amérique nous arrivent de deux manières, d'abord ils viennent par suite d'ordres positifs transmis par nos fabricants; or, quand ceux-ci transmettent un ordre pour faire venir du coton, ils ne peuvent pas

prendre d'avance les mesures pour que le navire qui doit le leur amener puisse partir d'ici avec une cargaison de produits belges.

Les cotons qui ne nous arrivent pas de cette manière, nous sont envoyés en consignation par les maisons américaines, et alors l'opération se fait en compte lié entre l'armateur, le planteur, la maison qui expédie du lieu de provenance et la maison qui reçoit la consignation; l'influence de ces intérêts liés est si grande qu'il nous est impossible, avec la faible protection de 10 p. %, de faire des opérations directes avec l'Amérique; nous l'avons essayé plusieurs fois, mais jusqu'ici nous n'y avons jamais trouvé notre compte.

J'avais dit que nous avons fait des exportations suivies vers La Havane, parce que nous y avons une faveur pour les retours. M. Dierxsens a répondu que si l'on accordait la même faveur aux étrangers, ils feraient les mêmes exportations que nous vers ce pays; je demanderai seulement à M. Dierxsens s'il est rationnel quand un peuple quelconque donne une faveur, qu'il la confère aux étrangers?

M. Fuchs. — J'ai dit que, quand les navires belges peuvent faire le transport au même fret que les autres, ils ne manquent pas de trouver de l'emploi aussi bien dans les ports étrangers que dans ceux de la Belgique; celui qui a une expédition à faire recherche le bon marché, et s'il trouve un navire belge qui lui offre les mêmes conditions que les autres, il ne verra aucune difficulté à l'employer.

M. Cassiers a dit que les navires suédois et autres du Nord peuvent faire les transports à meilleur compte que les belges; eh bien, sur mille navires qui partent des États-Unis, il ne se trouve peut-être pas 50 bâtiments suédois, ou autres vaisseaux européens.

La grande masse des exportations des États-Unis se fait par vaisseaux américains. Les navires belges y sont admis sur le même pied que ceux du pays, de sorte qu'ils jouissent de tous les avantages qu'ils peuvent désirer, et ce n'est qu'à New-Yorck seul qu'ils rencontrent la concurrence suédoise.

Une chose qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que les Américains sont extrêmement susceptibles, pour tout ce qui concerne leur commerce et leur navigation; si nous accordions une protection plus grande au pavillon national, nous donnerions lieu à des représailles immédiates de la part des États-Unis.

Quoique les 10 p. % dont notre pavillon est aujourd'hui favorisé soient en quelque sorte passés inaperçus, je crains beaucoup cependant que le Gouvernement des États-Unis vienne nous demander d'admettre ses navires sur le même pied que nos navires nationaux, et qu'en cas de refus il retire les avantages qu'il a accordés à notre marine.

D. Les droits de douane ne sont-ils pas en dehors de notre traité avec les États-Unis, et l'assimilation des navires ne se rapporte-t-elle pas seulement au tonnage?

M. Fuchs. — C'est possible; mais nous conservons toujours un avantage sur les Américains; et cette faveur quoique minime pourrait nous attirer des représailles.

M. Dedecker-Cassiers. — L'on parle de traités de réciprocité à conclure avec diverses nations, j'ai en main une liste des nations dont le pavillon est assimilé

au nôtre. Il y en a au moins 25. On pourrait en induire que pour celles-là au moins la réciprocité existe; c'est une erreur, et je vais en donner la preuve.

En Prusse, par exemple, un navire belge doit payer cinq fois autant de droit de tonnage que les navires prussiens, tandis que ceux-ci sont reçus chez nous sur le même pied que les navires belges. Jusqu'ici on n'a parlé que des voyages de long cours, mais il serait bon aussi de songer un peu à la navigation intérieure ; nos navires pourrissent, nos capitaines ont plus l'air de mendiants que de capitaines de navires; ils n'ont plus rien à faire, tout le commerce avec la Hollande se fait par navires hollandais, parce que ceux-ci sont favorisés chez eux, tandis que les nôtres ne le sont pas chez nous. Nos houilles sont frappées en Hollande de droits élevés, pourquoi ne pas imposer aussi les cendres et les autres objets qui nous arrivent de Hollande.

D. Les nations dont parle M. Dedecker-Cassiers sont assimilées, non pas en vertu de traités de commerce ou de navigation, mais en vertu des lois générales du royaume; dès qu'une nation étrangère prend l'engagement de recevoir les navires belges aux mêmes droits de port que ses propres navires, le Gouvernement belge est obligé par la loi, à admettre les navires de cette nation avec une parfaite réciprocité. Il est vrai maintenant qu'à Dantzick les navires belges payent une surtaxe, et il paraît que la même chose existe à Stettin; mais dès que le Gouvernement a eu connaissance de cette circonstance, il s'est empressé de faire les réclamations les plus vives, les plus instantes, en déclarant, je pense, que si les navires belges n'étaient pas, sous le rapport de toutes taxes quelconques, reçus sur le même pied que les navires prussiens, il ne pourrait pas continuer, de son côté, à admettre les navires prussiens avec la même faveur que les navires belges.

Je crois que M. Dedecker-Cassiers ferait très-bien de signaler à M. le Ministre de l'Intérieur les faits de la nature de ceux dont il vient de parler, qui peuvent être à sa connaissance.

M. Fuchs. — Il y a déjà plus de trois ans que des réclamations ont été faites par la chambre de commerce sur l'inégalité qui vient d'être signalée par M. Dedecker-Cassiers, et qui existe bien réellement; je ne sais pas si, à cause du traité de commerce qui vient d'être conclu entre la Prusse et la Hollande, il n'y a pas d'autres négociations à suivre pour nous procurer les bénéfices d'un semblable traité, moyennant des concessions que nous pourrions de notre côté faire à la Prusse. Dans tous les cas on fera bien d'insister sur l'état de choses dont il s'agit, et qui est tout à fait contraire à ce que nous avons droit d'attendre de la Prusse.

M. Van Gend. — M. Dedecker-Cassiers a dit tout à l'heure que nos houilles sont frappées en Hollande de droits élevés ; cela est vrai, et la chambre de commerce a souvent réclamé contre cette mesure, qui est encore une suite de l'état de guerre, et qui a été prise en 1831. Nous avons dit que nous pourrions probablement déterminer le Gouvernement hollandais à revenir sur cette mesure en nous engageant de notre côté à admettre les bestiaux hollandais à un droit plus modéré et en transit.

D. Qu'elle est l'importance du droit différentiel que payent en Hollande les houilles belges relativement aux houilles anglaises?

Plusieurs membres. — 2 florins.

D. Est-ce un droit de douane ou de tonnage ?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Le droit sur les houilles a été établi en Hollande par mesure générale, c'est-à-dire que tous les charbons étrangers ont été frappés de la même manière : mais par suite des traités que la Hollande a conclus avec l'Angleterre et la Prusse, l'application de ce droit est venue à cesser à l'égard de ces deux puissances ; elle a été maintenue à l'égard de la Belgique, d'abord parce que la Hollande n'a pas encore fait de traité de commerce avec nous, et aussi par représaille contre le droit que nous avons établi sur les bestiaux hollandais.

La chambre de commerce s'est souvent élevée contre ces droits, surtout depuis que le traité du mois de juin 1839 a terminé nos différends avec la Hollande. Je crois que le Gouvernement s'occupe de ces objets.

M. FUCHS. — C'est un fait connu au port d'Anvers, que les navires étrangers desservent l'exportation de la Belgique en grande partie, tant en retour vers leur propre pays que vers d'autres ; un motif puissant plaide en faveur de la navigation étrangère, c'est celui qu'un navire de cette catégorie, une fois dans un port belge, devant retourner, se contente d'un fret modique, qui ne pourrait jamais indemniser suffisamment un belge pour faire un voyage de sortie. L'expérience nous fournit journellement des exemples de navires américains et autres ; de 300 à 400 tonneaux de mer, qui se laissent affréter en bloc pour 800, 1000 à 1200 dollars, soit 2000, 2500 à 3000 florins, faisant par tonneau de 1000 kilogrammes 5 à 7 1/2 florins, et dont les industries du pays profitent. Un navire belge de 200 à 300 tonneaux demandera un fret de sortie de 3 à 4 mille florins des P.-B., et ce par modération encore, en des saisons où il peut compter sur un retour favorable vers la mère patrie.

Les autrichiens, napolitains, siciliens, sardes, toscans, servent efficacement aux exportations vers la Méditerranée, où ils sont protégés par des marines militaires ; en quelques cas, le pavillon autrichien a servi de moyen d'exportation vers les États-Unis, alors que les américains et les belges manquaient au port.

Les danois, suédois, norvégiens, brémois, hambourgeois, lubeckois, mecklembourgeois, oldenbourgeois, rostockois, nous servent également de moyens d'exportation à fret plus modique que le navire belge ne pourrait le faire, qu'ils soient amenés par le commerce direct ou intermédiaire.

Un navire anglais, par exemple, qui arrive du Brésil, de S^{t}-Domingue, avec une cargaison de café, sert à prendre en Belgique une cargaison d'écorces, de lin, de céréales, et cela pour retourner en Angleterre, et bien qu'il n'opère pas son retour sur les colonies, il devient un moyen utile d'écoulement des produits belges. Qui veut prétendre, que sans un pareil navire on eût pu exporter de même ? N'avons-nous pas vu en des temps de rareté de pavillons anglais et belges, payer 40 à 50 fl. de fret par tonneau pour Hull, tandis qu'à Rotterdam on obtenait le même fret à 25. Faudra-t-il augmenter la chance d'une telle entrave, par des règlements restrictifs pour le pavillon anglais que le long cours nous amène par fois ? Les Américains, les villes anséatiques, la Hollande, les Anglais même dans leur commerce avec les États-Unis, comptent autant sur l'exportation par navires étrangers que sur leurs propres bâtiments, et même davantage, car les nombreux paquebots américains, entre Londres, Bristol, Liverpool, Newport et Philadelphie, transportent les fabricats anglais.

Un navire étranger arrive des colonies, c'est, par exemple, un suédois; il retourne vers son pays, pour où se présentent en tout 15 à 20 tonneaux de marchandises, qu'un navire belge refuse de prendre faute de pouvoir recueillir un chargement entier; ne serait-on pas bien aise d'avoir ce suédois pour moyen d'écoulement de 15 à 20 tonneaux qui servent peut-être d'essai pour en faire venir des chargements consécutifs? Cet exemple peut servir pour un grand nombre de cas; veuillez me dire à qui nous devons en grande partie une exportation multipliée de sucre raffiné, de clous, de verreries, de fabricats tissus, je dirai même de sabots, si ce n'est à l'importation des grains et graines, le plus souvent sous pavillons étrangers, qui ramènent les articles d'exportation vers leur pays? L'amélioration des lois sur les grains, tant désirée par le consommateur et le commerce, et plus tard la mouture de la farine destinée à l'étranger, augmenteront de beaucoup nos exportations; elles sont, insistons là-dessus, bien trop importantes et intéressantes, pour vouloir les restreindre par des faveurs artificielles à accorder au pavillon national, et qui seraient plus fortes que celles dont il jouit maintenant. L'importation directe pour tous les pavillons excite à un certain degré l'exportation; mais si vous voulez favoriser un pavillon spécialement, celui-là s'avantagera pour se faire payer un surplus de fret, et son but sera d'importer le plus fréquemment possible, car pour exporter il faut rester en charge au port et perdre ainsi, en retard d'attente de fret de sortie, un ou deux voyages de retour par an, sur lesquels vous auriez permis de gagner une belle prime.

La présence de pavillons étrangers, qu'ils soient amenés par le commerce directe ou intermédiaire, est donc un avantage pour l'exportation des produits industriels, agricoles et métallurgiques du pays, et non pas une pure faveur qu'on accorde à ces pavillons, car personne ne voudra contester que le bas fret ne concourt habilement au développement de l'industrie, et par conséquent à la richesse nationale.

Il est vrai qu'un navire peut charger dans un port voisin, des marchandises de la fabrication du pays de partance, et venir ensuite sur la Belgique avec des retours; mais les denrées qu'un seul navire apporte, sont-elles réellement en totalité les retours pour l'exportation étrangère, ou ce navire n'aurait-il pas pris charge, en partie ou moins, pour compte belge, qui attend des retours du même port pour des exportations antérieures?

Il est vrai que quelques nations n'admettent le pavillon étranger que venant directement de leur pays; mais c'est juger trop sur l'exemple de quelques autres grandes nations maritimes, pour pouvoir et vouloir nous identifier avec elles.

La Belgique, sans colonies, sans marine militaire, doit établir son système commercial sur l'exportation. Tout ce qui peut particulièrement la favoriser doit servir de guide au législateur. L'accessoire, la marine nationale, ne doit pas l'emporter sur le principal.

Depuis quand pourrait-il être de bon conseil de faire développer par de grandes faveurs une branche d'industrie quelconque, au détriment des véritables intérêts généraux? En accordant à la marine nationale des faveurs outrées pour desservir tous les points du globe, vous la développerez certainement, mais sans soutien ni avenir; parce que les traités de commerce que vous ne pourrez refuser à la longue, feront disparaître l'avantage qui doit être partagé dès lors avec d'autres en état de naviguer économiquement. Un tel système devrait,

pour ne pas craindre les représailles avant que les traités de commerce fussent conclus, ajourner même le plus longtemps possible, en cas de tolérance, la convention internationale dans l'intérêt unique de la navigation belge.

La navigation directe, sous pavillon étranger, indépendamment de tous les avantages que déjà je lui ai reconnus et qui la font un instrument hautement utile, indispensable même pour l'intérêt général du pays, alimente le commerce de consignation, qui, à son tour, rend impossible le monopole auquel le commerce propre pourrait tendre, et qui n'aurait qu'à s'associer unanimement et faire construire des navires pour son compte, ou en fréter en masse, pour dominer le marché. On a cité de la part de ceux qui sont favorables au droit différentiel pour le long cours, la déchéance des armements en Hollande, depuis le développement immense de la société de commerce; je me sers de l'argument dont on a profité dans un sens, pour appuyer mon opinion dans un autre.

Tous les établissements me sont agréables pourvu qu'ils restent dans des bornes contrôlées et ne puissent se porter au monopole.

Ce même commerce de consignation qui débouche pour la consommation et le transit, et dont l'utilité, il est fâcheux de devoir le dire, n'a pas été généralement reconnue à la Chambre des Représentants, est par les pays maritimes recherché avec persévérance et à grands frais; pourquoi ce zèle pour attirer une telle branche? C'est parce qu'elle est plus sûre que les opérations pour compte propre. Le négociant prudent et expérimenté sait qu'à la longue la perte l'accable, s'il veut lutter pour son compte avec le planteur, son bailleur de fonds, ou son représentant qui exporte et prescrit strictement de vendre à l'arrivée.

On vous a dit, Messieurs, que les affaires d'importations des États-Unis vers la Belgique se font souvent en compte lié entre le planteur ou son représentant, l'armateur et la maison qui reçoit la consignation en Europe : par là, on tierce la chance du résultat. Croyez-vous qu'on insisterait de la part d'un de ces intéressés sur une telle combinaison, si la perte n'était pas souvent le partage de l'opération, et qu'on s'étudie d'amender pour chacun? Cette perte est parfois balancée pour l'expéditeur par la vente des deux tiers de la marchandise, par le bénéfice du fret entier pour l'armateur qui veut aussi réaliser son bénéfice, et par la commission gagnée sur les $^2/_3$ pour le consignataire. Je demande maintenant si ce commerce de consignation pourrait continuer avec un impôt différentiel à sa charge? Assurément non; s'il entraîne des pertes, elles frappent en majeure partie le compte à l'étranger, et n'atteignent pas nos capitaux nationaux tout en pourvoyant nos marchés de matière première.

Comment, d'un autre côté, stimuler parfaitement l'exportation qui est le but de vos modifications, si vous éteignez cette branche utile par des mesures que je combats de toute ma conviction? On dira, après avoir essayé une forte tarification protectrice, que le droit différentiel pour le long cours ne sera pas considérable; mais la concurrence, toujours croissante, a déjà tellement réduit les bénéfices, que toute nouvelle imposition, quelque petite qu'elle soit, dérangera l'équilibre et portera préjudice à l'exportation de la Belgique par les raisons déjà indiquées à l'appui de la navigation étrangère.

Je désire donc que cette navigation de long cours soit dorénavant absolument traitée comme elle l'est aujourd'hui; si l'industrie jouit déjà actuellement des bas prix de la matière première, comme la chambre de commerce l'aurait dit ailleurs, nous continuons à être conséquents avec nous-mêmes, en deman-

dant le maintien des mesures législatives en vigueur pour cette branche de commerce maritime. Du reste, les armateurs ont donné à connaître que la protection actuelle sur le sucre les contente ; quant au café, ils sont également bien avantagés. La plupart des articles coloniaux ne peuvent supporter de droits différentiels à cause de leur emploi comme matière première; quelques autres ne sont pas d'une consommation si vaste, l'économie du commerce belge s'y oppose, et ils ne méritent pas un changement qui, en aucun cas, ne pourrait, selon moi, dévier du système de la restitution de 10 p. % sur les droits d'entrée.

M. Elsen. — Je suis un de ceux qui ont développé l'opinion qu'une marine nationale est plus utile pour la prospérité du pays qu'une marine étrangère. Aucun de vous n'a voulu désigner par là les maisons étrangères établies à Anvers; aucune personne ici présente n'a prononcé une parole contre ces maisons; au contraire, il est reconnu par tout le monde que là où il ne s'établit pas de maisons étrangères, le commerce ne peut prospérer. Je dois revenir sur cette utilité de la navigation nationale. On dit qu'il est de l'intérêt de la marine belge d'être admise dans tous les ports, et que si on exclut les étrangers de nos ports, la marine belge sera repoussée des ports étrangers. Cela est vrai ; mais où sommes-nous admis en Europe? Presque nulle part.

On veut toujours comparer, sous le rapport de la navigation, la Belgique avec la France ; mais nous ne demandons pas le même système. La France et l'Angleterre ont un système de douane qui n'admet l'importation des produits de leurs colonies que par leurs propres navires.

On parle des 10 p. % de droits différentiels dont notre navigation est protégée, mais ces droits différentiels portent ombrage aux étrangers et ne nous sont d'aucune utilité, si ce n'est quand il s'agit d'objets manufacturés et de café.

Qu'on admette en franchise de droit les produits des États-Unis, comme ils admettent les nôtres, rien de mieux ; les États-Unis ne font d'exception que pour le sel et le charbon, à moins qu'ils ne soient introduits par des navires du pays de production ; ils ont raison. On nous reproche de ne pas pouvoir naviguer en concurrence avec les marines anglaise, française et hollandaise ; c'est une erreur ; qu'on se reporte à 1828 et 1829, et on verra que nous avons soutenu la concurrence avec ces marines, même avec avantage. La preuve en est qu'on a construit une masse de navires à Anvers, et que nous avons forcé plusieurs maisons d'armateurs à venir s'établir chez nous.

On a dit qu'il n'y avait pas plus d'avantage à avoir des navires nationaux que des navires étrangers. Je vais vous faire le compte de ce que dépense un navire belge et un navire étranger.

Les frais de port sont les mêmes, mais avant son départ, le navire étranger a fait ses provisions et payé les gages de l'équipage qui sont dépensés à l'étranger par la famille de ceux qui le composent ; le navire étranger, avant de partir, fait la dépense de plusieurs mois de nourriture, ces frais sont fixes ; pour un vaisseau de 10 hommes d'équipage, c'est 555 florins par mois. Ainsi un navire national de 10 hommes fait pour 14 mille francs de dépense de nourriture et de gages d'équipage par an, un navire de 225 tonneaux coûte 85 mille francs. Un vaisseau étranger ne fait que des réparations, n'achète que ce dont il a besoin, tandis qu'un navire national est construit tout entier avec des productions du

pays, bois, toiles à voiles, cordages faits avec notre chanvre qu'on trouve le meilleur, ferrement, enfin il n'est pas d'industrie qui n'ait quelque chose à lui livrer. Nous pouvons soutenir la concurrence avec les marines anglaise, française, et hollandaise si nous sommes protégés, mais avec les marines du Nord il est vrai que nous ne le pouvons pas; la raison en est que dans le Nord on a le bois presque pour rien, qu'on donne 12 florins aux matelots, tandis que nous en donnons 20 aux nôtres, et que les Belges sont habitués à avoir une bonne nourriture, les marins du Nord au contraire sont nourris à moitié prix. Les navires du Nord exportent leurs produits en Amérique, et là ils se mettent en charge en concurrence avec nous pour Anvers, où on les reçoit comme des navires nationaux. On dit que les vaisseaux napolitains exportent nos produits dans la Méditerranée; mais qu'on songe à la manière dont on nous traite à Naples : dans la Méditerranée, à l'exception de Constantinople et d'Alexandrie, on ne nous reçoit nulle part.

D. Il résulte des interrogatoires terminés jusqu'ici, que la grande majorité de la chambre d'Anvers et des notabilités commerciales qui ont été appelées à participer à cette discussion, est d'accord sur les principes et les faits suivants, sur lesquels il sera désormais inutile d'entamer des discussions nouvelles.

Ces principes et ces faits sont :

Que nos relations avec les contrées lointaines, consommatrices de nos produits, n'ont pris qu'un faible accroissement;

Que c'est surtout vers ces contrées que nos exportations doivent se diriger ;

Que ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux ;

Que les importations en droite ligne des pays transatlantiques favorisent donc réellement le débouché de nos produits indigènes vers ces mêmes parages;

Que les arrivages indirects, loin de nous rapporter les mêmes profits, servent au contraire à accroître les débouchés des pays qui sont en rivalité avec le nôtre;

Qu'actuellement une véritable défaveur pèse sur notre importation transatlantique, parce que l'Angleterre, la France et la Hollande, en privilégiant la navigation directe avec leurs possessions d'outre-mer, attirent dans la mère patrie des quantités de denrées coloniales dont le trop plein est déversé sur la Belgique, où les marchandises de toute provenance sont admises aux mêmes avantages;

Qu'il faut neutraliser ce désavantage par des faveurs accordées aux importations directes;

Qu'une sage protection, accordée aux provenances directes des pays transatlantiques, ne peut que favoriser nos exportations et imprimer à notre commerce le mouvement le plus conforme aux intérêts du pays. Voilà les principes et les faits sur lesquels on paraît généralement d'accord.

La différence fondamentale qui existe, c'est que le système de la chambre de commerce d'Anvers consiste à favoriser les importations directes sans distinction de pavillon. M. Cateaux-Wattel a déterminé les divers systèmes compris sous le nom de droits différentiels. J'en choisirai un pour le mettre en regard du système de la chambre de commerce d'Anvers, afin d'examiner quels sont leurs avantages réciproques. Le système que je choisirai, c'est celui qui a été déve-

loppé dans une brochure publiée par M. Cassiers, et qui est professé par un assez grand nombre de personnes. Par ce système, on assimile le navire du pays de provenance au navire national, en ne réservant aucun avantage spécial à celui-ci. Dans ce système, bien loin de vouloir augmenter d'une manière exagérée la faveur de 10 p. % dont jouit le pavillon national, on les abolit pour chaque pays, quand ce pays fait le commerce direct avec la Belgique. Le lendemain du jour où cette législation serait établie, les 10 p. % seraient abolis pour l'Angleterre, et l'Angleterre abolirait les 20 p. % dont elle nous a frappés en représailles de notre droit de 10 p. %.

L'objection de représailles à craindre tombe ici entièrement. Ainsi, dans ce système, la première catégorie, celle des droits les moins élevés, comprendrait les marchandises importées directement, par navires du pays de provenance et par navires belges.

La deuxième catégorie, celle des droits plus élevés que la catégorie précédente, comprendrait les marchandises importées directement du pays de provenance, sans distinction de pavillon.

La troisième catégorie, celle des droits les plus élevés, frapperait les arrivages indirects des entrepôts d'Europe.

Les droits pourraient être modérés; aux droits existants, assez élevés pour que la faveur de la réduction accordée au pavillon du pays de provenance et au pavillon belge soit assez sensible pour obtenir les résultats désirés, on ne changerait rien, seulement la réduction, au lieu d'être de 10 p. %, serait de 20 p. %, de manière qu'au lieu de faire renchérir les matières premières et les denrées coloniales, déjà assez imposées et dont on conserverait les droits existants, il y aurait réduction; ainsi, l'objection tirée de ce qu'on ferait renchérir les objets de consommation, tombe tout à fait.

Je suppose que les 8 francs imposés sur les cafés soient suffisants et ne puissent pas être augmentés sans inconvénient; eh bien, ce droit de 8 francs resterait en vigueur à l'égard des arrivages indirects, mais le navire belge et celui du pays de provenance directe payeraient moins, de manière que le café, bien loin de renchérir, ne ferait que baisser de prix.

En supposant qu'il faille augmenter les droits sur certains articles pour rendre la protection efficace, il n'y aurait que sur les arrivages indirects, qu'on regarde comme nuisibles aux intérêts du pays, que cette augmentation porterait; pour les arrivages directs des pays de provenance, il y aurait faveur et réduction.

On reproche à ce système d'exclure les navires étrangers, il me semble au contraire qu'on les attire, comme le dit d'ailleurs le rapport de la chambre de commerce elle-même.

Maintenant, ces navires étant attirés vers l'Angleterre, la France et la Hollande, où les relations sont créées depuis longtemps, il faut les favoriser pour les attirer vers nous, c'est ce qu'on fait par ce système.

Il faut, dit-elle, un très-grand nombre de navires dans le port d'Anvers, pour créer un vaste entrepôt. Il me paraît que le nombre ne fait rien à la chose, il vaut mieux considérer la qualité que la quantité; s'il y avait un grand nombre de bâtiments étrangers venant des entrepôts d'Europe, il arriverait, comme aujourd'hui, que beaucoup partiraient sur lest et ne procureraient aucune espèce d'avantage au pays; il est donc bien plus important d'attirer des navires

d'une certaine qualité, que d'en faire venir indistinctement un grand nombre.

Dans le système dont je viens de parler, on n'exclut donc que les navires étrangers, on ne veut qu'établir une faveur pour le pays de provenance, parce que ses navires ont des relations plus fructueuses pour le pays. Dans tous les cas, la différence ne sera pas telle qu'on exclura les navires étrangers du pays de provenance.

MM. Cateaux-Wattel et Jollie ont signalé un fait fort remarquable : c'est qu'en France et en Angleterre il y a, d'un côté un droit différentiel exorbitant, et de l'autre des droits prohibitifs.

Eh bien, ce système n'a pas empêché la navigation étrangère d'augmenter considérablement depuis dix ans; en France elle a augmenté de 3/5 et en Angleterre elle a pris une extension en importance de 70 p. %. Il me paraît donc que ce système n'éloigne pas la navigation étrangère; il est vrai qu'on a dit qu'elle s'était développée malgré ce système; c'est une allégation dont je n'ai pas vu qu'on ait administré la preuve. Le fait est qu'il n'éloigne nullement la navigation étrangère.

Voici encore une réflexion : vous attendez tous et moi aussi, un grand bienfait de la route en fer vers le Rhin ; je crois aussi qu'elle servira comme élément à favoriser le transit dont nous devons nous préoccuper beaucoup. Vous avez tous avancé que, quand le chemin de fer serait créé, par ce seul fait le transit se créerait en même temps ; je ne partage pas cette opinion. Il faut non seulement pour créer le transit une communication avec le Nord, mais des relations directes qui amènent un grand marché. Vous dites que le transit attirera un grand nombre de navires; comme nous ne touchons pas au transit, cette affluence de navires arrivera aussi bien dans notre système que dans le système de la législation actuelle.

Ainsi, Messieurs, cette affluence de navires devant arriver d'après votre opinion, vous voyez que le système dont je vous parle n'éloignera pas la navigation étrangère.

Voilà donc le système posé; je voudrais le comparer en peu de mots au système de la chambre de commerce d'Anvers; c'est sur ce point surtout que je désirerais que vous puissiez porter vos réponses.

Nous voulons, l'un et l'autre, obtenir des relations directes, suivies, régulières, avec les pays de provenance, et voici les motifs principaux qui nous font regarder de semblables relations comme avantageuses au pays : d'abord elles mettent l'acheteur et le vendeur en contact habituel ; c'est ainsi que les affaires se créent, et c'est ce but que l'on a eu en vue dans l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis. Des relations directes feront naître des habitudes commerciales, elles mettront le fabricant belge à même d'étudier les besoins et les goûts des consommateurs étrangers, et c'est ainsi qu'elles nous procureront des débouchés ; ensuite, nous voulons faire cesser l'avantage que la législation actuelle donne aux nations qui sont nos rivales en industrie, pour l'exportation de leurs produits; nous voulons encore donner une impulsion à la marine nationale, sans cependant porter préjudice aux intérêts généraux du pays; et en cela nous favoriserions encore l'exportation de nos produits, car la marine du pays aura toujours pour trouver des cargaisons de produits nationaux, des facilités que n'aura pas la marine étrangère.

La navigation étrangère met-elle réellement le vendeur et l'acheteur dans ce

contact habituel, crée-t-elle réellement des relations suivies et régulières aussi bien que la navigation nationale et celle des pays de provenance; comment les armateurs étrangers, qui n'ont d'autres intérêts que ceux d'avoir un fret, établiraient-ils des relations directes, suivies, régulières entre les pays de provenance et nous? Ne forment-ils pas réellement une espèce d'entrepôt intermédiaire, ne sont-ils pas interposés entre le vendeur, le pays de provenance et l'acheteur belge? Quel intérêt ont-ils à placer nos produits dans les pays de provenance, à les y faire connaître, à y faciliter l'établissement de comptoirs? Je comprends l'intérêt qu'a un armateur national, ou un armateur des pays de provenance à établir de semblables relations, mais je ne vois pas l'intérêt que peut en retirer un armateur étranger. Maintenant, Messieurs, si un navire américain qui, par exemple, échange au Brésil une cargaison de farines américaines contre une cargaison de café, et qui nous apporte ensuite ce café en droite ligne, si ce navire obtient dans nos ports la même faveur que celle dont jouissent les navires nationaux, ne tombez-vous pas dans l'inconvénient que vous signalez dans votre rapport comme résultant des arrivages indirects?

Dans l'exemple que je viens de poser, n'avez-vous pas favorisé l'échange des farines américaines contre du café du Brésil, n'avez-vous pas ouvert les débouchés d'un pays qui est en rivalité avec le nôtre, plutôt que de favoriser nos propres débouchés?

En dernier lieu, votre système ne protégerait pas plus la navigation nationale que ne le fait la législation actuelle; par le système que je viens de développer, la navigation nationale ne serait pas favorisée à l'égard de pays qui, comme l'Angleterre et les États-Unis, ont une marine nombreuse; je crois qu'à l'égard de ces pays, nos relations resteront ce qu'elles sont maintenant, mais il y aurait faveur à l'égard des pays où la marine n'est pas étendue, comme le Brésil et autres. Ce serait là la seule protection dont la navigation nationale jouirait dans le système que je viens de développer, et cette protection ne pourrait pas donner lieu à des mesures de représailles, puisque chaque pays serait favorisé dans ses relations directes avec la Belgique.

Il me paraît que, par le système de la chambre de commerce, on n'atteint pas le but que l'on se propose, c'est-à-dire d'avoir tous les avantages des relations directes, et ces avantages, je les trouve dans le système que je viens de développer. C'est sur ce point que je désirerais obtenir quelques éclaircissements.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — L'on vient de développer un système contraire à celui de la chambre de commerce d'Anvers, en s'étayant principalement sur le système qui a été présenté dans une brochure de M. Cassiers, et qu'on trouve de nature à nous conduire plus directement au but que nous voulons atteindre. Je ne me suis pas beaucoup appesanti sur le système de M. Cassiers, mais il m'a semblé au premier coup d'œil que ce système est loin de pouvoir nous conduire au but; j'y vois d'abord l'établissement d'un droit de balance pour toutes les matières premières, telles que le bois de campêche et les garances, etc., etc.....

D. J'ai seulement posé des principes généraux, certainement pour les chiffres et les détails de l'application, il pourrait y avoir des opinions fort diverses; mais je voudrais ne traiter la question que sous un point de vue général, voici l'idée principale du système que j'ai développé.

J'établirais trois catégories : d'abord je favoriserais d'une manière spéciale les navires nationaux et ceux des pays de provenance ; en second lieu, je protégerais aussi, mais moins que ceux dont je viens de parler, les navires étrangers faisant le commerce direct avec nous; viendraient enfin les vaisseaux faisant le commerce indirect, et ceux-là ne jouiraient d'aucune faveur.

C'est sur cette idée fondamentale que je voudrais surtout que vous fissiez porter vos observations?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Je crois que nous sommes tous d'accord qu'il convient de favoriser les importations directes; mais la chambre de commerce voudrait les favoriser par toute espèce de navires, tandis que ceux qui partagent l'opinion contraire, voudraient restreindre la faveur aux navires nationaux et à ceux des pays de provenance. Voici l'inconvénient que je trouve dans ce dernier système : si les pays transatlantiques n'ont pas de marine, les navires américains qui arrivent du Brésil avec un chargement de café, de La Havane avec du sucre, des îles Philippines avec une cargaison de sucre et d'autres marchandises, ne jouissent pas de la faveur que vous voulez accorder à ceux des pays de provenance, vous aurez évidemment créé un monopole en faveur du pavillon national, et alors vous ne pourrez pas atteindre le but que vous vous proposez, de créer en Belgique un grand marché central où les produits de toutes les nations soient apportés par les navires de tous les pays; car vous aurez écarté la concurrence étrangère, non pas absolument, mais à un degré plus ou moins considérable, puisque les étrangers se dirigent avant tout vers les marchés qui leur offrent le plus d'avantages; or, si le marché belge ne reçoit les navires étrangers qu'à des conditions beaucoup plus défavorables que celles auxquelles il reçoit les navires nationaux, la marine étrangère s'éloignera nécessairement du marché belge, pour se diriger vers des endroits où elle est reçue avec plus d'hospitalité, où elle a des chances de vendre avantageusement ses cargaisons, aussi bien pour la consommation intérieure que pour le transit.

Cette protection ainsi restreinte au pavillon national, pourrait aussi susciter des représailles de la part des autres puissances, et détruire ainsi le commerce de transit, qui a besoin de la plus grande liberté. Par les obstacles que nous aurions créés à la libre concurrence de la navigation étrangère, nous aurions diminué considérablement les exportations vers les différents points du globe. Le commerce de transit n'existera pas par le seul fait de l'achèvement du chemin de fer : pour que le transit puisse exister, il faut que les marchandises qui arriveront à Anvers ou à Ostende trouvent à s'exporter en Allemagne à des conditions telles, que les expéditeurs trouvent avantageux de préférer la route de la Belgique aux autres.

Or, si le pavillon belge se trouve frappé de mesures de représailles par les différents pays de l'Europe, à cause des droits différentiels que nous aurions établis, les marchandises importées chez nous ne retrouveront pas ces conditions avantageuses de réexportation, et dès lors notre commerce de transit ne pourra jamais prendre un grand développement.

Je dis donc que si vous voulez créer chez nous un grand marché, nous devons absolument attirer les navires de toutes les nations, en les admettant aux mêmes conditions que les nationaux; établir des catégories différentes selon les

pavillons, serait restreindre les moyens d'exportation, tant pour les produits nationaux que pour les marchandises importées pour le transit.

Voilà, je crois, les conséquences les plus immédiates du système que l'on veut opposer à celui de la chambre de commerce. Je me contenterai pour le moment de ces seules observations, en attendant ce qui pourra encore être dit sur ce point.

M. Cassiers. — J'ai prévu l'inconvénient qui vient d'être signalé par M. le président de la chambre de commerce : dans le tarif que j'ai proposé, tarif que je reconnais susceptible de recevoir des perfectionnements, vous trouverez une différence de 30 p. % entre les arrivages directs et les arrivages indirects, de sorte qu'une marchandise soumise à un droit de 50 francs par tonneau, jouirait d'une faveur de 15 francs lorsqu'elle arriverait directement du pays de provenance ; eh bien, les navires américains, par exemple, qui se trouvent toujours en grande quantité dans les ports du Brésil, et qui sont déjà beaucoup avantagés pour leur cargaison de sortie, se chargeraient volontiers de café, malgré l'avantage de 15 francs par tonneau qui serait accordé aux navires belges. Remarquez, Messieurs, que le café est précisément l'article pour lequel j'ai cru devoir établir la différence la plus forte, et que pour les marchandises susceptibles d'être manipulées, pour toutes celles qui peuvent être considérées comme matière première, la faveur accordée aux provenances directes se réduirait peut-être à 5 francs par tonneau ; or, je le demande, ceux qui disent que les navires du Nord naviguent pour la moitié du fret que prennent les nôtres, peuvent-ils prétendre qu'une différence de 5 francs par tonneau, soit de nature à écarter la concurrence de ces navires?

M. David. — Je crois qu'il y aurait un grand danger à ne pas accorder les mêmes faveurs à toutes les importations directes, sans distinction de pavillon ; mais je crois que ce danger n'existerait pas pour les marchandises destinées au transit ; car, comme M. De Cock l'a dit dans une séance précédente, le véritable transit ne consiste pas à faire circuler par notre chemin de fer une grande quantité de marchandises, et à retirer de ce transport 10 ou 15 centimes par kilog. ; mais le véritable commerce de transit, c'est le commerce d'entrepôt ; et les marchandises qui seraient entreposées jouiraient nécessairement de la faveur la plus grande, puisqu'elles ne payeraient aucun droit.

M. Elsen. — Si j'ai bien compris M. Cateaux, il a dit qu'il n'y a qu'un seul pays transatlantique, les États-Unis, qui ait une marine ; c'est là une erreur, La Havane, par exemple, a une marine, c'est celle de l'Espagne.

Il est certain que, si nous voulons avoir, soit une navigation nationale, soit une navigation étrangère, soit un transit, nous devons avoir des relations directes avec les pays de provenance ; et le système actuel nous fait perdre en partie la navigation nationale, la navigation étrangère, et le transit. Nous nous restreignons de plus en plus au commerce de commission ; cette semaine encore il y aura en Hollande une vente de 5 à 600,000 balles de café, et j'ose dire que d'ici à deux mois, il en viendra en Belgique à peu près 80 à 100,000 balles ; qu'on dise après cela si le système actuel tend à favoriser nos relations avec les colonies, ou à nous laisser exploiter comme de bons consommateurs, laissant aux autres tout le bénéfice des objets que nous leur prenons.

M. Fuchs. — Si j'ai bien compris, l'établissement du système de M. Cassiers, qui restreindrait les affaires aux opérations directes entre la Belgique et les pays de provenance, ne ferait pas renchérir les matières premières, parce que les navires des pays de provenance jouiraient du même avantage que les navires nationaux.....

D. J'ai dit qu'il ne fallait pas confondre deux choses, le taux du droit et la réduction accordée sur ce droit. J'ai pris pour exemple le café, et j'ai dit : qu'il n'est pas prouvé que le droit de 8 francs, établi aujourd'hui sur cet article, serait augmenté; il est fort possible qu'il reste le même à l'égard des arrivages indirects, et qu'on ne fasse que le réduire en faveur du pavillon national et de celui du pays de provenance.

M. Fuchs. — Toujours restreindriez-vous les affaires, par tout autre pavillon que celui du pays de provenance et le pavillon national.

D. Dans la supposition que je viens de faire, rien ne serait changé pour les provenances indirectes, il y aurait seulement une faveur accordée au pavillon national et à celui du pays de provenance.

M. Fuchs. — Il n'en est pas moins vrai que vous mettriez des bornes à la concurrence des navires étrangers; comme l'a dit la chambre de commerce, qui a mûrement pesé le système qu'elle vous a exposé, la différence de 15 francs qui frapperait les arrivages indirects, ajoutée aux autres frais dont sont déjà frappées les marchandises qui nous arrivent des ports européens, tels que les frais de débarquement, d'embarquement, les primes d'assurances, etc., etc., équivaudrait peut-être à une protection de 30 à 40 francs au lieu de 15. La chambre de commerce veut, au moyen du système qu'elle propose, en venir à restreindre plus ou moins le commerce indirect et surtout les importations par la frontière de terre; si ce but était atteint, il est certain que la navigation nationale et le transit recevraient un grand aliment, ce qui serait très-favorable à nos exportations. Mais nous devons bien nous garder d'éloigner la concurrence des navires étrangers, dont le concours est très-utile à nos exportations, car les navires suédois et danois, par exemple, naviguent à un fret beaucoup plus modique que les belges.

M. De Cock. — La marine belge ne craint la concurrence d'aucun pavillon étranger; elle peut naviguer à aussi bas fret que qui que soit: ce qui le prouve, c'est que, il y a quelques jours encore, des anglais sont venus affréter ici des navires pour se rendre aux îles du Cap-Vert, y prendre du sel et aller de là à Rio. Mais ce que je veux établir, c'est que le système qu'on vient de développer et qui a été combattu par des observations extrêmement justes, consistant à n'accorder sur les produits introduits dans le pays pour la consommation de faveur qu'au pavillon belge et à celui du pays de provenance, peut avoir des inconvénients. Le Gouvernement, pour des cas spéciaux, devrait avoir la faculté d'étendre la faveur à des produits autres que ceux de provenance. Ainsi, les États-Unis nous accordent une faveur pour nos produits, nous leur accordons en retour la même chose pour l'importation des produits de leur provenance; mais nous devrions leur accorder la même faveur pour le café et le sucre qu'ils ne produisent pas.

M. Jollie. — Vous avez entendu le système de M. De Cock, il est tout à fait

contraire à celui de M. Cassiers. Le Brésil, Buénos-Ayres, toute l'Amérique occidentale, reçoivent les produits européens, sans distinction de pavillon; si donc vous admettez la modification proposée par M. De Cock, vous renversez entièrement le système présenté par l'honorable membre de la commission.

Je désire faire une observation relativement aux effets du système de M. Cassiers.

M. Cateaux a expliqué quelle est pour la navigation votre position relativement à tous les pays étrangers, sauf les États-Unis; votre système présente, non pas un monopole, mais un avantage qui protége la navigation nationale aux dépens du reste de la nation, parce que la remise de 10 ou 20 p. % que vous accordez au pavillon national, sera autant de moins que le Trésor aura à recevoir. Dans quel but adoptera-t-on un tel système? M. De Cock, un de nos premiers armateurs, vient de dire (ce que je pensais), qu'un armateur belge qui entend ses affaires, est à même de naviguer aux mêmes conditions que l'armateur étranger, et qu'il peut soutenir la concurrence. Comment concilier cela avec ce que disent quelques armateurs, qu'il faut absolument une protection? Du moment qu'il est admis qu'un armateur belge peut naviguer aux mêmes conditions qu'un armateur étranger, il est évident qu'une protection accordée à la marine nationale ne tend qu'à forcer la construction des navires au delà des besoins normaux; pour moi, je pense qu'il faut laisser cette industrie se développer naturellement et selon les besoins du commerce.

Les partisans les plus chauds du système des droits différentiels ne veulent pas rendre l'industrie du pays tributaire de la navigation nationale. Si maintenant vous appliquez ce système, qu'en résultera-t-il? Que vous imposerez en quelque sorte tous les produits importés dans le pays, toutes les matières premières et par conséquent non imposables; car si vous les imposez, c'est aux dépens des fabricants.

M. De Cock. — Et le tabac?

M. Jollie. — C'est une matière première. Le plus grand commerce de la Belgique c'est l'importation de matières premières, de denrées coloniales, or le tabac qui en fait partie, est fabriqué pour être ensuite réexporté.

Dans la discussion de la chambre de commerce, j'étais de l'avis de la minorité qui ne s'est pas ralliée à l'opinion de la majorité sur la convenance d'encourager les importations directes; mon opinion était fondée sur ce que, quand notre chemin de fer arrivera jusqu'à Cologne, et nous offrira un débouché vers l'Allemagne, les produits nous arriveront en quantité suffisante et à des conditions favorables; ainsi les avantages à accorder aux importations directes auront été imposés au pays sans motifs. Cette opinion n'a pas été partagée, par conséquent je l'abandonne.

On a cité les pays voisins comme adoptant ce système; le système anglais n'a pas pour but d'attirer sur son marché les produits coloniaux, et la Belgique n'a pas à craindre le déversement du trop plein de ces exportations; car il est connu que les colonies anglaises, pour le sucre et le café, ne suffisent pas à la consommation de l'Angleterre. Les seuls objets que nous recevions des entrepôts anglais, ce sont les produits des colonies des Indes occidentales, articles de notre consommation, mais dont les besoins sont tellement restreints qu'ils n'offrent pas la base d'une opération directe vers notre marché.

Il y aurait anomalie dans votre système, lors que nous sommes d'accord que le commerce de la Belgique ne doit pas embrasser seulement sa consommation, mais que, pour s'étendre, il doit compter sur l'Allemagne. Si nous prenons bien nos mesures, le temps n'est pas éloigné où l'Allemagne sera pour la Belgique ce que sont aujourd'hui les Flandres et le Hainaut. Ces relations ne peuvent s'établir que sur un système basé sur la réciprocité ; l'Allemagne peut aussi tirer avantage de ses relations avec la Belgique. Vous lui fournirez les denrées coloniales dont elle à besoin, et vous lui servirez d'intermédiaire pour exporter les produits de son sol et de son industrie vers les états de l'Europe et les pays transatlantiques. Si votre système de droits différentiels vous attire des représailles (et je ne puis partager l'opinion de l'honorable Représentant qu'elles ne soient pas à craindre), il en résultera que les productions de l'Allemagne allant à l'étranger ne pourront plus être importées par notre intermédiaire, puisque vous serez frappés de mesures de représailles pour les produits qui ne sont pas de votre provenance. Ainsi les États-Unis, où vous êtes maintenant assimilés aux nationaux pour l'exportation de tous les produits, sauf ceux de la pêche, vous diront : Vous ne voulez recevoir de nous que des produits américains, aux mêmes conditions que par pavillon belge; nous recevrons de vous, de la même manière, tous les produits de la Belgique ; mais toutes les productions de l'Allemagne, quoique venant de vos entrepôts de Belgique, nous ne les recevrons qu'avec des droits différentiels. Les État-Unis vous appliqueront votre propre système. Vous voyez que vous allez vous aliéner l'Allemagne avec laquelle vous avez tant de motifs d'entrer en relations d'affaires.

Un autre motif pour lequel je m'oppose au système des droits différentiels en faveur des provenances directes, c'est qu'en supposant les arrivages en dessous de nos besoins, je ne veux pas priver notre industrie d'aller chercher sur les marchés européens la matière première qu'elle peut y trouver à des conditions favorables. Enfin je m'oppose à votre système, parce qu'il entraînerait évidemment la ruine de notre navigation de cabotage. Je finis en déclarant que, dans mon opinion, la marine belge prospèrera si on la laisse se développer d'elle-même, selon les besoins du commerce, mais que tout développement forcé ne peut avoir que des résultats déplorables.

M. Kempeneers. — Je pense que les arrivages directs peuvent être encouragés de deux manières. D'abord par pavillon du pays de provenance et par notre propre pavillon, ensuite par tout pavillon étranger; je crois que cela ne doit pas être le résultat d'une mesure générale, mais de traités conclus avec les différentes nations selon les avantages qu'elles peuvent nous offrir.

M. David. — Il est évident que la marine nationale est plus favorable à l'exportation de nos produits que la marine étrangère. Lorsqu'un armateur belge veut faire une expédition aux colonies, il fait rechercher s'il n'y a pas moyen d'y placer avantageusement nos produits. Il donne des renseignements aux fabricants, leur avance de l'argent, fait des achats pour son compte, toutes choses que l'étranger ne peut pas faire.

M. De Cock. — M. Jollie a amplifié ma déclaration un peu plus que je ne l'aurais voulu. J'ai déclaré que l'armateur belge n'avait pas besoin de protection, cela serait très-exact, si les autres pays n'accordaient pas des avantages à leur marine; mais l'Angleterre, la France, lui accordant une protection, la nôtre

ne peut soutenir la concurrence que si elle jouit d'une protection analogue.

M. Elsen. — Monsieur Jollie a dit que tous nos produits, et par conséquent le sel et le charbon, sont admis en Amérique. J'ai dit qu'il y avait exception pour ces deux derniers articles, et je le maintiens, d'après une lettre que j'ai reçue ce matin de M. le consul des États-Unis à Anvers.

M. Jollie. — Les Américains nous reçoivent sur le même pied que leurs propres navires, bien que nous leur fassions payer un droit différentiel de 10 p. %. Mais vous avez eu connaissance d'un document des États-Unis, où il est dit que l'admission du pavillon belge aux mêmes conditions que le pavillon national n'est que provisoire.

M. Elsen. — J'ai cité les charbons et le sel pour prouver que l'Amérique avait le système d'importation de provenance directe; j'ai admis entièrement le système américain, j'ai voulu le donner pour exemple et j'ai indiqué ce que l'Amérique faisait pour le sel et le charbon. Ce sont des objets que nous ne pouvons pas importer.

M. Jollie. — La Belgique est traitée exceptionnellement à cet égard, parce qu'elle traite le pavillon des États-Unis exceptionnellement. Mais les pavillons sarde, autrichien, russe, danois, suédois, etc., peuvent introduire toute marchandise quelconque, parce que dans ces pays le pavillon américain est admis aux mêmes conditions que le pavillon national.

M. Elsen. — Eh bien, voilà un motif pour admettre librement le pavillon américain.

D. La législation américaine admet deux espèces de navires, les navires nationaux et les navires étrangers. Elle considère comme nationaux les pavillons assimilés, c'est-à-dire les pavillons des pays qui ont un traité ou une convention de commerce avec l'Amérique.

La Belgique est traitée exceptionnellement dans l'Amérique du nord. Toutes les provenances belges sont admises par pavillon belge comme si elles étaient importées par pavillon américain; cependant la Belgique ne traite pas ce pays sur le pied de la réciprocité, puisqu'elle prélève encore 10 p. % en faveur de sa marine; mais du moment où elle déclarerait qu'elle admet le pavillon américain avec des marchandises de toute provenance, par le fait seul de cette déclaration, le pavillon belge serait également admis avec des marchandises de toute provenance. Toutefois la législation commerciale des États-Unis fait une exception en faveur de la pêche nationale, c'est la seule que je connaisse d'après les lois fondamentales.

M. Elsen. — En Angleterre on n'a pas seulement établi un système pour les colonies, car elles ne produisent plus assez pour les besoins de la métropole, on a eu recours aux produits étrangers; qu'a-t-on fait? on a été acheter des milliers de balles de café en Hollande, on les a réexportées au delà du Cap; là on les a débarquées, puis réembarquées sur navires anglais et importées en Angleterre. Un pareil système n'est-il pas fait pour favoriser la marine nationale?

M. Cassiers. — Il me semble que la crainte manifestée que l'Amérique ne reçoive pas les produits de l'Allemagne importés par la Belgique, n'est pas fondée.

Il y a un antécédent dans le traité entre la Hollande et les États-Unis, et si je me rappelle bien les expressions de ce traité, il n'y était nullement fait de distinction de provenance ; comme il est à présumer que la Hollande ne traiterait pas sans se réserver la faculté d'importer les produits de l'Allemagne aussi bien que les siens, cela doit nous rassurer. D'ailleurs quel intérêt les États-Unis peuvent-ils avoir à ne pas admettre les produits d'un pays, couverts par le pavillon d'un autre pays? et, s'il en était autrement, comment reconnaîtrait-on la différence, ils n'ont aucun caractère distinctif ; une fois sur le navire belge, comment distinguer les produits de l'Allemagne des produits belges? la Belgique est d'ailleurs la voie directe de l'Allemagne.

M. Fuchs. — J'ai démontré que la faveur accordée au pavillon de provenance aurait pour effet de faire renchérir le fret.

M. David. — Cette faveur ne ferait pas renchérir le fret, puisqu'elle appellerait les pavillons de provenance. Ce serait une espèce de prime qu'on leur accorderait, puisqu'on ferait en leur faveur une réduction de droit.

M. Jollie. — Je crois devoir donner une explication pour qu'on n'attache pas trop d'importance au fait qui vient d'être cité, relativement à l'importation des cafés hollandais.

Le législateur anglais, en adoptant les principes qu'il a consacrés, n'a jamais pensé à ce qui est arrivé depuis ; les importations de café ont été réglées dans le but d'encourager la production des colonies anglaises, à l'exclusion des autres colonies ; par ces motifs on a frappé les cafés des colonies anglaises d'un droit de six sous la livre, et les cafés provenant des colonies étrangères d'un droit de douze à quinze sous. Par suite de l'abolition du monopole, les exportations des produits anglais ont pris un grand essor vers les Indes, la Chine et les îles de l'Archipel. Le Gouvernement, pour faciliter les retours, a déclaré que les cafés provenant des ports anglais au delà du Cap, seraient reçus à neuf sous. Cette loi est restée lettre morte pendant quinze ans ; mais le renchérissement de cette denrée, causée par l'augmentation de la consommation à laquelle ne suffisaient plus les colonies anglaises, présentant une compensation du droit différentiel de trois sous, le spéculateur a profité d'une disposition législative mal expliquée, portant que les cafés arrivant d'une colonie anglaise à l'est du Cap seraient admis à telle condition. Dans ce moment, les cafés étant à meilleur marché en Hollande qu'à Java, on en a acheté en Hollande qu'on a réexporté au Cap, pour l'importer de là en Angleterre ; c'est une chose qui n'avait pas été prévue par le législateur.

M. Elsen. — J'ai cité ce fait pour montrer l'importance qu'on attache à la marine.

D. Je voudrais rencontrer quelques objections qui ont été faites contre le système que j'ai proposé. Celle qui me paraît la plus fondamentale est celle-ci. M. Cateaux-Wattel a dit ainsi que plusieurs membres : A l'égard des pays qui ont une marine insuffisante, vous allez créer un monopole en faveur de la marine nationale, qui entraînera tous les effets ordinaires du monopole, le renchérissement du fret, des matières premières, et des objets de consommation.

Je vais vous soumettre brièvement les observations que j'ai à faire sur les objections qui ont été faites, voici en quoi elles consistent : Il n'y aura pas de

monopole, parce que la différence de droits entre les navires belges et les navires des pays étrangers, faisant le commerce direct, sera de nature à favoriser la marine nationale; mais elle ne sera pas tellement forte qu'elle doive exclure les navires étrangers. Si le droit était prohibitif, l'objection serait réelle; mais la différence n'étant pas considérable l'objection tombe. Je n'exclus pas, je protége.

En second lieu, le droit pouvant être augmenté progressivement, devra être très-peu élevé la première année, afin de donner le temps à la marine nationale de se développer.

Enfin le transit restera libre, de manière qu'un navire américain pourra toujours apporter des cargaisons de café du Brésil pour le transit.

Le transit amènera une grande quantité de navires. Ainsi les navires américains ne seront pas exclus de ce commerce indirect. Le navire belge n'aura une prime que pour la consommation intérieure. Mais pour le transit qui, selon vous, formera la majeure partie de l'importation, le navire étranger restera libre comme dans votre système.

Maintenant je vous ferai une autre observation : c'est que, comme nous ne faisons pas beaucoup d'affaires avec ces pays, notre faible marine belge pourra y suffire.

Si l'on établit des droits plus élevés, à mesure que la navigation augmentera, la marine nationale se développera dans la même proportion que les affaires se développeront. Ainsi elle sera toujours suffisante. La législation sur le sucre et celle sur le sel qui exclut le pavillon étranger, n'ont pas amené le renchérissement du fret, comme un membre l'a fort bien fait observer. Il n'y aurait donc pas de renchérissement sur le fret, si l'on adaptait à d'autres produits la législation des sucres.

Une autre observation c'est que s'il est vrai, comme l'ont fait observer MM. Cateaux-Wattel et Jollie, que la France et l'Angleterre aient un système beaucoup plus exclusif, il s'en faut qu'avec ce système elles excluent la navigation étrangère. Au contraire, elles l'attirent, puisque la navigation étrangère a augmenté en Angleterre dans la proportion de 70 pour cent, et en France également dans une très-forte proportion.

Si la France, par son système de transit a attiré la navigation étrangère, comment l'exclurions-nous en adoptant le même système? Depuis dix ans nous avons attiré des navires étrangers; mais ils sont partis sur lest, ils n'ont pas exporté, ils ont fait des opérations peu profitables au pays.

Certainement nous ne voulons pas favoriser la navigation nationale d'une manière exclusive, mais nous voulons la favoriser, parce que nous croyons que la navigation nationale sera toujours le plus grand véhicule de nos exportations; c'est là la grande différence qu'il y a entre le système de la chambre de commerce et le nôtre. Je comprends que, dans le système de la chambre de commerce, on aura une plus grande affluence de denrées coloniales qu'à présent; je conçois que ces arrivages doivent venir en aide au transit, mais dans ce système on oublie l'exportation de nos produits nationaux, qui a une si grande importance.

Plus il y aura de navires dans nos ports, plus notre industrie aura de chances pour l'exportation de ses produits, parce qu'alors nous aurons des relations régulières avec les pays lointains.

C'est l'idée qui a présidé à la création des bateaux à vapeur. Lorsque nous accordons une faveur aux navires des pays de provenance, nous cherchons à établir

une ligne de paquebots à voiles pour faire un service régulier entre les pays de provenance et le nôtre. C'est là un immense avantage. Je ne fais pas intervenir le Gouvernement pour établir à grands frais ce service régulier; je l'établis d'une manière toute naturelle. C'est un grand avantage que vous ne pouvez obtenir par votre système, qui ne vous procurera que des relations indirectes, des relations de ricochet.

Les navires des pays de provenance viendront à l'aventure; ils ne viendront pas régulièrement, et les fabricants belges, ne sachant pas ce qui convient au goût des pays lointains, ne fabriqueront pas de produits susceptibles d'être exportés.

Je pense que notre système favorise plus les exportations que le système de la chambre de commerce d'Anvers, ce qui est le point capital pour moi; et je préfère rencontrer quelques inconvénients partiels, plutôt que d'abandonner ce grand avantage. C'est sur ce point que je voudrais voir s'établir la discussion.

M. Jollie. — Je voudrais expliquer les causes de l'augmentation de la navigation étrangère en Angleterre et aux États-Unis. Je crois que cette augmentation a eu lieu, malgré le système de droits différentiels, que nous trouvons plutôt en Angleterre qu'aux États-Unis, parce que la consommation de l'Angleterre a augmenté beaucoup plus que ses armements. Il en est résulté l'emploi sur une plus grande échelle de la navigation étrangère pour importer les objets de consommation. La position du commerce anglais diffère essentiellement du commerce belge. On a dit que Londres était un grand entrepôt pour le transit: c'est une erreur, l'Angleterre importe peu de productions exotiques, sinon des productions de ses propres colonies. Examinez les entrepôts de Londres, vous verrez qu'ils reçoivent peu d'objets des colonies étrangères pour l'exportation, comparativement aux productions des colonies anglaises, et particulièrement des grandes Indes, qui sont destinées à être réexportées sur le continent.

Pour les États-Unis, il en a été de même qu'en Angleterre. La consommation des objets exotiques a augmenté; leurs moyens de production se sont singulièrement développés; et cette circonstance, jointe à ce que les armateurs américains ayant eu moins de bénéfices dans les armements qu'ils n'avaient eu dans les armements antérieurs, les capitaux se sont portés sur les fabriques et les productions du sol; les entrepôts des États-Unis se sont trouvés dans la même position que ceux de l'Angleterre, presque tout y est destiné à la consommation, et quelques objets seulement s'exportent pour les ports du Mexique. Vous trouvez bien un excédant qui se déverse sur l'Europe, mais comme vous avez pu le remarquer, ces déversements sur les marchés européens sont très-irréguliers, et dépendent le plus souvent des secousses que le commerce éprouve là comme ailleurs.

Je ferai observer qu'on résout la question par la question. En effet, le système qu'on propose est de créer la navigation nationale comme industrie. Cependant, dans les argumentations, on cherche à prouver qu'elle est nécessaire, obligatoire au développement de notre industrie nationale. C'est une chose que je ne puis pas admettre.

On a demandé pourquoi les navires étrangers, qui viennent dans nos ports, n'exportaient pas de produits de notre industrie. Je répondrai que des navires nationaux n'en exporteraient pas davantage, et notre marine nationale

serait dix fois plus considérable que l'exportation de nos produits n'en augmenterait pas. Cette exportation n'augmentera qu'au fur et à mesure que nos fabriques produiront au delà de la consommation intérieure et des objets offrant un chargement avantageux.

Avec le système présenté par la chambre de commerce, les produits de l'Allemagne, se combinant avec les nôtres pour former des chargements, on exportera davantage des produits de notre industrie; car on fera facilement un chargement composé en partie de produits nationaux, en partie de produits étrangers; tandis qu'on ne ferait que très-difficilement un chargement uniquement composé de produits du pays; et faute de pouvoir faire un chargement complet, on n'en fait pas.

Je ne pense pas que notre industrie puisse espérer un meilleur avenir par le seul fait de la création d'une marine nationale. Cette ressource nous viendra d'elle-même. La Suisse et la Saxe jouissent aujourd'hui de ce que nous voulons obtenir; et cela, sans les moyens que vous croyez indispensables. Je ne méconnais pas l'avantage qu'il y aurait à avoir une marine nationale, mais cet avantage ne me paraît pas compenser les sacrifices qu'il faudrait faire pour créer cette marine.

M. De Cock. — Je suis d'accord avec M. Jollie. Il est vrai qu'il se décharge dans les entrepôts de Londres beaucoup plus de produits venant des colonies anglaises, que de produits des colonies étrangères. Mais là n'est pas la question. Ce qu'il importe de considérer, c'est ce que nous tirons des entrepôts d'Europe ce que nous fournit l'Angleterre au détriment de notre marché; car l'Angleterre nous envoie des sucres et des cafés du Brésil, des riz d'Amérique et du poivre qui ne sont pas des produits des colonies anglaises. Quand j'ai dit que je désirais voir se former en Belgique un commerce d'entrepôt, j'ai entendu parler du commerce d'entrepôt comme celui de Londres. Car ce qu'on exporte des entrepôts de Londres, ce sont des produits des colonies, mais ce ne sont pas seulement des produits des colonies anglaises.

M. De Wael-Vermoelen. — On a demandé les causes de l'accroissement de la navigation étrangère en Angleterre et en France. Une des causes de cet accroissement est la grande consommation de denrées coloniales qui va toujours croissant, sans que la navigation européenne augmente en proportion. La navigation française surtout n'a pas pris un grand essor. La France avait autrefois beaucoup d'importations; ses entrepôts recevaient les productions des colonies espagnoles et des colonies portugaises; mais la trop grande protection qu'elle a accordée à ses navires a peu à peu repoussé les navires venant de ces colonies.

Nous en avons profité. Si nous allions suivre l'exemple de la France, nos ports pourraient être abandonnés pour des pays qui auraient un système plus libéral que nous.

Personne n'est plus que moi favorable à la marine nationale, mais je le répète, je craindrais que la protection que nous lui accorderions n'eût l'effet qu'elle a eu en France. Si nous recevons un navire américain, il vient non-seulement dans l'espoir de vendre son chargement en transit pour l'Allemagne, mais avec l'expectative de le vendre pour la consommation du pays, s'il ne peut pas le vendre pour l'Allemagne. L'Allemagne veut du café vert et ne prend pas de café suranné, de café blanchâtre; quelquefois un armateur croit expédier du café

vert, et il se trouve qu'au lieu de cela c'est du café blanchâtre qui a été chargé. C'est une chose qui peut arriver souvent. Eh bien, le navire américain dans la crainte de ne pouvoir dans ce cas vendre son chargement pour la consommation intérieure, ne viendra pas. C'est là ce qui a éloigné du Havre et de Nantes beaucoup de navires américains. Un autre point important c'est l'insuffisance de notre navigation.

Nous n'avons pas assez de navires pour nos importations. Nous n'avons même pas assez de marins pour les navires que nous avons; car la plupart de nos navires sont mal montés, nous manquons de capacité, presque tous nos officiers sont étrangers. Nous avons peu de marins nationaux; c'est à tel point que je crois que beaucoup de nos navires sont en contravention aux règlements maritimes. Nous devons donc commencer par créer des marins. Le Gouvernement devrait prendre des mesures dans ce but. Du temps de l'empire français, une partie de la conscription était enrôlée pour la marine, chaque commune devait faire inscrire ses conscrits pour la marine militaire, mais ils pouvaient servir pour la marine marchande en attendant que l'État en eût besoin. Il faut donc commencer par faire en sorte d'avoir des marins, sans cela il n'y a pas moyen d'avoir de marine. Dans notre état de neutralité, le Gouvernement pourrait exempter du service militaire tout jeune homme qui se vouerait à la marine.

M. De Cock. — Tous les jeunes gens qui, à l'âge de 15 ans, entrent dans la marine comme mousses, sont exempts du service militaire.

M. De Wael. — On pourrait donner une prime aux navires, proportionnée au nombre de belges qu'il y aurait dans leurs équipages.

M. Jollie. — Quand les trois quarts de l'équipage d'un navire ne sont pas des nationaux, il est susceptible d'être saisi et confisqué, ou frappé d'une amende.

M. De Wael-Vermoelen. — Messieurs, ce qui nous fait défaut, ce sont des établissements à nous, sur les lieux où nous exportons.

Il faut avoir là un autre soi-même. A Cadix, à Lisbonne, chaque grande maison a aux colonies un frère, un fils, un neveu, faisant ses affaires; ce sont eux qui procurent les débouchés; sans doute vous pouvez vous fier aux maisons établies sur les lieux, mais ces maisons ne vous connaissent pas, elles commencent par se soigner elles-mêmes; elles vous soignent après. Pour faire une bonne exportation de retour, si l'occasion s'en présente, qui vous en fera profiter? Le commissionnaire? Mais il en profitera lui-même ou il en fera profiter ses amis. Il vous achètera une cargaison de retour au prix du jour, et vous la portera en compte d'après le prix courant, tandis que ceux qui sont sur les lieux se sont procuré des retours d'avance, ont fait des achats d'avance pour plusieurs années en donnant des à-compte. Mon père a eu 15 navires naviguant de Belgique dans l'archipel des Indes pour le compte de compagnies anglaises; les navires rapportaient des retours d'une immense valeur. Mais aussi dans l'île de Java, se trouvaient des hommes chargés de chercher des débouchés et de parcourir le pays pour s'assurer des retours par des acquisitions faites à l'avance, sur lesquelles ils donnaient des arrhes.

Il faut donc que nous établissions des agences qui nous appartiennent sur les grands points de consommation. Tant que nous n'en aurons pas, nous ne ferons rien de bon.

Tout disposé que je suis en faveur de la navigation nationale, je ne pense pas que le moment soit venu de lui accorder cette exclusion qu'on demande en sa faveur. Notre marine n'est pas assez forte pour cela, elle pourra peut être le devenir plus tard, mais à présent, si on adoptait le système de la chambre de commerce d'Anvers, je voudrais y voir rattacher la proposition à laquelle a fait allusion M. De Cock, qui consisterait à donner certains bons aux exportants pour leur servir à acquitter une partie des droits sur les retours à l'entrée par les mêmes navires. Les navires nationaux y trouveraient une grande compensation aux avantages dont jouissent les autres marines. Si les étrangers ne profitaient pas de cette mesure, ils ne pourraient que s'en prendre à eux-mêmes si la navigation belge avait des avantages sur eux; s'ils en profitaient, ce serait tant mieux pour nos exportations.

M. David. — Nous ne pouvons pas créer de marine sans encouragement. L'exemple de toutes les nations est là pour le prouver: quand je parle de créer une marine marchande, c'est dans la pensée que cela pourrait se faire en l'encourageant au moyen d'un système de primes. Ce que nous demandons est si peu de chose, que je ne pense pas que cela puisse faire grand tort à la navigation étrangère, d'autant plus qu'on ne demande pas une augmentation mais une diminution de droit. Le navire étranger apportant des denrées ne payera pas plus, et le navire national aura une prime qui le favorisera.

Je dis en outre que nos fabriques y gagneront. Sous le Gouvernement autrichien, nous n'avions pas de commerce. C'est sous le Gouvernement impérial que nous avons vu créer nos premières fabriques, mais tant de commotions ont eu lieu qu'à tout moment elles se trouvaient renversées. En 1814 nous ne savions que faire. Lorsque Batavia nous a été ouvert, nos fabriques ont commencé à prospérer; là nous étions les nationaux. Mais nos fabricants n'ont pas profité des avantages de leur situation pour améliorer leur fabrication, pour faire de meilleures étoffes; ils sont restés stationnaires sous l'égide de cette protection, qui n'a pas fait au pays autant de bien qu'on pouvait espérer.

L'Europe présente un véritable combat entre les industriels. Pourquoi les fabricants belges ne font-ils pas comme les industriels anglais? C'est que le système monétaire, le crédit, tout y est différent. Un industriel anglais a deux mille livres sterling, il commence par s'adresser à tous les banquiers qui s'empressent de venir à lui, lui offrent de l'argent et du crédit, et il fonde une industrie dont l'établissement seul coûte 4 à 5 mille livres sterling. Il ne réussit pas, il tombe; on lui demande pourquoi il est tombé? il répond que c'est parce qu'il n'a pas pu attendre les retours; mais il prouve qu'il aurait pu réussir s'il avait pu attendre, s'il avait eu assez de capitaux. Il donne 30 p. % à ses créanciers, il est considéré, et on lui tend de nouveau la main, pour l'aider à relever son industrie.

En Belgique, on est conservateur; on ne veut pas exposer l'avenir de ses enfants, de sa famille. C'est très-honorable; mais le Gouvernement devrait faire ici ce que notre organisation nous empêche de faire nous-mêmes.

J'ai dit souvent aux fabricants : pourquoi ne changez-vous pas votre manière de fabriquer? Mais les uns me répondaient : il faudrait pour cela faire une dépense de cent mille francs et c'est beaucoup. D'autres, étant opulents, disaient qu'ils ne voulaient pas se donner cette peine. Il est inconcevable que,

dans un pays aussi laborieux et aussi économe que le nôtre, on ne puisse pas suivre les progrès de la fabrication.

Pour encourager l'exportation, le système des *bounties* serait le meilleur.

La première année on donnerait une prime assez forte qui, diminuant d'année en année, serait supprimée tout à fait au bout de dix ans, parce qu'alors nous pourrions soutenir la concurrence.

C'est depuis l'établissement des *bounties* sur les toiles, que ce commerce a pris du développement en Angleterre.

Tout le monde est d'accord cependant que, sans prime d'exportation, le commerce se serait développé beaucoup plus lentement; au moyen de ces *bounties,* une quantité de maisons, qui commençaient à décliner, ont pu se soutenir.

Je crois, que si nous ne donnons pas une impulsion à nos fabricants, nous ne pourrons jamais soutenir la concurrence de nos rivaux.

M. Rymenans. — On se trompe en disant que nos industriels ne trouvent aucun appui chez leurs compatriotes; je ne crois pas être le seul membre ici présent qui ait avancé des millions aux fabricants. Ce n'est pas en Angleterre seulement que les capitalistes viennent en aide aux industriels; à Anvers, à Bruxelles, et dans toute la Belgique, lors qu'un fabricant gère bien ses affaires, il trouve toujours du crédit.

M. De Cock. — La protection que nous demandons pour la navigation nationale est loin d'être prohibitive, puisqu'elle ne s'élève qu'à 2 p. % de la valeur des marchandises; ensuite, cette protection serait un moyen d'arriver à des traités de réciprocité avec toutes les nations qui voudraient nous accorder des avantages réels, c'est-à-dire, nous traiter comme les nationaux.

Nous ne demandons pas la protection dont il s'agit, comme une faveur dont la marine nationale ait besoin, mais comme un encouragement propre à relever le moral de l'industrie et le commerce.

M. David. — Ce que M. Rymenans a dit, relativement au crédit, est vrai dans ce sens que des maisons solidement établies trouvent toujours tous les capitaux qu'elles peuvent utiliser; mais aussi ces maisons sont les seules qui obtiennent du crédit en Belgique, tandis qu'en Angleterre tout fabricant, pour ainsi dire, trouve à emprunter. Ainsi, par exemple, une maison anglaise entreprend une affaire, elle ne réussit pas d'abord, il lui faut de nouveaux capitaux; elle expose sa situation et ses besoins à un capitaliste, et si son entreprise offre des chances de réussite, elle est certaine d'obtenir les fonds qui lui manquent pour la mener à bonne fin.

Comme le dit fort bien M. De Cock, ce n'est pas une mesure prohibitive que nous demandons, ce serait ridicule; mais nous voulons une protection modérée, minime même, protection qui est utile plutôt par l'effet moral qu'elle produit que par les résultats directs.

M. Pascal. — M. De Wael attribue le développement du commerce de l'étranger aux colonies, aux établissements extraordinaires qui y ont été créés; certainement, sans agents aux colonies le commerce ne peut pas prendre un grand développement; mais, pour établir ces agents, il faut faire de grands frais auxquels on ne se soumet, que quand on est certain d'avoir une protection soit pour les exportations, soit pour les importations.

Je crois, avec M. De Wael, que la seule chose que nous puissions objecter contre le système de l'honorable Représentant, c'est l'insuffisance de la marine belge ; en effet, notre marine est loin de pouvoir suffire pour les voyages de long cours, nous en avons fait l'expérience, car nous avons dû renoncer à des expéditions à Manille et à Syngapore parce que nous n'avions pas de navires. Un moyen, peut-être, de remédier à cet état de choses, serait d'accorder aux navires étrangers la même protection qu'aux navires belges, pour des voyages déterminés. Dans le moment, par exemple, où nous avions l'intention de faire l'expédition à Manille, à laquelle je viens de faire allusion, il se trouvait ici plusieurs navires danois qui auraient parfaitement convenu, et nous avions songé à demander au Gouvernement une faveur pour celui de ces navires que nous aurions employé, mais on nous a fait remarquer que, comme il n'existait pas de traité de commerce avec le Danemarck, notre demande ne serait probablement pas accueillie.

Comme le dit M. David, les fabricants ont besoin d'être poussés, mais ils ne peuvent l'être que par le commerce, et comme la navigation nationale contribue si essentiellement à l'exportation de nos produits, il est naturel de lui donner une faveur ; alors elle forcera, en quelque sorte, les industriels à donner plus de développement à leur fabrication ; sans cela ils resteront toujours dans leur ancienne ornière, ou ils ne chercheront à en sortir que quand il sera trop tard, quand leurs capitaux seront perdus.

D. On a posé cette question-ci : Comment se fait-il, a-t-on dit, que vous reconnaissiez que le système de la France et celui de l'Angleterre soient répulsifs, et que vous reconnaissiez aussi que les arrivages étrangers, que la navigation étrangère aient pris plus d'accroissement dans leurs ports? On croit voir là dedans une contradiction.

M. Jollie et un autre membre ont répondu que l'Angleterre et d'autres pays avaient subi depuis longtemps des besoins nouveaux ; que, par conséquent, il n'était pas étonnant que la navigation se fût accrue dans ces pays, c'est-à-dire, que la navigation étrangère eût augmenté malgré l'existence du système répulsif. Il me semble que ce n'est là qu'une des raisons ; je demanderai s'il n'y en a pas une autre. La progression de la navigation étrangère dans les ports anglais et français ne doit-elle pas être attribuée aux traités faits entre ces nations et les nations étrangères dont le pavillon fréquente leurs ports?

Ainsi l'Angleterre, c'est un point assez important pour y appeler l'attention de la chambre de commerce et des personnes ici présentes, l'Angleterre a fait divers traités, avec la Suède, les villes anséatiques, la Prusse, la Russie et en dernier lieu avec la Hollande. D'après ces traités, l'Angleterre admet les navires de ces nations en réciprocité, avec cette différence cependant que les lois anglaises sont immuables sous un certain rapport, sous un principe fondamental ; c'est-à-dire que l'Angleterre ne reçoit d'aucune nation les produits d'Asie, d'Afrique et d'Amérique. Bien que ces nations ne puissent pas importer en Angleterre les produits d'Asie, d'Afrique et d'Amérique, l'Angleterre avait la faculté de les importer chez ces nations, par suite des traités. Il en est résulté que les navires de ces nations ont pu fréquenter davantage les ports d'Angleterre. Le cas ne serait pas identique pour la Belgique, car je ne pense pas que la Belgique ou du moins la Législature serait disposée à approuver un traité comme

celui fait en dernier lieu entre l'Angleterre et la Hollande. D'après ce traité, l'Angleterre peut importer dans les ports hollandais des produits d'Asie, d'Afrique et d'Amérique, mais la Hollande ne peut pas les importer en Angleterre, si ce n'est pour la réexportation. Par suite de ce traité, la Hollande se trouve privée du privilége de 10 p. % qu'elle avait établi en faveur de sa navigation, du privilége sur le sel et de tous les autres priviléges qui existaient d'après son acte de *navigation*.

Or, s'il est vrai que la navigation étrangère ait augmenté en Angleterre, il ne faut pas en tirer la conséquence qu'un système répulsif aurait le même résultat pour la Belgique, parce que je ne pense pas que les Chambres législatives seraient disposées à approuver des traités semblables. Je demanderai donc si, indépendamment de l'augmentation des besoins de l'Angleterre, les traités de commerce entre elle et les autres puissances ne sont pas pour quelque chose dans l'augmentation de la navigation étrangère dans ses ports? Je fais cette question afin qu'on ne puisse pas tirer une induction contraire au véritable état des choses.

M. Jollie. — Je crois avoir essayé d'expliquer ma pensée, de la manière dont l'honorable membre de la commission vient de le faire. J'ai fait observer, pour ce qui regarde les États-Unis et l'Angleterre, que la navigation étrangère a augmenté en dehors de la proportion de la navigation nationale, en dépit du système protecteur. J'ai donné pour raison que les besoins de la consommation et l'augmentation de production donnant lieu à des importations et à des exportations pour lesquelles le pavillon national était insuffisant, les pavillons étrangers y étaient attirés malgré leur désavantage vis-à-vis du pavillon national. Les circonstances citées par l'honorable membre de la commission ont eu l'effet qu'il a indiqué. Les traités avec la Suède, la Prusse, la Russie et les villes anséatiques, ont contribué sans doute à produire ce résultat de l'accroissement de la marine étrangère dans les ports d'Angleterre. Une production plus rapide et des besoins plus grands de consommation, ont rendu la position de ces pavillons moins défavorable qu'antérieurement, la marine nationale n'ayant pas augmenté dans la même proportion. Les avantages du pavillon national diminuant, la navigation étrangère a dû augmenter.

Pour les États-Unis c'est la même cause, quoique le système américain soit plus large, et qu'il accorde toutes les immunités attachées au pavillon national à la navigation étrangère. Par l'effet de l'augmentation de ses besoins d'importation et d'exportation, l'Amérique a reconnu la nécessité d'un plus grand tonnage; par suite, la navigation étrangère desservant les importations et les exportations a pris du développement. J'ai fait observer aussi que la position des entrepôts d'Angleterre et des États-Unis n'était pas analogue à celle des entrepôts de Belgique. Le commerce anglais et américain est en grande partie pour la propre consommation du pays.

Le commerce de la Belgique dans ce moment, sans doute, est dans la même position, mais dans notre pensée de considérer les États allemands comme devant être approvisionnés par notre transit, nous prévoyons un état de choses où la consommation de la Belgique ne sera qu'une fraction minime de notre commerce. Dans un avenir prochain, d'ici à quelques années, notre commerce serait dans une situation tout à fait inverse de celui des États-Unis.

Pour attirer les navires étrangers dans nos ports, il faut leur offrir la consommation de la Belgique et celle des États allemands par le transit.

Si, par un droit différentiel vous assurez votre consommation et votre approvisionnement à la marine nationale, et que vous ne laissiez à la navigation étrangère que la chance de desservir l'approvisionnement de l'Allemagne, vous l'éloignerez de vos ports, et le commerce de la Hollande profitera de votre système : Rotterdam en retirera le plus grand avantage.

En 1817 et 1818, le commerce étranger s'est éloigné des ports hollandais pour venir à Anvers, quoique nous fussions sous le même régime, parce qu'une plus grande célérité était offerte pour l'expédition des chargements. Maintenant que la Hollande a mieux compris ses intérêts, elle appelle le transit, et sauf les productions de ses colonies, elle attire toutes les productions étrangères vers ses ports ; si vous éloignez ces arrivages, ils se dirigeront vers les ports voisins d'Anvers, vers la Hollande.

M. Cassiers. — Je partage la crainte qui a été manifestée sur la trop grande part que prendrait la marine américaine dans la navigation nationale. Mais comme mon but est de favoriser le plus possible l'exportation, j'appuie l'opinion qui a été émise par M. De Cock. Quant à l'étendue de la protection qu'on accordera à la marine nationale, l'honorable membre de la commission qui vient de parler me paraît dans l'erreur. Il se trompe sur la véritable question, qui a toujours roulé sur l'accroissement de la marine étrangère, tant anglaise que française ; il me semble qu'il a voulu répondre seulement quant à l'augmentation de la marine anglaise.

On a fait allusion au traité qui a été conclu entre l'Angleterre et la Hollande. Je conviens que la conclusion de traités avec les nations étrangères entre pour beaucoup dans l'accroissement de la marine nationale. Pour moi, j'ai toujours été d'avis que la Belgique, au lieu de faire un pas pour la conclusion de pareils traités, a toujours écarté le moyen d'en faire. La Belgique n'a fait jusqu'ici qu'accéder à ce que les nations étrangères lui ont demandé; ces nations ont suivi un tout autre système; là où elles ont rencontré une entrave à leur commerce, elles ont répondu par une mesure de représaille ; nous avons subi des prohibitions partout, et nous avons toujours recouru aux négociations.

Quand le commerce réclame certains avantages, on lui répond qu'ils ne peuvent s'obtenir que par des traités, et comme on n'a pas conclu de traités avec la Belgique, on en est resté là. Je le répète, la Belgique restera longtemps dans la même position, si elle ne répond jamais à des mesures de représailles par des mesures semblables. Au lieu d'envoyer des négociateurs partout, il fallait examiner si l'on était dans la possibilité d'établir ces mesures de représaille. Quant la Belgique se sera pénétrée de sa position à cet égard, je crois que nous parviendrons à faire quelque chose.

M. De Cock. — J'accepte de grand cœur l'avenir que nous a présagé M. Jollie, en ce qui concerne nos relations avec l'Allemagne ; ce serait un grand bienfait pour la Belgique, si nous avions le commerce de l'Allemagne à exploiter; seulement je ne partage pas toute sa confiance à cet égard.

Je voulais surtout faire observer que nous nous éloignons constamment de la question. On a parlé par exemple du système prohibitif, c'est là dessus que jusqu'ici les raisonnements ont porté; on a combattu ce que le système prohi-

bitif peut avoir de vicieux; mais je crois que personne ne veut d'un système prohibitif; je désirerais donc qu'on restât dans la question, en ne s'attachant qu'à la protection modérée qu'on demande en faveur des navires nationaux.

M. Cateaux-Wattel. — Un honorable membre de la commission a cru trouver une contradiction entre le système de la chambre de commerce et les conséquences qu'il a fait valoir, quant à la progression de la navigation étrangère, en présence du système répulsif de la France et de l'Angleterre; un membre de la commission et M. Jollie ont répondu à cette observation, en ce qui concerne les États-Unis et l'Angleterre. Relativement à la France, j'attribue la cause de la diminution de la navigation française, en regard de l'accroissement de la navigation étrangère, je l'attribue, dis-je, au système même que l'on s'efforce de faire adopter ici, le système fortement prononcé des droits différentiels.

La France, par son système répulsif, a provoqué de la part des autres pays des droits différentiels, des représailles qui ont mis le pavillon national dans l'impossibilité de se diriger vers différents lieux d'exportation très-importants. Les exportations françaises vers les État-Unis équivalent à peu près au quart des exportations générales de la France ; le mouvement maritime de la France vers les État-Unis se monte à 400 navires environ, et le pavillon français n'entre que pour 50 navires dans ce nombre.

Voilà ce qui explique pourquoi, en présence du système répulsif français, le pavillon étranger, assimilé à celui des puissances vers lesquelles la France exporte ses propres produits, assimilé en outre avec le pavillon français ou même plus favorisé dans les pays de destination, pourquoi, dis-je, le pavillon étranger éprouve en France de la faveur pour l'exportation non-seulement des produits français, mais aussi des marchandises qui s'expédient en transit par la France. La même chose existe en ce qui concerne les rapports de la France avec la Belgique. Le système de la France est répulsif à notre égard, aussi c'est une des nations envers lesquelles nous maintenons des droits différentiels. C'est le motif pour lequel la plus grande partie des vins de France ne nous arrivent pas sous pavillon français, mais sous pavillon étranger. Voilà, selon moi, la cause déterminante qui fait que le pavillon français s'efface pour son propre commerce devant le pavillon étranger; c'est ce que j'avais à dire sur cette question.

M. Elsen. — Je désire dire quelques mots sur les questions posées par MM. les membres de la commission. Quant à celle posée par l'un des membres, je me rallierai à l'opinion qui prétend que la navigation étrangère a augmenté en Angleterre par suite de l'augmentation des besoins.

En ce qui concerne l'effet qu'ont pu produire des traités de commerce, je ne veux pas le contester; mais une autre cause encore l'a produit. Pourquoi le commerce en Angleterre a-t-il augmenté? Autrefois les besoins des colonies n'étaient pas si considérables; la Belgique produisait beaucoup d'articles manufacturés et faisait de fortes expéditions pour les colonies. Qui fait ces expéditions aujourd'hui? L'Angleterre s'en est emparée en grande partie, depuis que nous avons perdu notre commerce. Pour pouvoir négocier avec les puissances étrangères, il faut un système de commerce. Ce que nous demandons pour la marine nationale (cela a été dit à satiété) ce sont des taux excessivement modérés. Pas de monopole : le pays en souffrirait, et quand le pays ne prospère

pas, nous ne pouvons pas prospérer non plus. Malheureusement on entend quelquefois dire dans les délibérations publiques : l'intérêt *anversois;* mais, Messieurs. l'intérêt anversois est l'intérêt de la Belgique entière ! Établissons un système de commerce sage et puis négocions; établissons des importations directes et nos exportations se développeront peu à peu.

D. J'avais tâché d'amener la question aux termes les plus simples. Je m'étais aperçu que nous étions d'accord avec la majorité de la chambre de commerce sur ce principe : que nous devons tâcher d'activer nos relations directes pour avoir des arrivages directs ; nous ne différions que sur un point : il y avait le système de la chambre de commerce qui ne faisait pas de distinction de pavillon, et le système que j'avais proposé, et qui tendait à accorder une préférence au pavillon du pays de provenance. J'avais tâché de mettre ces deux systèmes en régard; des objections diverses avaient été formulées, et comme il me paraissait qu'elles n'étaient pas assez fondamentales, j'avais ajouté quelques objections nouvelles. L'objection fondamentale était celle-ci : d'après votre système, vous allez exclure la navigation étrangère, par suite empêcher l'établissement d'un grand entrepôt à Anvers, et entraver ensuite le commerce du transit. On avait signalé ce fait que la France et l'Angleterre, où le système est beaucoup plus exclusif, ont vu la marine étrangère entrer dans leurs opérations commerciales d'une manière progressive, comparaison faite avec la marine nationale; j'avais demandé le motif de ce fait quelque peu phénoménal. Des explications ont été données, mais elles ne m'ont pas entièrement satisfait; d'un côté M. Jollie a dit que, pour l'Angleterre, l'augmentation de la navigation étrangère provenait de l'augmentation des besoins de la consommation en Angleterre, ce qui expliquerait la participation devenue plus grande de la marine étrangère, la marine nationale ne suffisant pas. D'un autre côté, un de mes collègues a ajouté qu'il croyait que les traités de réciprocité faits avec l'Angleterre avaient aussi donné occasion à la navigation étrangère de participer aux opérations commerciales de l'Angleterre.

M. Cateaux-Wattel, par rapport à la France, a dit qu'il croyait au contraire que, pour la France, c'était le système restrictif qui avait provoqué des représailles et qui, par suite, avait diminué la navigation nationale ; je ferai d'abord observer qu'il y a entre l'opinion de M. Cateaux-Wattel et celle émise par un membre de la commission une espèce de contradiction : d'un côté, l'honorable membre paraît attribuer aux mesures libérales adoptées par l'Angleterre, c'est-à-dire aux traités de réciprocité l'activité plus grande de la marine étrangère en Angleterre, tandis que d'après M. Cateaux-Wattel, le fait analogue en France serait dû au système restrictif adopté par cette puissance. Vous sentez qu'entre ces deux appréciations règne une espèce de contradiction.

Voici maintenant une observation sur laquelle, j'aimerais à avoir une explication.

Il me paraît que tous les motifs dont on a parlé sont applicables à la Belgique, c'est-à-dire que la consommation en Belgique a aussi augmenté depuis quelques années, dans la même proportion qu'en France et en Angleterre; de manière que si c'était là la cause réelle du fait qu'on a signalé, cette cause aurait dû produire le même effet en Belgique.

En ce qui concerne la cause puisée dans les traités de réciprocité, je dirai

d'abord que je ne repousse pas du tout les traités de réciprocité, et que même le système que j'ai présenté est un véritable système de réciprocité. Si des traités de réciprocité ont produit en Angleterre et en France le résultat qu'on a signalé, la Belgique est en position de parvenir au même résultat. On a dit que pour la France (et cette observation me paraît juste) cette augmentation d'activité de la marine étrangère a eu lieu surtout depuis l'adoption de la loi libérale sur le transit. J'adopte cette idée, et je dis que la Belgique pourra recueillir les mêmes avantages, puisque nous voulons la loi la plus libérale sur le transit.

Mon système ne tend-il pas à développer l'emploi de la marine étrangère en Belgique?

M. Lemmé. — Les importations en France ont augmenté sur une grande échelle; ce résultat est dû en grande partie à l'augmentation de consommation de plusieurs articles, surtout de l'article coton, qui a augmenté dans une proportion extravagante. La navigation française n'a pas pris à ces importations une part aussi large que la navigation étrangère, la navigation américaine surtout, qui est admise en France sur le même pied que la marine nationale; toutefois, comme les exportations des produits d'un pays ne se lient pas essentiellement avec les exportations, mais se règlent bien plus d'après les articles offerts par l'industrie, d'après le bon marché que présentent les fabricants, et d'après leur esprit d'entreprise, la France par ces communications fréquentes, journalières, avec les États-Unis, a été appelée peu à peu à se créer un débouché extrêmement important. Les exportations se font tant par navires français que par navires américains. La navigation française y a pris moins de part, parce qu'on est moins actif en France pour la construction, et parce que les Américains étaient sur le même pied que les Français; mais en général, la France en a retiré un très-grand avantage, parce que cela lui a procuré des relations journalières.

M. Cassiers. — J'appuie entièrement ce que vient de dire M. Lemmé.

D. Attribuez-vous cette grande part que les navires étrangers prennent à la navigation dans les ports français, principalement aux relations directes, suivies, régulières, que la France a établies avec les États-Unis?

M. Lemmé. — Et au système non répulsif qui fait la base de ces relations.

D. Je crois que le système sur lequel reposent ces relations, consiste à admettre les provenances des deux pays avec une parfaite réciprocité; c'est précisément un semblable système que je voudrais voir admettre entre les États-Unis et la Belgique, parce que des relations directes entre les deux pays augmenteraient nos exportations. Je ne regarde la navigation nationale que comme un moyen, et si même elle ne participait que faiblement à ces relations, je n'y tiendrais pas, pourvu que nous eussions des exportations; aussi le moyen que je propose n'éloignerait pas la navigation étrangère, et ne vous paraît-il pas que vous avez confirmé cette opinion en disant qu'en France la marine des États-Unis a pris une plus grande part à la navigation que la marine française?

M. Lemmé. — Vous avez désiré connaître pourquoi la navigation nationale, en Angleterre et en France, s'est accrue dans une proportion moindre que la

navigation étrangère ; j'ai cherché à démontrer que cela est dû à un système non répulsif ; mais cela ne veut pas dire qu'un système de réciprocité complète n'amènerait pas le même résultat.

D. Vous n'avez pas bien saisi, je pense, le but de la question que j'ai posée : j'ai demandé si, selon vous, le système que je propose et qui a pour but de favoriser les relations directes, si ce système pourrait faire naître un monopole au profit de la navigation nationale, s'il pourrait exclure la navigation étrangère ? Vous avez dit qu'il existe entre la France et les États-Unis un traité de commerce qui admet précisément ce que je veux établir, c'est-à-dire l'assimilation des navires des pays de provenance aux navires nationaux, et vous avez ajouté que ce système avait donné à la navigation des États-Unis des avantages sur la navigation française. Eh bien, je demande si, dans le cas où un semblable système serait admis entre les États-Unis et la Belgique, il ne se pourrait pas que la navigation des États-Unis prît une plus grande part aux affaires commerciales entre les deux pays que la navigation belge ?

M. Lemmé. — Ce qui est applicable aux États-Unis ne l'est pas aux autres pays avec lesquels vous voulez établir des relations directes. Les États-Unis ont une marine marchande considérable, mais les autres pays de l'Amérique n'en ont pas ; La Havane, le Brésil, Saint-Domingue, et en général presque toutes les colonies n'ont aucune marine ; si vous voulez établir un système général qui restreint la navigation au pavillon national et à celui des pays de provenance, il est certain qu'à l'égard de tous les pays transatlantiques, autres que les États-Unis, vous aurez créé un monopole au profit du pavillon national.

Déjà le marché d'Anvers tend à se développer, déjà les navires du Nord retournent chez eux avec des chargements ou des parties de chargement, ce qu'ils ne faisaient pas il y a quelque temps ; il est fortement à penser que dans l'état actuel des choses, ces exportations ne feront que s'accroître, mais si vous allez adopter un système qui éloignera la navigation étrangère, vous les ferez cesser entièrement.

Par suite du système que vous voulez établir, le fret des navires étrangers n'augmentera pas, mais le fret des navires des pays de provenance, lorsqu'il y en a, ou des navires nationaux, ce fret sera augmenté ; car les armateurs belges sachant que la cargaison qu'ils amènent jouit d'une faveur de 6, 8, 10 à 15,000 fr., demanderont naturellement à ceux qui voudront affréter leurs navires 3, 4, 6 ou 10 mille francs de plus, puisque alors, celui qui aura affrété ce navire, aura encore un grand avantage ; cela augmentera nécessairement le prix de la marchandise, ou, s'il n'augmente pas par suite de l'élévation du fret, il augmentera par suite de l'élévation du droit, ce qui est parfaitement la même chose.

M. Kempeneers. — Je ne vois aucun inconvénient à faire un traité de réciprocité avec les États-Unis, quant à La Havane, c'est l'Espagne ; et l'Espagne ayant aussi une marine, il nous serait également avantageux de conclure un semblable traité avec elle. Nous payons en Espagne des droits considérables, tandis que nous recevons les navires de ce pays avec un droit minime. Ce que nous ne pouvons pas faire, c'est d'accorder gratuitement aux États-Unis des avantages que nous n'accorderions pas aux autres pays en dehors des traités de commerce ; nous devons traiter toutes les nations de la même manière, sans cela, nous indisposerions celles que nous aurions traitées moins favorablement

que d'autres, mais personne ne peut trouver mauvais qu'en traitant avec un pays quelconque, nous nous accordions des avantages réciproques.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — M. Lemmé a attribué au traité de réciprocité existant entre la France et les États-Unis, que les navires américains prennent une plus grande part que les navires français à la navigation entre les deux pays; je crois que ce n'est pas le traité de réciprocité qui a amené cet état de choses. Toutes les exportations de la France vers les États-Unis se font presqu'exclusivement sous pavillon américain: la ligne de paquebots entre Le Havre et les États-Unis se compose entièrement de navires portant ce même pavillon.

M. DE COCK. — Je crois, Messieurs, qu'il conviendrait de poser une question préalable sur le fond de la question, afin d'éviter les exagérations dans lesquelles on tombe de part et d'autre. Il faudrait, je crois, demander d'abord, qu'elle est la faveur que l'on veut accorder au pavillon national? il me semble que si cette protection était d'environ 2 pour % de la marchandise, elle ne serait nullement de nature à éloigner la navigation étrangère; dans tous les cas, s'il était permis de poser la question dans ces termes, nous parviendrions bien plus aisément à nous entendre.

M. JOLLIE. — Il faudrait aussi décider alors sur quelles bases on chercherait à conclure des traités de réciprocité; car si j'ai bien compris l'honorable membre de la commission, il voudrait n'accorder au pavillon étranger que précisément ce qu'il conviendrait au pavillon belge de lui laisser; M. De Cock, au contraire, voudrait entendre la réciprocité sur les bases les plus larges, c'est-à-dire qu'il admettrait toutes les nations aux mêmes conditions auxquelles elles nous admettraient chez elles. Il serait bon de se mettre d'accord sur ce point.

D. J'ai seulement voulu dire que, dans un traité de réciprocité, il pourrait être fait telle ou telle exception: ainsi à l'égard de l'Angleterre, par exemple, il serait possible que nous fissions une restriction pour le sel; il pourrait peut être également en être fait une à l'égard de l'Espagne pour le sucre, mais en général je suis de l'avis de M. De Cock, qu'il faut admettre une réciprocité complète.

M. DE COCK. — Je dois faire remarquer à M. Jollie que je ne mets pas mon système en avant comme une chose à laquelle je tiens irrévocablement; je mets ce système en avant pour qu'il soit discuté, et je suis prêt à me rallier à toute idée qui présenterait plus d'avantage; je désire seulement que notre discussion ait une base positive.

M. JOLLIE. — Il faut déterminer le système si vous voulez qu'on sache à quoi s'en tenir.

M. DE COCK. — Je l'ai déterminé, mais sauf meilleur avis.

M. JOLLIE. — Je voudrais que M. De Cock nous dît s'il entend assimiler au pavillon national le pavillon de toutes les nations qui nous traiteraient avec une parfaite réciprocité.

M. DE COCK. — Je vais même plus loin : je pense que nous pourrions accorder des avantages partiels aux nations qui ne voudraient nous donner que des avantages partiels de leur côté.

D. M. De Cock veut-il que l'assimilation puisse être accordée pour tous les produits quelconques aux nations avec lesquelles nous ferions des traités de réciprocité, ou veut-il seulement accorder cette assimilation pour les produits du pays dont le pavillon sera assimilé ?

M. De Cock. — J'accorderais l'assimilation pour tous les produits du monde, pourvu qu'il y eût réciprocité parfaite; seulement je ferais une exception à l'égard des peuples du Nord qui ne peuvent rien exporter de chez nous, et chez lesquels nous ne pouvons rien importer de notre côté.

D. Je crois, Messieurs, que nous avons trois points principaux à examiner :

1° Accordera-t-on une protection raisonnable au pavillon national ?

2° Favorisera-t-on les arrivages directs ?

3° Comment recevra-t-on les navires arrivant des ports d'Europe ?

Quant aux bases des traités de commerce que nous ferions avec les autres pays, je pense que nous ne pourrons jamais favoriser que les provenances directes; car si nous allions par exemple recevoir les produits des colonies qui nous arrivent par navires américains avec la même faveur que ceux qui nous sont amenés par navires nationaux, je crois qu'il en résulterait un grand préjudice pour le pays.

M. Jollie a demandé dans quel sens nous entendons les traités de réciprocité; je vais m'expliquer clairement sur cette question, qui est très-importante. Les traités de réciprocité, que les nations concluent entre elles, consistent en ce qu'elles se donnent réciproquement le droit d'importer ou d'exporter leurs produits; c'est ainsi que l'Angleterre permet à la France d'importer les produits français dans les ports de la Grande-Bretagne, en même temps que la France donne à l'Angleterre un droit parfaitement semblable pour les produits anglais; les traités de commerce qui existent entre l'Angleterre et les États-Unis, et entre les États-Unis et la France, reposent sur la même base.

Ainsi, les anciens traités de réciprocité sont presque tous conclus sur ces bases.

Maintenant, dans les pays qui ont des traités de réciprocité, à côté de ces traités, il y a la législation maritime. C'est ainsi que la France modifie son système de droits différentiels envers les autres nations; c'est ainsi qu'elle l'a modifié envers les États-Unis, non par la législation, mais par un traité; elle a fait tomber sa législation différentielle pour les provenances d'Amérique. L'Amérique, de son côté, a fait tomber ses droits différentiels envers la France, seulement pour les provenances de France.

M. Jollie croit que la question n'est pas bien posée; il confond avec la douane. Mais malgré les traités de réciprocité que les États-Unis ont conclus avec la France, leurs produits doivent payer des droits de douane; les produits anglais importés en France par navires anglais ou français, doivent également payer des droits de douane.

Ainsi un navire anglais, qui importe en France des produits anglais, est assimilé au navire français; c'est-à-dire qu'il ne paye pas plus de droits de tonnage que ne payerait un bâtiment français. Réciproquement il en est ainsi pour un bâtiment français qui va en Angleterre.

Il en est de même pour les États-Unis. C'est pour cela qu'on fait des traités.

La France, par son traité a modifié son système différentiel envers les États-Unis, mais par sa législation, des droits différentiels restent pour toutes les nations avec lesquelles il n'y a pas de traité.

Nous soutenons que c'est cette législation qui favorise le commerce de la France et de l'Angleterre, et que c'est aux traités de réciprocité que cette législation les a mises à même d'obtenir, qu'est due la prospérité de leur marine.

J'ai lu avec beaucoup d'attention tout ce qui a été dit en Angleterre sur les entrepôts et le transit; et j'ai vu que c'était précisément pour attirer la navigation étrangère en Angleterre qu'on avait établi le transit. C'est donc une erreur de dire que ce serait contraire à ce système, puisque la raison pour laquelle le bill a été adopté par le Parlement, a été d'acquérir la navigation étrangère.

Nous tous qui voulons des traités de réciprocité, nous ne voulons pas être plus sages, plus prévoyants que les autres nations. Nous voulons établir des traités de réciprocité sur les mêmes bases, c'est-à-dire sur une faculté réciproque d'importer ses produits sans droits différentiels de tonnage et de pilotage et sans droits différentiels sur les droits de douane.

Après cela, il surgit une autre question extrêmement grave, qui est celle-ci : Avec quelles nations faut-il traiter?

On a fort bien établi la raison pour laquelle la France a un très-grand commerce avec les États-Unis, et la raison pour laquelle elle a un traité de réciprocité avec ce pays. Cela résulte de sa position industrielle relativement aux États-Unis; les États-Unis ont besoin des articles de Paris et des soieries de la France. La France a trouvé son intérêt à conclure un traité de réciprocité avec les États-Unis; la conséquence a été qu'elle y exporte ses marchandises. Si la France n'avait pas de traité, elle serait obligée de payer un dollar par tonneau et 10 p. % sur les droits de douane. Ces 10 p. % sont énormes; car vous savez que les droits de douane sont considérables; ils étaient encore plus élevés à cette époque, car depuis lors ils ont été réduits de 20 p. %.

Quant à nous, il nous serait impossible d'adopter un tel système. Ainsi, vous ne pouvez traiter avec l'Angleterre sur le pied d'une parfaite réciprocité.

En effet, elle ne veut recevoir nos produits agricoles que parce qu'elle en a besoin; elle prend nos écorces, nos lins, notre beurre, nos œufs, nos volailles. Ayez un traité ou n'en ayez pas, vous lui exporterez toujours cela. Si vous ne lui importiez pas ces objets avec vos propres navires, elle viendrait les chercher avec les siens. Si vous aviez un traité de réciprocité avec l'Angleterre sur les mêmes bases que la France a traité avec les États-Unis, la navigation anglaise serait indubitablement substituée à la nôtre, et vous n'importeriez pas plus. Il faut bien remarquer dans quelle position un pays se trouve. Avec tel pays il n'y a qu'à perdre, parce que vous ne pouvez établir de relations à raison du système répressif de douanes; tandis qu'il en est d'autres, comme le Brésil, les États-Unis, avec lesquels des traités de réciprocité présentent des avantages aux deux pays.

La question des traités est assez grave, mais il me semble que mon honorable collègue n'a pas répondu à la question posée, et qu'il a plutôt fait l'historique des traités que l'application des principes en cette matière.

Il y a différents systèmes de réciprocité :

La réciprocité entière, la réciprocité restreinte et la réciprocité exceptionnelle. Je vais tâcher de développer ces trois bases.

Je prendrai pour exemple l'Amérique. L'Amérique, comme je le disais, ne connaît que deux pavillons, le sien et le pavillon assimilé. Le pavillon assimilé jouit des prérogatives attachées au pavillon national. Voilà la base.

L'Amérique excepte seulement la pêche, comme nous exceptons la pêche et le sel. Ainsi, on peut dire à l'Amérique : « Je traite avec vous sur le pied de la réciprocité la plus large ; j'admettrai les produits de votre pays, réciproquement vous admettrez les miens. J'étends la mesure : j'admettrai non-seulement les produits de votre pays, mais encore les produits que vous avez en entrepôt; non-seulement les provenances de votre pays, mais également tous les produits que votre pays amènera dans nos ports, quel qu'en soit le lieu de provenance. » On peut à ce système faire des exceptions ; chaque nation peut dire : Je me réserve tel ou tel article, soit le sel, soit la pêche, etc. ; aujourd'hui il s'agit de savoir si ce système doit être étendu ou restreint, car en définitive, je crois que tout le monde est d'accord qu'il faut favoriser les provenances directes, parce qu'il y a toujours plus de bénéfice à chercher les produits au lieu de production, que dans un lieu intermédiaire. La question est de savoir si nous dirons à l'Amérique : « Nous admettrons vos navires, mais seulement avec vos produits ; et vous admettrez les nôtres de la même manière. » Ou bien : « Nous admettrons tous les produits que vous nous importerez, pourvu que votre pavillon les couvre, et il y aura réciprocité. » Voilà les deux bases distinctes. Je crois avoir simplifié la question en demandant auquel de ces systèmes il faut donner la préférence.

S'il m'était permis d'exprimer une opinion personnelle, ce que je ne fais que pour m'éclairer, car je ne suis ici que pour faire des questions, je dirais qu'il me semble que ce serait de la part de la Belgique une fausse politique, que de restreindre la réciprocité aux provenances du pays, car en définitive vous êtes tous d'accord que la Belgique doit être un pays de transit. Vous voulez établir des entrepôts renfermant des productions de toutes espèces. Si vous ne traitez avec l'Amérique que pour les productions du pays, il est évident qu'elle ne voudra de son côté recevoir que les produits de votre pays ; or, ne faudrait-il pas que la réciprocité comprît non-seulement ces productions, mais encore les marchandises en entrepôt ?

M. Cassiers. — Si je me suis rallié à la proposition de M. De Cock, c'était pour ce qui regarde les navires américains, à présent je ne me borne pas à cela, je me rallie en même temps à un système de parfaite réciprocité, non-seulement à l'égard des États-Unis, mais encore à l'égard de l'Espagne.

L'honorable membre de la commission a pensé que je voulais commencer par apporter une espèce de restriction à la réciprocité, ce n'est pas mon intention. Dans la brochure que j'ai publiée, j'ai désigné les nations avec lesquelles je voudrais voir admettre la réciprocité absolue. J'ai en même temps désigné les nations avec lesquelles je voudrais voir entrer en négociation sur des bases de réciprocité, car il y a des nations avec lesquelles vous ne pouvez obtenir la réciprocité. L'Angleterre est de ce nombre.

Comme mon but est l'accroissement de l'exportation, je ne voudrais pas la gêner par des mesures quelconques ; j'admets la réciprocité la plus absolue à l'égard des États-Unis et de l'Espagne ; quant à la France, l'Angleterre et les

autres pays du Nord, je suis d'accord avec l'honorable membre de la commission qu'il faut négocier.

M. Lemmé. — On a parlé de traités de commerce à peu près comme si nous étions dans une position à pouvoir en dicter les termes; sans doute s'il en était ainsi nous ferions bien de les faire aussi avantageux que possible, mais je suis convaincu que, quand il s'agira de traiter, on rencontrera des difficultés insurmontables. Un système tel que celui proposé par la chambre de commerce me paraît infiniment préférable, un système général n'offusque personne, ne donne lieu à des représailles de la part de personne; si vous voulez traiter avec chaque nation, vous entrez dans un dédale dont vous ne sortirez pas. Nous pensons tous qu'il faut à la navigation nationale une protection; il s'agit de décider si la protection actuelle est suffisante. Il n'est pas nécessaire que cette protection porte sur tous les articles; vous pouvez avoir des articles importés en franchise de droits et sur lesquels il n'y a par conséquent aucune protection. Il suffit que la marine nationale trouve sur divers points un emploi plus avantageux que le pavillon étranger : c'est ce qu'elle trouve en ce moment. Elle se porte vers La Havane ou le Brésil, où elle a une protection marquée dans l'importation des sucres et même des cafés; elle a en outre le monopole de l'importation du sel. Tout cela constitue une protection suffisante. On a parlé souvent d'un système d'importation directe, et de donner une préférence de droits différentiels au pavillon national et au pavillon du lieu de provenance; c'est une chose impossible dans la pratique. L'Espagne et ses colonies n'ont que quelques navires, d'autres pays transatlantiques n'en ont pas. A cause des droits différentiels, l'emploi de navires étrangers deviendra impossible; il résultera de là que vous devrez renoncer à avoir les produits de ces pays au meilleur marché possible. La Hollande, qui ne sera pas dans les mêmes conditions, importera ces produits chez elle à dix pour cent meilleur marché qu'ils ne seront importés à Anvers. Anvers devra abandonner cette branche de commerce et cela se répètera sur beaucoup d'autres points.

M. Jollie. — L'honorable membre de la commission a dit beaucoup de choses intéressantes, mais dans sa réponse il a confondu les traités de commerce et de navigation. La question avait rapport non aux traités de navigation, mais aux traités de commerce. Mais on n'a pas parlé d'un autre point qui vient d'être expliqué; je veux parler des traités de commerce conclus par les États-Unis. Un autre membre de la commission a présenté la question avec plus de lucidité que je ne pourrais le faire. Je désirerais avoir une réponse à cette question : Quel principe la Belgique adoptera-t-elle pour base de ses traités de commerce?

D. Vous avez demandé sur quelle base de réciprocité nous voulons traiter avec les autres nations. J'ai expliqué sur quelles bases nous voulons traiter. On a ajouté qu'on pourrait aussi comprendre dans la base les marchandises entreposées; quant à moi, je ne demande pas mieux. C'est la dernière question que j'ai posée. J'ai dit que c'était un point qui serait réglé, non par la législation, mais par les traités de commerce. Je suis parfaitement d'accord avec mon collègue, si nous traitons avec les États-Unis, nous devons comprendre l'exportation réciproque des marchandises entreposées.

M. Jollie. — Est-ce que vous ne voulez pas aller plus loin avec les États-Unis? Voulez-vous admettre le système américain dans toute son étendue? Voulez-vous

admettre le pavillon américain en Belgique avec des productions de toute provenance ?

D. Les États-Unis importeront chez nous, sans charge de navigation, leurs propres produits et les produits de leurs entrepôts.

M. Jollie. — Vous n'allez pas plus loin ?

D. Non. Si nous allions plus loin, il s'en suivrait que les Américains viendraient surcharger notre marché de leurs importations indirectes.

Ce n'est pas la navigation nationale, ce sont nos exportations que nous voulons protéger. Nous favorisons les importations directes, c'est-à-dire, les importations les plus avantageuses, afin que notre industrie trouve ainsi un moyen plus avantageux d'exportation.

M. Jollie. — Nous sommes d'accord sur la base.

M. Cassiers. — Je rappellerai que j'ai déclaré que si je me ralliais au système proposé pour les États-Unis, ce n'était que pour deux ou trois ans. Mais je ne voudrais pas étendre ce terme ; car je n'ai d'autre but que de déférer à la crainte qui se manifeste assez généralement sur le manque de navires.

M. De Cock. — Un membre de la commission a posé les questions sur ce que j'avais avancé : il a parfaitement saisi mon idée. Je veux simplement ajouter une modification qu'il m'a suggérée, c'est que, quand j'ai demandé une protection pour les importations directes, je n'ai pas voulu la limiter aux provenances des États-Unis ; mais dans mon opinion, cette protection devrait être étendue aux productions de tous les pays transatlantiques. Je pense que la réciprocité avec les États-Unis doit être entendue d'une manière tout à fait large, parce que pour la navigation transatlantique, nous n'avons pas de moyens de transport suffisants. Du reste, je ne prétends pas admettre toutes les nations sur le pied de la réciprocité, mais seulement les nations avec lesquelles cette réciprocité peut présenter des avantages.

M. Kempeneers. — Je ne suis nullement d'opinion qu'il faille entendre la réciprocité d'une manière aussi large. Car, donner aux États-Unis des facilités pour nous importer les produits de ses entrepôts, c'est ruiner notre navigation. Quant à moi, je préférerais rester dans l'état où nous sommes, plutôt que d'accorder cette faveur aux États-Unis. Car, comment lutter avec les États-Unis, si les navires américains sont admis dans nos ports avec les produits de La Havane et du Brésil avec les mêmes avantages que nos propres navires, eux qui ont des exportations journalières de La Havane et du Brésil? Je crois que la protection doit se borner aux provenances et aux marchandises entreposées. J'admets les marchandises entreposées pour favoriser le transit que nous devons espérer avoir par notre chemin de fer, mais je regarderais comme très-dangereux pour la Belgique, d'aller plus loin. Avec le système de réciprocité absolue, nous serions enterrés avant un an.

D. Dans la faveur accordée au pavillon national, il n'est jamais question d'augmenter les droits : La Hollande, ni aucun pays, ne pourra importer à des conditions plus avantageuses : il n'y aura pas augmentation, mais diminution de droits. Ainsi, les produits importés par navires étrangers, ne nou

coûteront-ils pas plus cher; ceux importés par navires belges ne nous coûteront-ils pas moins?

M. Dierxsens. — Nous ne nous occupons ici que de traiter des questions spéciales, qui ne peuvent conduire à aucun résultat, si nous ne posons pas les principes. Tout dépend de la question de savoir si l'on veut favoriser le pavillon national. Par quel motif veut-on favoriser le pavillon national? Afin d'occuper nos navires de préférence aux navires étrangers. Alors les traités tombent, car aucun traité ne peut être mis à exécution. Veut-on faire une faveur au pavillon national afin de l'encourager, afin de lui permettre de lutter avec les nations qui naviguent à meilleur compte que nous? Alors c'est autre chose. Mais songez, dans tous les cas, que les intérêts du transit sont nécessairement blessés, du moment que vous accordez des avantages trop considérables au pavillon belge; car les navires étrangers iront trouver en Hollande les avantages que vous leur refusez.

D. Ainsi que j'ai eu l'honneur de le dire, il y a plusieurs systèmes en présence.

On a présenté, en 1834, un projet de loi qui porte en substance (je vous prie de ne pas faire attention aux chiffres, que j'indique arbitrairement et seulement pour donner une idée du système) que, pour favoriser le pavillon national, le droit de 10 p. % existant sera porté, la première année, à 20 p. %, la 2me, à 30 p. %, la 3me, à 40 p. %, la 4me, à 50 p. %, ainsi de suite. J'ignore jusqu'à présent si l'auteur de la proposition tient à ce système; en voilà un. M. Cassiers en a formulé un autre, celui qui a été reproduit dans la brochure que vous connaissez tous. Il y a ensuite le système proposé par la chambre de commerce. Vient maintenant la proposition modificative de M. De Cock, qui tend à favoriser le pavillon national d'un droit de 2 p. %. Il faudrait là-dessus se mettre d'accord pour arriver à une conclusion.

Il faudrait d'abord examiner la première proposition, si l'honorable membre de la commission tient à maintenir son projet, puis celle de M. Cassiers, celle de la chambre de commerce et enfin celle de M. De Cock, et décider pour lequel de ce systèmes les opinions se prononcent.

M. Dierxsens demande quelle protection l'on veut pour la marine nationale? Une protection telle que celle qui existe en France est impossible dans l'état d'insuffisance de notre marine. Il faut une protection modérée, que l'on augmentera en proportion de l'accroissement de notre marine.

Je crois qu'en suivant ce principe, nous ne pouvons léser notre commerce, ni augmenter le fret, puisque nous appellerons dans nos ports la navigation étrangère par deux causes, d'abord par le transit et ensuite par des traités de réciprocité. M. Dierxsens a ensuite dit que les droits différentiels nuiraient au transit; mais quel que soit le lieu de provenance, quel que soit le pavillon qui importe, une marchandise introduite en transit ne paye pas de droits différentiels; mais si ces marchandises importées en transit étaient déclarées ensuite pour la consommation, elles payeraient des droits différentiels.

M. Dierxsens. — Il faudrait que le chiffre et la progression fussent spécifiés, car l'augmentation de droit qui vous paraîtrait légère, serait peut-être de nature à ne pas être trouvée telle par le commerce, et à mettre obstacle aux traités que vous voulez faire. Vous entendez, je suppose, donner au pavillon national un

léger avantage de quatre francs sur 100 livres de café, qui sera augmenté de 4 autres francs la seconde année et de 4 francs encore la 3e année, ce qui fera 12 francs. Les quatre premiers francs ne favoriseront pas notre marine au point de nuire au commerce du transit, parce que si l'expédition pour l'Allemagne venait à manquer, il n'y aurait que 2 à 3 p. % de différence pour mettre la marchandise en consommation. Mais si cette différence est de 8 ou 10 p. %, nous n'aurons plus de transit par navires étrangers, parce qu'ils s'en iront en Hollande, la Hollande leur offrant le double avantage de la consommation intérieure et du transit vers l'Allemagne. Certainement notre transit, que nous pensons nécessaire d'alimenter par la navigation étrangère s'en irait; car ce sont les navires étrangers seuls, qui peuvent importer pour la consommation de l'Allemagne les objets transatlantiques; ce ne seront jamais nos navires qui navigueront au même prix que les navires étrangers. Vous augmenterez, dites-vous, la protection en raison du développement que prendra notre marine. Mais si vous lui donnez une faveur de 2 p. % et que vous voyez qu'avec cette protection vos constructions navales augmentent, c'est fini, vous n'avez pas besoin d'en donner d'autres; vous avez la prévision que votre marine continuera à se développer, puisque ces deux pour cent ont suffi pour déterminer son accroissement. Quant à l'exportation de nos marchandises, si nous n'avions que des navires nationaux pour l'effectuer, elle ne serait pas considérable; si vous voulez l'encourager, établissez un libre transit et les navires étrangers qui vous apporteront des produits pour transiter, exporteront nos marchandises en retour.

M. De Wael vous a expliqué le moyen de faire écouler nos produits, c'est d'établir partout des agents. Quand nous aurons des agents bien établis, par des maisons très-riches, ces maisons feront chercher par leurs agents, les moyens d'écouler nos produits; elles auront soin de faire connaître aux négociants les objets d'un placement facile; nous les ferons à notre tour connaître aux fabricants, et nous atteindrons la prospérité que nous désirons avoir. Il est indifférent que les marchandises que nous enverrons ainsi et que celles que nous recevrons, soient transportées par navires belges ou par navires étrangers. Ce moyen, bien qu'il puisse être utile, n'aurait pas maintenant un aussi grand effet qu'on a voulu le croire. Celui qui sera employé, aussitôt que les fabricants sauront ce qu'ils doivent faire, ce sera de lutter contre les prix des fabricants étrangers. S'ils peuvent fabriquer à plus bas prix, les exportations ne leur manqueront pas. Il ne faut pas pour cela créer de navigation nationale. Dans tous les cas, je ne pense pas qu'il faille admettre un système d'augmentation de protection pour le pavillon belge, prendre une mesure pour favoriser des constructions qui s'augmentent sous le régime actuel. Voulez-vous donner un nouvel élan à votre navigation, faites ce que M. De Cock a demandé.

Prenant cette proposition pour objet, ce sera un principe établi sur lequel nous pourrons raisonner sans perte de temps et sans confusion.

Si nous accordions un avantage de 12 à 15 p. % à la navigation par navires belges, nous ne pourrions pas l'accorder à d'autres nations; ce serait un tort.

Il faut établir des principes avant de se jeter dans des discussions.

D. Je suis d'accord avec vous; si vous admettez la protection demandée par M. De Cock, il n'est pas nécessaire que la protection soit progressive. Je propo-

posais une protection légèrement progressive, pour ne pas jeter de perturbation.

M. Dierxsens. — Si la première faveur suffit pour encourager la construction, je ne vois pas de raison pour l'augmenter l'année suivante.

D. Si vous voulez atteindre le but d'une seule fois ?

M. Dierxsens. — Quel but voulez-vous atteindre?

D. Je veux encourager la navigation ?

M. Dierxsens. — Alors il faut consulter les armateurs pratiques, qui seuls sont à même de savoir ce qu'il faut faire.

D. La Hollande accorde l'importation en transit sans aucune charge. N'êtes-vous pas dans l'erreur quand vous dites que la Hollande permet l'importation sans droit des denrées coloniales ?

M. Dierxsens. — Je n'ai pas dit cela ; j'ai dit que les denrées coloniales payaient le même droit par navires étrangers que par navires hollandais, tandis que nous, nous diminuons les droits pour les importations par navires belges.

D. Mais la Hollande fournit son marché en café avec les produits de ses colonies.

Pour ce qui regarde les agences dans les pays étrangers, nous ne pouvons en avoir, maintenant que le commerce n'est pas établi. Il m'a été assuré par une personne qui appartient au commerce hollandais, qu'une augmentation des droits différentiels pour les retours en Hollande était demandée par les agences. Si vous accordez des avantages pour les retours, les agences n'auront-elles pas intérêt à s'établir ?

M. Lemmé. — Je veux faire une observation à propos de la proposition de M. De Cock, d'accorder la réciprocité parfaite aux différentes nations avec lesquelles nous ferions des traités de commerce. Un membre de la commission a fait une proposition dans le même sens, quoique plus restrictive. Si ces traités de commerce étaient plus ou moins généralisés, comme on paraît le désirer, notre navigation serait sur le même pied que la navigation étrangère, et sa position serait plus fâcheuse qu'aujourd'hui. La proposition de la chambre de commerce maintenait les priviléges actuels de notre navigation, le nouveau système les ferait cesser. Alors la protection dont jouit maintenant notre marine est préférable.

M. Cateaux-Wattel. — Nous sommes d'accord qu'il faut tâcher de créer en Belgique un grand marché comme à New-Yorck, en Hollande, à Liverpool et au Havre ; mais nous différons sur les moyens d'y parvenir. Le système proposé par l'honorable membre de la commission serait d'établir la réciprocité directe avec les pays de provenance, et seulement pour les articles du pays de provenance. Le système de la chambre de commerce, au contraire, serait d'attirer, dans le but de créer ce grand marché, les produits de toutes les nations, et par les navires de toutes les nations. Il est à considérer que, dans l'état actuel de notre législation, nous avons déjà un désavantage vis-à-vis de la Hollande et des villes anséatiques. Nous voudrions améliorer notre position ; pour y parvenir, que

propose-t-on? un système restrictif, un système d'après lequel la concurrence des navires étrangers serait sinon exclue, du moins entravée. On voudrait établir des droits différentiels considérables contre le pavillon étranger, pour favoriser le pavillon national. Quelle serait la conséquence de ce système? C'est que les navires étrangers n'arriveraient dans nos ports qu'à la condition que les navires nationaux élèveraient leur fret de manière à faire disparaître le droit différentiel; sans cela ils arriveraient en présence du navire national avec des marchandises qui ne pourraient entrer que dans les entrepôts, et jamais être livrées à la consommation du pays, parce que le pavillon national jouirait d'une faveur à l'importation. Un membre de la commission a dit qu'on parerait à cet inconvénient en appelant les navires étrangers pour le transit, et au moyen de traités de navigation. Mais pour le transit, quel intérêt, quel avantage pourra engager les navires étrangers à se diriger sur les ports de la Belgique? Il serait préférable pour eux de se diriger vers la Hollande ou les villes anséatiques. Ces navires, ajoute-t-on, ne payeraient pour transiter qu'un simple droit de balance. Mais ces conditions existent dans tous les ports qui sont en possession du commerce de transit. Vous n'offririez donc pas d'avantage, et alors je ne vois pas comment vous attireriez ces navires dans nos ports. Ces navires n'auraient pas, comme en Hollande et ailleurs, la faculté de vendre leurs marchandises à la consommation : il en résulterait pour eux un grand désavantage. Au lieu d'attirer un grand concours de navires dans nos ports, nous ne ferions que les éloigner, et cela au profit des ports rivaux. Pour créer un grand marché, il faut appeler le concours de toute espèce de navires, les marchandises de toutes les nations. Ce n'est que l'affluence de tous les pavillons et de tous les produits qui peut amener le bon marché, et niveler vos prix avec ceux des autres grands marchés; sans cela, vous ne parviendrez jamais à fonder un grand marché, parce que les ordres extérieurs se porteront toujours là, où ils rencontreront variété de produits et bon marché. Le but que vous vous proposez, vous ne l'atteindrez donc pas avec un système restrictif.

On a dit que la base de tout système commercial est l'exportation, cela est vrai; et pour arriver à une exportation plus considérable que celle dont nous jouissons, on a dit qu'il fallait favoriser la navigation nationale. J'ai déjà dit qu'elle était mieux en position d'exporter que la navigation étrangère, mais ce n'est pas par le fait d'une navigation nationale plus grande que vous exporterez davantage. Il faut que le pays offre des marchandises convenables au marché, vers lequel se dirige le navire, et à des conditions qui permettent de lutter avec les produits similaires des autres pays. Si votre industrie ne réunit pas ces conditions, vous auriez deux mille navires au lieu de deux cents, que vous n'exporteriez pas davantage. Adopter un pareil système, c'est mettre le moyen de transport avant la chose à transporter.

Pour pousser à faire de grandes exportations, il faut que nos industries diverses se mettent à la hauteur des pays consommateurs, perfectionnent leur fabrication sous différents rapports : sans cela il est impossible d'exporter. Personne n'exportera par esprit national, par philanthropie. On fait des exportations pour gagner : s'il n'y a pas de marge pour faire un bénéfice, on n'exporte pas.

Ainsi donc le système restrictif qu'on veut faire prévaloir, au lieu d'attirer une grande variété de produits de toute espèce, de manière à faire baisser les prix au niveau de ceux des autres grands marchés, afin d'amener des ordres, aura pour effet de faire hausser les prix en restreignant la libre concurrence de tous

les navires. En second lieu, il ferait augmenter le prix de la matière première et rendrait les conditions de travail de nos industries plus onéreuses que maintenant, ce qui serait un nouvel obstacle à ce qu'elles pussent lutter avec les industries similaires des autres pays et à ce que leurs produits fussent exportés.

Selon moi, le système proposé par la chambre de commerce est le seul rationnel, si nous voulons atteindre le but qu'on se propose, développer un grand commerce extérieur. Si nous voulons seulement faire prospérer une marine nationale, si nous ne voulons faire que les affaires de la Belgique, il faut accorder une faveur au pavillon national; cette industrie pourra prospérer, mais ce sera au préjudice des autres industries.

La protection serait inutile si la marine nationale pouvait naviguer au même prix que les navires des autres nations. Or donc, cette protection se résume dans une augmentation du fret, du prix de transport des marchandises importées par pavillon national. Cette augmentation doit tourner au désavantage de la consommation, de l'industrie, par le renchérissement de la matière première; au lieu de favoriser les moyens d'exportation, vous y portez obstacle par les mesures restrictives que vous voulez apporter à l'importation de toute espèce de marchandise.

On a dit que nous ne faisions pas de distinction pour les Américains qui apporteraient du sucre et du café de La Havane et du Brésil; qu'en les admettant avec les avantages accordés au pavillon national, ils occasionneraient sur notre marché un trop plein qui porterait préjudice aux importations faites par pavillon national.

Comment concilier le vœu d'un grand marché, qui ne peut s'établir qu'autant que les prix se mettraient au niveau de ceux des autres grands marchés, avec l'idée d'écarter le concours des navires étrangers, parce qu'ils amèneraient une baisse de prix, qu'ils feraient concurrence au pavillon national et le forceraient à vendre à plus bas prix que s'il était seul, c'est-à-dire que s'il pouvait faire la loi?

Voilà les conséquences du système de l'honorable membre de la commission; elles éloignent du but qu'on se propose. Ce système serait bon pour faire d'Anvers un mouillage. Si nous voulons faire un commerce avec toutes les nations, si nous voulons avoir un grand marché, il faut s'abstenir de toute mesure restrictive.

Voilà, pour le moment, ce que j'avais à dire en faveur du système de la chambre de commerce.

M. Kempeneers. — Je pense que M. le président de la chambre de commerce est allé trop loin, en disant qu'une protection trop grande ruinerait notre commerce. Nous ne demandons pas une protection exagérée, nous demandons une protection raisonnable pour le pavillon belge.

Pour ce qui regarde la protection dont le pavillon national jouit aujourd'hui, elle n'est certes pas de nature à exclure les navires étrangers. Aujourd'hui nous avons reçu de La Havane quarante mille caisses de sucre : ce n'est certes pas peu de chose, et sans aucun doute, le tiers n'en a pas été introduit par navires belges. La protection accordée actuellement à nos navires n'exclut donc pas les navires étrangers, elle ne les exclura pas davantage, si on l'augmente raisonnablement.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — M. Kempeneers dit qu'on ne demande en faveur de la marine nationale que des droits modérés; mais le système d'un honorable membre de la commission tend à exclure tout ce qui ne viendrait pas des pays de provenance; ainsi il y aurait monopole pour le pavillon national, en ce qui concerne les importations transatlantiques. La protection en faveur des provenances directes s'étend, d'après les propositions de la chambre de commerce, à 15 francs par tonneau : l'honorable membre de la commission ne voudrait pas s'arrêter là; d'après son système, les navires américains qui ne viendraient pas directement des États-Unis, ne jouiraient pas de cette faveur; ces navires payeraient en Belgique 15 francs par tonneau de plus que les navires belges. Il en est de même des navires de toutes les nations venant d'un pays de provenance transatlantique, aucun pavillon ne pourrait se soustraire à ce droit différentiel; ce serait donc une mesure d'exclusion vis-à-vis des pavillons de toutes les nations. Ainsi au lieu d'être une protection modérée, comme celle qui existe aujourd'hui, la protection qu'on propose serait beaucoup plus prononcée, et les chances d'exclusion pour les pavillons étrangers deviendraient beaucoup plus fortes.

Il nous arrive maintenant des sucres sous pavillon étranger, parce que la Hollande est régie par le même système que nous; mais si nous établissions un système plus restrictif, il est certain que les navires étrangers, qui auront à opter entre le marché hollandais et celui de la Belgique, se rendront à celui des deux marchés qui leur présentera le plus d'avantage. S'ils trouvent le marché hollandais plus avantageux pour eux que le marché belge, ils déserteront le marché belge; et pourquoi lui donneraient-ils la préférence, s'ils n'y trouvent que désavantage pour eux ?

On a parlé des affaires d'occasions que nous pourrions faire seulement avec les navires étrangers qui ne retournent pas aux lieux de provenance : les affaires de ricochets ne sont pas à dédaigner comme affaires de commerce; elles offrent une concurrence de marchandises qui doit contribuer à attirer les affaires de l'étranger sur notre place. Ces navires, en outre, même ceux destinés pour le Nord, et qui nous viennent avec du sucre de La Havane, se chargent en partant de nos produits industriels, soit à fret, soit partiellement pour leur compte. Et certainement presque tous les navires qui ont fait un fret, en convertissent le produit en marchandises du pays qu'ils transportent chez eux, comme du sucre raffiné, des clous et des verres à vitre. C'est ainsi que dernièrement il y avait concurrence d'arrivages pour certains articles de bois de campêche : ces bois de campêche ne trouvaient pas à se vendre ici. Il s'est rencontré dans notre port des navires appartenant au port de Stettin et à d'autres ports du Nord : ces navires devaient retourner sur lest chez eux. Comme la place de Stettin offrait quelque avantage pour le placement de ces bois, ils ont été exportés au quart du fret ordinaire; or, si vous n'aviez pas eu ce moyen à votre disposition, votre débouché vers Stettin manquait.

D. D'après le peu d'expérience que je puis avoir, et je l'ai acquise depuis que je suis membre de la chambre de commerce, il me semble que tant en France qu'en Angleterre, quand on voulait favoriser une industrie nouvelle, on commençait par établir un droit extrêmement élevé d'abord, et au lieu d'aller constamment en augmentant, on allait en sens inverse; au fur et à mesure que cette

industrie se développait, qu'elle avait moins besoin de protection, on diminuait le droit, et une fois qu'elle était bien établie, on le supprimait tout à fait. C'est ainsi que l'Angleterre a agi pour les soieries. Elle a d'abord établi un droit très-fort pour permettre à l'industrie anglaise de soutenir la concurrence avec la France, et quand on a vu qu'elle pouvait lutter avec cette nation, on a diminué les droits. Ils sont maintenant devenus extrêmement minimes. L'on voudrait une protection graduée en faveur de notre marine marchande, et cela en commençant par un droit modéré qui irait en s'élevant au fur et à mesure de l'accroissement de la marine. Je demanderai si, d'après l'exemple de l'Angleterre et des autres pays, ce ne serait pas aller en sens inverse de ce qu'on devrait faire ?

M. Lemmé. — En France et en Angleterre, l'on a imposé des droits protecteurs en faveur de quelques industries qu'on voulait protéger, parce qu'on avait reconnu que c'étaient des industries compatibles avec la position du pays, et qu'une fois bien établies, elles se soutiendraient par elles-mêmes. Aussi ces droits ont-ils été graduellement réduits, et ont fini par être entièrement levés, comme pour la toile en Angleterre.

Il y a une dixaine d'années, la Belgique s'est également occupée de cette question ; elle a reconnu que, pour qu'une industrie fût protégée par les lois du pays, il fallait qu'elle pût exister avec une protection de 5 à 10 pour %, et qu'une industrie qui ne pourrait se soutenir à cette condition, était une industrie qui ne devait pas être protégée. Cela n'est pas entièrement applicable à la navigation nationale, parce que certainement les lois du pays doivent la protéger efficacement, pour le cas même où des sacrifices plus considérables seraient nécessaires. C'est dans ce but qu'on accorde des primes pour la construction des navires, et qu'on accorde à la navigation nationale différentes prérogatives qu'on a regardées jusqu'ici comme suffisantes.

Maintenant abordant l'idée qu'on a mise en avant, à savoir s'il fallait tout d'abord accorder une très-grande protection et la diminuer graduellement, je dis que ce système n'est pas admissible. Il faut à la navigation nationale une certaine protection ; elle ne doit pas aller au delà des bornes nécessaires, mais il faut la maintenir et ne pas la réduire plus tard.

D. Je n'ai pas été bien compris; je n'ai pas voulu du tout établir d'abord un droit considérable pour le diminuer ensuite. La seule question que je voulais faire roulait sur le point de savoir s'il n'y avait pas d'inconvénients à établir une protection progressivement croissante ?

M. Lemmé. — J'ai expliqué pourquoi elle ne devait pas être décroissante.

D. Messieurs, au point où la discussion est arrivée, chaque membre de la chambre de commerce ayant émis son opinion, nous devons tâcher de nous entendre pour formuler des conclusions.

Il me semble que tout se résume en ceci : notre but est de constater les opinions.

La chambre de commerce d'Anvers adopte le système de frapper d'un droit différentiel les denrées coloniales arrivant des entrepôts d'Europe. Voilà un point sur lequel tout le monde est d'accord.

En second lieu, le système de la chambre de commerce maintient, à l'égard

du pavillon national la législation existante; il lui conserve les 10 p. % et son privilége pour l'importation du sel et du sucre. C'est là qu'un certain désaccord a commencé à se manifester. MM. De Cock et Pascal ont cru que ces priviléges n'étaient pas suffisants, et ils ont apporté pour preuve que c'était la législation sur le sucre qui avait amené des exportations un peu importantes de nos produits. M. De Cock voudrait généraliser le système adopté pour le sucre, augmenter légèrement la protection accordée, pour les autres objets, accorder une protection de 2 p. % à la valeur, tout en consignant dans la loi que le Gouvernement serait autorisé à faire des traités de réciprocité qui feraient tomber ces droits différentiels, à l'égard des nations avec lesquelles ces traités seraient faits, mais maintenant toutefois le privilége du sel et du sucre.

En troisième lieu, on a proposé un autre moyen. On a dit, le système de la chambre de commerce d'Anvers favorisant les importations et le transit, aidera beaucoup à créer à Anvers un entrepôt et à amener un grand nombre de consignations. Ce système, selon moi, ne favorise pas assez l'exportation de nos produits; M. De Cock a proposé d'établir un système analogue à celui qui existe en Hollande, un système de bons qui serviraient au payement des droits d'importation, à la rentrée du navire qui serait sorti avec chargement, et en proportion de ce chargement.

Je voudrais reprendre ces trois points, de manière à connaître sur chacun d'eux l'opinion des membres de l'assemblée.

Je voudrais établir la discussion sur ce point : faut-il modifier le système de la chambre de commerce, en ce sens qu'on augmenterait légèrement les faveurs accordées à la marine nationale, en prenant pour base la loi sur les sucres, sauf à autoriser le Gouvernement à supprimer cette protection à l'égard de quelques nations, en faisant des traités fondés sur une juste et parfaite réciprocité?

Le maintien de la législation actuelle suffit-il pour encourager notre navigation?

Voilà la première question à laquelle je voudrais qu'il fût répondu?

M. Cassiers. — Je ne pense pas que nous soyons loin de nous mettre d'accord avec les opinions les plus tranchées. MM. Cateaux-Wattel et Dierxsens, craignent qu'on empêche les arrivages directs qui doivent créer le transit, en accordant pour la consommation au pavillon national, une faveur plus grande que celle qui est accordée en Hollande. Le seul café consommé en Hollande est le café Java, qui jouit d'une faveur de 100 francs par tonneau. Aussi longtemps que nous ne dépasserons pas cette faveur, le café Brésil nous arrivera, dans la double attente de pouvoir être consommé dans la Belgique, ainsi que d'être envoyé par le transit en Allemagne. Il me semble que cela doit faire tomber toutes les observations faites, toutes les craintes de voir diminuer les arrivages. Nous avons été étonnés que les arrivages aient augmenté en France et en Angleterre, autant par la marine étrangère que par la marine nationale. Cette augmentation d'arrivages ne vient-elle pas de ce que, malgré la différence du droit, il reste toujours une grande faveur pour la consommation? Le point sur lequel nous ne sommes pas si près de nous mettre d'accord, c'est celui de l'arrivage direct sans distinction de pavillon. La majorité de la chambre

de commerce étant d'accord sur ce point, que les arrivages d'entrepôt d'Europe nuisent à l'exportation, nous séparent du consommateur de nos produits et des producteurs primitifs de ce que nous consommons; je demande, si on peut m'expliquer la différence qu'il y a entre le navire étranger qui n'arrive pas du pays de provenance, qui vient d'un entrepôt, et celui qui vient du pays de provenance auquel il n'appartient pas? La différence est futile. Dans un cas, je fais venir la marchandise d'un entrepôt flottant, et dans l'autre d'un entrepôt sur terre.

Je me permettrai encore de faire une observation à l'égard de l'arrivage direct. On pense que l'arrivage direct éloigne plutôt qu'il n'attire les navires étrangers, c'est une erreur. Je suppose que nous adoptions un droit plus efficace à l'égard de l'arrivage du coton, et que la Hollande continue à laisser entrer le coton librement, ou seulement avec un droit faible, il n'y a pas de doute que le navire américain viendra de préférence en Belgique avec son coton, parce qu'il dira : après avoir déchargé dans l'entrepôt belge, si je ne trouve pas à y placer mon chargement, je pourrai encore aller en Hollande, tandis que si j'avais été d'abord en Hollande, je ne pourrais plus aller en Belgique. C'est pour cela que nous recevons nos cotons du Havre et des autres entrepôts.

M. Fuchs. — Si vous frappez les arrivages indirects de droits élevés, comme ces droits atteignent toujours la matière première, il faut établir un contrepoids pour rendre les exportations possibles. Si vous recevez des États-Unis des cotons par Cowes, il faudrait, comme cette matière première serait introduite frappée d'un droit élevé, établir un contrepoids à l'exportation, qui permît au produit fabriqué avec cette matière première de soutenir la concurrence avec les produits similaires sur les marchés étrangers. On pourrait établir ce contrepoids de différentes manières.

Le système de M. De Cock ne concerne que le transit; il propose de réduire le transport par le chemin de fer. On pourrait faire jouir de cette faveur les produits fabriqués dans le pays avec les matières premières exotiques.

Si les traités de commerce que propose d'établir l'un des membres de la commission, étaient faits dans un système plus large ; si on pouvait faire des traités fondés sur le principe des arrivages directs, sans distinction de pavillon, je pense qu'une augmentation de droits pourrait avoir lieu. Mais les restrictions mises aux traités de commerce sont toujours dangereuses.

D. Dans le système de la chambre de commerce d'Anvers, on ne voudrait pas de distinction de pavillon. Cependant elle admet cette distinction, puisqu'elle maintient les faveurs existantes ; seriez-vous disposés à augmenter le droit sur les arrivages indirects, si on admettait les arrivages directs sans distinction de pavillon?

M. Fuchs. — Oui, mais il faudrait un contrepoids pour la réexportation des marchandises fabriquées, sans cela, vous renchérissez les moyens de fabrication. Je crois que pour pouvoir répondre convenablement à cette question, il faut savoir ce que vous voulez faire pour l'exportation. Si c'est le système de M. De Cock que vous adoptez, si vous mettez 1 ou 2 p. % de droits de plus sur les arrivages indirects, c'est d'autant que vous augmentez la marchandise ; si petite qu'elle soit, c'est une nouvelle charge que le fabricant doit retrouver de quel-

que manière. Je crois, je le répète, qu'on ne peut pas résoudre cette question, sans savoir ce que vous voulez faire pour l'exportation; si tout pavillon avec lequel on a un traité, était admis quand il vient du pays de provenance, comme navire national, et que les autres fussent écartés par un droit élevé, vous nous priveriez de moyens d'exportation; car les navires suédois et danois qui, par le système large des États-Unis, nous arrivent avec des cargaisons américaines et exportent en Amérique des produit belges, seraient écartés de nos ports. Le pavillon américain est celui qui vient le moins des États-Unis. Je ne puis trop répéter que si vous mettez un droit différentiel, c'est la matière première qui le paye et que vous entravez la concurrence du fabricant à l'exportation. Si vous admettez le système des *bounties* ou la réduction des frais de transport sur le chemin de fer, c'est différent; peut-être pourrait-on admettre les deux moyens et les combiner. Cette question, ce me semble, devrait être examinée avant celle qui est posée.

D. Vous voulez savoir si on adoptera la réduction du prix du péage sur le chemin de fer, ou bien si on établira une prime d'exportation; si on adoptera le système des *bounties*, ou si on combinera ces deux moyens? La commission d'enquête est censée n'avoir pas d'opinion, son but est de recueillir les vœux. Chacun de vous doit dire : voilà le système que je crois le meilleur, et que je combinerais de telle manière.

M. Fuchs. — Je crois, que si vous ne faites pas de distinction de pavillon, vous pouvez augmenter un peu la faveur dont jouit le pavillon national; pourvu qu'en même temps vous admettiez mon système de réduction de péage sur le chemin de fer.

Le système des *bounties* ne servirait que pour les exportations maritimes, tandis que toute la tendance doit être que les marchandises fabriquées, peu importe la voie par laquelle on les exporte et le pays où elles vont, reçoivent une espèce de faveur.

Il aurait encore un autre inconvénient. Dans ses traités de commerce, la Prusse ne négocie que sur les bases suivantes, qui sont mentionnées dans toutes ses conventions commerciales :

« Les hautes parties contractantes s'engagent réciproquement, à faire parti-
» ciper réciproquement leurs sujets et produits, sans distinction, à toutes les
» primes, réductions de droits et avantages analogues, qui pourraient être ac-
» cordés dans leurs États sur les articles d'importation et d'exportation. »

Vous devriez donc faire participer la Prusse à cette espèce de prime d'exportation. Le système des *bounties* a de plus ce vice, que les grandes associations, qui peuvent plus risquer que le commerce moyen, en profiteront presque seules, ce qui leur donnera un avantage sur le commerce moyen, alors que c'est précisément ce commerce moyen qui mérite le plus la sollicitude de la Législature. Il ne faut pas entraver la concurrence.

Une association qui peut plus facilement risquer qu'une autre maison, en raison de ses grands capitaux, fait une exportation sans être bien certaine du placement; mais, quand son navire revient avec des marchandises, il présente ses certificats, dont on fait la défalcation des droits d'entrée que payent ces marchandises qui ne sont pas en retour d'exportation. La société qui a fait cette opération vend sa marchandise meilleur marché que le négociant qui n'a pas

exporté, et il en résulte dans les prix des fluctuations qui ne sont pas favorables à la généralité du commerce.

Je répète que le grand vice du système des *bounties* est qu'il ne favorise qu'un côté de l'exportation, et que je veux favoriser toutes les exportations, aussi bien les exportations par terre que les exportations par mer. Chaque industrie a un égal droit à la protection. J'ai pensé que s'il y avait un moyen d'établir un système de transport à prix modique, ce serait ce qu'il y aurait de mieux.

Verviers exporte des draps par la frontière de terre pour l'Italie, la diminution des frais de transport serait un encouragement donné aux fabricants. Avec le système des *bounties* il n'y aurait pas d'égalité.

J'ai dit que le Gouvernement a les moyens de favoriser notre industrie comme tout autre pays : c'est de diminuer les frais de transport de Liége à Anvers. On paye aujourd'hui fr. 1 50 c^{s} par 100 kilos, réduisez ce péage à 75 c^{s}, cela fait fr. 7 50 c^{s} par mille kilos, ou par tonneau de mer. Voilà une faveur que vous accorderiez à celui qui le mérite, à la marchandise.

Mon système a le double avantage d'être général, de favoriser toutes les exportations et de ne nous brouiller avec aucune nation. Cela n'empêcherait pas de faire des traités de commerce. Par ce moyen vous encouragez davantage l'exportation que par les 15 francs proposés par la chambre de commerce et par tout autre moyen. Je crois qu'il faut bien peser ces deux choses, car quel est le but? C'est l'exportation. Il ne faut jamais dévier de ce but; aussi les faveurs que vous donnez doivent-elles être générales et n'être au détriment de personne.

D. Je suis d'accord avec M. Fuchs. Le grand but c'est l'exportation; or, c'est précisément le reproche de dévier de ce système que je faisais au système de la chambre de commerce. Ce système attire les importations, favorise le transit, j'en conviens; mais ce système admettant tous les navires ne favorise pas beaucoup plus les exportations qu'elles ne sont favorisées aujourd'hui. Les retours n'étant pas plus protégés que maintenant, les navires étrangers n'exporteront pas plus qu'ils ne le font aujourd'hui, de manière que je suis d'accord avec M. Fuchs; et, si j'ai bonne mémoire, M. Fuchs, dans son premier rapport, a dit que le système dont il s'agit ne favorisera pas assez les exportations. M. Fuchs propose un remède, un contre-poids à ce système. Il voudrait établir dans une loi corollaire une diminution sur les péages du chemin de fer, afin de favoriser de cette manière toutes les exportations. Il dit que le système des *bounties* est partial, en ce sens, qu'il favorise les exportations maritimes et non les exportations par terre; mais je demanderai quel motif il y aurait pour ne pas adopter ces deux idées à la fois. Pourquoi n'admettrait-on pas conjointement avec ce système, une diminution de péage sur le chemin de fer et le système des *bounties*? On dit que le système des primes a été aboli à l'égard des deux nations dans le traité de commerce avec la Hollande et la Prusse : soit, c'est l'affaire d'un traité de commerce. Ne pensez-vous pas que nous ayons grand intérêt à traiter avec la Prusse, et que si le système des primes existait maintenant en Belgique comme en Hollande, nous n'eussions une excellente arme dans le traité de commerce à faire éventuellement avec la Prusse? Si nous abandonnions ce système à l'égard de ce pays, avec lequel nous traiterions, il n'y aurait pas de motifs pour ne pas le laisser subsister à l'égard des autres nations.

M. Fuchs. — Un autre inconvénient, qui doit résulter du système des primes, et que j'ai oublié de signaler, est celui-ci : On exportera des marchandises fabriquées pour les importer ensuite. C'est ce qui est toujours arrivé quand on a donné des primes.

D. Si, au système de la chambre de commerce qui ne fait aucune distinction de pavillon, mais qui maintient les faveurs données actuellement au pavillon national, si, à ce système, dis-je, on ajoutait ce que je propose relativement au chemin de fer (ce qui activerait plus les exportations que le système de la chambre de commerce), ne pourrait-on pas alors augmenter légèrement la faveur à accorder au pavillon national?

M. Fuchs. — Si on adoptait le système de M. De Cock ou le mien, ou une combinaison de ces deux systèmes, on pourrait alors consentir à une légère augmentation en faveur de la marine nationale.

M. Cateaux-Wattel. — On a demandé s'il convient de modifier le système de la chambre de commerce, dans le sens indiqué par M. De Cock, c'est-à-dire, d'étendre à tous les articles la protection accordée actuellement au pavillon national, quant aux sucres.

Je crois qu'il serait dangereux d'adopter cette mesure.

La protection actuelle, quant aux sucres, est de 2 ½ p. %; mais ce n'est pas la seule faveur dont jouit le pavillon national. Il faut encore y ajouter 2 à 3 p. % qui représentent les frais extraordinaires de commission que l'étranger doit payer ici. Ainsi, le pavillon national jouit réellement d'une faveur de 5 à 6 p. %. Les faveurs, en général, pèsent sur les marchandises. C'est le consommateur, c'est l'industriel qui payent les priviléges accordés au pavillon national. Aussi, augmenter les faveurs, quant au pavillon du pays, c'est faire renchérir, dans la proportion de ces faveurs, le prix de revient des marchandises importées par pavillon étranger; c'est rendre le prix des matières premières plus élevé qu'il ne le serait, si ces avantages étaient généraux; c'est rendre, par conséquent, en ce qui concerne les matières premières, la condition du fabricant plus onéreuse qu'elle ne le serait s'il y avait libre concurrence.

Par ces motifs, je ne suis pas d'avis d'augmenter les faveurs dont jouit actuellement le pavillon national, faveurs qui, je le répète, sont réellement de 5 à 6 p. %. Si vous augmentez ces faveurs, vous conviez l'étranger à ne pas venir chez vous; vous l'encouragez à se diriger vers d'autres ports, vers la Hollande ou les villes anséatiques, où de pareilles exceptions ne les frappent pas; car, ce qui détermine une expédition étrangère à se diriger vers un point plutôt que vers un autre, ce sont les avantages que lui offre le pays qu'il a choisi. Ainsi, l'étranger préfèrera la Hollande, où le pavillon national ne jouit que de 3 p. %, à la Belgique, où les importations par navires nationaux ont une protection de 5 à 6 p. %. Donc, en augmentant cette protection, vous éloignez de vos ports les navires étrangers.

Quant au système des *bounties* c'est une question qui mérite d'être examinée avec maturité; il faut voir si la somme des avantages ne serait pas contrebalancée par une somme de désavantages. Mon opinion n'est pas mûre sur ce point, qu'il ne faut pas traiter légèrement.

J'aborde maintenant quelques objections de M. Cassiers.

M. Cassiers a dit que la protection accordée en Hollande sur les cafés, étant

de 100 francs, nous pouvions, sans inconvénient, élever jusqu'à 100 francs la protection en faveur du pavillon belge, sans pour cela porter préjudice à l'exportation des cafés vers l'étranger.

Mais il y a une différence entre le café de Java et celui du Brésil. Les contrées qui consomment le café de Java ne consomment pas le café du Brésil, et réciproquement. Or, si le café du Brésil n'est frappé à l'entrée en Hollande que d'un droit de consommation de 2 florins par 50 kilog., comme il l'est actuellement en Belgique, et si nous venons à majorer ce droit, il est évident que nous écartons les arrivages directs de café du Brésil, autres que par pavillon national. Nous repoussons la concurrence étrangère pour cette denrée.

M. Cassiers a dit que le système de droits différentiels ne nuirait pas à nos exportations, à nos importations directes par pavillon national. Il vous a dit que si les droits de consommation sont plus élevés ici qu'en Hollande, à l'importation étrangère sur le coton, ce n'est pas une raison pour que nous en soyons empêchés d'expédier le coton vers la Hollande, et que si nous établissons un droit différentiel en faveur des provenances directes, l'importation des cotons pourra se diriger encore de préférence par la Belgique, car si elle se dirigeait sur la Hollande, elle ne pourrait plus s'infiltrer chez nous.

M. Cassiers ne croit pas sans doute que si nous adoptions un système de droits différentiels, la Hollande conserverait à notre égard son système libéral d'importation. Si nous mettons des entraves à l'importation des marchandises des entrepôts hollandais vers la Belgique, attendez-vous certainement à des mesures de représailles de la part de la Hollande. Ainsi, l'argument de M. Cassiers me paraît porter tout à fait à faux.

On a dit que le système de la chambre de commerce pouvait bien favoriser les importations en général, mais qu'il ne favoriserait pas les exportations. Je crois que ce qui doit contribuer le plus à favoriser les exportations de notre pays, c'est un grand développement à donner au commerce de transit; ce qui manque à nos exportations, ce ne sont pas les navires belges, il y en a assez, et la preuve c'est que beaucoup de navires belges partent faiblement chargés ou même le plus souvent sur lest; ce qui manque à nos exportations, ce sont des moyens réguliers et multipliés d'expédition vers tous les points de consommation. Obtiendrez-vous ces moyens en portant des entraves à la libre concurrence de tous les pavillons? Je crois qu'en laissant s'exercer cette libre concurrence, vous attirez un plus grand nombre de navires dans vos ports; si vous avez un plus grand nombre de navires, vous aurez évidemment des moyens plus réguliers, plus multipliés d'exportation. En encourageant surtout le transit, vous fournirez aux exportations un aliment très-précieux qui manque aujourd'hui. Les marchandises étrangères venant se joindre aux marchandises nationales, procureront à celles-ci des moyens d'écoulement par petites parties. Aujourd'hui vous exportez vos marchandises nationales par les ports hollandais, le port de Hambourg, le port du Havre; évidemment cette voie détournée est excessivement coûteuse; c'est un grand obstacle au développement de votre industrie; cela rend les conditions de la concurrence beaucoup plus difficiles que si vous pouviez exporter directement. Le commerce de transit, Messieurs, est plus important qu'on ne le pense; en 1836, il a donné lieu en France à un transport de 340,250 quintaux, ce qui fait 100 cargaisons d'un navire de 340 tonneaux; j'ai jeté un coup d'œil sur la nature de ce transit,

j'ai examiné quels étaient les pays qui l'alimentaient, et j'ai vu que c'étaient la Suisse, l'Allemagne, la Belgique, la Prusse et d'autres pays, à l'égard desquels nous sommes bien mieux situés que la France pour prétendre au transit des marchandises qui font l'objet de leur commerce, du moins les pays à l'égard desquels nous nous trouvons dans cette position, fournissent à peu près les 60/100 du transit général de la France; en attirant chez nous ce transit, nous ajouterions donc aux articles que nous avons à exporter à peu près 200,000 quintaux de marchandises, c'est-à-dire cent cargaisons d'un navire de 200 tonneaux, et alors nous serions charmés d'avoir une grande concurrence de navires étrangers pour nous aider dans l'exportation de ces marchandises, et pour faciliter en même temps l'exportation de nos propres produits. Il est une règle en affaires, c'est que le pays qui se charge de l'exportation en transit des produits manufacturés des autres pays, reçoit aussi les retours de ces mêmes produits; là où les relations s'établissent pour l'exportation, elles s'établissent aussi pour les retours.

Ne dédaignons pas le passage des marchandises, même des produits fabriqués à l'étranger; car cela aide puissamment, d'abord les combinaisons commerciales des armateurs nationaux, et ensuite l'exportation de nos propres produits; en effet l'expérience de ce qui se passe en France, en Angleterre et dans les autres pays, nous prouve bien clairement que l'on peut très-difficilement composer une cargaison d'une seule espèce de provenance; pour qu'une cargaison de sortie présente des chances d'un placement avantageux, il faut la composer de produits de divers pays, de ceux de ces produits qui conviennent le mieux au lieu de destination; eh bien, c'est en attirant chez nous un grand commerce de transit que nous aurons dans nos entrepôts cette variété extrême de produits de toutes les nations, qui nous permettra de composer des cargaisons d'une manière beaucoup plus avantageuse que si nous n'avions que nos seuls produits nationaux.

Si, à ce premier avantage, vient se joindre celui dont je parlais tout à l'heure, de recevoir des retours de toutes les marchandises exportées par nos ports, il en résulte des relations nombreuses et une grande concurrence dans l'exportation et l'importation des matières premières, dont le prix est par conséquent toujours le plus bas possible, ce qui est un grand avantage pour les industriels et pour les consommateurs.

C'est par suite d'un semblable état de choses, que nos fabricants trouvent souvent les matières premières dont ils ont besoin à meilleur compte sur les marchés européens que dans les pays de provenance eux-mêmes; ces mêmes causes qui amènent aujourd'hui ces bas prix sur les marchés de nos voisins, agiront dans le même sens sur nos propres marchés, et y amèneront le même résultat.

En France le transit roule sur une valeur de 204 millions, et, comme je l'ai dit tout à l'heure, par suite de notre position à l'égard des pays dont j'ai fait l'énumération, nous pouvons prétendre aux 60/100 de ce transit, nous pouvons donc espérer de recevoir pour 120 millions de marchandises que nous expédierons vers ces pays, ce sera là une occasion fréquente d'achats et de ventes, l'occasion d'un commerce considérable; de cette manière, vous attirerez dans nos ports un mouvement extraordinaire que vous en éloigneriez au contraire si vous donniez une protection excessive à votre pavillon, car alors ces affaires se

porteraient chez vos voisins, qui les accueilleraient plus avantageusement que vous.

Il me semble donc que ce système de favoriser le développement naturel de notre commerce et de notre industrie, est bien préférable au système de primes et au système de protection qui est toujours plus ou moins factice; il me semble que le premier de ces systèmes est surtout préférable par suite de la position heureuse de notre pays sous le rapport du transit. Je crois que le système développé par la chambre de commerce est le système le plus avantageux aux intérêts généraux du pays, et, je le dis avec une entière conviction, aux intérêts même de la marine belge; car pour que la marine belge puisse se développer sur une échelle plus ou moins grande, il faut que nos navires puissent être admis partout sur le pied des navires nationaux; si vous prenez des mesures protectrices de notre pavillon, vous provoquerez infailliblement des mesures de représailles de la part des autres nations et vous empêcherez ainsi votre navigation de prendre du développement à l'étranger. Il ne suffit pas que nos navires puissent aller directement aux colonies et en revenir, pour que notre marine puisse se développer, il faut que, dans quelque pays qu'ils se trouvent, les navires belges soient en position d'accepter le fret qui se présente, aussi bien que les navires de ce pays.

Je suis bien loin de vouloir défendre ici par amour-propre ou par tout autre motif de ce genre l'opinion que je professe; si je croyais le système de mes contradicteurs favorable aux intérêts du pays, je serais le premier à faire cause commune avec eux. Armateur moi-même, je devrais appuyer de tous mes efforts le système que je combats, si je le croyais avantageux à la marine belge; mais c'est parce que j'ai la conviction que le système d'une protection trop étendue serait nuisible à la marine elle-même, c'est parce que j'ai cette conviction que je m'oppose à l'adoption d'un semblable système.

D. Je reconnais avec un de mes collègues que nous aurons un très-grand transit dans notre pays, et que ce transit procurera au pays des bénéfices notables de commission, de chargement, de déchargement et qu'il contribuera à attirer sur la place d'Anvers une espèce de marché; mais nous ne voulons pas entraver le transit, nous ne voulons lui imposer aucune charge; si, comme le croit M. Cateaux-Wattel, la Suisse et l'Allemagne doivent préférer le transit qui se fera par la Belgique à celui qui se fait par la France, je ne vois pas pourquoi le transit ne nous arriverait pas lors même que nous augmenterions légèrement le droit différentiel en faveur de la marine nationale, puisque, n'importe par quels navires les marchandises à transiter nous arriveront, nous ne voulons en aucune manière entraver le transit. Le système que nous voulons établir est précisément celui qui existe en Angleterre et en France, et de votre propre aveu il y existe un très-grand transit; et bien, si ce système n'a pas entravé le transit en France, je ne vois pas pourquoi il l'entraverait en Belgique.

Au surplus, alors même que le transit serait légèrement contrarié par le système que nous voulons établir, et qui a pour objet d'augmenter les importations directes, ce désavantage serait largement compensé par les facilités que ces arrivages nous donneraient pour l'exportation de nos produits, puisque, de votre propre aveu, ce sont les retours qui facilitent le plus les exportations. Vous dites que, lorsque le chemin de fer sera achevé, nous attirerons chez nous

une grande partie du transit qui se fait maintenant par la France, que nous aurons alors un grand concours de navires étrangers, ce qui maintiendra le fret à bas prix et facilitera l'exportation de nos produits; nous acceptons ce moyen de favoriser nos exportations, mais pourquoi ne voulez-vous pas y ajouter celui que nous proposons, et qui consiste à encourager les exportations en accordant des avantages pour les retours? pourquoi s'en tenir exclusivement à un seul moyen, lorsqu'on peut en réunir deux?

Pour combattre le système de M. De Cock, qui consiste à étendre aux autres articles coloniaux les avantages dont la marine nationale jouit pour le sucre, on a dit : Mais pour le sucre, le fret est plus élevé par navires nationaux que par navires étrangers, et cela provient précisément de la faveur accordée aux premiers; si cette faveur n'existait pas, ces navires nationaux amèneraient le sucre au même fret que les navires étrangers, et par conséquent le prix du sucre serait plus bas. Il est prouvé que l'importation du sucre a considérablement excité aux exportations; c'est vers La Havane que nous exportons principalement, parce que c'est là que nous allons chercher du sucre. Ne vous semble-t-il pas, Messieurs, que si l'on étendait aux autres articles coloniaux le système suivi pour le sucre, il en résulterait un grand avantage pour le pays, alors même que le fret deviendrait quelque peu plus cher, puisque cela donnerait un immense développement à nos exportations? Il me paraît qu'une légère augmentation du fret, si tant est que cela doive avoir lieu, serait un faible inconvénient en présence des avantages considérables que le pays retirerait d'exportations nombreuses.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — On dit que, puisque nous aurons chez nous un grand transit par suite de la position de la Belgique, nous aurons nécessairement aussi une grande concurrence de navires étrangers; cette conséquence n'est pas entièrement exacte : si des marchandises s'exportent par nos ports, nécessairement les retours se feront également par nos ports, mais là n'est pas tout le commerce. Si vous voulez attirer chez vous une grande masse d'importations afin d'avoir un grand marché central, il ne faut pas établir un système de restrictions qui puisse détourner de nos ports le pavillon étranger au profit des ports voisins, mais il faut, au contraire, attirer la navigation étrangère par un système libéral qui lui permette d'entrer en concurrence avec la navigation nationale, aussi bien pour la consommation intérieure que pour la réexportation. Toute protection plus ou moins forte accordée au pavillon national tendra toujours à écarter la concurrence étrangère, et une conséquence infaillible de la protection accordée à la navigation nationale, sera de faire renchérir le fret et par conséquent le prix de la marchandise. Un des membres de la commission est encore revenu sur ce moyen, que la marine nationale est le seul moyen d'exporter nos produits.

D. J'ai dit que la marine nationale viendrait puissamment en aide à l'exportation de nos produits, et que la marine étrangère y contribuerait également....

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Il ne s'agit pas non plus d'exporter seulement vers les pays transatlantiques. Lorsque nous attirerons chez nous un grand nombre de navires étrangers, ils exporteront vers tous les pays où ils se rendront; ceux par exemple qui iront dans le Nord, prendront des articles qui conviennent dans le Nord, si ce ne sont pas des objets manufacturés,

ce seront des produits de notre sol; ceux qui iront dans les pays transatlantiques prendront des articles manufacturés. La marine nationale peut, je le reconnais, contribuer beaucoup à l'exportation de nos produits; mais une condition première pour que nous puissions exporter, c'est que nos diverses industries présentent des produits qui puissent trouver un placement avantageux; car, quel que soit le nombre de nos navires, ils n'exporteront jamais que des articles qui présentent du profit. Lorsque nos différentes industries se seront perfectionnées, lorsqu'elles seront à même de lutter sur les marchés étrangers avec les industries des autres peuples, nos exportations seront faciles et la marine nationale sera la première à en profiter, parce que, certainement, elle est mieux en position que la marine étrangère pour faciliter l'exportation des produits nationaux.

Un membre de la commission a fait de nouveau remarquer que c'est précisément vers La Havane que nous avons le plus exporté, parce que c'est là que nous allons chercher le sucre; certainement le commerce du sucre a contribué à l'exportation de nos produits, mais si notre industrie était assez perfectionnée pour que ses produits pussent trouver un placement avantageux sur les marchés des États-Unis, du Mexique et d'autres pays, il y aurait des navires nationaux qui se rendraient sur ces marchés; ce seraient alors les produits nationaux qui provoqueraient l'expédition de navires, mais ces navires seuls ne peuvent jamais provoquer des exportations.

Un membre de la commission met toujours en première ligne la marine nationale, moi je la mets en seconde ligne, parce que je ne la considère pas comme un but, mais comme un moyen; le but c'est le développement et les perfectionnements de l'industrie, le moyen c'est la marine nationale, et cette marine ne vous manquera pas, du moment où vous serez à même de lui donner des cargaisons. Si les navires devant se rendre à La Havane ont pris des marchandises à bas fret, la même chose se présentera si vous entretenez des relations directes avec les États-Unis; si vous avez des relations suivies avec le Mexique, il en résultera encore la même conséquence, mais vous n'obtiendrez pas cela par le seul fait de l'augmentation de la marine nationale, ou de faveurs accordées aux retours. Les faveurs qui sont déjà accordées aux retours sont suffisantes pour permettre à notre marine de lutter avec la marine des autres pays, qui se trouve certainement dans des conditions beaucoup plus défavorables dans l'état actuel de notre législation.

D. Vous avez dit que la première condition pour que nous puissions avoir des exportations, c'est que notre industrie soit à même de livrer ses produits à des conditions aussi avantageuses que les industries des autres pays. Vous savez qu'on est loin d'être d'accord sur la question de savoir si nos industries sont dans une position d'infériorité relativement aux industries similairss étrangères; ainsi la chambre de commerce de Liége a dit, l'année dernière, dans le rapport qu'elle a adressé à la Chambre des Représentants, qu'un grand nombre d'industries de la Belgique sont parvenues à un haut degré de supériorité. Cette chambre de commerce a cité comme étant dans ce cas la fabrication d'armes, la production des verres à vitres, la fabrication des toiles et beaucoup d'autres industries; mais elle dit que si nous n'avons pas pu exporter, c'est parce que les industriels ne trouvent pas à Anvers ou à Ostende des occasions régulières, suivies, de faire des expéditions vers les pays transatlantiques, et qu'ils sont obligés

d'avoir recours aux ports étrangers, où des relations directes sont établies. Rappelez-vous que dans la discussion de la loi relative aux bateaux à vapeur, cette idée a été adoptée par tous. On a dit que, pour le commerce avec les États-Unis, ce qui importait surtout, c'étaient des occasions régulières; que si des relations s'établissaient avec ce pays, des maisons belges s'y formeraient; qu'on aurait des renseignements sur les produits qui sont préférés, et qu'alors les fabricants, se conformant à ces goûts, les exportations se feraient. Il y a donc deux questions : sans doute les fabricants doivent perfectionner leurs produits; mais s'ils n'ont pas des moyens réguliers d'exportation, ils n'exporteront pas pour cela davantage. En effet, c'est vers La Havane que nous exportons le plus; La Havane, où nous sommes frappés de droits plus élevés qu'aux États-Unis! A quoi cela tient-il? A ce qu'il y a des relations régulières établies, et que la certitude de retours avantageux excite les exportations. Pour favoriser en définitive nos exportations, ne convient-il pas de favoriser les importations non-seulement de La Havane, mais encore de tous les pays transatlantiques?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Je répondrai d'abord à la première observation. Je suis d'accord avec vous que des moyens rapides et économiques de communication doivent aider à l'exportation de nos produits. Pour établir ces relations d'une manière fructueuse, nous devons en chercher les éléments non pas seulement dans les besoins de la consommation intérieure, mais surtout dans un grand commerce de transit. C'est là ce qui vivifiera, au profit de l'industrie nationale, nos moyens d'exportation. Grâce à ce commerce et à des communications rapides, il s'établira des relations suivies, qui contribueront efficacement au développement de l'industrie nationale. J'appelle donc de tous mes vœux l'établissement de ces moyens rapides de communication.

D. Dans la réponse que vous m'avez fait l'honneur de me faire, M. Cateaux-Wattel, il paraît que vous n'avez pas bien saisi la question. Je l'ai posée dans le même sens que vous l'avez posée vous-même.

Je ne veux pas faire exporter nos produits uniquement par la marine nationale, mais je soutiens, et j'ai toujours soutenu d'après les faits généraux développés dans tous les pays, que partout la marine nationale a été l'agent le plus considérable qui ait exporté les produits du pays.

Maintenant, pour en venir à la question, vous avez dit vous-même qué la France avait besoin de transit. Vous avez vous-même produit le nombre considérable de tonneaux qu'elle transite. Vous avez dit, que nous allons nécessairement attirer sur Anvers une quantité considérable de ce transit, parce qu'Anvers est dans une meilleure position.

Jusqu'ici nous sommes d'accord; mais je dis, si ce transit doit nécessairement nous arriver, puisque nous n'y voyons aucun obstacle, pourquoi ne pas employer les autres moyens en faveur de nos exportations, moyens qui n'entravent nullement le transit? Vous établissez vous-même qu'en France et en Angleterre, il y a un grand transit avec le système que nous proposons. Nous demandons qu'ainsi que dans ces deux pays, on avantage quelque peu la marine nationale, afin de favoriser l'exportation de nos produits par cette voie, sans empêcher la concurrence des navires étrangers à notre marine. Je ne vois pas pourquoi la même cause produirait des effets différents?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — On nous dit : Puisque le transit

doit nous échoir par notre position ; pourquoi n'y joindrions-nous pas un autre moyen, celui d'une plus grande protection accordée au pavillon national? Nous admettons le système qu'il faut protéger la marine nationale, de manière à ce qu'elle puisse lutter contre la marine étrangère. Mais nous pensons que la protection proposée par la chambre de commerce remplit le but, et qu'étendre cette protection, ce serait écarter la concurrence de la navigation étrangère, sinon complétement, au moins assez pour restreindre l'exportation de nos produits plutôt que de la développer au delà de ce qu'elle est aujourd'hui. Je dis qu'il en sera ainsi, parce que si nous établissons chez nous pour la consommation, des conditions d'admission plus onéreuses que celles établies chez nos voisins, les affaires se porteront chez nos voisins, parce que là on aura la double chance du marché intérieur et du transit.

L'honorable membre de la commission se trompe, s'il pense qu'il se fait des affaires exclusivement de transit. Dans toutes les cargaisons, une partie est pour le transit, une partie pour la consommation. Souvent la destination n'est pas indiquée ; et elle dépend des circonstances. Si les prix de la consommation conviennent, la cargaison est vendue pour la consommation ; si le marché étranger est plus avantageux, on expédie à l'étranger. Mais certainement, je le répète, si les conditions d'admission en consommation sont plus onéreuses chez nous que dans les autres pays, le marché étranger attirera les affaires, et vous les éloignerez de chez vous. Vous diminuerez donc les moyens d'exportation de nos produits, en excluant la libre concurrence.

D. Vous dites que si nous offrons une position plus désavantageuse pour la consommation que les entrepôts voisins, le transit se dirigera sur ces entrepôts plutôt que sur Anvers. Je vous ferai à cet égard cette observation : vous parlez de conditions plus onéreuses que celles des entrepôts étrangers ; or, nous n'admettons pas de conditions plus onéreuses que le Havre, qui a un grand transit, et avec lequel nous voulons entrer en rivalité. La France ne fait pas de conditions plus favorables que celles que nous voulons établir, au contraire. Le transit se fera donc plutôt par Anvers que par le Havre?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Je ne suis pas de cet avis. Le Havre est dans une position exceptionnelle pour le commerce de transit. C'est le seul port qui ait depuis longtemps des moyens réguliers d'exportation vers les pays transatlantiques. D'autre part ce port a l'avantage d'avoir dans les produits manufacturés et agricoles de la France, un élément certain d'exportation vers ces pays. Tout cela est de nature à attirer un grand mouvement d'affaires. Du reste, le Havre n'a pas un marché tel que nous voudrions le voir établir en Belgique. Nous voudrions établir un marché qui pût fournir aux besoins de la Suisse et de l'Allemagne. Pour cela nous devons attirer un grand nombre de navires étrangers ; à la différence de ce que nous désirons pour Anvers, la plupart des importations qui se font au Havre sont destinées à la consommation intérieure. Nous avons intérêt à avoir un marché approvisionné en coton pour la Suisse, en denrées coloniales pour l'Allemagne, afin d'entretenir un grand commerce avec ces pays. Un système restrictif chez nous ne servirait qu'à éloigner ces marchandises et à nous enlever les avantages d'un grand marché réunissant toutes les marchandises qui peuvent convenir aux différents consommateurs. Voilà la différence qu'il y a entre le Havre et nous.

M. Cassiers. — On a dit que le bénéfice sur le sucre était non de 2 p. % mais de 5 p. % pour l'armateur belge. Mais à cet égard, je ferai observer que l'américain ou l'espagnol qui nous envoie des produits n'a pas à payer la commission que nous avons à payer dans les pays transatlantiques, de manière que tout cela se balance entièrement. Ensuite ces 5 p. % qui ont engagé l'armateur à aller vendre les produits belges sont-ils donc perdus pour le pays? Et les navires étrangers nous ont-ils fait défaut? Non assurément, car ils ont concouru pour une plus grande part que nous-mêmes à l'importation de nos sucres. Le point auquel je tiens surtout à répondre, c'est celui-ci : l'honorable M. Cateaux-Wattel a dit qu'en Hollande on ne consomme pas de café Brésil.

M. Cateaux-Wattel. — Je n'ai pas dit cela, j'ai dit que si nous établissions une trop grande défaveur pour l'importation du café Brésil par pavillon étranger, le pavillon ne se dirigerait pas sur la Belgique mais sur la Hollande, parce que si ce café était admis en Hollande à raison de 1 flor. 40, tandis qu'on ne l'admettrait chez nous qu'à 5 ou 6 florins, il y aurait désavantage pour nous; nous ne pourrions pas attirer ces consignations. La Hollande, pour l'exportation, offre les mêmes conditions que nous, et on aurait la chance de pouvoir livrer à la consommation à de meilleures conditions que chez nous.

M. Cassiers. — Je ferai observer que si, par habitude ou par toute autre raison, le café Java est préféré et même le seul qu'on consomme en Hollande, ce ne sera pas pour 5 centimes par kilog. que vous y ferez consommer du café Brésil, admettons que le droit soit de 100 fr. par tonneau, comme on restitue 60 francs, il y aurait 40 francs de plus pour la consommation en Belgique qu'en Hollande. Je demande si 4 centimes par kilog. suffiraient pour faire consommer du café Brésil en Hollande, où celui de Java obtient beaucoup plus de faveur? c'est impossible. La Belgique offre donc de plus que la Hollande et la consommation pour l'intérieur du pays, et le transit pour l'Allemagne. Je n'ai pas bien suivi ce qui a été dit par rapport aux cotons, cependant il ne me semble pas que l'on a détruit ce fait, que si nous continuons à recevoir du coton de Hollande ou du Havre, nous écartons les arrivages directs, car vous n'accordez pas la même faveur sur la consommation qu'on lui accorde au Havre et à Liverpool. Dans ces deux places l'importateur peut compter que le fabricant du pays n'ira pas s'approvisionner à l'étranger. C'est un grand avantage que notre système n'accorde pas à l'importation directe. Comme le fabricant belge peut, sous les lois existantes, aller acheter ses cotons à Liverpool et au Havre, sous la moindre fluctuation de prix, la même garantie d'écoulement n'existe pas chez nous. Moi, expéditeur américain, j'aimerais mieux aller d'abord au Havre ou à Liverpool, certain que si le marché d'Anvers m'offre un prix plus élevé je puis encore en profiter. Si vous adoptez, dit-on, un système de droits plus élevés qu'en Hollande, la Hollande ne manquerait pas de prendre une mesure à notre égard.....

M. Cateaux-Wattel. — Vous ne m'avez pas compris.

Vous avez tiré cette conséquence qu'en haussant les droits différentiels, il y aurait faveur pour les arrivages directs, que nous les attirerions au lieu de les détourner, parce qu'ils auraient toujours la ressource d'aller en Hollande. J'ai dit que si nous établissions un système répulsif, l'avantage que vous entrevoyez disparaîtrait bientôt.

M. Cassiers. — Eh bien, j'admets que dès demain vous preniez la mesure de hausser les droits des arrivages indirects, en disant : le coton arrivant directement payera 10 francs de moins par 100 kilogrammes, que s'il arrive par la Hollande. Je suppose que pour attirer les navires étrangers, la Hollande fasse la même chose, elle ne pourra qu'attirer les arrivages américains. Donc, il est prouvé pour le coton, et je le prouverai aussi à l'égard du café, qu'au lieu d'écarter le navire étranger par le droit différentiel en faveur de l'arrivage direct, vous l'attirez. C'est ainsi qu'on a réussi à les attirer dans les autres ports; il serait étonnant qu'on ne parvînt point également à les attirer chez nous. Cette question d'ailleurs sera soumise à la Législature qui prononcera.

En attirant dans nos ports un grand commerce de transit, dit M. Cateaux, vous obtiendrez des occasions d'exportation, mais je trouve que c'est là répondre à la question par la question. Depuis longtemps nous avons essayé ce système, mais malheureusement sans succès, et je suis convaincu qu'ainsi le transit au lieu d'augmenter diminuerait, comme il n'a cessé de le faire jusqu'ici. On nous dit encore : le navire étranger exportera vos produits à l'étranger à moindre prix que le navire national.

M. Cateaux-Wattel. — J'ai dit le navire étranger *en retour*.

M. Cassiers. — Dans le commencement de la discussion on a manifesté de l'inquiétude, on a dit : si vous accordez une faveur trop grande à la marine nationale, vous risquez que l'armateur belge parte sur lest pour le Brésil. Mais au lieu de craindre que la marine nationale ait un monopole et n'exige un fret trop élevé, on craint maintenant qu'elle ne veuille pas même se charger de la marchandise.

J'ai à répondre maintenant à deux arguments produits par M. Fuchs. Il faudrait, dit-il, un contrepoids aux droits différentiels, parce que si les navires du Nord ne peuvent plus nous amener de matière première sans être soumis à ce droit, la matière première renchérira. Mais comme on est d'accord qu'il faut supprimer les droits sur les matières premières par arrivage direct, tandis qu'on ne maintiendrait le droit actuel qu'en cas d'arrivage indirect, je le demande, quelle crainte peut-on alors concevoir ?

Quant au système des *bounties* sans avoir d'opinion sur ce point, je dirai que malgré son traité avec la Prusse, la Hollande n'a pas supprimé ses bons de retour de Batavia.

M. Fuchs a dit aussi que le but principal doit être l'exportation. Je suis de son avis, mais c'est par l'exportation que nous arrivons à l'importation directe, à ce bon marché qui seul constitue le transit. Ce qu'on gagne sur les exportations réduit le prix de revient.

Un autre point à prendre en considération, c'est qu'au moyen de l'exportation le produit étranger devient un produit du pays. Il est reconnu que des produits ne s'achètent qu'avec des produits; comme les produits que nous exportons se récoltent en grande partie sur notre sol, nous arriverons non-seulement à concourir avec la Hollande pour le transit, mais à l'emporter sur elle. Le transit ne se crée que par le bon marché, et un pays n'obtient le bon marché que par la combinaison de l'exportation de ses produits, en échange de ce qu'il a besoin de son côté.

M. De Cock. — Le système de primes et celui de réduction des frais de trans-

port sur le chemin de fer, ne présentent, selon moi, aucune anomalie ; je crois qu'ils sont entièrement liés, qu'ils peuvent se donner la main pour ne faire qu'un seul système.

M. Fuchs a manifesté la crainte qu'on ne favorisât qu'un seul côté de l'exportation, l'exportation maritime. C'est une chose à laquelle je n'avais pas songé. S'il y avait des exportations de fabricats par terre, je ne ferais pas d'objection à les favoriser; mais je vois que la réduction du prix de transport par le chemin de fer ne favorise pas toutes les industries, qu'elle ne favorise que celles qui sont en rapport avec le chemin de fer. Turnhout, Saint-Nicolas, n'en profiteraient pas. Les deux mesures doivent se lier pour favoriser les exportations. Il faut établir une bonne organisation de transport sur le chemin de fer, combinée avec le système d'exportation que j'ai proposé. L'application de ce système devra être l'objet d'un examen attentif, la grande difficulté est d'établir la valeur et la quantité de marchandises expédiées. La chose est difficile, mais non impossible. Je ne vois pas d'obstacle insurmontable, je ne vois pas même de difficulté à contracter avec la Prusse. Comme je ne voudrais jamais que les *bounties* dépassassent les droits à payer, je ne verrais pas de raison pour ne pas prendre cette mesure avec la Prusse, si un traité présentait une compensation ; car s'il y a une augmentation de primes, qui paye la différence ? le Gouvernement. Toute la question est de savoir si le Gouvernement trouve une compensation à ce sacrifice. Cette question a été très-souvent débattue et attend encore une solution.

M. Elsen. — Je crois que la grande majorité est d'accord sur ce point, que les arrivages directs doivent être favorisés. Il s'agit de fixer la quotité de la protection, quelques-uns prétendent qu'elle doit être considérable pour amener des exportations; d'autres disent qu'elle doit être faible. Tâchons de nous mettre d'accord sur la quotité. Pour moi j'ai toujours demandé une protection modérée, comme celle qui existe pour le sucre. Je ne pense pas, cependant, qu'on puisse généraliser la mesure en fixant la protection à 2 p. %, car sur quelques articles, cette protection de 2 p. % serait très-forte, et sur d'autres elle serait très-minime. C'est le fret qu'on devrait prendre pour base. Quant à la matière première, il ne faut pas lui faire subir d'augmentation de droit, il faut la donner au fabricant à aussi bas prix que possible.

Nous devons admettre franchement les Américains en ne nous réservant que la pêche nationale. Je pense que le Gouvernement voudra un jour s'occuper d'encourager la pêche de la baleine, qui est d'une grande utilité pour le commerce et pour la marine.

Le système des *Bounties* est un bon système, si on peut l'appliquer ; comme il favorise particulièrement l'exportation maritime, il faudrait accorder la même faveur aux autres exportations. Peut-être y trouvera-t-on des inconvénients à cause des bases adoptées par la Prusse pour ses traités de commerce. Mais il me semble qu'on pourrait laisser la Prusse profiter de la mesure : si, pour les clous, les verres à vitres et toutes les marchandises qu'elle exporte, on lui fait la remise de la moitié, fût-ce même de la totalité du prix de transport à travers le pays, nos manufactures y gagneront, car il est de leur intérêt que leurs produits sortent du pays. M. Cateaux-Wattel a dit que les commissions que payaient les navires étrangers augmentaient leurs dépenses et les mettaient

dans une position défavorable vis-à-vis des armateurs du pays, mais cette commission que les étrangers payent chez nous, nous la payons aux colonies, et partant il y a compensation.

Je ne partage pas non plus l'opinion de M. Cateaux-Wattel, que la différence du droit différentiel est supportée par la matière première qui s'en trouve augmentée d'autant; c'est le pays qui paye cette différence, et le pays peut et doit accorder cette faveur à l'armateur qui a construit son navire dans le pays, avec du bois, du fer, des cordages, de la toile et avec des ouvriers du pays.

Le transit fera beaucoup de bien à notre commerce d'exportation. Quant au système de Java, que je ne comprends pas bien, je ne pense pas qu'il puisse ici servir de comparaison; il est tout à fait hors de question. Si j'ai bien compris M. le président de la chambre de commerce, si nous avions des relations directes nous ne serions plus obligés, pour exporter nos produits, d'emprunter la voie du Havre, de la Hollande ou de Hambourg. C'est une raison de plus pour faire tous nos efforts pour nous procurer ces relations. J'en viens à la protection que nous demandons pour la marine nationale.

Si nous élevons trop cette protection, dit-on, on prendra contre nous des mesures de représailles. Mais quel est le pays, excepté le nôtre, qui ne peut pas prendre de mesures de représailles? Quand un navire quelconque est à l'étranger, il est à même de pouvoir accepter un fret pour tous les autres ports, excepté quand ce navire est un navire belge; car le navire belge ne peut accepter qu'un retour pour la mère patrie. Les ports de l'Angleterre et de la France, qui sont des pays de consommation, lui sont interdits. Nous devons nous borner à accepter les frets pour les ports libres de la Méditerranée et pour quelques ports du Nord. Mais les autres ne veulent pas recevoir notre marine, c'est pour cela que je persiste à demander qu'on lui accorde une protection.

M. Dierxsens. Je dois commencer par tâcher de tranquilliser un des honorables membres de la commission, en faisant à la question qu'il nous a adressée la réponse qui me paraît devoir le ranger de notre avis. Il a dit qu'il ne concevait pas pourquoi, si réellement notre port était si bien établi pour avoir un commerce de transit, on ne suivrait pas l'exemple des pays voisins où ce transit existe. Notre port est fait pour avoir naturellement une grande masse de marchandises destinées pour le transit; mais bien entendu pour autant que, par des dispositions législatives, vous n'écarterez pas ces marchandises, car alors nous n'en aurions pas. Quant à l'assimilation que vous faites, je vous dirai qu'entre ce qui convient à Anvers et ce qui convient au Havre, il y a une différence immense. Le Havre est dans une position exceptionnelle. S'il y avait autour de lui quelques autres ports dans le cas de pouvoir transiter, ce seraient toujours des ports français; s'il s'agissait d'examiner si le transit doit passer par Anvers ou par Ostende, je dirais : qu'importe! Mais tout dépend de la faveur que présentera Anvers sur Rotterdam, port contre lequel le Havre ne lutte pas plus que contre Anvers et les villes anséatiques. Il s'agit de fournir une grande partie de l'Allemagne, la même qui est destinée à alimenter le transit hollandais, des villes anséatiques et de quelques parties minimes, il est vrai, de la France.

Il s'ensuit que notre transit a besoin de ménagements qui ne sont pas nécessaires au transit du Havre. Nous avons dit que nous avions besoin d'une grande

quantité de navires pour que ce transit pût avoir lieu. Si nous prenons des mesures pour favoriser notre navigation au préjudice de la marine étrangère, par les faveurs que nous accorderons, la Hollande les accordera pour attirer le transit, Anvers sera dans une position défavorable vis-à-vis de Rotterdam et des villes anséatiques, les navires ne viendront pas à Anvers, et, perdant le nombre des navires, nous perdrons les marchandises à transiter de la mer vers l'Allemagne et de l'Allemagne vers la mer.

Voilà la réponse aux questions que vous avez faites, et qui étaient les premières questions controversées que vous avez posées.

Cela posé, j'ai été soulagé de voir ramener la discussion vers le point central de la question; malheureusement dans les réponses, contre mon désir, on s'est laissé aller à des digressions qui corroborent la vérité, mais qui empêchent de rester au point central de la question.

Du moment que j'ai appris que personne dans l'assemblée n'avait l'intention de favoriser les navires nationaux, au point d'en faire une navigation exclusive; du moment encore que j'ai la conviction que, relativement aux droits différentiels, le système de MM. De Foere et Cassiers ne tend pas à favoriser, de toutes manières, l'introduction des marchandises venant par navires nationaux, au point de porter préjudice au transit, j'avoue que je ne suis pas du tout contraire à ce qu'on accorde, dans ces limites, une protection à la navigation nationale, car je porte un vif intérêt à son accroissement. Il est certain que les constructions navales sont une industrie intéressante que nous devons chercher à conserver tout en ne nuisant pas au transit.

Je n'ai jamais été partisan des 10 p. % accordés au pavillon national; cette faveur est mal assise, elle est excessivement mauvaise et susceptible d'être modifiée. Je suis en cela d'accord avec M. De Cock. Si, comme l'a fait pressentir M. le Ministre des Finances, on allait augmenter les produits du fisc sur un grand nombre de marchandises, cette augmentation venant renforcer outre mesure les 10 p. % dont jouit le pavillon national, la navigation étrangère serait exclue et le transit anéanti.

J'ignore quel mode de protection devrait remplacer celui que je combats. J'aurais voulu qu'une controverse s'établît sur ce point. Je désire que la faveur qu'on accordera au pavillon national soit donnée aux arrivages directs par navires de provenance, lorsqu'ils viennent des pays transatlantiques; ainsi, par exemple, aux navires de Buénos-Ayres ou du Brésil; on favorisera par là les importations directes par ces pavillons : ces arrivages directs que M. Cassiers a nommés à juste titre un entrepôt flottant.

Il faut prendre d'autres dispositions quant aux importations provenant des entrepôts d'Europe; il faut établir un système d'exportation de long cours; il faut nécessairement empêcher les Américains d'envoyer au Havre les cotons destinés pour le dehors; mais il ne faut pas qu'on adopte un système tel que le fabricant belge ne puisse pas s'approvisionner au Havre des objets de première nécessité, alors qu'il pourrait les y avoir à 10 ou 12 p. % de moins qu'ici, et ce cas peut se présenter. Lorsqu'au Havre, à Bordeaux, etc., il y a stagnation dans les affaires, c'est qu'il y a gêne dans les finances. Il s'ensuit que ces fluctuations vous donnent souvent le moyen d'acheter les matières premières à plus bas prix. Mon opinion est qu'il faudrait établir un tarif plus fort pour les entrepôts d'Europe; on pourrait majorer le tarif de 5 p. %. 5 p. % sur les arrivages

indirects ne peuvent pas, même sur la matière première, faire tort à l'industrie, mais il ne faut pas aller au delà.

Je ne partage pas l'opinion de ceux qui ont préconisé le système des *bounties*. Ce n'est là qu'un accessoire. Les *bounties* sont des primes d'exportation; or, les primes d'exportation ne sont nécessaires que lorsqu'une nation n'est pas en position de fabriquer à aussi bas prix que les autres. Nos fabricants, qui ont les moyens de travailler aussi économiquement que ceux des autres pays, n'ont pas besoin de primes. Mais ces moyens, dira-t-on, doivent se développer; oui, et par qui? par les fabricants eux-mêmes? Non, mais par le commerce; la mission d'un négociant de premier ordre, c'est d'importer et d'exporter, d'explorer les pays où il peut envoyer avec avantage tel ou tel fabricat national; il doit indiquer au fabricant les changements qu'il doit apporter à sa fabrication pour qu'elle soit agréée dans telle ou telle contrée. Ce sont toutes choses que le fabricant, qui est un homme spécial, qui n'a que mécanique en tête, ne peut pas faire; c'est la besogne du négociant; c'est à lui d'envoyer au dehors des agents pris dans sa famille, pour étudier les besoins et les goûts des pays avec lesquels il veut entrer en relation. L'intervention de ces agents rend inutiles les *bounties* d'exportation.

Enfin, Messieurs, je répèterai que la faveur qu'on accordera au pavillon national, ne doit pas aller au delà de ce que le transit peut permettre.

M. Cateaux-Wattel. — Je veux répondre à quelques objections qui ont été faites contre les observations que j'avais présentées.

J'avais dit que la protection en faveur de la navigation nationale, sur les sucres, par exemple, ne se bornait pas à 2 $\frac{1}{2}$ p. %, qui sont la différence des droits à l'importation entre le pavillon national et le pavillon étranger; mais que cette différence se cumulait avec les frais de commission que l'étranger, qui dirige des consignations sur nos ports, doit supporter.

On a contesté cette assertion. M. Cassiers a dit que si l'étranger payait chez nous une commission, nous, à notre tour, nous payons une commission à l'étranger; qu'ainsi il y a compensation. Il peut y avoir parité entre les Américains et nous pour les riz, les tabacs et les cotons, cela n'est pas même exact; mais j'admets cette parité pour les articles qui nous arrivent directement des États-Unis; mais bien certainement il n'y a pas de parité pour les sucres, les cafés, les cuirs, pour la plupart des articles transatlantiques. Les Américains payent, comme nous, une commission au lieu de provenance; ils la payent une seconde fois, lorsqu'ils viennent consigner leur cargaison dans un port belge.

Ainsi je maintiens ce que j'ai dit, que la protection en faveur du pavillon national n'est pas de 2 1/2 p. %, mais bien de 5 à 6 p. %. Maintenant j'ai entendu avec surprise le changement de système de M. Dierxsens, jusqu'à présent nous avions été d'accord, et il semblait que la majorité de l'assemblée l'était aussi, pour ne pas faire de distinction entre les provenances directes; il pouvait y avoir divergence d'opinion quant à la quotité de la protection, mais on paraissait être unanime pour ne pas établir de distinction entre les provenances, c'est-à-dire, pour admettre comme provenances directes les navires de toutes les nations qui arrivaient des lieux de provenance avec des marchandises.

Maintenant M. Dierxsens semble admettre une distinction entre le pavillon appartenant aux lieux de provenance et le pavillon qui n'y appartient pas?

Je vais faire ressortir les désavantages de ce système, non pas seulement sous le rapport maritime, mais au point de vue des intérêts industriels du pays. Nous voulons favoriser, dit-on, les exportations de nos produits nationaux en général, leur donner tout le développement possible.

Mais les relations directes avec les pays de provenance, qui s'établissent par l'échange des produits nationaux contre des produits du pays où vous consignez vos marchandises, ces relations directes ne s'établissent pas toujours par le pavillon national. Nous avons cité, par exemple, que les sucres raffinés, les clous, les verres à vitre, les draps, s'expédient dans les différents ports du Levant par navires étrangers ; nous avons dit aussi que rarement, et pour ainsi dire jamais, le produit de ces marchandises, lors même que vous en faisiez expédition par navires belges, ne pouvait servir à composer le chargement de retour d'un autre navire ; aussi ces opérations ne sont pas essentiellement liées. Si maintenant il n'y a que le pavillon de ce pays de provenance qui puisse importer favorablement, il y aura préjudice pour les négociants qui exportent des produits nationaux, parce qu'ils ne seront pas en position de pouvoir prendre des marchandises en échange des produits qu'ils auront exportés, puisque les marchandises qu'ils importeraient seraient frappées d'un droit exceptionnel. Ainsi, je suis négociant, je n'ai pas de navire, il peut entrer dans mes combinaisons d'exporter du sucre ou d'autres produits nationaux ; lorsque ces produits seront arrivés à leur destination, il faut que je trouve un navire belge pour ramener mes retours, sinon ces retours seront frappés d'un droit différentiel ; évidemment ce système empêcherait les exportations, car souvent on entreprend de faire des exportations qui ne donnent qu'un bénéfice tellement restreint, qu'il serait anéanti par les droits différentiels qu'il faudrait payer sur les retours.

M. Cassiers. — Nous remarquons, Messieurs, que les cotons sont généralement à meilleur marché au Havre et à Liverpool qu'à Anvers, puisque dans les moments même où il nous en arrive une grande quantité des États-Unis, il nous en arrivait aussi de ces ports ; la différence de prix de ces marchés avec le nôtre doit s'élever le plus souvent de 10 à 15 p. %, sans cela, on ne pourrait pas nous expédier des cotons des ports dont il s'agit. A Gand, les fabricants de cette ville ont dit eux-mêmes qu'ils désiraient voir établir un droit plus élevé pour les arrivages indirects, parce qu'alors il se formerait bientôt à Anvers ou à Gand, un marché de coton, ce qui serait un grand avantage pour eux ; la seule faculté qu'ils auraient de pouvoir choisir la marchandise, de pouvoir acheter ayant la marchandise sous les yeux, cette seule faculté constituerait, disent-ils, un avantage de 4 à 5 p. %. M. Dierxsens a donc parfaitement raison de dire qu'une différence de 5 à 7 francs par 100 kilog. à charge des arrivages par entrepôt, ne pourrait pas nuire à la fabrication. Je suis convaincu que, loin de nuire à l'industrie cotonnière, un droit différentiel sur les cotons venant des ports d'Europe, lui serait très-avantageux, attendu que ce droit attirerait chez nous un marché de première main. Il en serait de même pour l'indigo et pour tous les articles.

Je ne partage pas l'opinion qui a été émise sur l'inconvénient qu'il y aurait à ne pouvoir importer que par navires belges ; je pense que si nous admettions une différence de 40 francs par tonneau en faveur des importations directes faites par navires nationaux, cela serait de nature à déterminer les armateurs

belges à se rendre aux marchés étrangers pour un fret très-modique, et que dès lors nous aurions de grandes facilités pour nos exportations. Notre marine établirait des relations suivies avec les pays transatlantiques, et alors nous pourrions y faire des établissements, car je suis tout à fait d'accord avec M. De Wael qu'aussi longtemps que nos négociants n'auront pas dans les pays lointains un frère, un fils, un cousin, un autre soi-même, toutes les opérations manqueront. Eh bien, le seul moyen d'établir avec les pays transatlantiques des relations suivies, qui nous permettent d'y faire des établissements, c'est de donner à ceux qui veulent faire des expéditions lointaines la certitude de retours avantageux. Malgré tout ce qu'on a dit de l'esprit peu entreprenant des Belges, je suis convaincu que nos négociants trouveront toujours des fils, des frères, des parents qui seront charmés d'aller s'établir dans les colonies pour s'y charger de la vente des marchandises que nous y enverrons et de l'achat des produits à expédier en retour, dès le moment où il y aura certitude de pouvoir placer ces retours d'une manière favorable.

M. Dedecker-Cassiers. — Je pense avec M. Dierxsens que si l'on adoptait le système de M. De Cock, qui consiste à accorder une faveur de 2 p. % sur la valeur de la marchandise, il y aurait une trop grande inégalité entre les diverses espèces de marchandises; en effet, d'après ce système, une cargaison de marchandises précieuses jouirait d'une faveur immense, tandis que la faveur accordée aux marchandises grossières serait insignifiante. Il me paraît, d'ailleurs, que la mesure serait impraticable, car il s'agit de déduire les 2 p. % du droit d'entrée, et il y a bien des marchandises qui ne payent pas 2 p. % sur la valeur.

M. De Cock. — On élèverait le droit pour ces articles à 2 p. % de la valeur.

M. Dedecker-Cassiers. — Il me paraît que, dans tous les cas, il voudrait mieux déduire 20 p. % du droit d'entrée, cette protection ne serait pas du tout excessive; elle serait même très-faible pour bien des articles, car en général les droits d'entrée sont minimes dans notre pays. La plus grande objection que font valoir les adversaires des droits différentiels, c'est que ces droits feraient renchérir les matières premières et que notre industrie pourra d'autant moins lutter avec les industries étrangères; mais l'on perd constamment de vue qu'il ne s'agit pas d'augmenter les droits existants, qu'il s'agit au contraire de réduire ces droits en faveur de la navigation nationale, et que dès lors il ne peut y avoir renchérissement ni des matières premières, ni d'aucune espèce de marchandises.

On a parlé d'un système des *bounties* pour faciliter l'exportation de nos industries en général; mais l'on pourrait encore prendre d'autres mesures favorables.

Ainsi pour l'industrie cotonnière, l'on améliorerait beaucoup sa position en permettant l'importation des cotons filés d'Angleterre; je serais d'avis de ne laisser entrer sans droits que les numéros qu'on ne file pas dans le pays. D'après la longue expérience que j'ai de ces affaires, je suis convaincu qu'une semblable mesure ferait le plus grand bien à notre industrie cotonnière, car nous avons peu de filatures et beaucoup de tissage. Si l'importation des fils fins anglais était permise, nous pourrions tisser un grand nombre d'articles que maintenant nous devons tirer de l'Angléterre; nous pourrions très-bien exporter ces articles, puisqu'ayant la main-d'œuvre du bobinage et du tissage à meilleur compte que les Anglais, nous pourrions fournir nos produits sur les marchés étrangers à des

conditions plus avantageuses que l'Angleterre. Je vends du fil anglais qui a payé 25 à 30 p. % de droits d'entrée ; à St-Nicolas on fait de ce fil divers objets qui reviennent à un prix moins élevé que les objets similaires que l'on ferait venir directement de Manchester; vous voyez donc quels avantages nous pourrions retirer d'une mesure qui permettrait la libre importation des fils fins anglais.

M. Elsen. — M. le président de la chambre de commerce a fait remarquer que les armateurs étrangers ont plus de charges que les armateurs belges, puisqu'ayant payé une commission dans les colonies pour achat de sucre, ces armateurs doivent encore en payer une en Belgique pour la vente; certainement lorsqu'une maison de La Havane consigne une cargaison de sucre à Anvers, il n'y a pas de commission à payer à La Havane, il n'y a que deux ou trois pour cent de commission à Anvers ; mais lorsqu'une maison d'Anvers ordonne le chargement pour son compte, elle doit régulièrement payer à La Havane 5 p. %. Ce qui concerne la commission est donc tout à fait en dehors de la question.

M. le président a dit encore que la faveur accordée au pavillon national pour l'importation du sucre a élevé le prix de cette denrée, c'est là une erreur ; lorsqu'un armateur étranger importe du sucre pour son compte à Anvers, il le vend 16 florins, dans le même cas un armateur belge vend son sucre 16 flor. 5/8; ni l'un ni l'autre n'ont de fret à payer, puisqu'ils ont fait l'importation par leur propre navire ; l'armateur belge a donc un avantage de 5/8 florin, mais si vous ajoutez aux 16 flor. 5/8 les droits d'entrée que paye le sucre importé par navires belges, et aux 16 florins les droits que paye celui qui est importé par navires étrangers, vous verrez qu'en définitive le raffineur paye exactement le même prix pour le sucre importé par la marine étrangère que pour celui qui est importé par navires nationaux ; il est d'ailleurs impossible qu'il en soit autrement, car si le sucre importé par navires nationaux revenait plus cher, il ne trouverait pas d'acheteurs.

Maintenant je désire avoir une explication ; je crois que M. Dierxsens voudrait considérer comme arrivant directement les navires qui ont relâché à Cowes.....

M. Dierxsens. — Quand ils viennent des pays de provenance.

M. Elsen. — Alors nous sommes d'accord.

M. le président de la chambre de commerce. — M. Elsen a dit tout à l'heure que les raffineurs ne payent pas le sucre importé par navires nationaux plus cher que celui qui est importé par navires étrangers, quoique les armateurs étrangers vendent à 16 florins tandis que les armateurs belges obtiennent 16 5/8 florins; mais cela ne prouve rien, car si l'armateur étranger était reçu dans nos ports aux mêmes conditions que l'armateur belge, il est évident que le consommateur obtiendrait le sucre à 5/8 plus bas que maintenant, puisque ce sont les charges imposées par notre législation aux armateurs étrangers qui élèvent de 5/8 le prix des sucres que ces armateurs importent.

M. Elsen. — Dans tous les cas, les raffineurs retrouvent les $\frac{5}{8}$ en acquittant des droits.

M. De Wael-Vermoelen. — Il ne faut pas perdre de vue que le commerce du

sucre est la branche la plus importante du commerce de la Belgique; c'est grâce à ce commerce, qu'il y a trois ans, nos exportations prenaient un grand développement; le sucre faisait la base de la plupart de nos exportations; lorsque nous avions des articles à exporter dans les pays lointains et que nous n'avions pas une cargaison pleine, nous pouvions toujours compléter un chargement au moyen du sucre. Il y a trois ans, nous avions un trop plein de céréales, et en Amérique les céréales manquaient, dans le Nord à Hambourg, en Hollande, elles étaient plus chères qu'ici; cependant, à cette époque, nous avons pu exporter beaucoup de céréales en Amérique, parce que le fret était plus bas ici que dans les ports des pays dont je viens de parler. Eh bien, cela était dû au commerce des sucres; nous étions encore régis par la législation néerlandaise et nous pouvions importer les sucres aux mêmes conditions que les Hollandais; depuis lors nous avons changé notre législation et cela a donné un immense avantage aux Hollandais, par là nous avons rejeté en Hollande une grande partie de notre commerce de sucres. Je pense qu'on ne peut pas assez tôt revenir sur cette mesure. Le commerce de sucre est un moyen d'exportation pour une foule d'industries; ce commerce doit nous permettre d'exporter au Chili, au Pérou, des articles d'une grande valeur; nous fabriquons des toiles, des cotonnades; notamment à Anvers, nous faisons des étoffes de soie, enfin nous avons une foule d'objets de peu d'encombrement et d'une grande valeur, au moyen desquels nous ne pouvons pas former une cargaison, mais que nous pouvons très-bien exporter lorsque nous avons du sucre pour compléter le chargement. J'ai parlé tout à l'heure du Chili et du Pérou, mais il en serait de même pour l'Amérique, si nous avions constamment du sucre à expédier, nous pourrions exporter beaucoup de nos produits dans les États de Maroc, à Tanger, tout le long de la côte d'Afrique, à Alexandrie même; nous pourrions faire tout le tour de l'Asie-Mineure, nous pourrions aller dans la mer du Nord; c'est le défaut de sucre qui nous empêche d'exporter nos draps, nos armes, et qui nous force à recourir, pour l'expédition de ces articles, à des voies indirectes, à employer l'intermédiaire des ports de Londres, d'Amsterdam, du Havre.

M. Elsen. — C'est l'exportation des sucres raffinés qui a procuré à l'industrie belge un débouché dans le Levant et sur d'autres points de la Méditerranée. L'industrie du sucre de betterave, en provoquant les changements qui ont été apportés à la législation, a cru porter un coup funeste à l'industrie du sucre exotique; mais elle s'est fait tort à elle-même en même temps qu'elle a nui au sucre exotique.

Je suppose que la Belgique produise quatre millions de kilog. de sucre de betteraves. Cette production représente huit millions de sucre brut ou huit mille tonneaux de l'importation desquels nous sommes privés. Ces quatre millions de kilog. de sucre de betterave nous enlèvent le moyen d'exporter quatre millions de kilog. C'est donc douze mille tonneaux perdus pour notre navigation. C'est à cela que nous devons attribuer en partie, la décadence de notre commerce.

M. Cassiers. — Je partage entièrement, quant à la loi des sucres, l'opinion qui a été exprimée, je n'ai rien à y ajouter. Au Sénat, je me suis opposé à cette loi de toutes mes forces. J'ai fait, dans ce but, ce qui n'avait jamais eu lieu; j'ai tenu en suspens, pendant huit jours, la commission dont je faisais partie. La

loi est fautive, et c'est pour cela que je m'y opposais, en ce qu'elle donne au raffineur hollandais, sur le raffineur belge, une faveur de 10 p. %. Une telle différence ne peut exister sans sacrifier entièrement l'industrie. Je ferai tout ce qui dépendra de moi pour obtenir une révision de cette loi. J'ai toujours été opposé au système qu'elle établit.

M. Rymenans. — On a dit le mal qu'a fait l'industrie du sucre de betterave aux raffineries de sucre exotique; mais on n'a pas dit que le trésor était lésé plus que nous. En effet, la raffinerie de sucre de betterave n'étant soumise à aucun contrôle, qui vous empêche d'exporter du sucre de betterave qui n'a payé aucun droit? En Prusse, où l'industrie du sucre de betterave est protégée, le raffineur du sucre exotique ne peut recevoir du sucre de betterave dans sa raffinerie, parce que le Gouvernement tient à avoir un contrôle.

Je dirai un mot sur le système de cautionnements que le Gouvernement exige et qui ne me semble pas rationnel. Au lieu d'exiger pour cautionnements des versements en espèces ou des hypothèques qui privent le négociant de capitaux qui lui sont utiles ou qui grèvent ses biens pour longtemps, la main levée de l'hypothèque ne pouvant souvent être obtenue que 2 ou 3 ans après que le trésor est désintéressé, ne pourrait-on pas admettre les négociants à faire leur cautionnement en inscriptions de rentes ou en bons du trésor?

M. Kempeneers. — Les observations présentées par M. De Wael doivent être prises en sérieuse considération, car je pense que le raffinage de sucre est une branche d'industrie des plus lucratives du pays, non-seulement sous le rapport du raffinage, mais sous le rapport des exportations; car pouvant faire un fonds de chargement avec des sucres raffinés qui se placent bien dans plusieurs contrées, dans le Levant et au Chili, cela aide considérablement l'exportation de nos autres articles industriels; sous ce rapport, cette branche d'industrie est extrêmement importante. Il est indispensable que le Gouvernement apporte des améliorations à la législation qui la régit. Il serait impossible à la Belgique de continuer à lutter avec la Hollande si nous n'étions pas mis sur le même pied. La Hollande a un grand avantage sur nous, recevant de ses propres colonies une grande quantité de sucres bruts dont la fabrication est aujourd'hui très-perfectionnée. La Belgique a besoin d'être mise sur le même pied que la Hollande si on veut qu'elle puisse lutter à l'exportation.

M. Elsen. — J'ai dit que l'industrie du raffinage allait toujours diminuant, et que je prévoyais prochainement son presqu'anéantissement. J'ai demandé la suppression du 10me et l'établissement d'un impôt sur les sucres de betteraves. Je crois le moment venu d'établir cet impôt. Plusieurs des fabriques de sucre indigène s'éteignent lentement, d'autres prospèrent. J'ai la conviction que les fabriques installées sur un bon pied et avec un capital suffisant, continueront à travailler malgré l'impôt qu'on pourra établir; aujourd'hui beaucoup de fabriques chôment, elles ont coûté des sommes considérables à établir; si des industriels ayant des capitaux suffisants rachetaient ces établissements, ils pourraient les remettre en activité, car il y a une grande différence entre fonder un établissement en faisant une sortie de plusieurs centaines de mille francs, et acheter un établissement tout monté pour la moitié de ce qu'il a coûté et quelquefois moins. Si on devait apporter des modifications à la loi sur le sucre, je ferais une

observation dans l'intérêt des raffineurs et du trésor, c'est pour empêcher la fraude.

L'art. 6 de la loi avait un bon but, mais comme il n'est pas assez explicite, il est éludé en partie. Avant le changement apporté à la loi, nous avons dit que la grande fraude qui se faisait au détriment des raffineurs résultait du transfert sans la représentation de la marchandise transférée.

L'art. 6 de la nouvelle loi a eu pour but de prévenir cet abus.

La loi a voulu la présence de la marchandise. Des changements introduits, il est résulté un immense bien, mais on n'a pas rempli entièrement le but, car maintenant encore il y a des personnes qui abusent de la loi. La marchandise doit accompagner le transfert, mais une fois le transfert opéré dans les magasins, la douane n'a plus le droit de faire de vérification, de s'assurer de l'existence de la marchandise, de sorte qu'avec 100 caisses de sucre on peut en transférer mille, en répétant dix fois l'opération avec la même marchandise. Si on modifiait la loi en ce sens, que la douane aurait toujours le droit de vérifier si les sucres transférés existent réellement, on rendrait la fraude impossible.

M. Rymenans. — On a indiqué un moyen de faire cesser la fraude, ce serait d'établir un contrôle pour le sucre indigène comme pour le sucre exotique. Avec ce contrôle, nous ne verrons plus le sucre indigène jeté dans le commerce d'exportation. Si un contrôle existait pour le sucre indigène de la même manière que pour les sucres exotiques, quand ils sont pris en charge pour les entrepôts libres ou pour les entrepôts fictifs, le sucre indigène ne pourrait servir que pour la consommation; mais aujourd'hui on le mélange dans les raffineries, et ce mélange fait le plus grand tort au commerce d'exportation.

M. Elsen. — Ce que j'ai dit avait pour but d'empêcher la fraude.

D. Vous avez demandé deux choses, la suppression du 10me et l'établissement d'un impôt sur le sucre de betterave. Dans le moment actuel vous n'auriez pas de chance d'obtenir la suppression du 10me sur les sucres exotiques. Je crois que dans leur intérêt les raffineurs devraient se borner à demander l'établissement d'un impôt sur le sucre de betterave, on pourrait l'obtenir. Avant l'établissement du 10me, le trésor ne percevait plus que 150 à 200 mille francs sur les sucres, tandis que dans le système actuel il perçoit d'un million à un million et demi. La Législature ne pourrait pas renoncer à cette mesure dans un moment où peut-être elle devra voter de nouvelles ressources.

Lorsque la loi a passé il a été question d'imposer le sucre de betterave, beaucoup de membres parurent disposés à voter une disposition dans ce sens. Ne serait-ce pas là ce qu'il faudrait demander, plutôt que la suppression du 10me, qu'on n'aurait pas, je pense, la chance d'obtenir ?

M. De Cock. — Si dans la Chambre des Représentants beaucoup de membres peuvent être disposés à établir un droit sur les sucres de betterave, je doute que cette opinion trouve de l'écho dans le Sénat; je crois au contraire qu'elle y trouvera une grande opposition.

Je crois que l'idée mise en avant par M. Rymenans pourvoirait à tout : si on disait que le raffineur qui travaille le sucre exotique pour l'exportation ne pourra plus travailler le sucre de betterave, le désavantage que nous trouvons dans la présence du sucre de betterave tomberait de lui-même, car cette industrie tom-

berait si l'exportation lui était interdite, si elle était réduite à la consommation intérieure.

M. Elsen. — On vient de dire que la demande d'un impôt sur la betterave aurait plus de chances de réussir que celle de la suppression du 10me, parce que la Législature ne pourrait consentir à renoncer au produit qui en résulte pour le trésor. Je ferai observer que si on laisse les choses dans l'état ou elles sont aujourd'hui, le trésor, qui a perçu 1500 mille francs la dernière année, ne percevra, en 1841, que très-peu de chose. Nous savons, nous, hommes pratiques, que cela va en diminuant. On travaille encore beaucoup, mais pour continuer à travailler ainsi il faut un débouché, or nous en manquons, les produits s'encombrent, c'est pour cela qu'il y a 14 p. % de prime.

Vous ne pouvez pas empêcher de travailler le sucre indigène avec le sucre exotique, car si je le mêle, je défie au premier chimiste du monde de le découvrir par l'analyse. Ayant eu moi-même une contestation avec la douane à ce sujet, j'ai été trouver deux chimistes fort distingués, ils n'ont pas pu m'indiquer ce qu'il y avait à faire.

Je crois, en définitive, comme on l'a dit, qu'il faut se borner à demander l'établissement de l'impôt sur le sucre de betterave.

D. Par suite de la loi votée par les Chambres, la seule modification qui a produit un résultat favorable pour les recettes, est celle relative aux transferts dont vous venez de parler. La mesure que vous proposez d'ajouter serait encore plus favorable au trésor.

M. Elsen. — Et aux raffineurs; des grands abus ont été supprimés par la législation nouvelle, mais il en reste encore.

D. Lorsque la modification apportée à la législation sur les sucres, exigeant que les transcriptions fussent accompagnées de la marchandise, a été proposée, nous, membres de la majorité de la commission, nous avons osé prédire que si elle était adoptée, les recettes remonteraient où elles étaient précédemment. Quant à la proportion du rendement, la modification qu'on voulait faire ne devait pas produire d'avantage pour le trésor.

Je crois donc que la mesure que propose M. Elsen serait favorable au trésor et au raffinage. Quant à la question de l'impôt sur le sucre de betterave, sans doute elle intéresse le trésor, mais elle a rencontré une opposition très-forte dans la Législature. Cependant je suis heureux de pouvoir vous dire que, depuis qu'elle a été agitée, plusieurs fabricants de sucre de betterave ont avoué que nous avions eu raison de dire que le maintien de l'ancienne législation était plus favorable à l'industrie du sucre de betterave, que les modifications que cette industrie elle-même demandait.

M. Rymenans. — Aussi longtemps que le Gouvernement ne saura pas exactement le chiffre de la production du sucre de betterave, il ne pourra jamais calculer, pour l'avenir, ce qu'il convient de faire à l'égard de la raffinerie. Il faudrait qu'on pût contrôler l'existence du sucre indigène comme on contrôle celle du sucre exotique. Je demanderai qu'on en agisse à l'égard de cette denrée comme à l'égard de tout ce qui est soumis à l'impôt indirect. Le Gouvernement pourra toujours savoir le produit que donne la betterave. Dans les recettes on ne voit figurer que le sucre exotique. Il ne sait pas le tort que lui fait éprouver

le sucre de betterave, parce qu'il ne sait pas combien le sucre de betterave produit, et il ne sait pas non plus si cette production passe dans la consommation.

D. Les observations présentées touchant l'industrie des sucres me paraissent parfaitement exactes. J'ai pris la parole uniquement pour demander aux membres qui s'occupent spécialement de cette question, si, dès à présent, ils ont des idées bien fixes de la manière dont on pourrait venir en aide à cette industrie.

Je pense que, pour obtenir une modification radicale à la législation sur les sucres exotiques, ce serait chose extrêmement difficile. C'est-à-dire, que je crois qu'il serait très-difficile de faire admettre une demande qui tendrait à faire revivre l'ancienne législation; mais on accorderait un grand soulagement à cette industrie, si l'industrie similaire, celle des sucres de betterave, pouvait être soumise à l'impôt. Je demanderai si quelqu'un a des idées arrêtées sur la manière dont cette industrie pourrait être atteinte par l'impôt ?

M. Rymenans. — Je crois qu'on pourrait atteindre cette industrie par l'impôt en la mettant sous la direction des impôts indirects, comme le tabac en France, en faisant faire la déclaration de la quantité de terres ensemencées en betteraves, en prenant le rendement de la terre en betteraves et en les imposant d'un léger droit. En Prusse on a adopté ce mode, et on a frappé d'un droit de quatre gros le quintal, qui équivaut à 107 livres.

Je pense qu'en mettant cet impôt sous la direction des accises, on pourrait arriver aux mêmes fins qu'en Prusse, sans qu'il en résultât de grandes perturbations dans la perception.

D. En Prusse l'impôt est établi de la manière dont vous venez de parler. En France, c'est un autre système; en Allemagne, je ne parle pas des provinces rhénanes, c'est encore un autre système. Dans l'une, on met l'impôt sur le sucre, dans l'autre, sur la quantité de terres cultivées en betteraves, et dans la troisième, sur la fabrication. Indépendamment de cela, il y a les abonnements. Je ne sais si vous avez une idée arrêtée sur le meilleur système; si vous avez envisagé la question sous ses différentes faces, j'aurais appris avec plaisir la conclusion à laquelle vous seriez arrivé; mais, jusqu'à présent, je pense, personne ne s'est occupé de cela : les uns ont procédé de telle manière, les autres de telle autre. Il faut que l'expérience démontre quel est le meilleur système.

CÉRÉALES.

D. Avez-vous quelques observations à faire relativement aux céréales ?

M. De Cock. — Je dirai que la loi pour la mouture en entrepôt est inexécutable, que les formalités rendent l'exportation impossible; c'est ce qui m'a été répondu par divers fabricants auxquels j'avais écrit pour avoir des farines dont j'avais besoin.

D. Cela ne tenait-il pas aux circonstances du moment?

M. De Cock. — Non, rien qu'aux formalités.

D. Ainsi, dans tous les temps et indépendamment des circonstances, la loi serait inexécutable?

M. De Cock. — Oui.

D. Ce n'est pas cependant ce qu'on nous a dit dans d'autres localités.

M. David. — Je pense qu'en ce moment les graines en entrepôt sont trop chères pour qu'on puisse profiter de la loi, parce que nous venons d'avoir une espèce de disette. C'est pour cela que nous devons faire un nouveau rapport. Après les changements que la Hollande nous a fait la faveur de faire à la loi, si nous avons une loi libérale, il n'y aura plus de commerce de grains en Hollande. En effet, je ne sais à quoi cela tient, *mais*, depuis quinze jours que nous pouvons exporter en Angleterre, nous avons vidé tous nos entrepôts, tandis que les Hollandais en sont encore à se demander s'ils expédieront.

D. Plusieurs modifications temporaires ont été apportées à la législation des céréales; j'indiquerai notamment la libre entrée de l'orge. Peut-être la chambre de commerce ferait-elle bien de soumettre des réflexions sur ce point, non-seulement à la commission d'enquête, mais encore à M. le Ministre de l'Intérieur; car, si je suis bien informé, il vient de demander des renseignements dans diverses localités pour savoir s'il ne conviendrait pas qu'il usât du droit que la loi lui donne, de faire cesser la libre entrée de l'orge. Une telle mesure serait fâcheuse pour nos brasseries et nos distilleries.

M. David. — Nous n'avons pas reçu de communication récente du Gouvernement sur ce sujet; ordinairement le Gouvernement consulte toutes les chambres de commerce, lorsqu'il veut apporter quelque changement à la législation. Il est donc probable que le Gouvernement ne se propose pas de faire le changement dont il vient d'être question.

DISTILLERIES.

D. La législation sur les distilleries est-elle favorable à cette industrie?

M. Hanegraeff. — Dans mon opinion, la législation existante sur les distilleries est bonne, simple, exempte de tout moyen vexatoire en matière fiscale, très-favorable à l'agriculture, en un mot, ne laissant rien à désirer, si ce n'est sous le rapport de l'exportation ou du *drawback*, qui, à la vérité, rembourse le droit acquitté, mais ne donne aucune protection.

La preuve en est que, journellement il nous arrive des genièvres de la Hollande, destinés en quelque sorte exclusivement à la réexportation, même à tel point que les provisions de bord n'en sont pas exemptes; la cause en provient non-seulement de la restitution intégrale des droits payés en Hollande, mais d'une prime accordée à la sortie de 2 fl. 50 des Pays-Bas par 100 litres; or cette même protection nous est nécessaire en cas d'exportation, je crains même qu'elle soit inefficace par suite de la législation existante sur les graines, nos voisins ayant libre entrée des graines étrangères, si favorables à la fabrication (ou l'entrée à un droit très-modéré), tandis que ce même seigle importé en Belgique paye de 80 à 90 cents des Pays-Bas par hectolitre. Tout le monde a été frappé de la disproportion qui existe, sous la législation actuelle, entre le *maximum* pour la libre entrée du froment et du seigle; en effet, n'est-il pas étonnant de voir que la libre entrée du seigle ne peut avoir lieu que lorsque le prix moyen est de 15 francs pour toute la Belgique, tandis que la libre entrée du froment est permise à 20 francs? On sait cependant que la proportion entre le prix du froment et du seigle est généralement de 12 à 7, et, d'après cette

proportion, la libre entrée du seigle devrait avoir lieu lorsque le prix moyen est de 12 francs.

Le genièvre de Hollande à 9 5/10 degrés se livre, rendu franco à Anvers, au prix d'environ 10 fl. des Pays-Bas par hectolitre; quel est le distillateur de notre pays qui puisse livrer aujourd'hui à ce taux, dans la plus mauvaise saison de l'année pour la fabrication, et lorsque les prix des graines sont si exorbitamment élevés? et n'est-il pas déplorable que des usines à grand appareil, montées à des frais aussi considérables que les nôtres, se voient lésées par suite d'une législation très-adroite de la part de nos voisins? En 1836 et 1837, lorsqu'aucune importation en genièvre ne se faisait de la Hollande, par suite de la commotion politique, nous avons été dans le cas de faire d'assez fortes exportations à La Havane, où nos genièvres étaient assez voulus; au besoin, je pourrais même vous montrer une lettre très-flatteuse pour la qualité d'un de ces envois, où il est dit, à propos des forts arrivages qui y avaient lieu, que c'était à la bonne qualité de ces genièvres que l'on en devait la vente; et comme j'ai vu avec satisfaction dans le cours de l'enquête, que c'est à La Havane que nos relations ont pris de l'extension, j'ai l'espoir fondé qu'au moyen de cette prime, on parviendrait à améliorer la situation des distilleries, plus ou moins souffrante en certaines saisons, par suite du trop plein, de la concurrence et faute de débouchés.

D. D'après ce que je viens d'entendre, les changements que l'on voudrait voir établir, se borneraient à une prime de fl. 2 50 c^s. Cependant, s'il y a un impôt que l'on ait la perspective de voir augmenter, c'est celui sur le genièvre. Il y aura sur ce point unanimité dans la Législature; moi-même je voterai dans ce sens. Si l'impôt est aussi faible, c'est le vote que j'ai émis qui en est cause, et s'il est un vote que je regrette, c'est celui-là; au lieu de 40 centimes par hectolitre de macération, on demandait des centimes additionnels. Cette proposition a été rejetée par 44 voix contre 43. Un impôt qui frappera le genièvre est un impôt moral. L'impôt de consommation actuellement établi ne signifie rien; car beaucoup de personnes en abusent; le Gouvernement même en abuse, en ne donnant pas suite aux procès-verbaux et en transigeant pour 2 ou 3 francs. Je crois que le Gouvernement proposera d'augmenter cet impôt; et je suis convaincu que cette proposition sera accueillie favorablement par la Législature. Nous reviendrons à la législation de 1822, modifiée de manière à lui faire perdre son caractère fiscal et vexatoire.

Il ne faut pas se faire illusion, il est nécessaire de nous créer des ressources; et bien certainement, il n'y a pas une matière qu'on frappera avec plus de plaisir que le genièvre; je demanderai quelle serait, dans ce cas, votre opinion sur une augmentation d'impôt?

M. Hanegraeff. — Une augmentation légère ne ferait rien; mais si elle était trop forte, vous auriez à craindre la fraude; il faudrait alors une tout autre législation. On dit que l'impôt est léger, mais on ne tient pas compte de ce que rapporte la patente; le produit de cette patente est de près d'un million, et c'est frapper indirectement la boisson; si vous allez augmenter trop l'impôt, vous froissez des intérêts, vous nuisez à l'agriculture, vous n'aurez plus autant de fabrication.

M. David. — On pourrait peut-être augmenter l'impôt sur la consommation et donner une prime d'exportation.

D. Vous parlez de l'accise.

M. M. David. Oui.

D. Certainement l'impôt sur les distilleries pourrait être augmenté; mais comme on l'a fort bien dit, c'est la fraude qu'il faut craindre, et l'opinion générale au Département des Finances était qu'il était difficile d'augmenter le taux de l'impôt, sans changer la législation actuelle, parce qu'en augmentant l'impôt et en maintenant la législation, au lieu de recevoir plus, on percevrait moins.

Il ne s'agit pas ici d'une question d'impôt, mais d'une question commerciale; la grande affaire est de procurer à nos navires des matières d'encombrement : c'est ce qui nous manque. Que l'impôt soit à tel ou tel taux, cela importe peu; plus l'impôt est élevé, plus la restitution des droits doit être grande à l'exportation. Indépendamment de cette restitution de droits accordée en Hollande à l'exportation du genièvre, une prime est encore payée à l'exportateur; ce qui permet au distillateur hollandais d'envoyer son genièvre sur les marchés de la Belgique, où il sert à l'exportation. C'est là un vice qui doit disparaître.

Si, comme je l'ai toujours cru, la restitution des droits pour le genièvre fabriqué dans ce pays est insufisante, quelle que soit la quotité de l'impôt, il faut augmenter le taux de cette restitution, afin de contrebalancer l'effet de la législation qui existe dans un pays voisin, mais il faut encore l'augmenter dans un but d'utilité commerciale.

M. Cateaux-Wattel. — La seule chose que je voulais dire, c'est qu'il faut mettre le genièvre de production indigène en état d'être exporté avec avantage, car les expéditions de genièvre que la Belgique fait aujourd'hui, se composent de genièvre Hollandais. C'est la conséquence de la prime d'exportation accordée en Hollande, qui permet aux Hollandais de vendre ici leur genièvre en entrepôt au même prix auquel nos distillateurs peuvent l'offrir.

Le genièvre est une matière d'encombrement pour les navires, et c'est précisément cette catégorie de marchandises qui nous manque dans le pays.

Il y aurait donc lieu de majorer la restitution des droits, sauf à augmenter l'impôt de consommation et à mieux combiner cet impôt avec le développement à donner à cette industrie; de cette manière, en diminuant la grande consommation de genièvre, nuisible à la classe du peuple, l'on augmenterait, d'un autre côté, au profit du commerce l'exportation de ce spiritieux, et l'on maintiendrait les établissements créés en Belgique sous l'empire de la législation actuelle dans le même degré d'exploitation qu'ils ont atteint aujourd'hui.

M. Kempeneers. — Si les Hollandais sont à même de nous fournir ici en entrepôt du genièvre à meilleur compte que nos distillateurs ne peuvent le fournir, je pense que cela provient aussi de la loi sur les céréales.

Les genièvres sont en général fabriqués avec du seigle du Nord. Les droits sur les céréales étant plus favorables en Hollande qu'en Belgique, les Hollandais sont à même de fabriquer à meilleur compte que nous. Pour que la fabrication du genièvre puisse être aussi favorable pour le pays, il faut mettre cet objet en rapport avec la loi sur les céréales, sinon vous n'atteindrez pas le but; car si nous avons à payer des droits plus élevés que les Hollandais sur le seigle étran-

ger, ils seront toujours à même de fournir le genièvre à meilleur compte que nous.

M. Elsen. — Le genièvre est un de nos principaux articles pour l'exportation, mon expérience me permet de confirmer ce que M. Hanegraeff a dit. J'en exporte souvent en assez fortes quantités, et partout où je l'envoie, au Brésil, à La Havane, etc., j'ai toujours eu de bons renseignements sur la qualité de nos genièvres, qui sont à même de concourir avec les genièvres hollandais. M. Key, qui fait les mêmes expéditions, m'a dit à l'instant qu'à bord du même navire par lequel il expédiait du genièvre reçu de la Hollande en transit, il avait exporté du genièvre provenant des distilleries d'Anvers, et que celui d'Anvers a été vendu 10 p. % plus cher que le genièvre hollandais.

M. Hanegraeff. — Pour les colonies, le genièvre est une boisson nécessaire; c'est comme la bierre chez nous.

M. Cassiers. — Je veux parler de l'article de genièvre sous le point de vue commercial.

Dès 1834 j'ai proposé une augmentation de droit sur la consommation de ce liquide, ainsi qu'une prime de sortie basée en premier lieu sur le montant du droit de consommation, et en second lieu sur les droits de fabrication dont le genièvre est frappé.

Il s'agit ici d'une industrie qui emploie beaucoup de bras et qui rend au sol ce qu'elle lui demande; elle est pour ainsi dire l'âme de la production, elle offre encore un moyen de former une cargaison.

Je pense que ce sera rendre un service signalé à l'agriculture, au commerce et à l'industrie, que de reviser promptement la législation dans cette vue.

FABRIQUES DE SOIE.

D. Avez-vous quelques réclamations à nous adresser au sujet de ces fabriques?

M. Vangeetruyen. — Nous n'avons rien à réclamer; nos industriels sont parvenus à marcher de pair avec nos voisins les Français, même pour la fabrication de l'ancienne couleur d'Anvers nous obtenons la préférence; je pense que, par la suite, nous parviendrons à une fabrication plus économique que celle que nous avons obtenue jusqu'à présent; sous ce rapport nous n'avons donc rien à réclamer.

Mais il est étonnant que le tarif frappe nos matières premières d'un droit d'entrée, et nos matières fabriquées d'un droit de sortie; le droit d'entrée est peu de chose, il est vrai; mais enfin il est toujours de 4 francs et au delà pour une balle. Pourquoi faut-il que je paye un droit d'entrée pour une matière première qui est indispensable à ma fabrication? A la sortie je dois payer 2 francs 20 c^{s}, par 100 kil., ce qui, sur une balle ordinaire fait 25 à 30 francs avec les accessoires.

Je demande la suppression de ce double droit, car c'est une exception qui pèse sur notre fabrication.

Nos déchets constituent pour nous une perte quelquefois très-onéreuse; eh bien, comment supporter ces pertes, s'il faut que je paye à la sortie des déchets un droit de 3 p. % sur la valeur? Cette série de droits sur la soie doitêtre biffée du tarif.

M. Vanbellinghen. — Je ne puis qu'appuyer les observations qui viennent

d'être faites par M. Vangeetruyen; les droits dont il a parlé doivent être supprimés. Il en résulte entre autres une condition onéreuse pour nous, c'est de nous défaire sur le marché voisin de la matière première que nous ne trouvons pas convenir à nos besoins.

Pour les étoffes de soie, nous ne demandons aucune protection; grâce aux perfectionnements et à l'économie de notre fabrication, nous sommes parvenus à soutenir la concurrence avec l'industrie étrangère.

Nous ne faisons pas les articles de fantaisie; Anvers se borne à des étoffes pour la consommation locale et travaille la soie noire sur une grande échelle. Pour ces articles nous ne demandons pas de protection : les droits sont légers à l'entrée; à la sortie nous payons 40 c^{s} par kil., cela est bien faible, il est vrai, mais ce droit n'est d'aucune utilité. Si c'est pour un contrôle, il me semble qu'on pourrait se borner à forcer l'expéditeur à faire une déclaration à la sortie; je pense donc que ce droit de sortie pourrait être supprimé.

Il est vrai que, jusqu'à présent, l'exportation de nos articles est très-minime; il faudrait, pour avoir l'exemple d'une exportation plus importante, remonter jusqu'à l'empire.

Sous l'empire, nos fabriques d'étoffes de soie occupaient de 1,500 à 2,000 métiers; depuis lors il est survenu une grande différence dans les usages, les modes et l'étendue du pays. La France frappe aujourd'hui nos articles d'un droit prohibitif; mais nous ne demanderions pas mieux que ce pays pût nous être ouvert, car je ne doute pas qu'en ce qui concerne la soie noire, nous n'obtenions la préférence sur les marchés français, quoique la France soit le pays par excellence pour la fabrication des étoffes de soie.

Ainsi, pour me résumer, nous demandons la suppression :

1° Du droit d'entrée sur les matières premières;

2° Du droit de sortie sur les matières premières dont nous voudrions nous défaire sur les marchés étrangers;

3° Du droit de 40 centimes dont j'ai parlé en dernier lieu.

Nous demandons en outre qu'on prenne, s'il est possible, un arrangement avec la France.

M. Kempeneers. — On a parlé de la condition onéreuse qui pèse sur l'exportation des matières premières qui ne conviennent pas aux fabricants en soie; voici ce qu'il y aurait à faire : Les fabricants devraient recevoir leurs matières premières en entrepôt, et si elles ne leurs conviennent pas, les exporter sans droit.

M. Vangeetruyen. — D'après mon expérience personnelle, il y aurait des inconvénients dans ce mode de procéder; il faut que j'aie la matière première chez moi, et que je puisse l'examiner à loisir pour me défaire de ce qui ne me convient pas.

CÉRUSE.

D. Cette branche d'industrie est-elle dans une situation florissante?

M. Vangeetruyen. — Nous sommes parvenus à faire une céruse qui paraît même l'emporter sur la céruse anglaise et la céruse hollandaise; nous n'avons donc rien à réclamer. Nous exportons déjà beaucoup de céruse, et nous ne demandons qu'un plus grand nombre d'occasions d'exportation. Il n'y a pas

longtemps, nous avons fait une expédition à Bahia, nous avons dû attendre longtemps pour trouver cette occasion; et encore au lieu de prendre la droite ligne, nous avons dû expédier par le port de Hambourg.

Nous invitons par conséquent la commission à rechercher les moyens de faciliter nos exportations.

D. Pourriez-vous nous donner des renseignements sur l'exportation et la fabrication des céruses?

M. Vangeetruyen. — Nous en avons expédié en 1837, 300,000 kilog.; en 1838 beaucoup moins, et en 1839 moins encore; cette diminution n'est due qu'au défaut d'occasions. La plus grande partie des exportations que nous avons faites sont dues au commerce du sucre; si nous avions plus de sucre à exporter, nos exportations d'autres articles augmenteraient dans la même proportion.

M. Vangeetruyen. — Je voudrais faire une observation sur l'estampille; je désire que l'estampille ne soit pas appliquée aux articles que je fabrique.

D. M. Vangeertruyen vient de témoigner son éloignement pour l'estampille, je désirerais qu'il voulût bien motiver son opinion à cet égard.

M. Vangeetruyen. — L'estampille favorisera considérablement la fraude. On imitera votre estampille et on estampillera les marchandises que l'on aura importées en fraude.

D. Ne doit-on pas craindre de voir se reproduire ce qui existait du temps de l'empire, des fabriques simulées qui étaient établies dans le seul but de pouvoir estampiller des marchandises étrangères?

M. Vangeertruyen. — Du temps de l'empire, nous avions une soi-disant fabrique de calicots, qui ne faisait autre chose qu'estampiller des produits anglais et vendre ensuite ces produits comme provenant de l'industrie nationale.

D. Il a été souvent dit à la Chambre: nous ne pouvons pas établir des droits de douane élevés, à cause de l'étendue de nos frontières, qui donnent de grandes facilités à la fraude; le moyen d'empêcher la fraude, n'est-ce pas l'estampille, qui est admise dans des pays qui ont relativement des frontières bien moins étendues que les nôtres, tel que la France, l'Allemagne, je dirai même que l'Angleterre? car l'Angleterre est hérissée de côtes qui rendent la fraude très-difficile, et si l'estampille n'existe pas dans ce pays, elle y est remplacée par des mesures bien autrement vexatoires. C'est ainsi qu'en Angleterre, les agents de la douane ont le droit d'arrêter toutes les voitures, tous les voyageurs qu'ils rencontrent; de pénétrer dans les magasins, dans les habitations, et cela à toute heure du jour et de la nuit, pour rechercher les marchandises qui n'auraient pas payé le droit. Dès qu'une personne quelconque y est invitée par un agent du fisc, elle doit prouver que la marchandise dont elle est dépositaire a acquitté les droits; si cette preuve n'est pas administrée, la marchandise est saisie. Je le demande, si dans un pays qui est si bien défendu par sa position contre la fraude, et où, d'un autre côté, l'on attache une si haute importance à tout ce qui tient à la liberté individuelle, si dans un semblable pays, on admet des mesures pareilles, devons-nous éprouver de la répugnance à adopter l'estampille, qui est le seul moyen que nous ayons de nous défendre contre la fraude?

Plusieurs chambres de commerce ont émis le vœu que la Belgique soit réu-

nie commercialement, soit à l'Allemagne, soit à la France. En Allemagne la recherche des marchandises étrangères se fait encore avec plus de rigueur qu'en Angleterre; en France, elle se fait également avec une rigueur extrême et cela jusque dans la capitale. Eh bien, si nous étions réunis commercialement à la France ou à l'Allemagne, nous devrions bien subir les mesures de rigueur adoptées dans celui des deux pays avec lequel nous aurions formé une union douanière.

Pourquoi donc n'admettrions-nous pas l'estampille, qui, en définitive, ne contrarie que les fraudeurs?

Je ne pense pas que les fraudeurs aient droit à une si grande indulgence.

M. Cassiers. — Je puis dire que pendant les seize années que j'ai passées en Angleterre, je n'ai pas eu à subir la moindre vexation du genre de celles dont on vient de parler.

M. David — C'est dans la loi, mais cela ne se pratique pas.

D. L'estampille ne peut amener aucune mesure vexatoire; elle ne peut, je le répète, contrarier que les fraudeurs.

M. David. — Mais si l'estampille est elle-même un moyen de fraude?

M. Vanbellinghen. — Je désire que l'estampille ne soit pas appliquée aux articles que je fabrique, parce que je ne crains pas la concurrence étrangère. D'ailleurs, comment l'estampille sera-t-elle appliquée? sera-t-elle apposée dans la fabrique même? Les étoffes que je fabrique se font par pièces de 60 à 80 aunes; beaucoup de mes correspondants ne me demandent qu'un quart ou 1/8 de pièce; je fais des cravates dont il s'en trouve jusqu'à 140 ou 160 à la pièce, et que je vends par douzaine et même par demi-douzaine; je demanderai si, lorsque je reçois une commande de 20/4 ou 8me de pièces de différents tissus, et de 20 demi-douzaines de cravates, je devrai chaque fois faire estampiller tous ces coupons? Dans ce cas, il me faudra au moins deux employés ne faisant autre chose que d'aller au bureau de l'estampille, et cela pour une petite fabrique comme la mienne!

Quel désagrément l'estampille n'entraînerait-elle pas pour le détaillant qui n'entendra rien aux formalités qui lui seront imposées : à tout moment les petits boutiquiers seront à l'amende et auront des marchandises confisquées par ce seul fait qu'ils ne connaîtront pas ce qu'il y aura à faire.

Je désirerais avoir une explication sur la manière dont on voudrait procéder pour l'apposition de l'estampille.

D. Ce serait à l'administration des finances à déterminer le mode d'exécution de la loi. Dans tous les cas on ne peut pas dire que l'administration des finances ait jusqu'ici vexé le commerce, et si l'estampille est établie, cette administration procèdera de telle manière que ni les fabricants ni les détaillants n'auront point de désagrément à essuyer lors qu'ils seront de bonne foi.

M. le président de la chambre de commerce. Je pense qu'aucun membre de cette assemblée ne s'attendait à être consulté sur l'opportunité de l'estampille, ni sur les moyens à employer pour réprimer la fraude; la chambre de commerce a été consultée sur le projet de loi relatif à la répression de la fraude, qui a été pré-

senté par M. le président de la commission, lorsqu'il était Ministre des Finances et sur celui de M. de Mérode. Mais ce projet renferme une foule de dispositions, il demande à être examiné avec beaucoup de maturité ; la chambre de commerce s'est déjà occupée de ce projet, elle complétera son examen aussitôt qu'elle le pourra, et elle rencontrera l'estampille comme tous les autres moyens de réprimer la fraude. Je crois qu'il ne faut pas anticiper sur le travail de la chambre de commerce, car tout ce que nous pourrions dire en ce moment sur cet objet serait nécessairement incomplet.

On s'occupe beaucoup de l'industrie linière, je vois dans un journal de Belfast un article assez important relativement au lin, voici ce que porte cet article :

« Nous sommes heureux de pouvoir dire que plusieurs fermiers intelligents » ont donné un attention extraordinaire à cette culture (la culture du lin), » si importante pour notre pays, et qu'ils sont parvenus à produire du lin » véritablement fin, dont ils ont pu obtenir le prix élevé de 80 à 90 schellings, » (c'est déjà le prix de nos bons lins). Sous un point de vue national, nos pro- » priétaires ne peuvent rien faire de mieux que d'encourager leurs fermiers à » produire du lin fin, car les demandes pour le lin fin continueront à être très- » fortes chez nous, et les producteurs trouveront toujours des acheteurs em- » pressés.

» Il paraît que le Gouvernement belge a l'intention de mettre des droits de » sortie très-élevés sur le lin qui s'exporte vers la Grande-Bretagne ; il est fa- » cile de comprendre que ces droits seraient une protection pour nos produc- » teurs.

» Déjà une députation envoyée par le Gouvernement belge et venue visiter » l'Angleterre ; elle s'est rendue dans cette ville et dans le voisinage pour y » prendre des renseignements sur notre consommation et notre production. »

Vous voyez, Messieurs, qu'on est loin de s'alarmer en Angleterre de notre projet de mettre des droits de sortie sur le lin.

M. David. — Pendant la guerre, les Anglais fabriquaient beaucoup de toiles fines, cependant il n'était pas question à cet époque de tirer du lin de la Belgique ou de la France ; la Russie ne pouvait pas non plus produire le lin dont les Anglais avaient besoin. C'était en Irlande ou en Angleterre même que l'on produisait alors le lin fin que consommait la fabrication anglaise ; lorsque la paix fut faite, et les relations commerciales ouvertes entre l'Angleterre et le continent, les Anglais ont abandonné la culture des lins pour se livrer à celle des céréales qui étaient fort chères à cette époque. Depuis quelque temps l'Angleterre a recommencé à cultiver le lin, et l'année dernière la récolte de l'Irlande s'est élevée à 38,000 tonneaux, tandis que la Belgique n'a produit que 30,000 tonneaux. Il y a deux ans, j'ai eu l'honneur de faire un voyage en Angleterre avec M. Liedts et M. Rogier, et j'ai vu avec étonnement que là aussi on a repris dans les pays plats la culture du lin ; dans d'autres pays la culture du lin prend aussi de l'extension. Le pays qui se trouve entre Venloo et Dusseldorf produisait autrefois très-peu de lin ; eh bien, l'année dernière ce pays en a exporté 700 tonneaux, et je crois que cette année il en exportera 1400. Si la culture du lin augmente d'un tiers en Irlande, et si les Anglais peuvent tirer une certaine partie de lin des états allemands, ils seront à même de se passer entièrement de

nous, et ce serait là une perte énorme pour notre pays. Je crois que déjà cette année nos exportations seront considérablement réduites, car jusqu'ici nous n'avons pas encore reçu de demande.

La Bavière veut également introduire chez elle la culture du lin, car l'ambassadeur de ce pays à Londres est venu ici pour recueillir des renseignements sur cette culture.

M. ..... J'ai reçu des lins de l'Égypte; ils sont très-beaux et très-blancs.

D'autres membres. — Les lins d'Égypte ne pourront jamais nous faire concurrence.

SAVONNERIE.

M. Pauwels-Pelgrims. — On a retiré la majeure partie des permis pour l'emploi du sel dans les savonneries; il y avait des personnes qui en faisaient un mauvais usage, non pas à Anvers, mais dans les Flandres; elles réclamaient l'exemption de l'impôt sur le sel pour une quantité décuple de celle dont elles avaient besoin. D'après cela le Gouvernement a retiré les permis par une mesure en quelque sorte générale. Je me trouve ainsi une des victimes de cette fraude, quoique je n'aie jamais fraudé, car j'avais un permis pour 2 ou 3 mille kilogrammes, tandis que, quelques-uns de mes confrères qui ne fabriquaient pas plus que moi, avaient un permis de 10,000 kilogrammes. Quelques confrères ont encore un permis, mais je ne sais comment ils font, car ce permis est accordé à des conditions telles, que j'ai préféré y renoncer, parce qu'elles sont vraiment inexécutables. Ainsi il faut dire la quantité de sel que l'on emploiera pour faire une quantité déterminée de savon; il faut indiquer l'heure à laquelle on emploiera le sel; toutes choses impossibles.

Pour les fabriques de tabac, les permis n'ont pas été retirés; mais ils ont été considérablement diminués.

D. Nous n'exportons pas de savon; si donc on n'alloue pas une certaine quantité de sel aux savonneries, n'en résultera-t-il seulement que le consommateur du pays payera le savon plus cher?

Plusieurs membres de la chambre de commerce. — Nous exportons en Hollande.

D. D'après les renseignements que j'ai recueillis, vos exportations ne sont-elles pas d'une quantité tellement faible qu'elles ne peuvent être prises en considération?

M. le président de la chambre de commerce. — Autrefois, lorsque nous étions réunis à la Hollande. Je ne sais si maintenant il y aura moyen pour cette industrie d'exporter de nouveau. S'il en est ainsi, il faudrait restituer l'impôt sur le sel pour rendre l'exportation possible.

D. Depuis la séparation, l'exportation a été minime.

M. le président de la chambre de commerce. — C'est que le commerce a été interrompu tant que nous n'avons pas eu de relations politiques avec la Hollande.

PÊCHE.

D. On nous a beaucoup parlé de la pêche d'Anvers, on l'a représentée comme une pêche de fraude. Avez-vous quelques observations à nous faire sur ce point?

M. Kempeneers. — On nous a également signalé des fraudes, mais je ne pense pas qu'il y en ait. Cependant, il est possible que l'on fraude le poisson pour le marché; mais la commission spéciale de la pêche est instituée pour constater le départ et l'arrivée des navires, et pour dresser les procès-verbaux que nous adressons au Gouvernement. Lorsqu'un navire se déclare pour la pêche, nous nous rendons à bord; nous examinons s'il a tous les ustensiles équipés conformément à la loi, et après cela le navire peut partir pour la pêche. Quand le navire revient, le patron fait sa déclaration, nous la vérifions et nous dressons le procès-verbal; mais je ne puis rien dire sur la fraude et je ne pense pas qu'il y en ait.

D. Combien faut-il de journées pour faire réellement la pêche du poisson frais?

M. Kempeneers. — Nous n'avons pas encore fait la pêche du poisson frais. Nous ne faisons que la pêche de la morue.

D. La pêche du poisson frais peut se faire, du port d'Anvers, en aussi peu de temps que du port d'Ostende; elle se fait à dix lieues en mer. Je le dis pour l'avoir vu de mes propres yeux. En partant d'Anvers à la marée descendante, on est en mer six heures après. Une fois qu'on est à la hauteur, on peut le lendemain, à la marée remontante revenir au port. Il ne faudrait donc pas plus de temps aux pêcheurs d'Anvers qu'à ceux de Nieuport et d'Ostende pour faire la pêche du poisson frais.

Je ne pense pas que du port d'Anvers on ait encore fait cette pêche; mais on fait la pêche de la morue, cela n'est pas douteux, je pourrais vous citer le témoignage de personnes qui ont vu les pêcheurs en mer. Je citerai le rapport de M. le capitaine Eyckoldt, chargé de surveiller nos pêcheurs à la hauteur des îles de Feroé, et qui y a constaté la présence de plusieurs pêcheurs d'Anvers.

Je demanderai si, quand les navires arrivent, la commission interroge les gens de l'équipage, et si elle s'assure auprès d'eux que la pêche est réellement faite?

M. Kempeneers. — Oui; et nous avons constaté ainsi que la pêche est réelle.

M. le président de la chambre de commerce. — Cette question de la pêche est soumise à l'examen d'une commission qui, probablement, fera prochainement son rapport. J'en adresserai une copie à la commission dès qu'il sera fait.

M. Elsen. — On parle de la pêche de la morue; mais on devrait songer aussi à la pêche de la baleine. Cela ferait beaucoup de bien pour le commerce. Mais ce sont les marins qui nous manquent; les jeunes gens qui sont dans la marine sont exempts du service militaire en temps de paix; ils devraient en être exempts en temps de guerre comme en temps de paix; il y aurait alors plus de jeunes gens qui se voueraient à la marine.

M. Kempeneers.—Il faudrait, pour cette pêche, que le Gouvernement accordât des primes. Les primes accordées en France sont considérables.

CATEAUX-WATTEL.
Charles-N. DIERXSENS.
G. JOLLIE.
J.-A. ELSEN.
Th. DE COCK.
J.-B. FUCHS.
J. PAUWELS-PELGRIMS.
DEDECKER-CASSIERS.
G.-J. HANEGRAEFF.
Max. VANDENBERGH.
J. GISLAIN.
J.-F. CASSIERS.

QUESTIONS.

Un membre de la commission d'enquête donne lecture des questions suivantes, résultant des interrogatoires précédents. Il ne demande pas que la chambre de commerce y réponde immédiatement, il préfère qu'elle les prenne en mûre considération et y réponde dans une séance subséquente. Des copies en sont distribuées. Il s'élève une discussion sur le point de savoir si on répondra à ces questions verbalement ou par écrit. Il est convenu, qu'après les avoir examinées, on décidera ce point dans une séance du soir. Dans cette séance, on déclina de répondre verbalement à ces questions. Il restait facultatif à la commission de les fondre dans celles qu'elle avait encore à poser.

PREMIÈRE QUESTION.

Vous croyez qu'un grand transit s'établira entre Anvers et l'Allemagne; en conséquence vous croyez avec raison, qu'il y aura un grand nombre d'arrivages de navires étrangers, et qu'il sera dans l'intérêt de ces navires étrangers de prendre des cargaisons de retour. La question est posée ainsi par vous-mêmes. D'un autre côté, vous craignez que, si les droits différentiels sont majorés en faveur de nos propres importations, et dans le but de développer nos exportations, nous n'excluions, selon les uns, la navigation étrangère, ou que, selon les autres, nous ne l'entravions. Vous craignez en conséquence qu'il ne s'établisse pas, quant aux frets, une concurrence et que les prix des transports maritimes ne soient augmentés.

Nous croyons qu'il existe une contradiction entre ces deux opinions. Si un grand transit s'établit, il sera accompagné d'un grand nombre d'arrivages de navires étrangers. Les importations des marchandises en transit ne peuvent rencontrer d'obstacle ni dans les droits différentiels, ni dans les provenances directes, attendu que l'un et l'autre principe n'affectent que les marchandises importées pour la consommation intérieure. Les navires étrangers qui, selon vous, arriveront en grand nombre pour importer des marchandises en transit, établiront donc une concurrence utile, quant au fret, avec les navires nationaux, et les bas prix des transports maritimes seront maintenus.

Nous vous demandons, Messieurs, de vouloir bien concilier ces deux opinions que vous avez émises.

DEUXIÈME QUESTION.

Si vous répondez à cette première question par la crainte que les importations en transit ne soient pas si considérables, alors qu'elles ne pourraient pas aussi se replier sur la consommation intérieure; nous croyons, de notre côté, 1° que cette cause ne peut diminuer le transit, parce que, en commerce, la production répond toujours à la demande, c'est-a-dire, que s'il entre dans les intérêts de

l'Allemagne de demander au port d'Anvers des marchandises, le commerce maritime les importera ; 2° que, quand même le transit serait légèrement diminué par cette cause, cette légère diminution serait amplement compensée par une plus grande exportation de nos produits industriels, attendu que vous admettez, comme nous, que *ce qui encourage le plus efficacement les exportations, c'est la certitude de retours avantageux*. Donc, en favorisant plus efficacement les retours de notre commerce maritime, nous encouragerons plus efficacement nos exportations, ce qui, selon nous, est pour les intérêts généraux du pays, un avantage de beaucoup supérieur à celui de recueillir sur la place d'Anvers un peu plus de bénéfices de commission, de déchargement et de rechargement sur les marchandises étrangères de transit.

Nous vous prions, Messieurs, de vouloir nous donner votre opinion sur cette position de la question.

TROISIÈME QUESTION.

Vous espérez que les navires étrangers exporteront nos produits industriels en plus grande quantité que les navires nationaux. Selon nous, cet espoir ne repose sur aucun fondement solide. Il est contredit par l'expérience générale des nations. Jamais, chez aucune nation, ce fait ne s'est réalisé. Pendant notre réunion à la Hollande, nous exportions nos produits par notre propre commerce et par notre propre navigation. Ensuite, il n'est pas dans l'intérêt du commerce étranger d'exporter nos produits similaires. Il n'a pas non plus autant de facilités que le commerce national de distinguer les produits qui se prêtent le plus à l'exportation. Enfin, le commerce national ne peut exporter nos produits par navires étrangers avec le même avantage que par navires nationaux : s'il affrète ses navires pour la sortie, le prix du transport pèse plus lourdement sur la marchandise ; s'il les affrète pour la sortie et le retour, le commerce national ne peut compter sur les droits protecteurs des retours, attendu que ce sont des navires étrangers.

Veuillez, Messieurs, nous présenter vos observations sur celles qui précèdent.

QUATRIÈME QUESTION.

Vous soutenez que nous n'avons pas exporté aux États-Unis, parce que nous n'avions pas avec ce pays des relations suivies et régulièrement établies. Nous demandons la cause qui s'est opposée à l'établissement de ces relations suivies et régulières. Nous croyons que cette cause est due à l'insuffisance de la protection que nous accordons à nos retours. Cependant, pour composer ces cargaisons de retour, nous avions aux États-Unis les riz, les cotons, les tabacs, les potasses. Cette cause n'est-elle pas avouée par vous-mêmes, puisque vous soutenez que nous exporterons aux États-Unis aussitôt que la ligne de communication entre la Belgique et ce dernier pays, par bateaux à vapeur *nationaux*, *efficacement protégés*, sera établie ?

CINQUIÈME QUESTION.

Vous pensez qu'au moyen de cette ligne de communication nous exporterons aux États-Unis ; d'un autre côté, vous soutenez que nous n'exporterions pas sur

d'autres points lointains, alors même que notre navigation serait protégée d'avantage, parce que notre industrie n'est pas assez avancée pour lutter, en qualité et en prix, sur les marchés lointains, contre l'industrie étrangère. Pourquoi, dans l'état actuel de notre industrie, avec les défectuosités que vous lui attribuez, notre navigation, protégée par les bateaux à vapeur nationaux, exporterait-elle aux États-Unis, et pourquoi, si elle était protégée dans tous ses développements, n'exporterait-elle pas dans d'autres contrées lointaines? Pourquoi la même cause produirait-elle des effets contraires?

SIXIÈME QUESTION.

Vous croyez que la navigation étrangère suffira à l'exportation de nos produits sur les marchés lointains; pourquoi cette navigation n'a-t-elle pas suffi à l'exportation de nos produits aux États-Unis? Pourquoi ne suffirait-elle pas encore aujourd'hui pour atteindre ce but? Pourquoi enfin, pour l'atteindre, a-t-il fallu protéger une navigation *nationale* par bateaux à vapeur?

SEPTIÈME QUESTION.

Vous soutenez que nous n'exportons pas, parce que nous ne réduisons pas nos prix de revient. Les nations étrangères exportent, dites-vous, parce qu'elles réduisent leurs prix de revient. Un membre de la chambre de commerce a produit des chiffres pour le prouver. Nous partageons l'opinion que l'industrie doit s'efforcer d'atteindre ce but général; mais nous croyons que l'industrie doit être stimulée par la protection. Elle ne perfectionne pas ses produits, parce que, dans l'état actuel de la législation, elle ne voit pas de possibilité d'exporter; notre commerce d'échanges n'étant pas protégé par l'auxiliaire indispensable de toute exportation suivie et régulière. Elle craint de faire des dépenses inutiles pour perfectionner des moyens de fabrication. Nous avons, dit l'industrie, des articles que nous fabriquons mieux que les autres nations; nous en avons d'autres qui peuvent entrer en concurrence avec les articles étrangers, et cependant nous ne les exportons pas. Ne doit-on pas conclure de cette position de la question, que la protection commerciale et navale doit précéder, comme chez les autres nations, le perfectionnement de notre industrie générale, et qu'il faut lui offrir l'espoir qu'elle n'aura pas fait en vain des efforts pour améliorer sa fabrication?

HUITIÈME QUESTION.

En établissant une liberté de commerce maritime par l'importation trop facile des provenances indirectes, n'en est-il pas résulté que l'épicier achète ses denrées coloniales sur les marchés de Londres et de Rotterdam; le fabricant ses cotons sur les marchés du Havre et de Liverpool? D'un autre côté, vous désirez établir un grand marché sur la place d'Anvers. Ne craignez-vous pas que cette liberté de commerce indirect ne s'étende chaque jour, et ne nous oppose un obstacle insurmontable à l'établissement de votre marché général, et que, par suite, l'épicier et le fabricant ne puissent profiter de votre marché général?

NEUVIÈME QUESTION.

Ne pensez-vous pas que, si vous vous bornez à écarter seulement ou à entra-

ver les importations indirectes des entrepôts d'Europe, l'avantage que vous cherchez ne soit détruit par les arrivages indirects des pays lointains, qui viendront remplacer les importations de grand cabotage; qu'en conséquence nos exportations ne soient encore entravées par ces importations indirectes, faites de pays lointains, et que les entraves mises aux exportations d'entrepôts d'Europe ne produisent d'autre effet que celui d'avantager la place d'Anvers?

DIXIÈME QUESTION.

Vous demandez, d'un côté, un système libéral de commerce; d'un autre côté, vous demandez que les importations par terre soient prohibées. Nous demanderions aussi cette prohibition, si elle était combinée avec un système général qui pût compenser largement les dommages qui doivent en résulter pour certaines provinces frontières. Mais, d'un côté, vous témoignez un grand intérêt pour le consommateur; vous désirez qu'il reçoive les objets de consommation au plus bas prix possible, et, de l'autre, vous ne voulez pas que les provinces de Limbourg et de Liége reçoivent les denrées par la Meuse, par laquelle, comme vous dites vous-mêmes dans votre rapport sur l'augmentation des droits sur le café, ces provinces peuvent recevoir cette denrée à un prix inférieur. Vous dites à l'industrie : produisez à bas prix; voilà votre seule protection rationnelle; toute autre est à charge du consommateur, ou du trésor public. Mais quand le consommateur demande l'importation par terre, afin de consommer au plus bas prix, vous lui refusez cet avantage, ou bien vous demandez au trésor public le sacrifice de transporter sur le chemin de fer les denrées à un prix très-minime, afin de pouvoir concourir avec les transports sur la Meuse.

Nous désirons obtenir des explications sur la prohibition d'importer par les frontières de terre que vous demandez.

ONZIÈME QUESTION.

Le principe qui dirige, dites-vous, les États-Unis, est une stricte réciprocité. Si nous ne leur permettons pas d'importer chez nous des produits qui ne sont pas les leurs, et qu'ils sont allés chercher à La Havane, au Brésil ou ailleurs, ils ne nous permettront pas d'importer chez eux, par nos navires, les marchandises allemandes, transportées à Anvers, en destination des État-Unis. Notre transit en souffrira ainsi que notre navigation.

En premier lieu, nous ne pensons pas que les faits soient parfaitement identiques et, qu'en conséquence, il soit sûr que les États-Unis nous répondraient par la réciprocité.

En second lieu, le cas serait identique, les navires des États-Unis exporteraient eux-mêmes les marchandises allemandes entreposées à Anvers, comme ils exportent les marchandises européennes entreposées à Londres, à Liverpool et au Havre. Cette situation amènera dans votre port la navigation étrangère que vous y appelez et que vous craignez que nous n'éloignions. Cette même cause a produit le même effet en Angleterre et en France.

En troisième lieu, le désavantage signalé consisterait en ce que la navigation nationale n'exporterait pas aux États-Unis les marchandises allemandes en transit pour ce pays.

Il reste la question de savoir quel serait le plus grand désavantage, soit celui de ne pas transporter par notre propre navigation les marchandises allemandes aux États-Unis, soit celui de continuer *de ne pas encourager les exportations de nos propres produits par la certitude de retours avantageux.*

Nous préférons, avec l'Angleterre et la France, qui se trouvent dans la même position, de renoncer au transport de ces marchandises par navigation nationale, et de maintenir le système des provenances directes, afin d'y trouver un moyen plus efficace d'exporter nos produits : nous le préférons, d'autant plus que cette situation de transit nous amènera un plus grand nombre de navires étrangers.

En quatrième lieu, ce point ne nous paraît pas exclusivement un objet de législation commerciale; il entre plus particulièrement dans la nature des traités de réciprocité, et nous pensons qu'il y a moyen de convenir à cet égard avec les États-Unis.

Veuillez, Messieurs, nous donner votre opinion sur cette nouvelle position de la question.

Rapport sur diverses questions sur la pêche nationale, approuvé par la chambre de commerce et des fabriques d'Anvers.

Par sa dépêche du 13 juillet dernier, M. le gouverneur a demandé l'avis de la chambre sur deux propositions présentées à la Chambre des Représentants, par M Donny, dans la session de 1837 : la première tendait à majorer les droits d'entrée sur les produits de la pêche étrangère ; la seconde, à établir un système de primes plus complet et mieux approprié aux besoins des divers genres de pêche que l'on exploite en Belgique.

M. le gouverneur, en communiquant ces deux projets, fait remarquer que celui relatif aux primes a reçu en grande partie son exécution, les principaux encouragements de cette espèce, réclamés pour la pêche en 1837, lui étant actuellement concédés.

Chargés par vous, Messieurs, d'examiner s'il conviendrait également de donner suite aux autres demandes de M. Donny, nous avons recueilli des renseignements sur la situation de la pêche nationale, et nous allons développer successivement notre opinion sur les mesures de protection sollicitées pour chacune des branches de cette industrie.

1° *Pêche du poisson frais pris à l'hameçon et de la marée.* — Cette pêche, qui était abandonnée à ses propres ressources avant 1837, jouit, en vertu de nouvelles dispositions, d'une prime de fr. 529 10 c^s^.

Elle est en même temps protégée contre l'introduction étrangère par un droit de fr. 15 90 c^s^ par 100 kilogrammes pour le poisson fin, et de fr. 7 95 c^s^ pour les espèces communes.

M. Donny pense que cette tarification prête à la fraude, parce que, dit-il, le poisson étranger arrive ordinairement en des quantités si considérables, qu'il est fort difficile d'en constater les espèces ; il produit, à l'appui de cette opinion, la statistique des exportations depuis 1831 à 1834, de laquelle il résulte que le rapport entre le poisson fin et le poisson commun de la pêche étrangère, décla-

rés à la douane, a été en 1831, de 100 à 96, en 1832 de 100 à 300, en 1833 de 100 à 442 et en 1834 de 100 à 1124.

M. Donny en conclut que des quantités considérables de poissons fins doivent avoir été introduites sous la fausse désignation d'une espèce classée parmi les poissons communs, et que cet abus va croissant d'année en année; pour y obvier, il propose de frapper toutes les sortes de poissons frais indistinctement d'un droit de 12 francs par 100 kilogrammes.

Il nous est impossible d'admettre que la douane soit hors d'état de reconnaître si les poissons que l'on importe sont des raies ou des turbots, des esturgeons ou des cabillauds. Cette surveillance est si facile que les fraudes considérables que semble attester en effet la statistique de 1834, ne peuvent s'expliquer que par une connivence entre les pêcheurs et les préposés à la douane; et, ce qui prouve qu'il dépend de ces derniers de les réprimer, c'est qu'elles ne se sont point reproduites les années postérieures : car, durant les exercices 1835, 1836, 1837 et 1838, la proportion moyenne entre les deux qualités de poisson spécifiées au tarif, s'est rétablie approximativement de 100 à 320, proportion que l'on doit considérer comme véritable, et non comme le résultat de déclarations frauduleuses.

Nous ne voyons donc aucun motif d'établir un tarif uniforme selon le poids, par lequel les raies, flottes et autres poissons communs, qui servent de nourriture aux classes moyennes de la société, seraient grevés d'un impôt hors de proportion avec leur prix.

2° *Pêche de la morue.* — Cette industrie est aujourd'hui favorisée des primes que M. Donny sollicitait en 1837 ; et il reste à examiner si la proposition de cet honorable Représentant de majorer à fr. 12 72 c^s^ par tonne de 150 à 160 kil., mérite d'être accueillie.

La morue de la pêche hollandaise est généralement préférée à celle qui nous arrive d'Ostende, et se vend à des prix plus élevés. Cette différence résulte de celle des procédés que la pêche emploie dans les deux pays. Les pêcheurs d'Ostende vont au Doggersbanck durant l'été exclusivement; le cabillaud qu'ils prennent doit pouvoir se conserver durant une année entière, au lieu que la morue hollandaise est destinée à être consommée en totalité avant le mois de février suivant, parce que vers cette époque le produit de la pêche d'hiver vient la remplacer. Il en résulte que la morue des pêcheurs de Flandre doit subir un salaison plus forte que la morue hollandaise, ce qui rend cette dernière plus agréable au goût; et par là, notre poisson livré au marché concurremment avec celui de nos rivaux, est bien moins recherché, même en été, quand l'un et l'autre sont préparés fraîchement.

Mais la position des pêcheurs des côtes de Flandre est plus désavantageuse encore pendant l'autre saison. Car les chaloupes hollandaises se mettant de nouveau en mer dans les mois de décembre et janvier, rapportent de la morue fraîche vers l'époque du carême, quand il se fait la plus grande consommation de poisson; et pour soutenir cette concurrence, les pêcheurs d'Ostende ne livrent au marché que la morue de leur pêche d'été, qui est alors devenue dure par cela seul qu'elle est salée depuis 8 mois. Est-il étonnant que de cette manière la morue hollandaise se débite avantageusement, et que personne ne veuille plus acheter la nôtre qu'à des prix très-inférieurs?

Pour preuve de l'exactitude de ce qui précède, nous nous référons aux dé-

veloppements de M. Donny lui-même, qui reconnaît (page 2) que durant chacune des années 1834, 1835 et 1836, trois chaloupes seulement se sont rendues au Doggersbanck en hiver, pour la pêche de la morue. Et la raison pour laquelle les habitants des côtes de Flandre n'exploitent point la pêche dans cette saison, c'est, ajoute M. Donny, parce qu'elle est *peu productive et très-pénible.*

La pêche de la morue de Hollande a encore sur la nôtre une seconde cause de supériorité, c'est qu'elle emploie des bâtiments d'un plus grand tonnage, d'où il résulte qu'elle n'a pas besoin de faire autant de voyages pour fournir une même quantité de morue.

Les circonstances que nous venons de mentionner expliquent pourquoi la morue de la pêche des côtes de Flandre ne peut lutter sur nos propres marchés contre le produit similaire de la pêche hollandaise, nonobstant une faveur de 12 fr. 72 c^{s} par tonne. Il n'y a dès lors aucun motif plausible de soupçonner avec M. Donny, que la Hollande accorderait secrètement des primes d'exportation; et les renseignements que nous avons pris nous autorisent à déclarer que la pêche hollandaise ne jouit d'aucun privilége occulte de cette nature.

Sous l'empire de la tarification actuelle, une compagnie d'Anvers a entrepris d'exploiter la pêche de la morue d'après le système hollandais, c'est-à-dire en se rendant au Doggersbanck dans les deux saisons, avec des bateaux construits à l'imitation d'un bateau modèle hollandais auquel le Gouvernement avait concédé la nationalisation. Ces essais ont été couronnés de succès, nous souhaitons que les pêcheurs ostendais suivent les mêmes procédés pour améliorer leur marchandise; et la sollicitude du Gouvernement ne devrait avoir d'autre but que de les diriger dans cette voie. Mais la majoration du tarif proposée aurait un effet tout opposé, elle affranchirait la pêche nationale de l'obligation de faire les progrès auxquels cette industrie est parvenue à l'étranger, elle ne ferait qu'encourager la routine, aux dépens du consommateur et des intérêts de la pêche elle-même, et nous croyons qu'il est du devoir de la législation de repousser une protection pareille.

Une mesure bien plus en harmonie avec les véritables besoins de la pêche nationale, ce serait de l'engager davantage à fréquenter les plages du Doggersbanck pendant l'hiver.

Or, il nous semble que ces expériences ne sont point assez favorisées : car en Hollande, où la grande pêche d'hiver est exploitée avec bénéfice depuis bien longtemps, elle jouit d'une prime de 600 florins, tandis qu'en Belgique, où cette industrie est pour ainsi dire naissante, le règlement du 27 février dernier n'accorde que 500 francs. Il conviendrait de nous mettre sous ce rapport sur un pied d'égalité parfaite avec nos rivaux de Hollande, c'est-à-dire, d'accorder une prime de 1200 francs aux pêcheurs qui, à l'instar de ceux du pays voisin, exploiteraient cette pêche dans les mois de décembre et janvier, avec des bâtiments de 80 tonneaux au moins.

3° *La pêche du hareng.* — La pêche du hareng destiné à être salé et mis en caque, est protégée par une prime de 1500 francs. Le projet primitif du Gouvernement était de n'accorder cette faveur que pour des chaloupes de 50 tonneaux : mais M. Donny ayant réclamé contre l'élévation de ce chiffre, il fut admis qu'une capacité de 30 tonneaux donnerait droit à la prime.

Nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer que ce système est mal conçu. Les *hoakers* hollandais, qui vont à la pêche du hareng, jaugent environ

100 tonneaux. Or, cette pêche est une industrie dont la Hollande a exercé le monopole depuis des siècles ; et certes, pour pouvoir aspirer à participer aux bénéfices abondants qu'elle lui rapporte, le bon sens commande de suivre les mêmes procédés. Le pêcheur qui adopterait un autre système, ne peut raisonnablement se promettre du succès, et ne mérite aucun encouragement du trésor de l'Etat. Cette seule considération devrait suffire pour rattacher, à l'obtention de la prime, la condition d'employer à la pêche du hareng, des chaloupes de la même forme, de la même capacité et munies des mêmes instruments que les *hoakers* hollandais. De cette manière, la prime aurait été réellement utile, tandis que, prodiguée comme elle l'est aujourd'hui à des bâtiments qui n'ont que le tiers de la dimension convenable, elle sert d'appât aux petits bateliers pour tenter une pêche qu'ils n'ont pas le moyen d'exploiter avec fruit.

D'ailleurs, des bateaux de 30 tonneaux ne sont aucunement appropriés à cette pêche. Ils peuvent contenir, tout au plus, indépendamment de leurs agrès et ustensiles, 80 à 100 barils de harengs; or, le prix de ce comestible s'élève, au commencement de la saison, à environ 35 francs, pour tomber successivement à 16 francs, taux auquel il est ordinairement vers le mois de décembre. Certes, le produit de ces 100 barils de harengs n'est pas suffisant pour compenser les frais d'armement et de voyage, puisque les ustensiles d'un *hoaker* coûtent environ 9,000 francs pour prix d'achat, et doivent subir, après chaque voyage, des réparations très-dispendieuses. Il en résulte que des chaloupes de 30 tonneaux ne peuvent être employées qu'avec perte à pêcher et à caquer le hareng ; elles ne peuvent même, sans de grands dangers, se rendre à la hauteur de Hitland où l'on pêche le hareng.

Ne doit-on pas en conclure qu'elles vont en mer pour acheter le hareng aux pêcheurs hollandais, et que la prime qui leur est allouée a pour effet unique de favoriser ce manége interlope? Nous proposons de soumettre ces observations au Gouvernement, afin qu'il examine si l'intérêt réel de cette branche importante de la pêche n'exige point de reporter à 50 tonneaux ou plutôt encore à 80 tonneaux, la capacité obligatoire des bâtiments qui vont à la pêche du hareng.

Quant *à la pêche du hareng destiné à être consommé frais*, que les Hollandais exercent avec de petites barques sur le Zuyderzee, où le poisson vient déposer ses semences, elle nous paraît d'une importance trop légère pour mériter une prime.

Nous ne voyons pas non plus de motif pour accorder une semblable protection *à la pêche du hareng à fumer ou à sécher ;* elle s'opère sur les côtes de Yarmouth, avec des bateaux plats nommés *hommen*, qui n'existent qu'à Scheveningen, et sont construits de manière à pouvoir se mettre sur les bancs de sable. Nous n'avons pas en Belgique de navires appropriés à ces manœuvres, et nous ne croyons pas que les dépenses que le Gouvernement ferait pour en encourager la construction, trouveraient leur compensation dans les profits que cette pêche pourrait rapporter.

4° *Huîtres et homards.* — Les chaloupes qui entrent avec un chargement de pêche nationale, jouissent de l'affranchissement des droits de tonnage, de quai, de feu et autres taxes maritimes. Or, comme les bateliers d'Ostende ne pêchent point eux-mêmes les huîtres, mais vont les acheter à Colchester, ces poissons sont considérés comme marchandises, et les chaloupes qui les introduisent assujetties aux droits de navigation. On ne peut contester que ce système ne soit, à la rigueur, conforme au texte des lois ; mais, vu que la purification des huîtres

est une industrie importante, qui est appelée à prendre de nouveaux accroissements, lorsque le chemin de fer lui aura donné le moyen d'alimenter les villes rhénanes, nous sommes d'avis qu'il conviendrait, ainsi que le demande M. Donny, d'assimiler les huîtres destinées à l'approvisionnement des parcs belges, aux produits de la pêche nationale.

M. Donny propose en même temps de frapper d'un droit d'un franc par mille, les huîtres non destinées à nos parcs, qui payent actuellement 1 p. % de la valeur.

Nous ne concevons point le but de cette augmentation de tarif. Les huîtres purifiées dans les parcs de Ziriczee, de même que celles de France, nous arrivent en trop petite quantité pour pouvoir inspirer des craintes raisonnables aux propriétaires des parcs d'Ostende; et l'expérience des dernières années a suffisamment démontré que les consommateurs n'ont recours à ces voies étrangères que dans des circonstances exceptionnelles.

Cette demande paraît donc avoir principalement pour objet de mettre des charges sur l'introduction des huîtres zélandaises non purifiées, dont la consommation à certaines époques est en effet très-abondante. Leur prix est assez fréquemment en dessous de fr. 1 50 c^{s} les 200, mais ce bas prix ne cause aucun détriment au débouché de nos huîtrières; car les huîtres zélandaises et celles d'Ostende sont destinées à la nourriture de deux classes tout à fait différentes de la société : les premières ne sont point, comme celles qui sortent des parcs, un mets recherché, mais un aliment pour une population peu aisée, à laquelle la privation de cette jouissance ne ferait dans aucun cas acheter des huîtres d'Ostende. Le renchérissement de ce comestible diminuerait donc le bien-être de la généralité des consommateurs, sans profit réel pour l'industrie nationale; et par ce motif il nous semble tout à fait déplacé de grever l'importation des huîtres zélandaises d'un droit qui formerait environ 17 p. % de la valeur.

5° *Transit du poisson.* — Enfin, M. Donny propose de frapper le transit du poisson de mer frais, provenant de la pêche étrangère, d'un droit égal à celui établi à l'importation.

Comme le poisson de mer ne pourra être livré frais à Aix-la-Chapelle, Cologne, etc., que par notre chemin de fer, il est juste de réserver à notre pêche nationale les bénéfices de ce débouché étranger, qui peuvent devenir considérables. Nous approuvons donc entièrement cet impôt, ainsi que celui moins important que l'on demande sur le transit des huîtres, des homards et de la morue; pourvu toutefois qu'il ne soit applicable qu'au poisson de mer seulement. Car une assez grande quantité de saumon emprunte notre territoire pour être expédiée de la Hollande vers la France : ce transit ne cause aucun détriment, puisque les saumons que nous avons dans la Meuse sont trop peu abondants pour pouvoir être déversés sur le marché français; il importe donc de ne pas détourner un transport qui laisse des bénéfices dans le pays.

Nos observations qui précèdent nous semblent rencontrer tous les point signalés par M. Donny, et si la chambre les approuve, nous proposons de les communiquer à M. le Gouverneur.

Pour copie conforme :

Le secrétaire de la chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

PAUL DIERXSENS.

Anvers, le 10 octobre 1840.

A Monsieur le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 20 juin (direction du commerce et de l'industrie, n° 4794), vous demandez notre avis sur le projet de loi présenté par MM. F. De Mérode et autres membres de la Chambre des Représentants, ayant pour objet d'assujettir à l'estampille toutes sortes de fils et tissus de coton, et d'autoriser les employés de la douane à pénétrer dans l'intérieur des domiciles pour y saisir les marchandises de l'espèce que l'on aurait soustraites à cette formalité.

Pour guider nos convictions sur l'opportunité d'introduire de semblables dispositions dans notre législation douanière, nous avons mûrement examiné de quelle nature serait leur influence tant pour le commerce régulier que pour la répression de la fraude, et le résultat de nos recherches nous a fait reconnaître unanimement qu'elles seraient vexatoires, contraires à la prospérité générale du pays, et plus nuisibles qu'utiles à l'industrie cotonnière elle-même.

D'abord, pour ce qui concerne les effets de l'estampille et des visites domiciliaires sur les transactions régulières du commerce, le projet doit être envisagé sous trois rapports différents, suivant que son exécution s'appliquerait, 1° aux objets sortant des fabriques belges, 2° aux articles en vente dans les magasins et boutiques, et 3° aux marchandises importées de l'étranger.

L'obligation imposée aux fabricants de présenter à l'estampille les fils et tissus de coton avant tout apprêt ou blanchissage, ne leur causera d'autres inconvénients, à la vérité, qu'un surcroît d'embarras et de frais auxquels un certain nombre d'entre eux, qui se bercent des prétendus bienfaits que cette mesure doit leur rapporter, se soumettront sans se plaindre.

Mais c'est du moment que la marchandise entre dans le commerce qu'il se présente de toutes parts des difficultés et des entraves. Le détaillant sera incessamment exposé à devoir mettre pièce par pièce sous les yeux des préposés de la douane toutes les étoffes que renferme son magasin. Ces inspections ne pourront souvent se faire, surtout pour les articles fins et imprimés, sans altérer la fraîcheur et l'apprêt de la marchandise; elles sont d'ailleurs éminemment tracassières en elles-mêmes et répugnent tout à fait à nos usages, d'autant plus que les douaniers ne devront plus se borner à visiter le magasin, mais pourront pénétrer dans tous les appartements.

On a beau dire que ces mesures ne seront pratiquées que rarement et lorsqu'il y aura présomption de fraude, le nombre des magasins d'étoffes est trop considérable, surtout dans les grandes villes, pour qu'il soit possible à l'administra-

tion de se faire une opinion motivée sur la moralité de chaque détaillant : aucune maison où se vendent des objets d'aunage ne sera donc à l'abri de ces recherches; et si l'on veut réellement empêcher la violation de la loi, les visites devront être très-fréquentes et devront surtout être inattendues, ce qui les rendra d'autant plus vexatoires.

Pour atténuer la gravité de ces inconvénients, on a soutenu que le principe de la recherche à domicile est consacré par nos lois; et on a allégué pour exemple le commerce des bijoux, que sa position tout exceptionnelle a fait soumettre à cette formalité rigoureuse. Mais y a-t-il quelque similitude pour les deux cas? L'on ne trouve, même dans les grandes villes, qu'un nombre très-borné de commerçants en bijoux; la douane peut s'enquérir de leur moralité, les fabrications qui provoquent des enquêtes domiciliaires ont lieu de loin en loin, et d'ailleurs ces visites ne peuvent détériorer aucune marchandise, ni mettre le désordre dans un magasin; tandis qu'il y a dans le pays 40 à 50 mille magasins et boutiques de fils et tissus de coton, et que le soupçon de recéler des marchandises non estampillées ou ayant reçu une fausse empreinte, peut planer sur tous indistinctement.

Une autre source d'entraves résultera de la formalité de l'estampille en elle-même, à moins que l'on ne suppose à l'administration une indulgence tout à fait exceptionnelle envers le petit commerce de détail. Car il arrive souvent que les boutiques d'un ordre inférieur qui viennent s'approvisionner aux magasins des grandes villes, n'achètent que par demi-pièce : d'après le texte du projet de loi, l'étoffe devrait en pareil cas être transportée au bureau de l'estampille avant d'être découpée, sans quoi le détaillant serait exposé à voir confisquer sa marchandise. Le boutiquier de village pourra être mis en contravention parce que les mouchoirs, les gilets, les bas, les bonnets et autres articles de cette espèce qu'il tient étalés ne sont pas revêtus de l'estampille. Ici le système devient complétement inexécutable, de même que pour les fils, à l'égard desquels un mode d'enveloppe tiendra lieu d'estampille. Par quel moyen le détaillant qui a vendu une partie seulement du fil contenu dans une pareille enveloppe pourrait-il transmettre son estampille à l'acheteur, et la conserver en même temps pour la quantité restante?

Nous sommes convaincus que l'administration n'a nullement en vue de tracasser les petits commerçants pour l'omission d'une formalité qu'il leur serait impossible de remplir; mais l'on ne trouvera pas le moyen de tracer aux employés inférieurs leurs obligations de telle manière, que des vexations que le texte du projet de loi permet et ordonne même, ne se produisent plus ou moins fréquemment.

Mais l'obligation de l'estampille sera surtout une charge intolérable pour les importations régulières de fabricats de coton. Il vous est connu, Monsieur le Ministre, que la vérification des marchandises manufacturées exige des ménagements tout particuliers pour les conserver propres et intactes. Et, sous notre régime actuel, des plaintes se sont élevées maintefois contre la nonchalance avec laquelle des employés de la douane avaient procédé à ces opérations. Mais que sera-ce lorsque chaque colis devra être déballé pièce par pièce, chaque étoffe déroulée entièrement et estampillée lors de l'acquittement des droits? Nous disons *déroulée entièrement,* car si la marchandise n'était point estampillée à son bout intérieur, le détaillant auquel elle est adressée devrait lui-même la plier de

manière inverse, afin de pouvoir la découper sans perdre son estampille. Il suffit de la plus légère expérience de ce qui se pratique aux bureaux d'entrée, pour se convaincre qu'en supposant même la plus grande discrétion de la part des préposés, de pareilles mesures ne pourront s'exécuter sans chiffonner dans la plupart des cas et détériorer la marchandise.

Les auteurs du projet de loi voudraient se prévaloir de l'exemple des autres nations, mais sans le moindre fondement, puisqu'il résulte de leur rapport que l'estampille n'est appliquée ni en France, ni dans l'union des douanes allemandes, ni en Angleterre. Quant aux visites, arrestations et autres poursuites qui seraient autorisées par les lois anglaises, il est notoire que cette nation possède une multitude de lois qui, sans être formellement abrogées, sont tombées en désuétude complète à mesure des progrès de la civilisation. Mais ce qui est remarquable, c'est que l'estampille doit avoir paru aux Anglais plus insupportable que toutes les précautions citées plus haut, car elle était autrefois ordonnée pour les dentelles, et elle a été abolie, de l'aveu de ceux qui voudraient l'introduire parmi nous, parce qu'elle *était insuffisante et donnait lieu à beaucoup de vexations*.

L'estampille est appliquée, il est vrai, quoique pour certains tissus seulement, dans le royaume de Danemarck; mais quand même on serait assuré que cette formalité n'est pas repoussée par les mœurs d'un pays où l'état social est beaucoup moins avancé, et où la classe moyenne ne jouit point, comme en Belgique, de tous les agréments de la vie, serait-il raisonnable de conclure qu'elle ne soulèvera pas de vives et de justes réclamations sur notre terre classique de liberté et de bien-être?

Si les auteurs du projet de loi se sont fait illusion sur les entraves et les inconvénients qui seront le cortége inséparable des nouvelles mesures qu'ils proposent, c'est qu'ils étaient préoccupés d'un seul objet, le besoin de réprimer la fraude, et qu'à cet effet l'estampille leur paraissait offrir la plus puissante garantie. Mais cette formalité sera-t-elle réellement efficace contre les abus? Nous ne le croyons pas, nous prévoyons même qu'elle servira à les multiplier.

D'abord il faudra un nombre très-considérable d'employés, tant pour l'estampillage que pour les visites domiciliaires et la surveillance des marchandises en circulation. Il faudra ensuite une quantité suffisante d'estampilles à chaque bureau d'importation, ainsi que dans les villes où il y a une fabrication importante. Tous les préposés entre les mains desquels on mettra une estampille, devront inspirer une parfaite confiance, car le commissaire en chef dont parle l'art. 3, ne pourra exercer sur leur gestion qu'un contrôle bien faible, auquel échapperont nécessairement ceux qui doivent se transporter avec l'estampille aux ateliers des industriels. Les connivences, très-difficiles à découvrir, resteront donc ordinairement impunies; dès lors l'expérience autorise à conclure qu'elles seront nombreuses, quelque soin que l'on prenne pour composer le service de personnes d'une probité reconnue.

Il existe actuellement, dans les deux Flandres et ailleurs, un bon nombre de grandes communes qui possèdent de petites fabriques de tissus de coton. Dans ces localités, c'est au bourgmestre, qu'aux termes du même art. 3, l'estampille sera confiée; mais peut-on s'attendre que tous ces fonctionnaires accomplissent rigoureusement, quelquefois aux dépens de leur popularité, des devoirs auxquels les intérêts de la commune soumise à leur administration, sont entièrement

étrangers? Peut-on douter qu'il ne se rencontre des bourgmestres qui prêteront clandestinement leur estampillage à régulariser des infiltrations interlopes? La marchandise, une fois introduite dans le pays, le fraudeur saura bien trouver le dépositaire infidèle de l'estampille, et l'institution que l'on aura organisée à grands frais, aura inutilement entravé le commerce honnête sans que la fabrique soit mieux protégée contre la fraude.

Nous aimons à croire que les industriels qui réclament l'estampille, pensent de bonne foi qu'elle viendra en aide au travail national, en décourageant les infiltrations clandestines; cependant, nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer que cette formalité donnera aux fabricants de grandes facilités pour frauder eux-mêmes. Se trouvant en rapports journaliers avec les estampilleurs qui doivent être, pour ainsi dire en station permanente dans leurs ateliers, ils seront, mieux que personne, à même de reconnaître ceux d'entre ces fonctionnaires qui sont susceptibles de se laisser entraîner à des complaisances coupables; et, s'il se rencontre des fabricants peu honnêtes qui veuillent mettre cette position à profit, ils pourront faire de leur établissement un canal par où les marchandises, introduites en fraude, devront passer pour y subir l'estampillage et être ensuite déversées, sans danger, dans la consommation. D'ailleurs, et ceci mérite surtout d'être pris en considération, l'estampille, en soumettant les importations régulières de manufactures à des conditions très-onéreuses, détournera le négociant honnête de ce commerce qui, dès-lors, passera entièrement entre les mains des fraudeurs. Et, qu'on ne le perde point de vue, une fois que la fraude devient le seul moyen possible de satisfaire à la consommation, elle perd quelque chose de ce caractère odieux dont l'opinion publique l'a heureusement stigmatisée jusqu'à ce jour.

Nous ne saurions donc reconnaître à l'estampille aucun des résultats utiles que les quatorze membres de la représentation nationale ont cru pouvoir en attendre. Cette mesure, d'ailleurs, entraînerait l'État à des frais hors de proportion avec tout ce qui a été dépensé jusqu'àprésent pour le service de la douane. Nous n'entrerons pas dans de longs développements à ce sujet; nous ne nous arrêterons pas non plus à la masse d'employés qui devront être mis temporairement sur pied pour estampiller toutes les étoffes qui garnissent actuellement les magasins et boutiques du pays entier. Nous nous bornerons à faire remarquer qu'il faudra entretenir un service permanent d'estampilleurs et d'inspecteurs dans chaque ville du royaume.

Les auteurs du projet ont avancé que cet entretien ne coûtera rien à l'État, parce que les industriels consentiront à se laisser frapper d'un droit proportionné au nombre des pièces estampillées; et dans ce but, ils proposent de prélever deux centimes par 20 mètres de tissus, toutes les fois que l'estampilleur aura dû se rendre chez le fabricant. Mais certes, il n'y a aucune comparaison à établir entre le produit d'une semblable perception et les sommes considérables qui devront être affectées annuellement à salarier tous ces nouveaux employés, de manière que l'administration puisse, avec fondement, se fier à leur incorruptibilité.

La fraude est une lèpre qui ronge le commerce et l'industrie, et nous ne saurions louer assez la sollicitude que témoigne la Législature pour parvenir à la restreindre dans des limites plus étroites; nous ajouterons que l'exemple de la France, où les assurances pour l'introduction des tissus sont beaucoup plus éle-

vées qu'en Belgique, semble attester que notre service est resté très-imparfait; déjà une amélioration importante a été introduite par l'arrêté du 1er juin, qui accorde aux employés une part plus large dans les saisies qu'ils ont opérées, et une prime pour l'arrestation de chaque fraudeur.

Mais d'autres réformes sont encore à désirer : nous ne les toucherons ici que sommairement, persuadés d'ailleurs qu'elles auront déjà éveillé la sollicitude du Gouvernement. D'abord il est indispensable de majorer les crédits affectés aux services de la douane, afin que le personnel puisse être augmenté, mais surtout afin que chaque employé soit rétribué en proportion de la confiance qu'il doit inspirer. Car, ne doit-on pas s'attendre à voir le douanier spéculer sur des bénéfices à faire en connivence avec les fraudeurs, lorsque ses appointements ne suffisent pas pour lui donner une existence honorable? Le grand nombre de militaires qui ont été renvoyés dans leurs foyers, rend plus propice que jamais l'occasion d'organiser sur un bon pied le personnel de la douane; et les fonds que l'État devrait sacrifier pour cet objet, resteraient assurément fort en-dessous de ce que coûterait un service complet d'estampilleurs.

Mais, pour que le service de la douane remplisse son but, il conviendrait également d'infliger des punitions plus sévères aux fraudeurs, et d'atteindre les entrepreneurs de fraude aussi bien que ceux qui s'y livrent matériellement. Les usages, il est vrai, répugnent plus ou moins à mettre ces individus sur la même ligne que d'autres malfaiteurs, mais si la fraude doit être réprimée, n'est-il pas juste que ce soit aux dépens du coupable? Et pourrait-on hésiter devant l'alternative d'être plus rigoureux envers ce dernier, ou de faire expier au commerce régulier par une multitude de formalités vexatoires, l'indulgence déplacée que l'on conserverait envers ceux qui n'en méritent aucune?

Nous croyons pouvoir terminer ici nos observations : nous sommes d'avis que l'estampille et les mesures qui devraient l'accompagner, ne diminueraient point la fraude; que bien au contraire elles seraient un brevet d'impunité pour ceux qui ne reculeraient point devant la contrefaction de l'estampille nationale; que de plus elles porteraient atteinte à la moralité publique en donnant un appât à la perpétration du crime de faux; tandis que d'un autre côté elles créeraient des entraves funestes pour le commerce et pour le bien-être général du pays, et feraient descendre la Belgique du rang élevé qu'elle s'est acquis parmi les nations les plus civilisées.

Et comme les mêmes inconvénients et la même absence d'efficacité réelle contre la fraude se présenteraient en cas d'application de l'estampillage aux tissus de laine, de lin, de soie ou à toutes autres manufactures, nous pensons que ce système ne peut être adopté pour aucune branche de l'industrie.

Nous espérons que vous partagerez ces vues, Monsieur le Ministre, et nous avons l'honneur de vous témoigner l'assurance de notre plus parfaite considération.

La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

CATEAUX-WATTEL, *Présid.*

Le secrétaire, PAUL DIERXSENS.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire de la chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

PAUL DIERXSENS.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'ANVERS,

A Messieurs les Membres de la Chambre des Représentants.

MESSIEURS,

En moins de douze mois, la chambre a été appelée trois fois à donner son opinion sur des projets de loi concernant les céréales, c'est-à-dire, qu'en moins de douze mois, toutes les branches de l'industrie belge ont été, à trois reprises différentes, jetées dans de grandes inquiétudes, parce qu'il n'en est aucune qui ne soit directement ou indirectement atteinte par des changements dans les lois de douane sur cette matière. Une pareille vacillation est extrêmement nuisible au pays : l'instabilité est mortelle à l'industrie.

Espérons que la Chambre des Représentants, éclairée par l'enquête qu'elle vient d'ordonner, mettra enfin un terme à toutes ces inquiétudes, qu'elle fera comprendre aux propriétaires que le remède au malaise qu'ils redoutent, se trouve précisément là où ils sont toujours enclins à vouloir trouver la cause de ce malaise.

L'agriculture forme une branche importante de la richesse nationale; elle a droit à la sollicitude la plus sérieuse, non-seulement du Gouvernement, mais plus spécialement encore de l'industrie et du commerce, auxquels elle procure des débouchés constants. Aussi, ni le commerce, ni l'industrie, ne soutiendront jamais des mesures qui pourraient lui être nuisibles; ce serait agir directement contre leurs propres intérêts. Mais tout en assignant le premier rang à l'agriculture, on ne doit pas perdre de vue qu'elle aussi ne peut fleurir sans le commerce et l'industrie; que si elle est leur plus puissant soutien, ceux-ci lui sont tout aussi indispensables; que c'est chez eux et par eux qu'elle trouve à se défaire de ses produits : séparer ces trois branches de la richesse nationale, prétendre favoriser l'une au détriment des autres, c'est les atteindre toutes; anéantir l'une serait frapper de mort les deux autres.

Les céréales forment la nourriture la plus habituelle des nations de l'Europe : chacune d'elles s'est efforcée d'en produire, année commune, pour le moins autant qu'il lui en faut pour sa consommation. Quelques-unes, dont le sol est peu fertile ou la population trop dense, ont de la peine à atteindre cette quantité. Elles sont obligées de recourir à des pays mieux approvisionnés dans les années où les récoltes sont médiocres. D'autres, favorisées par des terres très-fertiles ou privées de fortes populations industrielles, ont généralement un excédant plus ou moins considérable; la vente de cet excédant à des nations moins heureuses sous ce rapport, augmente considérablement leur bien-être. Il paraît que la

Belgique est dans cette dernière catégorie; c'est-à-dire, qu'année commune, elle récolte un excédant de céréales pour lequel elle désire trouver des acheteurs étrangers. Mais elle n'est pas le seul pays qui cherche des débouchés pour cet article; les nations concurrentes s'appliquent à produire avec le plus d'économie, afin d'attirer la préférence des acheteurs. Si nous voulons trouver des débouchés pour nos céréales, nous devons chercher à les produire à bon marché, et une législation qui tendrait à porter nos produits agricoles à des prix plus élevés que ceux qui leur sont assignés par le plus ou moins d'abondance de nos récoltes, par les cours chez les autres nations, enfin par l'ordre naturel des choses, ne favoriserait pas l'agriculture; elle porterait avec elle un germe de dépérissement pour cette agriculture même, qui perdrait bien certainement ses débouchés extérieurs. Ses débouchés intérieurs seraient également bientôt atteints, car le pain étant plus cher, le salaire de l'ouvrier industriel devrait augmenter en proportion, nos produits fabriqués reviendraient à des prix plus élevés, nous aurions plus de peine à concourir avec nos fabricats contre nos voisins; notre industrie s'en ressentirait vivement, une partie des bras qu'elle emploie serait bientôt sans occupation, et l'agriculture perdrait une grande partie de ses ventes à l'intérieur. Et qu'on ne croie pas que nous exagérons, nous avons sous les yeux un exemple frappant de ce que peut le bon marché des subsistances sur le prix des articles fabriqués. Il est reconnu que, pour la culture du lin, pour le filage à la main et pour le tissage, les Belges ont atteint une grande perfection; malgré cela, le bas prix de ces subsistances permet à l'industrie allemande de venir vendre ses fils et ses toiles de lin dans nos propres marchés, et nos fabricants sont obligés de solliciter des droits protecteurs contre l'introduction de ces articles!

Cependant, tout en posant en fait qu'une production économique est un grand bienfait pour nos populations, nous sommes bien pénétrés de la nécessité de protéger notre agriculture en proportion de la part pour laquelle elle contribue dans nos charges publiques. Pour parvenir à une appréciation exacte de cette part, il nous aurait fallu posséder des documents cadastraux qui nous manquent; nous nous sommes toutefois adressés au district d'Alost, où la contribution foncière, qui est celle qui pèse spécialement sur l'agriculture, est proportionnellement plus élevée que dans le reste de la Belgique. Nous y avons pris pour exemple une ferme de 21 hectares de terre labourable, et voici le résultat de nos renseignements.

Ce fermier cultive annuellement environ :

6	hectares	de froment;
5	—	de seigle;
1	—	d'orge;
1	—	d'avoine;
½	—	de sarrasin;
2	—	de pommes de terre;
4	—	de trèfle;
1½	—	de lin.
Ensemble . .	21	hectares.

Il paraîtrait que les lins n'ont besoin d'aucune protection, puisque même on demande qu'on en empêche la sortie; les sarrasins, pommes de terre et trèfles

sont consommés dans la ferme et servent à nourrir et à engraisser les bestiaux, qui donnent un excellent produit, et les terres employées à ces usages payent très-facilement leurs contributions foncières; restent donc les 13 bonniers qui sont semés en froment, seigle, orge et avoine. La contribution foncière de ces terres, qui sont en commune de la première classe, s'élève à 20 francs par hectare, soit pour les 13 hectares 260 francs, leur production moyenne est 6 hectares de froment, à 27 hectolitres, donnent 162 hectolitres; à déduire semaille et consommation, 33 hectolitres, reste 129 hectolitres.

5 hectares de seigle à 31 hectolitres, donnent 155 hectolitres; à déduire semaille et consommation, 45 hectolitres, reste 110 hectolitres.

1 hectare d'orge à 48 hectolitres; à déduire semaille et consommation, 18 hectolitres, reste 30 hectolitres.

Ainsi ce fermier peut amener au marché année commune :

129 hectolitres de froment; par le tarif actuel il est protégé de 2 francs par hectolitres, soit. . . . . fr.	258	»
110 hectolitres de seigle à 1 fr. 25 c^{s} par hectolitre, soit . . .	137	50
30 — d'orge à 1 franc — soit. . .	30	»
20 — d'avoine à 55 c^{s} — soit . . .	11	»
Protection totale de 13 hectares cultivés en céréales paraissant réclamer protection. . . . . fr.	436	50

Ainsi les droits payés par les céréales étrangères sont 68 p. % plus élevés que le montant des contributions foncières sur les terres qui les produisent.

Une pareille protection n'est pas en rapport avec les nécessités de l'agriculture, cependant elle ne nous engagera pas à proposer actuellement un changement dans le tarif des douanes; le Gouvernement et les Chambres y auront égard, et consultant les véritables intérêts du pays, ils trouveront, lors de la révision générale du tarif, le moyen de réduire le chiffre des droits à un taux plus en harmonie avec les charges qui pèsent sur nos terres. Les droits d'entrée que nous venons de citer ne sont pas la seule protection dont jouit notre agriculture contre le producteur étranger, celle qui résulte des frais de transport en est une bien plus importante. Nous n'examinerons pas quels seraient ces frais sur les provenances des pays dont les frontières touchent aux nôtres. Ces pays n'ont pas de moyens de production plus économiques que nous, et ne peuvent nuire à notre agriculture; mais nous jetterons un coup d'œil attentif sur notre position vis-à-vis des pays qui ont généralement un grand excédant de production, et qui paraissent être organisés de manière à pouvoir cultiver avec une très-grande économie.

Nous ferons d'abord la remarque que les froments, les seigles et les orges de l'Ost-Frise, du Oldenbourg, du Holstein et des îles danoises, sont d'une qualité beaucoup inférieure à ceux récoltés en Belgique, cette différence de qualité peut s'établir à . . . . . fr. 2 50 c^{s} par hectolitre de froment.
1 50 — de seigle.
1 » — d'orge.

leurs avoines valent autant que les nôtres.

Les frais et assurances des ports de mer de ces pays jusqu'aux ports de mer

de la Belgique s'élèvent au plus bas à . . fr. 1 75 par hectolitre de froment.
1 55 — de seigle.
1 45 — d'orge.
1 35 — d'avoine.

Ainsi notre protection contre les céréales rendues dans les ports de mer de ces divers pays se compose de

	SUR FROMENT.	SUR SEIGLE.	SUR ORGE.	SUR AVOINE.
Droit d'entrée. . . fr.	2 »	1 25	1 »	0 55
Moindre qualité . . .	2 50	1 50	1 »	0 »
Frais et assurances . .	1 75	1 55	1 45	1 35
Par hectolitre. . . fr.	6 25	4 30	3 45	1 90

Les qualités des froments et des seigles du Mecklenbourg, de la Poméranie et de la Prusse orientale, ne sont pas tant inférieures aux nôtres, et les seigles de Russie valent autant que ceux de la Belgique; mais par contre les frais et les assurances sont beaucoup plus élevés, et compensent ce que les qualités présentent de plus favorable.

La protection que nous venons de signaler s'élève, sur le prix moyen actuel de la Belgique, qui est :

Froment. . . fr.	12 85 ½ à	48 %
Seigle	8 41 —	51 %
Orge.	8 58 ½ —	40
Avoine	5 69 —	33

mais le producteur étranger n'en est pas encore quitte avec tous ces frais. Ses céréales doivent encore supporter le transport jusqu'aux ports de mer de son pays, les frais et commission d'embarquement, les frais de débarquement, les courtages et commissions de vente, tout cela réuni s'élève au moins à 10 p. %. Ainsi notre agriculture se trouve aujourd'hui protégée de 48 à 61 p. %, ainsi nos ouvriers payent leur subsistance de 48 à 61 p. % plus chères qu'elles coûtent aux ouvriers des pays dont nous redoutons les importations de céréales. Cependant plusieurs de nos industries ont à lutter sur les marchés étrangers contre celles de ces mêmes pays, et notre agriculture elle-même réclame des débouchés qu'elle ne peut trouver que pour autant qu'elle puisse parvenir à niveler plus ou moins ses prix avec ceux de ces pays; comment pourrions-nous jamais y parvenir, si nous consacrions une législation quelconque, qui aurait pour effet de forcer les prix naturels de ces produits, et ferait augmenter le prix de nos baux et de notre main-d'œuvre ?

Nous croyons avoir démontré qu'il est de l'intérêt de notre industrie et même de notre agriculture, de ne pas réclamer de protection excessive sur les céréales, que les frais que nécessite le déplacement de ces articles, garantissent suffisamment les cultivateurs, et qu'on pourrait se passer de tous droits sur les céréales étrangères.

Il ne sera pas inutile d'examiner si réellement la position de notre agriculture est aussi souffrante que l'on voudrait bien le faire croire. Il est vrai que les froments et les seigles sont descendus à des prix excessivement bas, la *mercuriale officielle* donne, pour la troisième semaine de janvier, un prix moyen pour le

froment de . . . . . fr. 12 85 ½
pour le seigle de 8 41

Mais le produit d'une ferme ne se compose pas uniquement de ces deux articles, et les autres, tels que les lins, les orges, les avoines, les sarrasins, les graines de trèfles, les graines grasses, les beurres, les bestiaux, sont, ou à des prix très-élevés ou au moins ordinaires. Quant aux deux premiers, l'excessive abondance des récoltes de 1832 et 1833 offre une compensation assez remarquable pour les prix médiocres qu'en obtient le fermier.

Nous pouvons établir, sans crainte d'être démentis, que ces récoltes ont donné 25 p. % plus de grains que dans une année commune; ainsi, le fermier qui avait à vendre, dans une année moyenne, 129 hectol. de froment et 110 hectol. de seigle, ainsi que nous l'avons établi précédemment, aura obtenu, pendant chacune de ces deux dernières années, le résultat suivant :

6 hectares froment à 39 ¾ hectolitres soit 202 ½ hectolit., à déduire consommation et semaille 33, reste 169 ½.

5 hectares seigle à 38 ¾ hectolitres soit 193 ¾ hectolitres, à déduire consommation et semaille 45, reste 148 ¾.

Il a donc pu vendre :

169 ½ hectolitres de froment à . . . . . fr. 12 85 c^{s} ½ fr. 2,178 92 c^{s}.
148 ¾ — de seigle à. . . . . 8 41 c^{s} fr. 1,250 98 c^{s}.

S'il n'avait récolté qu'un produit moyen :

129 hectolitres de froment à . . . fr. 16 89 c^{s}, produit fr. 2,178 72 c^{s}.
110 — de seigle à . . . . 11 37 c^{s}, — 1,250 70 c^{s}.

Et cependant, si les circonstances s'étaient produites sous cette forme, le fermier aurait obtenu précisément le même résultat, et il aurait trouvé bien peu d'écho à ses doléances.

Nous ferons encore remarquer que rarement les plaintes sur les bas prix des céréales partent des Flandres; les premiers cris de détresse sont toujours jetés par la Hesbaye et environs, et même aujourd'hui quelques contrées des Flandres croient l'agriculture assez riche pour proposer de frapper quelques-uns de ses produits, les lins et les graines grasses, de forts droits à la sortie.... Ne pourrait-on pas attribuer le malaise de la Hesbaye à l'entêtement des cultivateurs qui ne veulent pas modifier leur système d'assolement? Pourquoi, dans ces plaines fertiles, ne s'occupe-t-on pas à augmenter et à perfectionner la culture des lins, des colzas, des œillettes, des garances, des chanvres et des houblons? Pourquoi, à l'aide de prairies artificielles, ne s'y livre-t-on pas à l'éducation des bêtes à laine? Nous avons pour les lins des débouchés précieux en Angleterre, et nous sommes, pour presque tous les autres produits que nous venons d'indiquer, tributaires de l'étranger.

Mais admettons pour un moment que les prix des produits agricoles soient descendus au-dessous de ce qu'il faudrait au fermier pour pouvoir satisfaire à ses baux, ses contributions et ses autres dépenses. Est-ce chez nous seuls que cet état de choses existe? les prix des grains ne sont-ils pas proportionnellement bas dans tous les pays qui nous environnent? Il en sera toujours ainsi lorsque la nature aura été trop libérale de ses dons. Mais, de bonne foi, une année peu

productive autorise-t-elle le propriétaire à jeter des cris si alarmants? tout le monde ne sait-il pas que les cinq années 1828 à 1832, ont été pour l'agriculture d'une prospérité inattendue? Alors le propriétaire n'est pas venu offrir de supporter une charge plus forte dans les besoins de l'État; il a mauvaise grâce de venir aujourd'hui prétexter de ces charges pour obtenir des protections extravagantes.

Il est certain que la communauté agricole a eu dans les dernières années le moyen de faire de grands bénéfices, et qu'elle doit être en état de traverser sans dommage matériel quelques années qui lui donneraient un résultat même négatif. Les consommateurs ont pendant cinq années mangé du pain passablement cher, ils ont bien le droit d'en goûter pendant quelque temps qu'ils obtiennent à bon marché.

Ainsi, quand même il serait vrai qu'en ce moment le fermier fût en souffrance, ce ne serait pas sur le résultat d'une année qu'on pourrait argumenter pour demander un changement dans la législation sur les céréales, et afin de pouvoir apprécier comment cette législation a suffi à nos besoins, il faudrait examiner la situation de l'agriculture sur une moyenne d'une longue suite d'années; c'est ce que nous avons fait en consultant la mercuriale officielle des prix du principal marché de grains de la Belgique, le marché de Louvain.

Nous trouvons que le prix moyen y a été pendant les 20 années de 1814 à 1833 :

Pour le froment.	fr.	20 21
Pour le seigle		12 84

et que cette moyenne a été produite par des vicissitudes assez remarquables dans les prix, qui ont haussé ou baissé suivant le plus ou moins d'abondance des récoltes.

C'est ainsi que de ces 20 années trois, 1816, 1817 et 1818 donnent les prix moyens de :

Froment	fr.	33 15 cs	par hectolitre.
Seigle		22 56	—
Cinq, 1828, 1829, 1830, 1831 et 1832, froment. .		22 53	—
— — — seigle . .		13 14	—
Cinq, 1814, 1815, 1819, 1820 et 1827, froment. .		18 62	—
— — — seigle . .		12 88	—
Six, 1821, 1822, 1823, 1824, 1825 et 1826, froment. .		13 85	—
— — — seigle . .		8 11	—
Une, 1833, froment		15 87	—
— seigle		10 36	—

Soit trois années de prix excessifs, cinq de prix élevés, cinq de prix convenables, six de prix très-avilis et une de prix plutôt trop bas.

Ces mêmes vicissitudes ont régné à un plus haut degré chez nos voisins les Français, rien ne peut les prévenir entièrement. Cependant de cet ensemble de choses, il est résulté que la valeur de nos terres et le prix des baux ont considérablement augmenté, et que la situation prospère de nos populations agricoles est enviée par toutes les nations de l'Europe. D'après ces résultats, il nous semble que la Législature serait injustifiable si elle abandonnait un système de douanes dont elle a les résultats favorables sous les yeux, pour se jeter dans des essais,

qui, nous allons tâcher de vous le démontrer, auraient les effets les plus désastreux pour la Belgique.

Le but du projet de loi de M. De Burdine est de procurer plus de stabilité au prix des céréales, en adoptant le système d'échelle pour l'assiette des droits d'entrée et de sortie.

De toutes les utopies en économie politique, c'est celle dont on s'est promis les plus beaux résultats, et qui a constamment été fatale aux pays qui s'y sont laissés aller.

Ses partisans prétendent que les droits d'entrée ou de sortie des céréales doivent augmenter à mesure que les prix descendent au-dessous, ou montent au delà d'une certaine limite. Un pareil système est entièrement vicieux et quelques chiffres le démontreront.

Les bas prix des céréales sont généralement obtenus par des récoltes très-abondantes, et alors le fermier regagne en partie par la quantité d'hectolitres ce qu'il perd dans les prix qu'il obtient de chaque hectolitre. Ainsi dans l'exemple que nous venons de citer page 562, lorsque le produit d'une récolte aura dépassé un produit moyen de 25 %, le fermier obtient le même résultat en vendant dans le premier cas son froment à fr. 12 85½ c^{s} par hectolitre, que s'il le vendait dans le second cas à f. 16 89 c^{s}. Cependant ici il n'est protégé que d'un droit beaucoup inférieur, bien que sa situation soit entièrement la même. D'un autre côté lorsque les prix sont descendus si bas, tous les frais fixes, tels que fret, main-d'œuvre, etc., pèsent bien plus sur les céréales étrangères que quand ils sont à un taux raisonnable. Si ces frais fixes ne suffisent pas pour protéger l'agriculture d'un pays, l'établissement d'un droit fixe et permanent est bien plus équitable. L'importance relative de celui-là diminue à mesure que les prix montent, et elle augmente à mesure que les prix diminuent; c'est ainsi que la protection actuellement existante chez nous est de 58 p. % contre les froments du Nord; qu'elle serait de 72¼ p. % si les prix tombaient à 10 francs par hectolitre, et qu'elle ne serait plus que de 41 ¼ p. % si les prix remontaient à 20 francs par hectolitre.

Les droits assis sur cette base fixe présentent au commerce une stabilité qui lui permet d'établir des calculs exacts; tandis que ceux établis par échelles, variant avec les mercuriales des marchés, ne lui permettent de compter sur rien et le livrent à la merci de hardis spéculateurs qui trouvent moyen, par des opérations clandestines, de faire augmenter ou diminuer les mercuriales d'après les besoins de leurs combinaisons; le grand nombre de négociants qui se livre à un commerce loyal, est bientôt obligé d'abandonner la partie, parce qu'il ne peut trouver occasion de placer ses capitaux ni d'engager ses correspondants à opérer avec quelque sécurité. S'il a l'intention d'acheter des grains chez l'étranger ou d'engager celui-ci à lui en consigner, il se trouve arrêté par l'incertitude des droits qui existeront en Belgique lorsque les cargaisons pourront y arriver; en effet, si les mercuriales réunies donnaient pour le froment une moyenne de prix de fr. 17 51 c^{s}, il établirait ses calculs, en laissant hors de ligne les droits d'entrée, puisqu'à ces prix il n'y en a pas, et que son opinion serait que l'article est plutôt susceptible de hausse que de baisse. Qu'arrivera-t-il si ses prévisions ont été fausses? si, au lieu d'avancer, les prix avaient reculé de 4 francs par hectolitre dans l'intervalle de sa lettre d'ordre et de l'arrivée du froment? Non-seulement il perdra 4 francs par hectolitre par suite de la baisse, mais il perdra encore

4 francs de plus par suite de l'augmentation des droits d'entrée. Il est évident que ni le négociant belge, et encore moins le consignataire étranger, ne voudront courir de pareilles chances, et que le commerce d'importation retournera entièrement à la Hollande, qui regrette tant de voir que la Belgique soit parvenue à lui en enlever une partie.

Le commerce d'exportation tombera également, par l'impossibilité d'apprécier le prix que coûterait la marchandise rendue à bord des navires de mer. Il sera facile d'en fournir la démonstration : lorsque l'étranger est dans le cas de demander des grains, il n'en est pas réduit à un seul marché ; s'il a besoin de céréales, plusieurs pays producteurs se disputent l'avantage de lui en fournir. Ayant plusieurs vendeurs, il examine les prix et les qualités de chacun, et passe ses ordres là où il trouve le plus d'avantage. C'est ainsi qu'une maison de la Belgique recevra des ordres sur froment, à un prix, rendu sous voiles, qui lui permette de payer fr. 21 49 c^s^ par hectolitre ; elle s'adressera aux fermiers de la Hesbaye et du Namurois, fera ses achats et donnera des ordres pour diriger la marchandise sur Anvers ou Ostende. Mais toutes ces opérations lui prendront trois à quatre semaines ; pendant cet intervalle, les mercuriales de nos marchés régulateurs auront haussé de 3 francs par hectolitre ; il faudra donc qu'il paye 3 francs de droit de sortie, qui seront pour lui une pure perte, car le négociant étranger ne voudra jamais courir les chances de ces variations. Il est évident qu'un commissionnaire ne se soumettra pas plus à de pareils risques, et par suite notre commerce d'exportation tombera comme notre commerce d'importation, et ce sera encore la Hollande qui en profitera.

Pour rendre cette vérité plus sensible, nous nous reporterons aux mois d'octobre, novembre et décembre de 1828. Ce fut là le commencement des années si favorables à notre agriculture. Les récoltes ayant été très-médiocres, l'Angleterre s'aperçut de suite qu'elle aurait eu quelques besoins, et elle passa des ordres d'achat dans presque tous les ports de l'Europe ; les prix qu'on payait à Anvers étaient les mêmes que ceux qu'on payait à Rotterdam ; cette place recevait ses froments du Rhin ; Anvers les recevait du Brabant, du Namurois et du Hainaut. Si alors le projet de loi de M. De Burdines avait existé pour la Belgique, voici ce qui serait arrivé : les droits de sortie auraient été 50 centimes par hectolitre, 1^re^ quinzaine d'octobre, prix de Louvain fr. 20 67 c^s^. Les prix des froments du Rhin étaient à peu près au même taux à Rotterdam. L'Angleterre passa ses ordres en conséquence et indifféremment en Hollande et en Belgique ; mais dans quelle position se serait trouvé le commissionnaire belge, qui aurait acheté ces froments dans la 1^re^ quinzaine d'octobre à fr. 20 67 c^s^, et qui n'aurait pu les embarquer que vers la fin de novembre ? Alors les prix étaient de fr. 24 16 c^s^, et au lieu de payer 50 centimes par hectolitre, sur lesquels il aurait calculé, il aurait eu à payer 4 francs par hectolitre de droit de sortie. Certes, personne n'aurait voulu courir ici de pareilles chances, lorsque les marchés voisins offraient des conditions claires et précises ; ainsi, pendant cette année 1828, qui commença à compenser les mauvaises campagnes de l'agriculture, nous serions restés sans exportation.

Le système de M. Éloy de Burdines anéantirait aussi toute spéculation à l'intérieur, parce que les personnes qui voudraient placer leurs capitaux dans les céréales, perdraient les meilleures chances de succès, puisque la progression des droits de sortie les empêcherait de profiter des besoins des nations étrangères.

Le peu d'individus belges qui feraient encore attention aux grains, dirigeraient leurs ordres en Hollande, où on n'aurait pas ces entraves. Par suite de tout ce que nous venons de dire, l'agriculture se trouverait, par l'adoption de ce projet de loi, entièrement privée du soutien du commerce, et dans les années d'abondance, sa position deviendrait beaucoup plus critique qu'elle ne l'a été jusqu'ici. L'auteur du projet de loi ne s'est pas rendu compte de ces objections, mais il croit en justifier le bon effet par le résultat qu'en ont obtenu les nations qui ont adopté ce système. Nous allons examiner quel a été ce résultat, dans le nord de la France, dont l'agriculture et les besoins des consommateurs ont le plus d'analogie avec ceux de la Belgique.

Lorsque la loi qui consacra le système des échelles fut proposée en France, la majorité des Chambres, composée de grands propriétaires, la reçut avec beaucoup de faveur; on crut avoir atteint la perfection. Les prix ne pouvaient plus monter très-haut, parce que la prohibition à la sortie arrivait en temps pour les arrêter. Une grande dépréciation n'était plus à craindre, parce qu'on opposait à temps une barrière contre les importations de l'étranger; on allait être délivré de ces grandes fluctuations dans les prix des céréales, qui tantôt portaient la ruine chez les cultivateurs; tantôt la désolation et le désespoir chez les consommateurs. Ce furent de beaux rêves. Le commerce fit bien entendre une voix isolée; il avait apprécié le vice du système, mais il était trop faible en nombre pour faire triompher ses raisonnements. Cependant, toutes ses prévisions ne tardèrent pas à se réaliser. On put bientôt se convaincre que lui seul est le véritable niveleur entre les besoins de l'agriculture et de la consommation. Dès que ce système fut adopté, le commerce naissant de grains abandonna entièrement cette branche. Il ne pouvait raisonnablement spéculer en France, puisque, si une hausse venait justifier sa spéculation, la prohibition à la sortie lui fermait les marchés étrangers. Il eût été encore plus déraisonnable de spéculer à l'étranger, puisque l'admission des grains pouvait être prohibée en France ou soumise à des droits ruineux. Il tourna donc ses capitaux et son génie vers d'autres branches; et le cultivateur français se trouva sans aucun intermédiaire vis-à-vis du consommateur; qu'en arriva-t-il? En 1817, l'absence du commerce livra plusieurs parties de la France à la famine la plus affreuse, tandis que les greniers des ports de la Baltique et de la Mer Noire regorgeaient de céréales; tandis que l'Angleterre et les Pays-Bas, soutenus par un commerce étendu, recevaient une si énorme quantité de grains que les déficits de leurs récoltes furent non-seulement couverts en totalité, mais qu'ils eurent de quoi soulager, en partie, la misère affreuse de la France. Mais, sans remonter si loin, arrêtons-nous un instant à des faits positifs, qui se sont passés pendant les dernières fluctuations dans les prix des céréales.

Les récoltes de 1827 et 28, ayant été médiocres, des besoins assez urgents commencèrent à se faire sentir vers le commencement de l'année 1829. Les prix montèrent plus hauts qu'on ne pouvait le désirer pour les besoins de l'industrie. La France devait se trouver dans une bonne position, car, par suite de son système d'échelles, la prohibition à la sortie était arrivée en temps pour arrêter la sortie.

Les Pays-Bas, au contraire, n'ayant pas eu le bon esprit de prévoir une pareille éventualité, allaient payer pour leur imprudence; les prix y seraient énormes. Eh bien, il en fut tout autrement; les froments et les seigles furent

beaucoup plus chers dans le nord de la France qu'en Belgique; les prix moyens étaient :

		FROMENT.		SEIGLE.	
A Arras,	le 4 avril 1829 . .	fr. 30 50	fr.	17 75	par hectolitre.
A Cambrai,	le 11 — . . .	31 »		18 50	—
A Douai,	le 4 — . . .	29 »		17 »	—
A Péronne (1),	le 12 — . . .	33 25		» »	—
	Prix moyen. . . .	fr. 30 93	fr.	17 75	—

Les prix les plus élevés pendant cette même année 1829, furent :

		FROMENT.		SEIGLE.	
A Louvain,	février	fr. 26 58	fr.	13 50	par hectolitre.
A Anvers,	—	27 38		13 48	—
	Prix moyen. . . .	fr. 26 98	fr.	13 49	—

Dans cette année de pénurie, les consommateurs des départements français les plus voisins de la Belgique payaient le froment environ 11 1/2 % et le seigle environ 13 % plus cher que les consommateurs belges.

Ainsi les prohibitions ou droits à la sortie n'ont pas soulagé les consommateurs. Les mêmes marchés vont nous fournir la preuve que, dans les années d'abondance, l'échelle de droits n'a pas été plus favorable aux cultivateurs.

Nous ferons remarquer que ces agriculteurs sont en ce moment protégés par des droits d'entrée de fr. 11 82 c^{s}, par hectolitre de froment.

7	09	— seigle.
5	96	— orge.
4	13	— avoine.

Voilà des droits assez forts pour maintenir les prix, et ils doivent être beaucoup moins ruineux qu'en Belgique; les voici :

		FROMENT.		SEIGLE.
Péronne (2),	25 janvier 1834.	fr. 12 12 1/2	fr.	» »
Cambrai,	25 —	11 90		8 »
Arras,	1er février 1834.	12 25		8 25
Douai,	1er —	12 25		8 50
	Prix moyen. . . .	fr. 12 13	fr.	8 25

Les prix moyens officiels de la Belgique sont, pour la 3^{e} semaine du mois de janvier 1834 : froment fr. 12 85 1/2, seigle fr. 8 41 c^{s}, pour le froment environ 6 % et pour le seigle environ 2 % plus élevés.

Nous croyons vous avoir démontré que l'expérience corrobore notre raisonnement contre le système du projet de loi qui nous a été soumis, et vous serez

(1) La mercuriale de Péronne ne donne pas le cours du seigle.

(2) Les prix du seigle à Péronne n'étaient pas notés.

convaincus que le commerce sait mieux niveler les prix des céréales, que ne peuvent le faire toutes les combinaisons d'un tarif de douanes; que ce projet de loi, s'il était adopté, anéantirait tout commerce dans cette branche et porterait un tort considérable à notre agriculture elle-même.

Cependant c'est au commerce des céréales que nos raffineurs de sucre de Gand et d'Anvers, nos fabricants de clous et une foule d'autres industries doivent les débouchés nouveaux et très-importants qu'ils ont trouvés depuis la révolution; les navires qui ont amené des céréales leur ont fourni des occasions d'expédier sur les divers ports de la Mer du Nord et de la Baltique à des frets très-modérés, et les ont ainsi mis à même de soutenir la concurrence avec nos voisins; avec le nouveau projet de loi, ces occasions disparaissent et ces industries perdent ces nouveaux débouchés.

Rejetant entièrement le principe du projet de loi, nous pourrions nous dispenser d'en examiner les diverses dispositions. Cependant nous désirons vous signaler quelques contradictions, qui vous prouveront que l'auteur ne s'est pas rendu un compte bien sévère de ce qu'il demande.

Le tarif n° 1 fixe le taux moyen auquel l'entrée et la sortie seront libres,

Pour le pain et le biscuit par 100 kil. à.	50 francs.
Farine ou mouture de toute espèce.	28 —

Les tarifs n° 3 et 4 règlent ces droits d'entrée et de sortie d'après la hausse ou la baisse qui sera survenue dans les mercuriales. Jusqu'ici nous ne savons pas qu'il existe des mercuriales officielles pour les pains, biscuits et moutures, et si on voulait les établir, il faudrait toujours faire une distinction de prix entre les pains, biscuits et moutures de froment et ceux de seigle, orge ou avoine. Dès lors la base du tarif n° 1 ne serait pas applicable, et par suite il n'y aurait aucun droit sur les moutures. Ainsi le grain brut pourrait être frappé d'un fort droit d'entrée, et le grain fabriqué (les moutures) entrerait franc de droits!

Lors de la dernière discussion sur la loi des céréales, la Chambre des Représentants, qui avait été saisie très-brusquement de cette matière, avait eu trop peu de temps pour l'étudier, et trouva que ce qu'on pouvait faire de mieux était de s'en tenir à ce qui avait existé avant la révolution. Elle était si pressée qu'elle vota la loi sans l'examiner, sans faire la réflexion que le droit de mouture ayant existé lors de sa confection primitive, on avait pu avoir alors des motifs pour tarifer les pains, les moutures, les semoules et les sons à des droits d'entrée et de transit très-élevés; mais que la cause ayant été abolie, il devenait convenable d'en faire disparaître les effets. La précipitation lui fit passer sur ces objets, et ils restèrent tarifés ridiculement.

L'auteur du projet de loi actuel s'étant livré à l'examen approfondi de cette matière, aurait bien fait de développer ses motifs pour frapper le gruau, les pains d'épices, les vermicelles, et ce d'un droit de transit de 3 à 18 francs par par 100 kil.; avons-nous quelque puissant intérêt pour empêcher la circulation de ces articles par notre territoire?

Pour quel motif le son, qui vaut tout au plus environ 10 francs les 100 kil., est-il frappé d'un droit d'entrée de 25 francs, soit 250 %; une protection de cette espèce ne s'accorde pas sans qu'on sache pourquoi, et l'auteur aurait bien dû nous indiquer quelle est l'industrie belge qui a besoin de cette protection.

Nous croyons, Messieurs, vous en avoir dit assez, pour avoir la conviction que

vous adopterez les conclusions de votre commission, qui tendent à prier la commission d'industrie de la Chambre des Représentants de rejeter le projet de loi en question, comme tout autre qui tendrait à introduire un système d'échelles dans notre tarif de douane; de maintenir provisoirement, jusqu'à la révision générale de notre tarif des douanes, la loi actuelle sur cette matière, sauf à en faire disparaître tout droit de transit, et à réviser immédiatement la partie concernant les pains, moutures, etc., qui doivent nous couvrir de ridicule vis-à-vis des étrangers qui ont connaissance de nos lois de douane.

Anvers, le 13 février 1834.

A. DE BOE.
GEORGES JOLLIE.
VAN GEETRUYEN-VANDENDRIES.

Pour copie conforme :

Le secrétaire de la chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

PAUL DIERXSENS.

571

Séances des 14 et 15 septembre 1840, à Mons.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Foere, Dechamps, De Decker, David et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. Legrand-Gossard, Vice-Président, Destombes, Denis-Capouillet, Guillochin-Defontaine, Gautier-Lessinnes, F. Defontaine, Pillion, Ch. Saingtelette, Delneufcourt, Frédéric Corbisier, Secrétaire.

INDUSTRIELS.

Présents : MM. Victor Capouillet, fabricant de clous, Dubois, propriétaire de carrières, A. Laimant, filateur de coton, Bouvet, cultivateur, C.-L. Boël, membre de la commission d'agriculture, Harpignies, fabricant de sucre de betterave.

D. Quelles sont les principales industries qui se pratiquent dans le ressort de la chambre de commerce de Mons?

M. le président de la chambre de commerce. — L'exploitation des houillères, des carrières, la filature de coton, la production du fer, la fabrication des clous, des machines à vapeur, la construction des bateaux pour la navigation des rivières, les faïenceries, les verreries et la culture de la betterave.

D. Quelles sont les industries qui sont en souffrance?

M. Legrand-Gossart. — Il y a d'abord l'industrie cotonnière, ensuite la fabrication du sucre de betterave, l'industrie des fers, la clouterie mécanique ou à froid, le raffinage du sucre indigène et exotique. L'industrie houillère est aussi en souffrance : le charbon de Mons a perdu depuis deux ou trois ans les débouchés des ports de France. Il a perdu en outre une partie de sa consommation par la cessation des sucreries du département du Nord et de quelques autres départements de la France; d'un autre côté, nous avons les plus grandes difficultés pour introduire nos charbons en Hollande, à cause des formes gênantes qui en-

travent nos relations avec ce pays, sur lequel nous comptions pour réparer les pertes que nous avons faites en France. Notre traité de paix avec la Hollande ne nous présente aucun avantage; droits d'accises, patente de batelier, droits de navigation, en un mot depuis notre entrée sur le territoire hollandais, jusqu'au fourneau du consommateur, nous ne trouvons qu'obstacles; cependant, je ne pense pas que les autres nations rencontrent les mêmes difficultés. Les charbons anglais et allemands entrent avec plus de facilité que les nôtres.

Les charbons prussiens peuvent être déchargés partout où il y a des employés des accises pour constater ce déchargement, tandis que les charbons belges ne peuvent l'être que dans sept ou huit ports spécialement désignés à cet effet.

On a demandé que les faveurs réclamées pour les houilles, sous le rapport de la navigation tant à l'intérieur qu'en Hollande, fussent appliquées aux produits des carrières.

Nos droits de navigation intérieure sont trop élevés. Ils chargent les matières pondéreuses d'une manière exorbitante. Sur le canal d'Antoing, on paye 70 centimes par tonneau, avant la révolution on payait 70 cents, mais ces 70 centimes pèsent sur une valeur très-minime. Ainsi le charbon fin qui vaut 5 francs le tonneau paye 70 centimes, c'est une augmentation de 15 p. %.

Toutes les matières pondéreuses sont également grevées.

D. Attribuez-vous aux charges de la navigation, la difficulté de soutenir la concurrence avec les Anglais sur le marché hollandais ?

M. Legrand-Gossart. — En grande partie ; j'ajouterai que la difficulté provient de ce que les pavillons anglais et prussiens sont assimilés au pavillon hollandais, tandis que le pavillon belge ne jouit pas de cette faveur. Les deux pavillons assimilés sont affranchis des formalités vexatoires et coûteuses qui pèsent sur le charbon belge. Déjà une demande a été adressée au Gouvernement, pour qu'un traité de commerce fût conclu avec la Hollande, c'est à propos de cette demande que notre consul à Rotterdam a fait des objections contre nos réclamations.

D. Quels sont les droits sur les charbons en Hollande ?

M. Corbisier. — Deux florins; mais ces droits sont payés sur les charbons prussiens et anglais comme sur les nôtres. La difficulté n'est pas dans le droit, mais dans les formalités auxquelles nos charbons sont soumis, et qui rebutent les bateliers hollandais, formalités auxquelles ne sont pas assujettis les charbons prussiens et anglais.

D. Quelles sont ces formalités?

M. Destombes. — Toutes ces formalités ont été détaillées dans un rapport qui a été adressé à M. le Ministre de l'Intérieur.

M. Corbisier. — Le batelier doit prouver qu'il est hollandais et que son bateau a été construit en Hollande.

Nos dernières expéditions, quoique faites par bateaux hollandais, ont subi des retards par suite des preuves que le batelier a dû donner de son origine.

Par bateau belge, l'expédition est impossible, et par bateau hollandais elle rencontre de nombreuses difficultés.

D. Ne pourrait-on pas nous donner communication du rapport fait au Ministre de l'Intérieur?

M. Corbisier. — Ce rapport se trouve compris dans l'exposé de la situation de la province, on pourrait en remettre une copie à la commission; la chambre pourra y joindre la réponse qu'elle a faite aux observations de notre consul à Rotterdam, avec qui elle ne se trouvait pas d'accord.

M. Pillion. — Avant de demander quelque chose aux autres nations, il faut que nous les traitions comme elles nous traitent. Les bateaux étrangers, qui ne viennent en Belgique que pour quelques instants, pour prendre un chargement de charbons et l'exporter, sont assimilés aux bateaux belges et obligés de payer un droit de patente que nos bateaux ne payent pas en France.

Un bateau étranger, qui ne reste qu'un jour ou deux dans le pays, paye une patente comme s'il naviguait toute l'année en Belgique. Pour que la Hollande fît des concessions, il faudrait qu'elle nous vît donner l'exemple en supprimant des droits que les étrangers trouvent très-injustes. La patente est un droit de navigation intérieure déguisé qu'on impose aux étrangers et qui est mal appliqué; car nous sommes très-bien traités en France, nos bateliers n'y payent qu'une patente de fr. 4 50 cs., tandis qu'un batelier français en paye une de 170 francs pour passer six jours en Belgique; nos nationaux payent une patente en Belgique et passent toute l'année en France en y payant fr. 4 50 cs. Cette patente, imposée par l'ancien Gouvernement, n'a jamais été qu'un impôt mal établi, qui nous nuit près des étrangers; car, que pouvons-nous demander à la France? Quand elle reçoit, moyennant fr. 4 50 cs., un batelier belge avec 40 bateaux; la patente étant personnelle, tandis qu'un batelier français, pour venir de Condé à St-Ghislain, est obligé de payer 170 à 180 francs, alors qu'il vient nous débarrasser de nos pierres et de nos charbons.

M. Corbisier. — Le Ministre de l'Intérieur nous a demandé nos observations; nous lui avons transmis une partie seulement de celles que nous venons de vous communiquer, car celles que vient de produire M. Pillion n'avaient jamais été présentées.

Nous demandons la suppression du droit de patente tel qu'il existe maintenant, c'est-à-dire, qu'on ne paye la patente entière que quand on navigue toute l'année à l'intérieur, et que quand on navigue trois, quatre, ou six mois à l'étranger, on ne paye la patente qu'en raison du temps qu'on demeure dans le pays.

D. Avez-vous d'autres observations à faire sur l'industrie houillère?

M. Pillion.—Je demanderai, pour rétablir vers la Hollande notre exportation qui a cessé, qu'on rembourse à la sortie les droits de navigation intérieure. Ce ne serait pas une perte pour le Gouvernement, car si nous n'exportions pas, il ne percevrait pas de droits; et nous ne pourrons concourir avec les charbons anglais et allemands, qu'autant qu'on nous remboursera les droits de navigation qu'on paye de Mons à l'Escaut. Avec ces droits, il y a pour nous impossibité d'expédier.

D. Avant la révolution, l'industrie houillère était-elle dans un état plus prospère?

M. Legrand. — Nous expédions alors en Hollande de 900 à mille bateaux de charbons, c'étaient de belles expéditions, elles valaient bien plus que celles que nous avons perdues en France ; alors nous avions un droit prohibitif sur les charbons anglais, tandis que maintenant ce droit nous frappe comme eux.

Depuis 1826, le canal d'Antoing nous grève d'un droit très-onéreux, pour un passage de 2500 mètres : ce canal a été une spéculation, mais elle doit avoir rapporté depuis 1826 le capital dépensé pour la construction du canal ; le Gouvernement devrait examiner cette affaire, il ne faut pas calculer sur un capital de 11 millions ce que doit produire le canal d'Antoing, quand la construction n'en a coûté que sept. Ce canal produira peut-être six fois autant qu'il a coûté, cependant l'acte de concession portait qu'après 18 ans ½, les péages cesseraient.

En France, nous avons été grevés de péages énormes, mais une fois le terme de la concession arrivé, nous ne payions plus rien. Il faudrait réduire le droit d'un tiers ou le faire payer en raison de la valeur de la marchandise transportée ; car le système par lequel on impose le charbon et toutes les marchandises pondéreuses est un système injuste. Vous trouveriez étonnant, si on vous disait qu'un tonneau de charbon valant 12 francs ici, a coûté 25 francs rendu à Paris.

D. Pensez-vous que si on supprimait ou si on réduisait de beaucoup les droits de navigation, vous seriez à même de lutter sur le marché hollandais avec les charbons anglais ?

M. Pillion. — Certainement, le Gouvernement n'éprouverait aucune perte, car maintenant il ne perçoit rien, on n'exporte pas de charbon vers la Hollande ; tandis que les exportations reprendraient si les droits de navigation intérieure étaient remboursés à la sortie.

M. Legrand. — Nous ne demandons pas la suppression des droits pour la consommation intérieure, parce que les canaux coûtent beaucoup d'entretien. Si nous pouvions passer par Condé, la navigation serait très-peu onéreuse ; par Condé, nous payerions trois centimes, tandis que par Antoing nous en payons 70.

Si pour Gand, on diminuait le droit de moitié, il produirait davantage, et les fabricants de Gand en profiteraient aussi. Voilà les moyens que nous croyons propres à augmenter nos exportations.

D. A combien évaluez-vous le droit pour la Hollande ?

M. Pillion. — Un franc par tonneau. Ce serait peu de chose pour le Gouvernement.

D. Vous voudriez le remboursement de ce droit de navigation ?

M. Pillion. — Oui, et l'assimilation de notre navigation à la navigation française, en déchargeant les bateliers étrangers du droit de patente qu'on leur fait subir en Belgique et qu'on ne nous fait pas payer en France.

Nous ne pouvons pas demander de réduction à la Hollande tant que nous lui faisons payer des droits de 120 à 200 francs.

M. Destombes. — L'observation est d'autant plus juste, que maintenant les bateaux français qui arrivent le 31 mars ne payent que les ¾ de la patente, tandis que les bateaux hollandais la payent intégralement ; les bateliers qui vont à Paris ne font que deux voyages par an, quelquefois ils n'en font qu'un seul, alors ce droit de patente les charge de plus de 50 centimes par tonneau.

D'après la nouvelle disposition, les bateaux qui vont rentrer ne payeront que trois mois, mais la même justice n'a pas été rendue aux bateaux hollandais.

Nous réclamons la même mesure pour les bateaux hollandais que pour les bateaux français; jusqu'ici nous n'avions réclamé que pour ces derniers.

D. La même mesure qui existe ici, à l'égard des bateaux hollandais, n'existe-t-elle pas en Hollande à l'égard des bateaux belges?

M. Pillion. — C'est en vertu de la même loi de 1822; mais ce n'est pas une raison pour ne pas admettre la réduction à l'égard de la France. Si on n'obtient pas la réciprocité en Hollande, accordons-la toujours aux bateliers français, que ces derniers, qui viennent nous débarrasser d'une marchandise encombrante, ne payent pas un semblable droit quand ils naviguent à l'intérieur.

M. Corbisier. — Tout ce qui contribue à diminuer le prix de revient de la houille facilite l'exportation. Je crois qu'il conviendrait d'appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité du rétablissement des livrets, dont les ouvriers doivent être pourvus. Nos houillères sont dans un état complet d'anarchie depuis la révolution, il a été impossible de les faire reprendre. Il serait utile que le Gouvernement se rendît aux nombreuses sollicitations des exploitants du couchant de Mons, et que les règlements sur les livrets y fussent exécutés comme dans le reste du pays.

Les ouvriers sont insubordonnés. Il en résulte une augmentation désordonnée dans le prix des salaires.

M. Delneufcourt. — On ne peut nous objecter que nous pourrons rétablir les livrets, en ne donnant du travail qu'aux ouvriers qui en sont pourvus; car j'avais fait dresser des procès-verbaux à la charge des exploitants, qui employaient des ouvriers dépourvus de livrets, et le Gouvernement a trouvé que la législation sur les livrets était maintenant insuffisante, par l'absence du conseil des prud'hommes, qui devait remplacer la juridiction des maires, qu'il y avait auprès du tribunal municipal des formalités qui ne pouvaient être remplies que par la justice de paix; qu'en attendant les changements que devait subir la législation, il n'y avait aucune mesure à prendre.

Ce ne sont pas les propriétaires qui peuvent être accusés de défaut d'énergie à propos du rétablissement des livrets, c'est l'administration qui leur a refusé son appui.

M. Distombes. — C'est le non rétablissement des livrets qui est cause que notre arrondissement est privé d'une caisse de prévoyance. Voyant que le rétablissement des livrets rencontrait de la résistance, on en a fait la condition de la création de la caisse de prévoyance, et elle n'a pas été établie.

La législation sur les livrets est bien suffisante pour les autres localités, pour le levant de Mons. Il fallait faire exécuter les lois et règlements, en attendant qu'on pût faire une bonne loi apportant aux régimes existant les modifications qu'on trouvait nécessaires. Aujourd'hui, nous n'avons ni livrets ni caisse d'épargne.

L'exploitant est abandonné à la volonté de l'ouvrier, sans pouvoir lui dire, vous resterez dans mon établissement jusqu'à ce que vous ayez terminé ce que vous avez pris l'engagement de faire. En sorte que l'exploitant qui a allumé les feux, qui a fait tous les frais nécessaires pour faire marcher son exploitation,

se trouve arrêté, parce qu'il plaît aux ouvriers de partir. On ne dira pas que le salaire est trop faible, car tout le monde sait qu'au couchant de Mons, les salaires sont beaucoup plus élevés qu'ailleurs.

M. Delneufcourt. — En 1833, on a cherché à rétablir les livrets, on avait, conformément à la loi, dressé des procès-verbaux contre les exploitants qui employaient des ouvriers dépourvus de livrets; mais le Gouvernement a empêché qu'il fût donné suite à ces procès-verbaux, sous prétexte que la législation relative aux livrets était tombée en désuétude; cependant, au levant de Mons, à Charleroy et à Liége, les ouvriers sont munis de livrets; on n'a pas pensé là que la législation fût tombée en désuétude.

D. Est-ce une affaire où les Chambres doivent intervenir?

M. Corbisier. — M. De Theux avait préparé un projet de loi; il voulait instituer des conseils de prud'hommes, mais il paraît qu'il ne s'est pas trouvé d'accord avec le Ministre de la Justice.

D. Une nouvelle loi est-elle nécessaire?

M. Corbisier. — La chambre de commerce pense que la législation existante est suffisante, mais nous ne pouvons pas obtenir qu'elle soit appliquée.

M. Sainctelette. — Une chose qui serait fort agréable, c'est l'achèvement du chemin de fer d'Aumont; si nous pouvions communiquer avec la Sambre, nous aurions une ligne de navigation de plus et, par conséquent, des facilités beaucoup plus grandes pour l'expédition de nos produits.

M. Destombes. — Par suite d'une mesure prise par le Gouvernement, les exploitants de Charleroy se trouvent dans une position plus avantageuse que ceux de Mons. Je veux parler de la réduction du péage sur la Sambre; dans son rapport sur le projet de loi relatif à cet objet, M. Nothomb faisait ressortir que l'établissement du chemin de fer, dont M. Sainctelette vient de parler, donnerait aux exploitants de Mons une compensation du préjudice que devait leur causer l'abaissement du péage sur la Sambre.

M. le président de la chambre de commerce. — Si nos bateliers ne peuvent faire aujourd'hui que deux voyages par an, cela ne provient pas de la longueur du trajet, mais bien de ce que nos bateaux sont arrêtés longtemps par ceux qui se trouvent en chargement devant les mines d'Anzin, cela augmente considérablement le fret; si nous avions le chemin de fer d'Aumont, nous pourrions expédier par la Sambre et aller à Paris sans entrave.

M. Corbisier. — Je crois que l'intention de la chambre de commerce serait de demander la coopération du Gouvernement pour la construction du chemin de fer d'Aumont; si le Gouvernement avait accordé la concession lorsqu'elle a été demandée, il est probable que le chemin de fer serait maintenant construit; mais les premiers demandeurs en concession ont été rebutés par les retards qu'on leur a fait subir, et la crise financière est venue ensuite rendre une semblable entreprise impossible. Il faudrait donc que le Gouvernement contribuât à la construction de ce chemin de fer, soit par un subside, soit par une garantie d'intérêt, soit de toute autre manière.

INDUSTRIE COTONNIÈRE.

D. Pourriez-vous donner des renseignements sur l'importance des filatures de coton de St.-Denis et de Braine-le-Comte?

M. Laimant. — Notre établissement de St.-Denis compte 250 ouvriers; à Braine-le-Comte il y a trois ou quatre filatures qui ont une assez grande importance.

D. Quels sont les numéros de vos fils?

M. Laimant. — On ne file pas plus fin dans ce pays que le n° 70; le droit étant établi au poids, il favorise suffisamment les numéros communs, mais non les fins.

D. Que faites-vous des fils que vous fabriquez?

M. Laimant. — Nous les vendons aux fabricants du pays, nous ne faisons pas de tissus nous-mêmes.

D. Exportez-vous de ces fils?

M. Laimant. — Non.

D. A quelle espèce de fabrication servent-ils?

M. Laimant. — On en fait des cotonnettes, des étoffes grossières pour pantalons d'ouvriers, des mouchoirs, de la bonneterie, des calicots, etc., etc.

D. Les fabricants qui emploient vos fils ne consomment-ils pas des numéros plus fins?

M. Laimant. — A St-Nicolas on nous en a demandé une fois, mais la consommation des fils fins est très-peu importante dans le pays; avant 1830, une maison de Gand a voulu faire des numéros de 70 à 100, mais elle a dû y renoncer pour rentrer dans les numéros communs, et surtout dans les 30 à 40, ce sont ces numéros-là qui sont l'objet de la plus grande consommation.

D. Avez-vous d'autres débouchés que St-Nicolas?

M. Laimant. — Nous expédions aussi à Tournai, à Mousseron dans le Luxembourg; à Bruxelles, il se fait une assez grande consommation de nos fils.

D. Ne pensez-vous pas que si vous faisiez des fils fins, vous en trouveriez le placement, vu que nos fabricants de cotonnettes, trouvant alors dans le pays les fils fins qu'ils doivent maintenant faire venir de l'Angleterre, pourraient travailler pour l'exportation?

M. Laimant. — Du temps de l'empire nous filions jusqu'au n° 200, mais depuis notre séparation de la France, nous avons dû nous renfermer dans la fabrication des fils communs, parce que nous ne pouvions plus placer les autres; tous nos fabricants, qui, depuis cette époque ont voulu faire du fin, ont toujours été écrasés par la concurrence anglaise.

D. N'attribuez-vous pas cela à l'absence de protection aussi bien pour les fils fins que pour les tissus fins?

M. Laimant. — D'abord les tissus et les fils fins payent des droits très-faibles, parce qu'ils payent au poids; ensuite, la fraude en est très-facile, parce que ce sont des objets de beaucoup de valeur relativement au poids.

D. Est-ce que, par le fait que nous ne produisons pas de fils fins, le pays n'est pas privé d'une industrie importante, la teinture en rouge d'Andrinople?

M. Laimant. — Je ne pense pas qu'on teigne des fils fins en rouge d'Andrinople, les teintureries de Bruxelles n'emploient pas de fils plus fins que le n° 40.

D. Les fabricants de St-Nicolas demandent qu'on permette la libre importation des fils fins anglais. Cette demande pourrait-elle être accueillie ?

M. Laimant. — Pour les numéros plus élevés que 70, il n'y aurait pas d'inconvénient à en permettre l'importation, parce qu'ils ne s'emploient pas assez dans le pays pour qu'il y ait profit à les filer.

D. Mais n'est-ce pas précisément parce qu'on ne les fait pas, qu'on ne les emploie pas ?

M. Laimant. — Si on les faisait, on ne les consommerait pas davantage. Du temps du Gouvernement des Pays-Bas, on avait monté à Gand une filature pour faire du fil fin, cette fabrique avait déjà cessé avant la révolution, parce que les numéros fins n'étaient pas voulus.

M. Corbisier. — On avait aussi monté une fabrique à Courtrai pour filer des n° fins, elle a dû cesser également.

D. On nous a cité à St-Nicolas un fait fort curieux; on a prétendu que le roi Guillaume avait voulu ne favoriser les fabricants de coton qu'à la condition qu'ils auraient employé exclusivement du filé belge, et qu'il avait obligé les fabricants à faire serment de n'employer que du fil du pays; mais qu'il avait dû revenir sur cette mesure, parce qu'il avait acquis la conviction que le fil fait dans notre pays ne pouvait jamais égaler le fil anglais. Ce fait est-il exact ?

M. Laimant. — C'est une erreur, attendu qu'il était délivré des certificats d'origine par les filateurs sans avoir égard aux n°s fournis.

CLOUTERIE.

D. Parmi les industries souffrantes dont vous avez fait l'énumération, vous avez encore cité la clouterie, voulez-vous nous donner quelques renseignements sur ce point ?

M. Victor Capouillet. — Nous avons deux espèces de clouterie : la clouterie à chaud et la clouterie à froid; les deux branches sont également en souffrance, parce que les débouchés extérieurs manquent et que la consommation du pays est insuffisante. Les exportations que nous faisons en clouterie se dirigent principalement vers la Hollande. Il est probable que les Hollandais ont, dans les pays lointains, des avantages ou des connaissances que nous n'y avons pas.

En ce qui concerne la consommation extérieure, je ferai remarquer que déjà toutes les provinces de la Belgique jouissent des avantages du chemin de fer, tandis que le Hainaut, où l'on s'occupe le plus spécialement de la clouterie, est encore privé de cette communication.

Je vous prierai, Messieurs, au nom de notre industrie, de vouloir faire connaître à la Chambre les vœux que nous faisons pour le prompt achèvement du chemin de fer de Mons à Charleroy. La population montoise désire aussi vivement que la station soit faite à l'intérieur de la ville; si on l'établissait à l'exté-

rieur, il en résulterait de si grands désavantges, que l'on serait infailliblement amené, comme on l'a été à Bruxelles et ailleurs, à la reporter à l'intérieur. Il y a moyen d'établir à Mons une station intérieure qui offre tous les avantages désirables, et cela peut se faire sans compromettre en aucune façon le système de défense de la place.

D. C'est là une question militaire qui n'est pas de notre ressort, mais nous nous engageons bien volontiers à faire connaître le vœu que vous exprimez.

La clouterie de l'arrondissement de Mons est-elle importante?

M. Capouillet. — Elle est peu importante, ce n'est que depuis environ neuf ans que nous avons commencé; du reste, nous ne connaissons pas encore exactement la situation de la clouterie de notre arrondissement, nous n'aurons des renseignements positifs à cet égard que l'année prochaine; dans tous les cas, nous savons que cette industrie est en souffrance.

D. N'exportez-vous absolument rien vers la Hollande?

M. Capouillet. — Nous avons fait quelques exportations vers Constantinople, mais c'est peu important.

D. Si j'ai bien compris, vos clous vont dans les pays lointains; mais c'est par l'intermédiaire des Hollandais qu'ils s'exportent. Vous expédiez donc rarement par Anvers?

M. Victor Capouillet. — La plus grande partie de nos exportations se fait par l'entremise des maisons hollandaises; cependant, il y a quelques années, nous avons fait directement des envois assez considérables vers les Échelles du Levant, mais cela a beaucoup diminué.

D. Et vers La Havane?

M. Victor Capouillet. — Je ne pourrais point vous donner de renseignements bien positifs à cet égard, je sais seulement que jadis l'Espagne nous a demandé une assez grande quantité de clous.

D. Pourriez-vous dire pourquoi les cloutiers expédient par l'intermédiaire des Hollandais plutôt que d'expédier directement?

M. Victor Capouillet. — Je crois que cela tient à l'habitude. Ensuite, les maisons d'Anvers demandent souvent des comptes à demi, tandis que les maisons hollandaises achètent pour leur propre compte.

D. Ne pensez-vous pas qu'on trouve dans les ports hollandais un commerce plus suivi qu'à Anvers?

M. Victor Capouillet. — Il n'y a pas assez d'occasions à Anvers pour faire des expéditions directes.

D. A quoi attribuez-vous qu'il n'y ait pas à Anvers autant d'occasions d'exporter directement que dans les ports hollandais?

M. Capouillet. — Avant 1830, toutes nos expéditions se faisaient par l'intermédiaire des Hollandais. Ils avaient donc seuls des relations dans les pays lointains; depuis la révolution, nous cherchons à établir aussi des relations dans ces pays, mais cela ne peut se faire qu'avec le temps.

M. Pillion. — Ensuite, les nombreux capitaux dont le commerce hollandais dispose, facilitent beaucoup les exportations vers les pays éloignés.

M. Sainctelette. — Le transit vers l'Allemagne, que la Hollande a récupéré depuis 1830, contribue aussi à multiplier les relations avec les pays lointains.

M. Delneufcourt. — La clouterie est une industrie extrêmement importante en ce qu'elle trouve la matière première dans le pays, et qu'elle y achève entièrement ses produits; elle fait vivre un nombre infini d'ouvriers pendant l'hiver, lorsque l'ouvrage manque partout. Il y a une foule de gens qui, en été, travaillent à la moisson, font des briques, exercent toute espèce de métiers et qui, en hiver, font des clous; quand cette industrie languit, des populations entières sont dans la misère; quand elle est prospère, elle produit des capitaux qui sont répartis parmi les ouvriers, circulent rapidement, et augmentent par cette circulation. Cette industrie mérite donc toute l'attention du Gouvernement.

D. La clouterie belge est-elle aussi avancée, aussi perfectionnée que celle des autres pays? Pouvez-vous soutenir dans les pays lointains la concurrence de la France et de l'Angleterre?

M. Victor Capouillet. — Pour la perfection, la Belgique peut lutter avec tous les autres pays, mais le bon marché dépend surtout du prix des fers. Plus vous offrirez d'avantages au cloutier sous ce rapport, plus il pourra diminuer le prix des clous, plus il présentera d'avantages à la consommation intérieure et à l'exportation.

D. Fabrique-t-on les clous en Belgique à un prix aussi bas qu'en France?

M. Capouillet. — A un prix beaucoup plus bas.

D. Y a-t-il d'autres observations sur l'industrie des fers, n'est-elle pas dans une situation peu prospère?

D. Destombes. — C'est assurément l'une des industries qui sont dans la plus grande détresse; cette détresse tient à plusieurs causes. Celle dont on a déjà fait en partie justice, était l'excédant de production, cette cause de détresse a cessé. On a éteint un grand nombre de hauts fourneaux, nous sommes sous ce rapport dans l'état normal, et cependant on n'écoule pas encore toute la production actuelle. D'une part, les fers étrangers, particulièrement les fers anglais, entrent moyennant un droit que nous considérons comme très-bas. La fonte brute paye un droit d'entrée de 2 francs par 100 kilogrammes, d'un autre côté, nous sommes entravés à l'exportation par un droit de fr. 4 40 c^{s} aux bureaux les plus favorisés, et un droit de fr. 6 60 c^{s} du côté de la mer. Nous avons de plus à payer un droit de sortie de 12 1/2 centimes par 100 kilogrammes.

Autrefois, sur le droit de fr. 4 40 c^{s} on obtenait un avantage, mais la douane française est devenue tellement sévère, qu'on paye au moins le droit tel qu'il est imposé. Nous avons à payer, tout compris, fr. 4 62 1/2 c^{s}. Ajoutez à cela les 12 1/2 centimes de droits de sortie, cela fait fr. 4 75 c^{s}, tandis que la fonte brute ne paye qu'un droit d'entrée de 2 francs. Il faudrait obtenir une augmentation de ce dernier droit, ou une réduction de ceux que j'ai indiqués tout à l'heure. Cela favoriserait notre industrie.

D. L'industrie des fers est-elle aussi avancée que l'industrie similaire en France et en Angleterre?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Plus avancée que celle de France, mais moins avancée que celle d'Allemagne et d'Angleterre.

CARRIÈRES.

D. Vos exportations vers la Hollande sont-elles aussi considérables qu'avant notre séparation?

M. DUBOIS. — Non. Il y a une grande différence; nous l'attribuons au peu de travaux qui se font en Hollande, et à la grande concurrence que nous font les pierres de Brême, qui sont transportées en Hollande à moindres frais que les nôtres. Ces pierres sont de beaucoup inférieures aux nôtres, et l'on ne peut se dispenser de prendre les nôtres pour les grands travaux d'écluses, mais elles ne laissent pas néanmoins de faire un très-grand tort à nos carrières. Notre industrie aurait besoin d'une réduction sur le péage des canaux en Hollande.

SUCRES.

D. Y-a-t-il des raffineries de sucre dans l'arrondissement?

M. CAPOUILLET père. — Oui, je suis raffineur de sucre. Il y a une autre raffinerie à Élouge et une à Mons.

D. Votre raffinerie est-elle établie depuis longtemps?

M. CAPOUILLET père. — Depuis 50 ans, nous en sommes propriétaires de père en fils.

D. La raffinerie est-elle prospère?

M. CAPOUILLET père. Non.

D. A quoi l'attribuez-vous?

M. CAPOUILLET père. — A ce que nous n'avons pas les mêmes avantages que nos confrères d'Anvers et de Gand pour l'exportation; d'un autre côté nous avons la barrière des douanes françaises à notre porte; si on voyait cette barrière s'abaisser tout d'un coup nous pourrions travailler avec plus d'avantage.

D. Autrefois, sous l'empire, prospériez-vous?

M. CAPOUILLET père. — Les cinq sixièmes de nos sucres allaient à Paris, où ils se vendaient bien. Il y avait alors ici trois raffineries.

D. Les fabriques de sucre de betterave sont-elles dans une situation prospère?

M. HARPIGNIES. — Il existe beaucoup de fabriques de betteraves dans notre arrondissement; je crois que c'est l'arrondissement où il y en a le plus. Nous sommes tous effrayés, avec raison, de ce que les journaux nous ont annoncé l'intention du Gouvernement d'établir un droit sur le sucre de betterave. On a donné pour raison que le Gouvernement français en avait établi un; mais il faut faire attention, que nous ne sommes pas dans la position des fabricants de sucre de betterave de France. Je le sais d'autant mieux, que je suis fabricant de sucre en France et en Belgique; en France, il y a des colonies qui demandent à être protégées, ici il n'y en a pas; mais je vais vous prouver par des chiffres que nous avons ici moins de protection que les fabricants de sucre français, malgré le droit de fr. 27 50 c^{s} qu'ils doivent supporter.

Ainsi, Messieurs, le droit d'entrée en France est, sur les sucres exotiques, de fr. 49 50c^{s}, et sur le sucre de betterave de 27 fr. 50 c^{s}. Il y a donc un droit protecteur de 22 francs.

En Belgique, le droit est de 39 fr. 50c^{s}; si ce droit était perçu il devrait produire au Gouvernement 6 millions de francs. Il y a quelques années, il ne produisait presque rien ; il y a deux ans il ne produisait que deux cent mille francs, et cela parce que le droit avait été fixé à un taux si bas, que l'exportation présentait un bénéfice de 50 °/₀, de sorte que bien loin de payer un impôt à l'État, les raffineurs gagnaient à payer le droit, car on leur rendait ensuite plus qu'ils n'avaient payé. On a augmenté le rendement, depuis le produit du droit a augmenté, mais il ne rapporte encore que deux millions au lieu de six. De sorte qu'on fraude les deux tiers du droit. Les deux tiers de 39 f. 50 font 26 fr. 33 c^{s}. Il ne reste donc pour protection au sucre de betterave sur les sucres coloniaux que 13 fr. 17 c^{s}. C'est donc 9 francs de moins que les sucres français. On croit qu'en France les fabricants de sucre indigène sont bien malheureux ; effectivement, leurs bénéfices sont réduits singulièrement depuis qu'ils payent 27 fr. 50 c^{s} de droit ; mais nous sommes bien plus malheureux, nous qui ne payons aucun droit, parce que la concurrence que nous avons à soutenir est bien plus forte qu'en France. Il y aurait un seul remède, ce serait de percevoir le droit comme le législateur a entendu qu'il serait perçu, quand la loi a établi un droit de 39 fr. 50 c^{s}, elle a entendu qu'on le percevrait, or, on ne le perçoit pas, car si on le faisait il rapporterait six millions, tandis qu'il n'en produit que deux.

On a en France 70 p. °/₀ des rendements, c'est-à-dire que les déchets du raffinage sont évalués à 30 p. °/₀. En Belgique on s'est basé sur 39 p. °/₀ des déchets et 61 des rendements. En France, le droit sur les bons sucres n'est peut-être pas assez élevé, mais il doit l'être moins que dans ce pays, parce que les sucres des colonies françaises sont de moindre qualité que les nôtres ; parmi les sucres de La Havane et de toute espèce que nous recevons, il y en a d'infiniment meilleurs, et qui rapportent beaucoup plus que les sucres français.

Je demande pour mes collègues de l'industrie du sucre de betterave que le rendement soit porté à 70 p. °/₀ et le déchet à 30 p. °/₀ ; c'est-à-dire que quand le raffineur exportera 70 kilogrammes de sucre raffiné, on lui remboursera le droit qu'il a payé pour 100 kilogrammes de sucre brut, ce qu'on fait quand il exporte 61 kilogrammes de sucre raffiné.

Il y a une raison pour encourager l'industrie du sucre indigène en Belgique, c'est qu'il y a une autre industrie encore qui est née de la betterave ; on fait maintenant avec la mélasse du sucre de betterave du $^{3}/_{6}$ qui rivalise sur la place de Paris avec les $^{3}/_{6}$ de Montpellier, dont il se fait en Belgique une grande importation. L'établissement de Crispin a pu livrer du $^{3}/_{6}$ extrait de la mélasse de sucre de betterave à 2 francs au-dessous de celui de Montpellier.

Si nous aussi nous pouvions faire ces $^{3}/_{6}$ avec nos sucres, ce serait un grand avantage, et notre industrie profiterait de tout l'argent qui sort du pays et va alimenter les fabrications étrangères. C'est une raison pour encourager la sucrerie de betterave, et éloigner l'idée de la frapper d'un droit qui la tuera. Cette industrie était prospère en France, quand elle était exempte de tous droits, maintenant elle donne peu de bénéfice, mais elle en donne plus encore qu'en Belgique.

Un de mes collègues, qui est intéressé dans cette industrie, pourrait vous dire

comme moi que nous sommes loin de prospérer. Il faut qu'un établissement soit dirigé avec beaucoup d'économie pour donner un petit bénéfice.

M. Boel. — Cette industrie sera tuée à tout jamais, si on la frappe du moindre impôt. Sous le rapport de l'agriculture, elle doit être aussi protégée, car la betterave est une plante très-riche, qui, loin de détériorer les terres, les améliore.

M. Delneufcourt. — Dans les Flandres, la culture est plus variée que dans nos provinces, on y cultive un grand nombre de plantes qui exigent le sarclage. Ces cultures améliorent les terres en produisant des sels qu'on rend féconds en remuant la terre par le plantage et le sarclage.

Dans le Hainaut, l'arrondissement de Tournay excepté, on se livre principalement à la culture des céréales; ce n'est pas la plus productive ni celle qui améliore le plus la terre: elle produit davantage après une récolte de betteraves, la betterave est une plante de plus pour l'assolement, indépendamment de sa propre richesse; car elle donne plusieurs produits industriels, le sucre, l'esprit-de-vin; elle donne en outre une grande quantité de résidu qui est une très-bonne nourriture pour les bestiaux, la feuille de la plante est également une bonne nourriture et un bon engrais; la culture de la betterave a introduit dans beaucoup de fermes l'usage des citernes pour recevoir l'urine des bestiaux, cette industrie sert en outre à donner du travail pendant l'hiver aux ouvriers de la campagne. Le sarclage occupe un grand nombre de femmes et d'enfants, qui n'avaient rien à faire auparavant, car on ne file pas et on ne cultive pas le lin chez nous. Dans l'intérêt de l'agriculture, nous devons faire en sorte de conserver cette industrie.

D. Les modifications de la loi de 1838 sur les sucres, ont-elles eu un effet favorable sur les sucreries de betteraves?

M. Harpignies. — Elles n'ont pas atteint le but qu'on s'était proposé.

D. Cependant on a augmenté par le fait le droit sur les sucres des colonies.

M. Harpignies. — Comme je l'ai dit tout à l'heure, avant cette loi, le droit sur le sucre ne rapportait plus que 200,000 fr.; maintenant il rapporte deux millions, mais il devrait en rapporter six.

D. En 1836, le produit de l'impôt sur le sucre avait beaucoup diminué; en 1837, il n'était plus que de 120,000 francs, mais depuis la loi de 1838 on est revenu à un produit de 1,400,000 francs environ.

M. Harpignies. — Je croyais que c'était davantage; mais cela ne suffit pas plus pour le trésor que pour les fabriques de sucre indigène, car un droit qui devrait rapporter six millions, et qui ne produit que 1,500,000 francs n'est pas perçu. La raison en est que le rendement n'est pas assez fort. Les raffineries obtiennent 80 p. %, si le rendement est calculé sur 61 % p., elles gagnent 19 % p. Il s'ensuit que la consommation ne paye pas de droits.

M. Capouillet. — Ce n'est pas seulement le chiffre du rendement qui est trop bas, mais il y a encore la fraude que font ceux qui exportent. Ils font le simulacre d'exporter les sucres qu'ils font rentrer ensuite, ou bien ils exportent comme raffinés des sucres qui ne le sont pas, et qui reçoivent la prime d'exportation.

D. Ces fraudes ont pu se faire, mais ne se font plus ; vous savez que la législation sur le sucre a eu pour but d'encourager les exportations. Le sucre raffiné est le principal aliment de la navigation ; c'est à l'aide du sucre et des faveurs accordées au sucre exotique raffiné pour l'exportation, qu'on est arrivé à exporter beaucoup des produits du pays.

C'est ainsi que tout à l'heure on disait qu'il y a un an on a exporté beaucoup de clous vers le Levant, c'est à l'aide du sucre qu'on est parvenu à faire ces exportations ; vous voyez que ce qui nuit à l'un est favorable à l'autre. Il s'agit de savoir tenir la balance entre les divers intérêts.

Une autre chambre de commerce a dit que l'industrie du sucre de betterave était intimement liée à la prospérité des raffineries. D'après cette chambre de commerce, si les sucres exotiques étaient frappés de manière à devoir diminuer d'importance, les sucreries de betteraves seraient frappées en même temps. Les exportations seraient presque nulles, de sorte que ces deux industries mourraient ensemble.

M. Harpignies. — Le rendement porté à 60 francs, était autrefois à 55 francs Eh bien, d'après ce que vous venez de nous dire, il est résulté que les exportations ont augmenté avec le rendement, puisque vous dites qu'on exportait moins quand le rendement était fixé à 55 francs, et qu'on exporte plus maintenant qu'il est à 60.

D. Non, non, ce n'est pas cela. J'ai dit qu'à l'aide du sucre, on avait pu faire des exportations d'autres produits industriels.

M. Harpignies. — Je ne comprends pas comment, payant à la sortie ce que le sucre a payé à l'entrée, cela pourrait causer un préjudice aux raffineurs ou aux négociants. Si on retenait quelque chose de ce qui aurait été payé, je comprendrais qu'on se plaignît ; si, par exemple, on recevait 100 et qu'on restituât 50. Si on restitue ce qui a été perçu, c'est toujours la même chose ; mais veut-on gagner quelque chose sur le droit d'entrée? Est-ce ainsi que les raffineurs l'entendent? C'est alors une prime d'exportation.

D. Ce n'est pas positivement une prime d'exportation?

M. Harpignies. — Ce qu'on fait là pour le sucre, il faudrait le faire pour l'industrie en général. Qu'on accorde une prime d'exportation, appelons les choses par leur nom, car, en réalité, c'est une prime. Je sais que les raffineurs comptent là-dessus. Ils payent un droit de 39 francs à l'entrée, et reçoivent 50 francs à la sortie, voilà le mot. Qu'on leur donne une prime de 10 p. %, puisque nous devons toujours payer, mais du moins nous saurons à quoi nous en tenir ; car, si vous avez un droit qui doit rapporter six millions au trésor et qui ne rapporte que 1,500,000 francs, il en résulte que le pays paye une prime de 4 ½ millions aux raffineurs.

C'est la première fois que je traite cette question, mais elle ne me paraît pas difficile ; les raffineurs touchent une prime sur le droit d'entrée, qu'on nous dise ce que nous avons à payer, et qu'on établisse une prime de sortie.

D. Cette législation existe en Hollande ; nous avons à lutter, pour l'exportation des sucres, avec ce pays et d'autres nations. Et c'est précisément parce que la législation est différente de la nôtre et établie sur la base que vous voudriez

faire admettre en Belgique, que nous l'emportons sur les sucres de France à l'extérieur, et que la Hollande est presque seule aujourd'hui à nous faire concurrence ?

M. Harpignies. — Je crois que notre avantage sur la France tient à ce que nous sommes mieux placés qu'elle pour le transit, sans cela le Gouvernement français établirait une prime à la sortie du sucre, aussi bien qu'à la sortie d'autres objets ; car il accorde une prime à la sortie des tissus de coton et de laine de toute espèce, et il n'hésiterait pas à faire la même chose pour les sucres si l'exportation devait avoir lieu. Nous sommes placés, pour le transit, comme les Hollandais ; c'est pour cela que nous faisons le transit de sucre exotique. Ce n'est pas une raison pour venir tuer l'industrie du sucre indigène, qui, comme élément d'agriculture et sous d'autres rapports, mérite d'être encouragée.

Je crois qu'il serait convenable de demander à la Chambre d'examiner cette question, et de voir s'il n'y a pas lieu d'accorder une prime à la sortie pour les sucres raffinés, et d'établir, une fois pour toutes, un droit que les sucres payeraient réellement à l'entrée. Nous saurions à quoi nous en tenir sur notre industrie qui périclite, et qui, d'un instant à l'autre, peut être anéantie.

D. La question n'est pas dans le chiffre du rendement réel, mais dans notre position relative vis-à-vis la Hollande et l'Allemagne. L'ancienne loi a été conservée en Hollande, le rendement a été maintenu à 55, tandis qu'en Belgique il a été augmenté de 5 p. %. Si le rendement était encore augmenté, cela n'empêcherait-il pas l'exportation, parce que les exportations de la Hollande seraient favorisées?

Faites attention que, pour ce qui regarde l'exportation de nos autres produits, elle n'a guère lieu que par pacotillage ; vous ne pouvez pas exporter les produits de vos industries par cargaisons complètes. On met quelques caisses de clous et autres objets avec les sucres que nous exportons. Les sucres ont donné le moyen d'exporter, concurremment avec eux, d'autres produits de notre industrie ; si nous n'exportions plus de sucre, nous ne pourrions pas exporter d'autres produits, et la Hollande lutterait avec avantage contre nos prix, qui ne pourraient plus être au niveau des siens dans le Levant.

M. Harpignies. — Établissez une prime.

D. N'avez-vous pas d'autres objections à faire ?

M. Harpignies. — Non.

D. Admettez-vous l'impossibilité d'exporter d'autres produits du pays si le rendement était majoré?

M. Harpignies. — Je ne comprends pas cela.

D. La loi que nous avons changée n'était que sur le rendement, qui a été porté de 55 à 60. Le même rendement est conservé en Hollande. Il en résulte que la Hollande a un avantage de 5 p. % sur nous, de sorte que si nous augmentons encore le taux du rendement, nous tomberons dans une position difficile pour l'exportation de nos sucres, qui a donné lieu à une grande exportation de nos autres produits, tels que clous, verres à vitres, etc. Si vous augmentez le rendement nos exportations, qui ont déjà souffert de la dernière augmentation, souffriront davantage.

M. Harpignies. — Je comprends que vous ne pouvez plus augmenter le rendement si la Hollande maintient le sien.

D. La Hollande diminuerait plus tôt son rendement que de l'augmenter, afin de tuer l'exportation de nos sucres.

Quant à la prime que vous proposez, pour obvier à l'inconvénient que je vous ai signalé, vous savez que c'est une question très-difficile, parce qu'elle s'applique à toutes les industries d'exportations; une fois qu'on l'accorde à une, il faut l'étendre à toutes. Ces primes, telles qu'elles ont été considérées dans tous les pays, n'ont jamais été accordées que transitoirement pour protéger une nouvelle industrie considérable qui avait besoin de protection, afin de la porter au niveau de l'industrie similaire des autres pays : on a toujours regardé comme un mauvais système commercial, les primes accordées d'une manière permanente.

M. Harpignies. — D'après ce que vous avez dit des sucres, il fait exception; si vous dites : le sucre fait sortir beaucoup de produits de notre pays, favorise notre marine ou les exportations maritimes, il s'en suit que, pour la prime, on peut également dire : nous l'accordons aux sucres pour les raisons que nous avons fait valoir, mais nous ne devons pas l'accorder aux autres articles. Le sucre est une exception, c'est lui qui fait aller notre marine, qui sert à compléter nos chargements, sans lui nous ne pouvons pas faire d'exportations maritimes; voilà des raisons pour favoriser les exportations du sucre, puisqu'il est favorable aux exportations des autres produits. Il pourrait y avoir une exception pour la prime comme il y en a une pour le rendement. S'il n'y avait pas de difficulté, vous seriez d'avis d'augmenter le rendement, on pourrait faire le même raisonnement pour la prime.

En désespoir de cause, je crois que l'industrie des sucres se contenterait de la position où elle se trouve maintenant; tout ce qu'elle demande, c'est qu'on établisse pas de droits sur ses produits, c'est qu'on ne la tue pas; elle est très-souffrante, laissez la languir, mais ne lui portez pas le dernier coup.

D. La législation actuelle établit que de 100 kilog. de sucre brut on peut en tirer 60 kilog. exportables, et, pour favoriser l'exportation, elle accorde au raffineur qui exporte 60 kilog. de sucre le droit qu'il a payé pour 100 kilog. Cela n'offre aucun inconvénient pour le trésor, car, lorsque le raffineur introduit 100 kilog. de sucre brut, il est pris en charge pour ces 100 kilog., et lorsqu'il exporte 60 kilog., il est déchargé du droit dû pour ces 100 kilog., ou plutôt pour 90 kilog., car, en vertu de la loi de 1838, 10 p. % restent définitivement acquis au trésor. Vous comprenez que, d'après cela, le trésor ne peut jamais rembourser plus de 90 p. %, tandis que, si l'on donnait des primes, il s'exporterait toute espèce de sucre, et le trésor, au lieu de percevoir 12 ou 14 cent mille francs net, comme aujourd'hui, payerait peut-être plus que ce qu'il aurait reçu.

M. Capouillet. — Si on payait des primes, le sucre de betterave recevrait la prime sans avoir payé le droit.

M. Harpignies. — On a établi par des chiffres que, d'après le sucre qui se consomme en Belgique, le droit établi devait rapporter 5 ou 6 millions, disons seulement 5 millions; si donc vous ne recevez que 1,500,000 francs, il est évident que la fraude nous enlève 3 millions et demi.

D. Il s'importe en Belgique 20 à 25 millions de sucre brut, tant pour l'exportation que pour la consommation. Pour favoriser l'exportation, le législateur a voulu que le raffineur qui exporte une certaine quantité de sucre, pût aussi livrer quelque chose à la consommation sans payer les droits. Supposons maintenant que la consommation du pays s'élève à 8 ou 10 millions, il faut défalquer de ce chiffre, d'abord le sucre de betterave, qui se produit dans le pays, et ensuite le sucre exotique que le raffineur peut livrer à la consommation sur les 40 p. % de déchet que la loi de 1838 lui accorde. On ne pourrait dire qu'il y a fraude, que dans le cas où le chiffre de la consommation intérieure présenterait un excédant sur celui de ces deux catégories de sucre.

M. Harpignies. — La production du sucre indigène est maintenant peu considérable, déjà une partie des sucreries sont fermées. L'industrie du sucre de betrave est tellement peu active, que nous ne pouvons pas alimenter une distillerie de mélasse, nous pouvons tout au plus nous procurer 200 à 250,000 kilogrammes de mélasse, tandis que, pour faire une pipe par jour, il nous en faudrait 800,000 kilogrammes. Il n'y a qu'une seule distillerie de mélasse dans le pays, c'est celle de Waterloo, et encore ne fait-elle que très-peu de chose. Ce serait là encore une industrie qu'il serait très-utile de développer, mais elle ne pourrait exister que si nous avions assez de sucreries indigènes. Or, au lieu de voir augmenter le nombre de sucreries, il diminue tous les jours.

D. Il y aurait peut-être quelque mesure législative à prendre en faveur de cette distillerie. On pourrait, par exemple, favoriser l'exportation de ses produits.

M. Harpignies. — Il y a quatre ans, nous payions la mélasse fr. 4 50 c^{s}.; aujourd'hui, nous devons la payer 12 francs, et encore nous ne pouvons pas nous en procurer.

D. La consommation du sucre en Belgique a été évaluée dans le temps à 10 millions. Or, cette somme, à 40 francs, fait 4 millions de droits; mais il faut nécessairement déduire de ce chiffre, le montant des droits que la consommation du sucre de betterave enlève au trésor, consommation qui, en 1837, s'élevait à plusieurs millions. Je suppose que les sucreries indigènes produisent pour 3 millions; c'est, à raison de 40 francs, 1,200,000 francs qu'il faut déduire des 4 millions dont je viens de parler.

M. Harpignies. — Il est encore une autre industrie que l'on pourrait introduire dans le pays, en favorisant la production du sucre indigène. On fait maintenant à Valenciennes de la potasse avec le résidu des distilleries de mélasse. Vous voyez donc, Messieurs, que la betterave est une plante fort riche, et que l'industrie du sucre indigène mérite les égards du législateur. Elle mérite surtout qu'on ne la frappe pas de droits qui lui porteraient le coup de mort, quelque faibles qu'ils fussent.

M. le président de la chambre de commerce. — Peut-on faire du savon avec la potasse qu'on fabrique à Valenciennes?

M. Harpignies. — Oui.

D. On a dit tout à l'heure que la restitution des droits sur le sucre, à l'ex-

portation, est une prime déguisée. C'est là une erreur, car dans tous les pays on restitue à l'exportation le droit qui a été payé pour la matière première qui est entrée dans les marchandises exportées. Mais en supposant même que le *drawback* sur le sucre fût une prime, il faudrait encore le maintenir; car nous devons mettre, sous ce rapport, notre législation sur le même pied que celle de la Hollande et de l'Allemagne, afin que nous puissions, sur les marchés étrangers, soutenir la concurrence de ces pays. Vous avez parlé tout à l'heure d'un établissement de Waterloo, je crois que cet endroit fournit beaucoup de sucre de betterave aux raffineries d'Anvers et de Gand.

M. Harpignies. — Nos sucres vont aussi à Anvers et à Gand.

D. Et vous ne pouvez pas marcher malgré cela.

M. Harpignies. — Nous marchons fort péniblement; nous faisons nos frais et rien de plus.

L'observation que vous avez faite sur la restitution du droit à l'exportation serait juste, si le déchet de 29 p. % était réel, mais il n'est que de 5 à 10, il ne va même jamais jusqu'à dix.

M. Capouillet. — Il faut ajouter la mélasse au déchet.

M. Harpignies. — Il est certain que vous ne payez pas le droit sur la cassonade. Les mêmes sucres qui se vendent à Gand 48 et 45 francs, se payent à Paris 75 francs, je conclus de là qu'en Belgique les raffineurs gagnent énormément, ou qu'ils font des faveurs à l'étranger pour augmenter leurs exportations.

D. La faveur accordée aux raffineurs, et qui facilite l'importation du sucre, a pour objet de favoriser non pas précisément la navigation nationale, mais l'exportation des produits de notre industrie, car c'est toujours au moyen des importations que nous pouvons exporter; lorsque nos navires vont chercher du sucre brut au colonies, ils y exportent toujours quelques-uns de nos produits; ensuite, lorsque nous exportons les sucres raffinés, nous exportons aussi en même temps d'autres articles : la question du sucre n'est donc pas simplement une question de navigation, c'est surtout une question d'exportation de produits de notre industrie.

M. Harpignies. — La question a été envisagée sous le même point de vue dans les Chambres françaises, on n'en a pas moins en France laissé une faveur de 22 francs au sucre indigène, tandis que nous n'avons ici que 13 francs; cependant les Français ont le même intérêt que nous à favoriser le commerce maritime.

M. Capouillet. — Nous avons un avantage que les Français n'ont pas, c'est que nous obtenons le combustible à meilleur compte.

M. Harpignies. — Il n'y a pas plus d'un an que le charbon était aussi cher ici qu'en France.

D. Ici, le sucre indigène ne paye aucun droit, tandis qu'en France il en paye.

M. Harpignies. — Nous vendons le sucre beaucoup meilleur marché que les Français. La bonne quatrième se vend à Paris 75 à 80 francs, tandis qu'à Gand on l'obtient à 45 francs.

D. Ce bas prix n'est-il pas dû à la concurrence du sucre indigène.

M. Harpignies. — Cette concurrence est infiniment plus forte en France qu'ici. Un grand nombre de nos fabriques sont fermées; en France les fabricants de sucre indigène sont dans une position bien plus avantageuse que chez nous, à cause du prix plus élevé qu'ils obtiennent de leur produits; si nous vendons du sucre en France, nous recevons 75 francs, nous avons 12 fr. 50 c^{s} de droits, reste 62 fr. 50 c^{s}, tandis qu'à Gand nous ne pouvons pas obtenir 45 francs.

M. Delneufcourt. — On a dit tout à l'heure qu'en France le sucre indigène paye des droits, tandis qu'il n'en paye pas chez nous; mais comme M. Harpignies l'a fait remarquer, le droit que paye le sucre indigène doit être déduit de celui qui frappe le sucre exotique, et après cette déduction, le droit payé en France pour le sucre des colonies est encore plus élevé que celui que le même sucre paye en Belgique. Chez nous, grâce à la prime, le droit payé pour le sucre exotique se réduit à 18 francs, tandis qu'en France la différence entre le droit payé pour le sucre des colonies et celui que paye le sucre indigène est de 22 fr. 50 c^{s}. Les fabricants de sucre indigène français ont donc sur les nôtres un avantage de fr. 9 50 c^{s}.

D. Ne pensez-vous pas que si les fabricants de sucre indigène se trouvent en France dans une position plus avantageuse qu'ici, cela provient surtout de ce qu'en France les raffineurs sont obligés d'employer le sucre des colonies françaises, qui est beaucoup plus défavorable, tant pour le prix que pour le rapport, que celui dont se servent nos raffineurs?

M. Harpignies. — C'est précisément pour cela que les raffineurs français vendent 75 francs le sucre indigène qui se vend 45 francs à Gand; cela prouve que nous avons besoin de protection.

D. C'est que malheureusement nous n'avons que le sucre pour stimuler notre commerce extérieur.

M. Harpignies. — L'on ne devrait pas non plus perdre de vue le bien immense que la fabrication du sucre de betterave fait à nos campagnes; de mauvais villages où il n'y avait auparavant aucune ressource, ont acquis une prospérité étonnante, sont devenus de petites villes, depuis que l'industrie du sucre de betterave s'est introduite dans le pays; cela se conçoit d'autant mieux, que cette industrie emploie précisément les ouvriers en hiver, lorsque tout autre travail leur manque. Nous occupons les ouvriers depuis le moment où les travaux de la campagne sont terminés, jusqu'au mois d'avril, où ils trouvent d'autres occupations; sous ce rapport, l'industrie du sucre de betterave mérite toute la protection du Gouvernement; sous le rapport agricole, on a démontré qu'elle n'est pas moins digne de votre attention.

D. J'ai souvent entendu dire qu'il y avait un préjugé à l'égard de la betterave, que les cultivateurs s'en étaient dégoûtés, et que c'était pour cela qu'on ne fabriquait plus de sucre de betterave. Ce préjugé est-il fondé?

M. Boël. — Cela n'est pas fondé, nos cultivateurs n'ont aucune répugnance à cultiver la betterave.

M. Harpignies. — Je crois, au contraire, que la culture de la betterave est très-

avantageuse sous tous les rapports. Pour la betterave, il faut fumer les terres mieux que pour toute autre chose. Par conséquent, les personnes qui se livrent à cette industrie ont intérêt à avoir leurs terres dans le meilleur état. Ainsi, ne croyez pas que la terre ne puisse pas donner de la betterave deux ans de suite. Nous avons des terres qui, depuis cinq ans, n'ont produit que cela, et cette année, les betteraves sont plus belles que jamais.

Je suis persuadé que si l'on y mettait des céréales, la terre serait trop forte; ainsi, la betterave améliore la terre par la raison qu'on est obligé d'y donner de grands soins si l'on veut avoir une bonne récolte. Un fabricant de sucre de betterave qui ne soignerait pas ses terres, marcherait vers une ruine certaine.

CÉRÉALES.

D. Avez-vous des observations à faire sur la loi des céréales actuellement existante?

M. Boël. — Cette loi est très-favorable au consommateur; mais elle n'est pas conforme aux intérêts de l'agriculture, les prix sont trop bas relativement à la location des terres.

M. Sainctelette. — Je crois que les consommateurs, qui forment le plus grand nombre, trouvent le prix des grains assez élevé et plutôt trop élevé que trop peu, surtout là où il y a une population aussi considérable qu'au couchant de Mons Cependant je reconnais que l'élévation de la main-d'œuvre est due, non à la cherté des vivres, mais à la quantité considérable de travail pour une population qui, quoique grande, n'est pas en rapport avec la quantité de travail à fournir.

M. Delneufcourt. — Ce que vient de dire M. Sainctelette, relativement au prix des grains, est en contradiction avec ce qu'avait dit M. Boel, mais cela peut se réduire à une chose, c'est qu'on peut trouver un terme moyen. Dans ce moment, les grains sont chers parce qu'il sont rares. Ce n'est pas parce que le droit d'entrée aurait été supprimé plus tôt qu'ils seraient devenus moins chers; mais il faudrait établir des droits de manière qu'ils fussent plus élevés que le *minimum* du prix; c'est ainsi que vous empêcherez le prix de descendre à tel point que les cultivateurs ne puissent vivre.

D. Nous avons encore à nous occuper de trois industries : la verrerie, la faïencerie et la construction des machines à vapeur?

M. le président de la chambre de commerce. — Ces industries ne sont pas représentées ici, mais je ferai observer que la faïencerie aurait besoin d'une grande protection. L'introduction des faïences françaises et anglaises surtout, a fait tomber les nôtres.

SYSTÈME COMMERCIAL.

D. Nous avons examiné la situation actuelle du commerce et de l'industrie dans leurs rapports avec le commerce extérieur du pays. Nous poserons maintenant les questions relatives aux deux points qui nous restent à traiter; la chambre de commerce de Mons a émis des doutes sur la question de savoir s'il faut attribuer la mauvaise situation de notre commerce intérieur à l'insuffisance de la législation existante.

Dans les autres localités, des industriels que nous avons consultés ont pensé que si le marché intérieur était mieux acquis qu'il ne l'est actuellement à l'industrie indigène, soit par un meilleur système de répression de la fraude, soit par des modifications aux tarifs des douanes, soit par ces deux moyens réunis, et par l'introduction d'un système raisonnable et gradué, qui favoriserait les provenances directes et le pavillon national, on amènerait le développement de notre marine, et par suite de notre commerce extérieur; ils pensent aussi qu'il en résulterait un état de choses tout à fait prospère en faveur de l'industrie, de l'agriculture et du commerce du pays.

La chambre de commerce, après avoir émis des doutes sur la question de savoir si la législation est insuffisante, a cependant dit : qu'obligée de se prononcer, elle croyait que la préférence devait être donnée à un système de droits différentiels, ayant pour objet de nous faire obtenir une parfaite réciprocité avec les nations dont nous voudrions assimiler le pavillon au nôtre. C'est ainsi que, quand nous parlons de droits différentiels, nous entendons que ce système soit appliqué. Nous vous demandons de vouloir bien développer votre opinion à cet égard.

Si l'on introduit dans notre législation un système de protection raisonnée, qui accorde des faveurs sagement graduées aux provenances directes, et qui, en même temps, établisse une distinction modérée entre le pavillon national et le pavillon étranger, ne croyez-vous pas que l'on arrivera à développer fortement notre commerce extérieur ?

M. Corbisier. — C'est l'opinion de la chambre; quant à l'époque à laquelle cette prospérité se fera sentir, je crois qu'elle n'est pas très-prochaine.

D. Vous avez admis, dans votre rapport, que la situation dans laquelle nous nous trouvons relativement à notre commerce et à notre industrie, était due en partie à l'insuffisance de notre législation; vous avez ajouté à cette cause, qu'il faut attribuer cette situation au peu d'activité de notre commerce maritime, et à ce que les capitaux n'ont pas pris cette direction, ce que vous expliquez par la prudence inhérente aux habitants.

Mais, si les capitaux n'ont pas pris cette direction, cela ne provient-il pas plutôt de ce que l'on savait qu'il fallait lutter contre les importations étrangères qui affluent dans le pays? Ne pensez-vous pas qu'en général les capitaux ne peuvent affluer que là où il y a de bonnes opérations à faire? Pensez-vous qu'il soit possible que les capitaux affluent sur le commerce extérieur aussi longtemps qu'il sera dans la même situation ?

M. Corbisier. — Quant à moi, je ne le pense pas.

La prudence qui empêche d'engager des capitaux dans des opérations dont les chances sont fort incertaines, n'est pas propre à la Belgique, elle est générale; cependant, dans les autres pays, les capitaux ne manquent pas aux opérations du commerce extérieur, parce qu'il est protégé. Il en serait de même en Belgique dans des conditions semblables.

Une autre observation, c'est l'insuffisance individuelle des capitaux dans l'état actuel. Il y a peu d'individus qui ont des capitaux assez considérables pour tenter les exportations au long cours. La réalisation de ces exportations étant très-longue, et l'escompte très-difficile, il y a peu de personnes qui puissent se livrer à ces opérations, quand même elles en auraient la bonne volonté. Il faut donc

recourir à l'esprit d'association. Je pense que le Gouvernement devrait intervenir efficacement pour encourager cet esprit d'association.

D. Nous pensons avec vous que les individus ne peuvent se livrer à ces opérations, à moins que ce ne soient des maisons très-fortes comme la maison Biolley de Verviers, mais tout le monde n'a pas une semblable position; du reste, si une société s'était formée avec des capitaux considérables, dans le but de faire le commerce avec les pays lointains, il lui eût été impossible de faire des bénéfices, parce que les retours eussent été d'une défaite extrêmement défavorable à raison de la concurrence des autres nations qui viennent déverser, sans qu'ils soient soumis à aucun droit différentiel, les mêmes articles que le commerce maritime du pays. Pour obtenir l'exportation des produits du pays, ne faut-il pas, comme font les autres nations, favoriser les retours ?

M. Corbisier. — Sur ce point la chambre partage votre opinion.

D. Peut-être attribuez-vous une influence trop puissante à l'appui du Gouvernement ?

M. Corbisier. — Je crois que cet appui est essentiel, et que le malaise dont on se plaint ne cessera que quand le Gouvernement sera parvenu à donner l'élan à l'industrie du pays. Le Gouvernement pourrait intervenir très-utilement en donnant une garantie d'intérêt.

D. Ne pensez-vous pas que des moyens normaux seraient préférables? si le Gouvernement garantit un intérêt pour les exportations, toutes les autres industries vont réclamer. Ne vaudrait-il pas mieux établir, comme chez les autres nations, une législation dont tout le commerce recueillerait les heureux effets ?

M. Corbisier. — C'est l'opinion de la chambre de commerce; au reste, quel que soit l'appui du Gouvernement, nous pensons, surtout pour notre arrondissement, que le peu d'habitude qu'on a de ces opérations, nuira longtemps à leur succès. Remarquez que la garantie d'intérêt peut s'appliquer à toute espèce d'exportation; mais pour cela il faut l'esprit d'association, il faut que ce soit une compagnie qui se charge de ces affaires.

M. Sainctelette. — Un autre obstacle aux expéditions vers les pays transatlantiques, c'est le défaut de confiance dans les maisons qui existent dans ces pays; plusieurs négociants belges ont fait des essais et ils ont très-mal réussi.

D. Ne pensez-vous pas que la plus grande faveur que le Gouvernement puisse donner à l'exportation de nos produits, ce serait précisément l'établissement d'agences commerciales dans les pays lointains ?

M. Sainctelette. — Pourvu que les agents fussent bien choisis; mais je ne pense pas que, jusqu'ici, le Gouvernement ait été très-heureux sous ce rapport; je parle de la capacité.

D. C'est là une question d'administration; mais en supposant que les choix fussent faits comme ils doivent l'être ?

M. Corbisier. — L'établissement d'agents à l'étranger est une chose indispensable pour obtenir des exportations, mais ce moyen seul ne suffirait pas.

D. Je ne le propose pas comme moyen unique; si, par exemple, nos consulats étaient convertis en agences commerciales ?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Il faudrait bien payer les consuls, pour avoir des hommes capables.

M. CORBISIER. — Généralement, les renseignements que le Gouvernement obtient de ses agents à l'étranger sont insuffisants.

M. SAINCTELETTE. — Récemment, dans la question des houilles, nous avons vu un agent belge prendre parti contre notre commerce en faveur du commerce anglais.

M. CORBISIER. — Nous aurons l'honneur de remettre à la commission une copie du rapport qui a été fait à cet égard.

D. Les navires étrangers ne manquent pas dans nos ports; mais ils sortent presque toujours sur lest alors qu'ils ne sont pas affrétés par le commerce belge; il n'exportent rien, ou presque rien, pour leur propre compte, à l'exception des navires norwégiens, qui retournent quelquefois chez eux avec du fer, des briques, quelques provisions de ménage ou des articles de réexportation. Ne pensez-vous pas que, si la marine nationale était protégée de manière à pouvoir prendre un grand développement, cela faciliterait considérablement nos exportations ?

M. CORBISIER. — La facilité de communication pour les personnes contribue aussi beaucoup à augmenter les exportations ; partout où il existe des lignes de bateaux à vapeur avec les pays transatlantiques, et où, par conséquent, les négociants peuvent aisément se transporter, les relations s'établissent et les exportations se développent.

Nous avons vu avec plaisir que le Gouvernement s'occupe de l'établissement d'un service de paquebots à vapeur entre la Belgique et les États-Unis.

M. SAINCTELETTE. — Dans l'état actuel de notre industrie, c'est surtout par les bateaux à vapeur que les premiers essais d'exportation pourront se faire.

D. Pour qu'il puisse s'établir des relations commerciales entre deux pays, il faut qu'ils aient des produits à échanger; cette circonstance existe pour les États-Unis et la Belgique : nous avons besoin de prendre aux États-Unis, des cotons, du tabac, du riz, de la potasse, et nous pouvons de notre côté leur fournir une quantité d'articles. Je pense donc que si notre navigation avait été favorisée, nous aurions déjà des relations suivies avec l'Amérique. Maintenant, le Gouvernement a saisi cette idée d'établir une ligne de bateaux à vapeur, et je crois que c'est là, sous une autre forme, et sous un autre nom, un système de droits différentiels; car c'est bien évidemment une protection, et même une protection exorbitante accordée à la navigation nationale. Quoi qu'il en soit, une communication sera établie avec les États-Unis, et cela favorisera beaucoup nos relations avec ces pays, mais nous voudrions établir aussi des communications avec les autres contrées lointaines, et nous voudrions le faire avec des dépenses infiniment moindres, ou plutôt sans aucune dépense, au moyen de droits différentiels sagement combinés.

M. CORBISIER. — Je crois que la dépense sera minime, car une fois que les avantages de la ligne de bateaux à vapeur se feront sentir, le Gouvernement pourra cesser d'y consacrer des subsides, et reporter les fonds qu'il y employait sur des communications à établir avec d'autres points.

D. Aussi par bateaux à vapeur ?

M. Corbisier. — Oui.

D. L'idée qui a présidé à l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur, est au fond la même que celle de l'établissement de droits différentiels en faveur des relations directes, comme vous l'avez très-bien fait remarquer. Ce qui manque à la Belgique, ce sont des relations directes, suivies, régulières, avec les pays transatlantiques, si on favorisait ces relations, ne pensez-vous pas qu'il s'établirait entre les pays lointains et la Belgique des espèces de services réguliers de paquebots à voiles, et que cela donnerait les mêmes résultats que l'établissede lignes de bateaux à vapeur ?

M. Corbisier. — On arriverait aux mêmes résultats, mais beaucoup plus lentement.

D. Il ne paraît pas que l'on puisse, d'ici à long-temps, établir des lignes de bateaux à vapeur avec tous les points du globe.

M. Corbisier. — Les deux moyens pourraient être employés concurremment.

D. La chambre de commerce de Mons attache une haute importance à la création d'une société de commerce ; ailleurs, on nous a fait remarquer que la société de commerce des Pays-Bas a pu se former grâce aux colonies hollandaises, mais que quand elle a voulu établir des agences et des comptoirs au dehors de ces colonies, elle n'a pas pu les maintenir, parce que les importations directes n'étaient pas suffisamment protégées par la législation hollandaise, qui nous régit encore en ce moment. Ne pensez-vous pas, qu'avant d'établir des agences, qui sont d'ailleurs indispensables, il faudrait adopter un système de droits différentiels modérés, sans toutefois se départir de la réciprocité ? Ne pensez-vous pas que, sous un semblable système, les agences que nous établirions à l'étranger ne pourraient pas se maintenir ?

M. Corbisier. — Sans doute, mais il faudrait employer les deux moyens en même temps.

D. M. Capouillet nous a fait connaître que les clouteries exportent toujours leurs produits par l'intermédiaire des Hollandais, parce qu'il se trouve là des maisons qui achètent pour leur propre compte, tandis qu'on ne trouve à Anvers que des maisons de commission. Il y a des personnes à Anvers qui nous ont dit que, si nous n'exportons pas, c'est la faute des industriels; que les fabricants devraient exporter pour leur propre compte comme le font les fabricants anglais. D'un autre côté, les industriels d'Anvers soutenaient que ce n'est pas à eux de faire le commerce, que leurs capitaux ont une autre destination, qu'il faut dans un pays une classe spéciale de négociants, qui servent d'intermédiaires entre le producteur du pays et le consommateur étranger. Je désirerais connaître votre opinion sur cette controverse ?

M. Pillion. — Si les fabricants avaient des capitaux assez considérables, ils pourraient exporter eux-mêmes leurs produits ; ils auraient ainsi deux chances de bénéfices ; nous avons expédié des quantités assez considérables de clous dans le Levant, mais aujourd'hui ces exportations sont nulles; je crois que cela tient aux circonstances politiques.

M. Destombes. — Il n'en est pas moins vrai que nous trouvons beaucoup plus de facilités pour nos exportations dans les ports hollandais.

M. Pillion. — La Hollande fait le commerce avec le monde entier; avec le temps nous parviendrons aussi à faire nos expéditions nous-mêmes.

M. Destombes. — Avec le temps et des capitaux, il me semble qu'on doit exporter ses produits soi-même; nos draps, par exemple, s'exportent directement vers le Levant sans l'entremise de maisons hollandaises.

J'ai toujours pensé que nous finirons par faire nos exportations nous-mêmes.

D. L'industrie a généralement des agents sur les diverses places où elle exporte ses produits ; en ce qui concerne les clous, au contraire, ce sont les Hollandais qui ont des agents dans les pays où nous fournissons cet article. Les Hollandais ont formé depuis long-temps des relations dans le Levant; ils y sont très-bien vus; ensuite, les affaires de clouterie se font par boutades; il ne faut qu'un grand incendie à Constantinople ou aux Échelles, pour donner lieu à des demandes considérables.

M. Sainctelette. — La première condition pour que nous puissions faire des affaires, c'est l'établissement à l'étranger de maisons dans lesquelles nous puissions avoir confiance; chacun des moyens proposés ne produirait aucun résultat s'il était isolé, mais tous réunis, ils peuvent être d'une très-grande utilité.

D. Nous pensons aussi qu'il faut employer tous les moyens à la fois comme le font les autres nations.

M. Destombes. — S'il s'établissait une société de commerce avec l'aide du Gouvernement, cette société perfectionnerait et développerait nécessairement nos agences à l'étranger.

D. Le Gouvernement ne pourrait intervenir dans la formation d'une semblable société, que si notre législation favorisait notre commerce; car sans cela la société serait exposée à faire de fortes pertes, et ce serait le pays qui devrait en définitive supporter ces pertes par suite de l'intervention du Gouvernement dans la formation de la société.

M. Corbisier. — Une semblable société ferait nécessairement des pertes dans le principe; la *maetschappy* a également perdu beaucoup au commencement, mais elle a fait un bien immense au pays; ce que le Gouvernement pourrai perdre par l'établissement d une société de commerce, il le regagnerait largement par l'accroissement de la prospérité nationale.

D. Si je comprends bien la chambre de commerce, elle est d'avis qu'il faut d'abord établir un système prudent et sage de droits différentiels en faveur des importations directes, tout en se tenant dans une position qui soit de nature à amener des traités de réciprocité; la chambre de commerce pense qu'une fois ce système établi, il serait facile de former une société de commerce avec l'aide du Gouvernement, parce qu'alors les capitaux se dirigeraient vers les exportations.

M. Corbisier. — Nous sommes parfaitement d'accord sur les moyens et sur la manière de les employer.

D. Une objection a été faite à Anvers au système commercial que vous préfé-

rez. Croyez-vous que le transit soit entravé par l'augmentation des droits différentiels?

M. Corbisier. — Le transit restera évidemment le même.

D. Ensuite on a dit que si les navires étrangers important des denrées coloniales et arrivant à Anvers pour transiter en Allemagne, étaient traités avec défaveur pour la consommation intérieure, peut-être la navigation intérieure serait-elle entravée.

On a répondu que le système que nous voulions établir était précisément celui adopté en France et en Angleterre, et qu'il y avait néanmoins un transit considérable à Liverpool, à Londres, et surtout au Havre. Quelle est votre opinion sur ce point?

M. Sainctelette. — Il est certain que, comme on expédie de préférence dans les pays où il y a le plus de chances de placement, les droits différentiels qui diminuent ces chances de placement dans le pays, peuvent faire quelque tort au transit; mais toutes les industries du pays ne doivent pas être sacrifiées à une seule.

D. Vous avez dit, Messieurs, dans votre rapport, que malgré notre tarif de douanes, l'Allemagne fournit encore à la consommation belge divers de ses produits; cela est vrai surtout pour la bonneterie.

M. Corbisier. — La bonneterie allemande arrive jusqu'à Tournay.

M. Sainctelette. — Il nous arrive aussi en fraude une grande quantité de linge de table d'Allemagne.

M. le président de la chambre de commerce. — Nous attendons toujours très-longtemps les toiles que nous tirons d'Allemagne, parce qu'on les introduit en fraude.

D. La prime de fraude est généralement de 5 à 6 p. % pour les toiles d'Allemagne qui s'expédient à Bruxelles; cette prime ne se paye pas par celui qui achète, elle est comprise dans le prix de la marchandise; ces toiles ont plus d'apparence que les nôtres, mais ne sont-elles pas inférieures en qualité?

M. Sainctelette. — Les toiles de Bielfeld ne laissent rien à désirer.

M. Vous dites que l'Allemagne aurait de l'avantage à traiter avec nous, sans que nous eussions aucun avantage à obtenir d'elle en compensation, parce que nous ne pouvons espérer qu'elle s'approvisionnerait chez nous de houilles et de fers; mais pourquoi ne s'en approvisionnerait-elle pas?

M. Pillion. — A cause des frais de transport, et parce que l'Allemagne a des houillères sur sa frontière à côté de la Belgique.

D. Ne prendrait-elle pas de nos fers, car elle en a pris pour le chemin de fer rhénan?

M. Corbisier. — Cela tenait aux circonstances, c'était d'ailleurs en vertu d'une convention.

D. Cependant, je tiens du directeur du chemin de fer rhénan, qu'il y avait en ce moment avantage à prendre de nos fers. Quant aux houillères, la position

de la province de Liége pourra devenir assez bonne par l'achèvement du chemin de fer vers Cologne. Il y a bien des houillères aux environs d'Aix-la-Chapelle, mais elles ne produisent pas les charbons gras qui conviennent pour la fabrication du fer au coke. Aussi espère-t-on que, quand le chemin de fer sera achevé jusqu'à Cologne, nos houillères pourront fournir en Prusse, où les droits ne sont pas très-considérables; cela ne tient-il pas à la position des houillères de Liége?

M. Corbisier. — Certainement, il n'en sera pas de même pour les houillères du bassin de Charleroy, du centre du Hainaut et du couchant de Mons.

D. Sans doute, mais ces houillères n'y gagneront-elles pas plusieurs débouchés, plus rapprochés de nous, que la province de Liége laissera libres quand elle aura le débouché de l'Allemagne?

M. Corbisier. — Cependant je ne pense pas qu'il y ait en général à gagner avec l'Allemagne, tandis qu'il y a tout à gagner avec la France. Les toiles d'Allemagne viendraient écraser celles du pays; les toiles de Flandre sont bien accueillies en France, si les droits étaient supprimés, nous exporterions de ce côté nos toiles, nos tissus de coton, nos draps, nos bestiaux et nos houilles.

D. Quelle compensation offririons-nous à la France?

M. Sainctelette. — Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'offrir des compensations; dans l'état actuel nous recevons tout de la France, nous ne prohibons aucun de ses produits, nous avons donc tout à lui demander, mais plus rien à lui accorder. Ce que nous devrions surtout demander, ce qui devrait être l'objet de démarches de la part de notre Gouvernement auprès du Gouvernement français, ce serait la réduction des droits de navigation. L'élévation de ces droits nous a fait perdre le débouché du littoral de Dunkerque jusqu'à Rouen. Ce qui a fait tort, non-seulement à nos houillères, mais encore à l'industrie de nos bateliers. Cela a fait tort également à la France, en causant la ruine de son cabotage dans ses eaux intérieures. C'est ce que l'on pourrait faire valoir pour obtenir une diminution de droits.

M. Pillion. — D'un autre côté nous devrions nous-mêmes diminuer le droit énorme de patente qui pèse sur les bateliers.

M. le président de la chambre de commerce. — Tous ces péages ont été établis dans le seul but de favoriser les mines d'Anzin, toute l'industrie française a été chargée de droits considérables dans l'intérêt d'une société. C'est ainsi que les consommateurs français ont toujours envisagé la chose.

M. Pillion. — Les bateaux doivent séjourner si longtemps à Anzin que les bateliers sont obligés de prendre un fret très-considérable; le seul moyen d'éviter cet inconvénient, ce serait de nous mettre en communication avec la Sambre, alors, quand nous serions gênés à droite, nous passerions à gauche.

D. Ne pensez-vous pas que l'importation intérieure des houilles anglaises est particulièrement due au bas prix auquel les Anglais les fournissent?

M. Corbisier. — Cela y contribue, mais le grand désavantage, pour nous, résulte des lenteurs que nous éprouvons dans le transport.

M. Pillion. — Ensuite, lorsque les bateaux français viennent prendre du

charbon chez nous, nous leur faisons payer 50 francs ; commençons par supprimer les entraves que nous avons mises nous-mêmes à l'exportation de nos produits.

D. Je crois que la patente frappe uniquement la navigation intérieure, mais je parle de l'importation par le littoral ; auparavant nos houilles se transportaient à Dunkerque, y étaient mises en entrepôt et se distribuaient de là sur tout le littoral de la France, par cabotage. Je demande si la réduction que le Gouvernement belge pourrait opérer sur les droits de navigation et la suppression de la patente, vous mettraient à même de lutter avec les Anglais pour l'approvisionnement du littoral de la France?

M. Corbisier. — Non.

M. Pillion. — Le littoral se divise en deux parties, d'abord la partie où nous pouvons aller par l'intérieur, et qui comprend Rouen ; puis celle où nous ne pouvons aller que par Dunkerque : quant à cette dernière, alors même que l'on supprimerait totalement les droits d'ici à Dunkerque, nous ne pourrions pas encore y lutter avec les Anglais, mais on pourrait très-bien nous mettre à même d'approvisionner Rouen, qui consomme une quantité considérable de charbon, et de fournir aux besoins de l'intérieur de la France, où les Anglais ne peuvent arriver qu'à grands frais. Il suffirait pour cela de supprimer le droit de patente, et de nous donner des facilités pour la navigation.

D. La France n'a-t-elle pas la même législation que nous, relativement à la patente des bateliers ?

M. le président de la chambre de commerce. — Pour cent bateaux ou plus encore, on ne paye qu'un droit de fr. 4 50 c^{s}.

M. Pillion. — Moyennant la patente que je paye comme extracteur, je puis faire naviguer un aussi grand nombre de bateaux que je veux. Chaque batelier doit seulement avoir un extrait de la patente, qui coûte le prix du timbre, 25 cent. Le droit de patente ne représente qu'un droit de navigation. En Hollande on a dit : Puisque vous n'avez pas de péages à supporter, vous pouvez bien être assujettis à un droit de patente de 150 francs. Mais ici, où nous sommes arrêtés à chaque instant par des droits, nous ne devrions pas payer de patente.

M. le président de la chambre de commerce. — Depuis 1832, nous n'avons cessé de réclamer ; on a répondu que le trésor y perdrait.

D. Le précédent Ministère a fait ce qu'il a pu, mais il ne lui appartenait pas de changer la législation.

M. Legrand-Gossart. — On a déjà apporté une grande amélioration en décidant que, quand on ne naviguerait pas, on ne payerait pas.

M. Pillion. — Nous allons en France, nous revenons au mois de novembre, on nous dit : Vous êtes Belges, vous devez payer toute l'année. Nous avons obtenu de ne payer qu'à dater de notre arrivée.

M. le président de la chambre de commerce. — Cette décision a été prise le 19 août par M. Desmaisières, et elle ne nous a été connue que 3 ou 4 mois après.

M. Sainctelette. — Par l'indiscrétion d'un employé subalterne.

D. Je voudrais saisir l'occasion de cette discussion, pour arriver à la question de la réunion aux douanes françaises. Je voudrais vous soumettre à ce sujet une observation. Aujourd'hui, les houilles anglaises sont frappées en Belgique d'un droit prohibitif, si la réunion douanière avait lieu, nous devrions adopter le tarif français. Ainsi, vous perdriez une partie du marché belge. Cette mesure ne causerait-elle pas un grand préjudice à cette industrie?

M. Pillion. — On établirait une nouvelle zone pour la Belgique.

M. Sainctelette. — Ensuite, dans le cas de la réunion douanière, la France et la Belgique auraient une production tellement considérable, que l'on pourrait prohiber les houilles anglaises.

D. Nous avons vu à Gand, par des prix courants qui ont été mis sous nos yeux, qu'il y a eu des livraisons de différentes houillères à trois shellings et demi par tonneau au lieu de production. Produisez-vous de la houille au même prix?

Plusieurs membres de la chambre de commerce. — Nous ne vendons pas aussi cher.

D. Ainsi nos prix sont très-bas, l'ont-ils été davantage?

M. Sainctelette. — Oui. Cela ne serait pas, qu'il y aurait à répondre que l'exploitation anglaise est dans une position plus avantageuse que la nôtre; nos ouvriers sont sans livrets, tandis qu'il y a de l'ordre dans la population ouvrière de l'Angleterre. Pour extraire nos houilles, nous sommes obligés de former une espèce de forêt de boiseries, tandis qu'en Angleterre, le charbon a tellement de consistance, qu'on exploite sans boiseries. Ajoutez à cela la différence des frais de transport, et vous aurez une idée des avantages qu'a la houille anglaise sur la nôtre.

M. Corbisier. — On a demandé tout à l'heure qu'elle compensation nous pourrions offrir à la France. Il y a une chose à laquelle la France attache une grande importance, c'est la réimpression des ouvrages français; il y aurait peut-être moyen de concilier les intérêts des auteurs français et des imprimeurs belges.

M. Pillion. — Ce serait mettre la presse française de notre côté, ce qui ne serait pas peu de chose.

M. Harpignies. — La France se plaint également des droits que nous avons établis sur les soieries, les vins, les toiles peintes; ce serait faire beaucoup pour la France que de recevoir ces objets sans droits. Quant à la parfumerie, la ganterie, etc., ces articles payent généralement 6 %, ce qui est peu de chose, aussi le droit que payent ces objets n'a jamais donné lieu à des réclamations de la part de la France.

M. le président de la chambre de commerce. Quant au vin, ce n'est pas le droit de douane qui est élevé, c'est le droit d'accises.

D. S'il y avait un traité d'union, le droit d'accises serait-il supprimé?

M. Harpignies. — Nous reviendrions aux droits réunis, on payerait ici ce qu'on paye en France.

D. Le projet d'une réunion douanière à la France ne rencontrerait-il pas une vive opposition chez les industriels français, surtout chez ceux du département du Nord, chez les drapiers et les cotonniers?

M. Corbisier. — C'est surtout Louviers et Elbeuf qui s'opposeraient à cette réunion.

D. Quoique nous ayons remplacé la prohibition des draps français par des droits qui ne sont pas très-élevés, les Français tiennent toujours à maintenir la prohibition de nos draps; quel moyen connaissez-vous pour vaincre l'opposition de l'industrie française à la réunion dont vous parlez?

M. Corbisier. — Si l'on veut s'en rapporter à tous les intérêts particuliers, on n'arrivera jamais à rien; c'est aux deux Gouvernements de peser les avantages généraux qui résulteraient d'un traité de ce genre.

M. Harpignies. — Je crois qu'il y aurait bien entre autres quelques industriels qui se plaindraient, mais la grande majorité serait charmée; toutes les industries de Paris, par exemple, la quincaillerie fine, la bimbeloterie, les glaces, les bronzes et une foule d'autres industries trouveraient leur compte à la réunion, parce qu'elles n'ont aucune concurrence à craindre en Belgique; ce n'est guère que pour la grosse quincaillerie, les fers, les toiles, les draps, que nous ferions concurrence à l'industrie française.

D. La France n'a-t-elle pas besoin de nos toiles?

M. Harpignies. — Oui, mais les fabricants n'envisagent pas la chose ainsi; les consommateurs français, sans axception, seraient enchantés de la réunion.

D. Vous savez aussi qu'il y a des opinions bien diverses sur cette question d'une réunion douanière; les uns voient plus d'avantages du côté de l'Allemagne, d'autres préfèrent la France; je crois que notre commerce se lie intimement à l'Allemagne, car, c'est au moyen de nos relations avec ce pays que nous pourrons établir le transit chez nous. Vous savez qu'Anvers compte trouver en Allemagne une douzaine de millions de consommateurs de plus, c'est aussi pour atteindre ce but que le chemin de fer a été fait. Il y a un an que la chambre de commerce de Liége s'est prononcée pour une alliance commerciale avec l'Allemagne, d'un côté les cotonniers de Gand et les fabricants de draps de Verviers eux-mêmes, tout en soutenant l'alliance française, avouent que du côté de l'Allemagne il y aurait aussi beaucoup à faire. Des forgeurs très-intelligents de Charleroy m'ont même soutenu que pour la forgerie belge, il y aurait aujourd'hui plus d'avenir du côté de l'Allemagne que côté de la France; que les forgeries françaises ayant fait de grands progrès, il serait fort douteux que, dans le cas même où les douanes françaises seraient brisées, nos fers eussent un grand avantage sur les fers français; que les forgeries allemandes, au contraire, sont fort arriérées, et que par conséquent l'Allemagne offrirait un grand débouché à nos hauts forneaux et même à nos clous. La France nous offre principalement des avantages pour nos houilles et pour l'industrie linière; mais d'un autre côté nos intérêts commerciaux sont intimement liés à nos relations avec l'Allemagne : ne vous paraît-il pas dès lors qu'il vaudrait mieux avoir des traités de commerce avec les deux pays, que d'adopter une système de réunion douanière soit avec l'Allemagne, soit avec la France?

Maintenant, il est une autre question qui domine toutes les autres, c'est la question politique, ne pensez-vous pas qu'une union douanière avec la France serait considérée par l'Europe, comme le prélude d'une union plus intime; d'une

union politique, et je crois que l'Europe ne souffrirait pas plus l'union douanière avec la France, que la France ne souffrirait l'union douanière avec l'Allemagne?

M. Destombes. — Si une guerre devait avoir lieu, l'union avec la France nous serait très-avantageuse, tandis que dans ce cas l'union avec l'Allemagne ne nous servirait à rien; en effet, suivant toutes les probabilités, la guerre interromperait nos communications avec l'Allemagne, tandis qu'elle nous laisserait toujours librement communiquer avec la France.

M. le président de la chambre de commerce. — Cela ne résoud pas la question politique.

M. Corbisier. — Je demanderai ce qu'on entend par des traités de commerce, car si ce n'est sous le rapport de la navigation, je ne sache pas que nous puissions obtenir autre chose que quelques modifications partielles aux tarifs des douanes. Si l'Europe doit prendre ombrage d'une réunion douanière entre la Belgique et la France, pourquoi la France et d'autres puissances ne prennent-elles point ombrage de l'union douanière entre la Prusse et une foule de petits états de l'Allemagne?

D. Ne savez-vous pas quelle importance on a attachée depuis des siècles à la position prise par la Belgique relativement aux autres puissances?

M. Corbisier. — Il me semble que la neutralité de la Belgique doit faire disparaître la question politique, et que nous ne devons ici nous préoccuper que des avantages commerciaux qui peuvent résulter de la réunion.

Quant au transit, il existerait toujours de même qu'il existe au Havre, la réunion douanière avec la France ne changerait rien à notre position sous le rapport du transit.

M. Sainctelette. — Vous n'aurez pas 12 millions de consommateurs de plus.

D. Il est très-important de faire d'Anvers un grand marché; or pour obtenir ce résultat il faut que nous trouvions un débouché en Allemagne?

M. Sainctelette. — Vous ne trouverez pas un accroissement de consommateurs pour les produits du pays.

D. Je parle d'un débouché pour les divers produits qui se présenteront sur le marché d'Anvers. Il est vrai qu'Anvers, comme nous tous, attache une très-grande importance au transit vers l'Allemagne, mais ce transit ne nous permettra jamais d'introduire en Allemagne d'autres objets que ceux qu'elle ne produit pas.

Notre réunion douanière à la France n'empêcherait pas le transit, qui, à raison de la position d'Anvers relativement à l'Allemagne, aurait plutôt lieu par cette ville que par le Havre; en établissant nos relations avec la France ou par un traité de commerce ou par une union telle que celle qui a eu lieu en Allemagne, le résultat ne sera-t-il pas le même, en mettant la question politique à part?

M. Destombes. — La réunion douanière à la France rendrait impossible toute relation pour nous avec la Hollande et l'Allemagne, tandis qu'avec des traités

de commerce nous pouvons établir des relations avec les diverses nations qui peuvent nous offrir des avantages; par l'union douanière vous favorisez telle industrie et vous frappez toutes les autres, tandis que par des traités de commerce vous pouvez les contenter toutes : ce dernier système est donc préférable.

D. Les traités de commerce n'ont jamais été faits que pour les transports maritimes. Croyez-vous qu'il ait été fait des traités de commerce pour régler les rapports commerciaux d'État à État par la voie de terre?

M. Distombes. — C'est une question de mots. Je ne veux parler que de modifications au tarif, modifications qui peuvent être l'objet de traités.

D. Si l'on veut décider de quel côté des relations commerciales nous offrent le plus d'avantages, du côté de la France ou de l'Allemagne, cela peut nous mener fort loin; sous ce rapport les opinions varient tous les jours. Je citerai Verviers, qui désirait la réunion avec les douanes allemandes, et qui maintenant considèrerait cette mesure comme sa ruine; en effet, quand on considère que l'Allemagne a des moyens de produire à bon marché dont nous sommes si loin, on doit reconnaître que nous ne pouvons soutenir la concurrence avec ce pays.

D'un autre côté, l'industrie des fers redoutait la concurrence de l'Allemagne; aujourd'hui, nous y importons, notre production sous ce rapport est illimitée, parce que nous avons le charbon propre à fabriquer le fer au coke. L'Allemagne n'a qu'une production limitée, proportionnée à la quantité de bois qu'elle peut se procurer.

La coupe des bois étant régulière, on ne peut disposer chaque année que d'une quantité déterminée; la réunion douanière à l'Allemagne offrirait donc maintenant un grand débouché à l'industrie des fers : c'est ainsi que ce que l'on craignait, on le désire, et que ce que l'on désirait on le craint. Voilà comment les choses se bouleversent. Du reste, je ne veux arriver à aucune conclusion, je veux seulement vous signaler les difficultés que présente cette question.

M. Corbisier. — Quelles que soient les difficultés de la question, la commission instituée pour rechercher tout ce qui peut concourir à la prospérité du commerce et de l'industrie doit, je pense, l'examiner.

D. Voici, Messieurs, en quels termes nous avons posé, dans les autres localités, la grave question dont nous venons de nous occuper.

Avec quelles nations de l'Europe ou autres croyez-vous qu'il serait avantageux à la Belgique d'entrer en communauté douanière, ou de faire des traités de commerce pour obtenir la levée de certaines prohibitions ou d'autres concessions, et quels avantages pourrions-nous offrir en compensation de ceux que nous demanderions?

M. Corbisier. — Je crois, Messieurs, comme l'un de vous, qu'on ne pourra jamais faire que des traités de navigation; il est en effet impossible de faire des traités de commerce stables, entre puissances constitutionnelles, puisqu'il dépend souvent d'un membre des Chambres de faire apporter des modifications au tarif des douanes. Nous pourrions obtenir aujourd'hui telle ou telle modification au tarif français, par exemple, et l'année prochaine nous verrions peut-

être retirer cette modification. Je crois donc, qu'une union douanière complète et permanente serait ce qu'il y a de mieux.

D. Messieurs, nous vous laisserons la question que je viens d'avoir l'honneur de vous poser, et nous vous prions de vouloir l'examiner sous toutes ses faces. Vous pensez que ce qu'il y aurait de plus avantageux pour la Belgique, ce serait une union douanière avec la France; comme j'ai déjà eu l'honneur de vous le dire, ce projet rencontrera une vive opposition dans les départements du nord de la France, et je vous engage, par conséquent, à rechercher par quels moyens on pourrait vaincre cette opposition.

M. Corbisier. — Si le Gouvernement entre en négociation à cet égard, il pourra toucher la question de la contre-façon, de cette manière, comme on l'a déjà dit, il mettra la presse française de notre côté.

M. Destombes. — Il paraît que le Gouvernement français a déjà pesé les inconvénients et les avantages de la réunion douanière, car si je suis bien informé, il a déjà fait pressentir son avis à notre Gouvernement sur cette réunion.

M. Sainctelette. — Nous avons, dans le temps, offert la réunion douanière au Gouvernement français, la principale objection qui nous a été faite alors, c'est que nous ne garderions pas bien nos frontières.

M. Harpignies. — Je crois qu'il est bien peu d'industries françaises qui s'opposeraient à la réunion, et qu'il en est au contraire un très-grand nombre qui l'accueilleraient avec joie.

M. Pillion. — On ne trouvera jamais un moment plus favorable que maintenant pour ouvrir des négociations à cet égard.

D. Je voudrais savoir dans quel sens vous envisagez la manière de traiter avantageusement avec les autres nations?

M. Corbisier. — La question sera toujours résolue par la chambre de commerce comme elle l'a déjà été. En effet, du moment où la chambre se prononce pour la réunion douanière, elle admet toujours le système français.

D. La question est relative aux traités de commerce avec les autres nations.

M. Corbisier. — Nous avons demandé l'assimilation du pavillon belge, il faudra voir si l'on pourra l'obtenir.

D. Le Gouvernement a eu le tort d'assimiler le pavillon hollandais au nôtre, alors que nous restons soumis en Hollande à un droit considérable de tonnage, puisqu'il est de deux florins. Il nous a ainsi désarmés vis-à-vis de la Hollande, et il a méconnu les dispositions de la loi de 1822, qui ne lui permettaient d'assimiler au pavillon belge que les pavillons assimilés au nôtre. C'est Anvers qui, sous ce rapport, a constamment influencé le Gouvernement dans l'intérêt de son transit, et remarquez que le transit est ici désintéressé, puisque les marchandises transitées ne sont chargées d'aucun droit différentiel; ces droits ne portent que sur les marchandises importées en consommation. Voilà ce qu'on n'a pas voulu comprendre.

La Hollande a des traités de réciprocité avec l'Angleterre et la Prusse pour les produits de ces pays: or, comme la houille est un produit anglais, elle peut, d'après le traité de réciprocité, entrer en Hollande sans payer les droits.

M. Corbisier. — Alors notre Gouvernement devrait négocier un semblable traité avec la Hollande.

D. Ce traité devrait concerner seulement les produits de la Hollande et de la Belgique : ainsi, la Hollande importerait chez nous du genièvre, du fromage, des harengs, et nous lui fournirions nos houilles et d'autres articles qu'elle ne produit pas. Il est bien entendu que les produits des colonies hollandaises ne pourraient être compris dans ce traité, car s'ils l'étaient, la Hollande nous importerait tous les articles coloniaux dont nous avons besoin; nous n'aurions dès lors plus de navigation, et par conséquent plus d'exportations.

Vous demandez, Messieurs, la réunion douanière à la France, et je crois que vous êtes opposés à l'estampille; or, l'opposition que rencontre l'estampille n'existe qu'à cause de la recherche à l'intérieur dont elle n'est en quelque sorte qu'un accessoire. Eh bien, si la réunion douanière avait lieu, n'auriez-vous pas la recherche à l'intérieur?

M. Pillion. — Je sais bien que, si nous étions réunis aux douanes françaises, nous devrions subir quelques mesures qui nous seraient très-pénibles; mais nous serions largement dédommagés de ce désagrément par les avantages considérables que nous procurerait la réunion.

D. Vous admettez donc l'estampille pour des avantages qui compenseraient les inconvénients de cette mesure. Ainsi, la question se réduit à celle de savoir si les avantages que l'industrie retirerait de l'établissement de l'estampille, seraient plus grands que les désagréments que cette mesure pourrait faire éprouver au commerce?

M. Harpignies. — En France, le droit de rechercher les marchandises prohibées existe, mais on n'en use que très-peu; on ne fait des recherches que quand on suppose que chez telle ou telle personne il se trouve des marchandises prohibées.

D. L'administration douanière française n'opère de visite que là où elle a la presque certitude de trouver un délit. Ce serait la même chose ici.

M. Harpignies — C'est la grande difficulté; cette observation est capitale.

D. Nous avons embrassé le cercle des trois questions qui font l'objet de l'enquête et de celles qui s'y rattachent; vous n'avez, Messieurs, plus d'autres observations à nous soumettre?

M. le président de la chambre de commerce. — Non.

PILLION.
Ch. SAINCTELETTE.
Frédéric CORBISIER.
A. LAIMANT.

Séances des 16 et 17 septembre 1840, à Tournay.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Foere, David, Dechamps, De Decker et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. Gilson, Président, Delevigne, Labsence, Coniart de Blois, R. Pollet, L. Verdure, Sacqueleu, Boucher, Schumacher, Tonnelier, Boisacq-Spreux, N. Allard, Secrétaire.

INDUSTRIELS.

Présents : MM. Petit, tanneur, Vanderborght, fabricant de bonneterie, L. Du Mortier, négociant en denrées coloniales, Gransart, constructeur de bateaux, Peteringk-Allard, fabricant de porcelaine et poterie.

D. Voulez-vous nous faire connaître la situation des diverses branches de commerce et d'industrie pratiquées dans le ressort de la chambre de commerce de Tournay ?

M. le président de la chambre de commerce. — Un assez grand nombre d'industries sont pratiquées dans notre ressort; pour vous en entretenir, je suivrai l'ordre adopté par la chambre de commerce dans son rapport. Je parlerai donc en premier lieu des pierres; dans l'arrondissement on en extrait de plusieurs espèces. L'extraction des grès à paver est une industrie assez prospère, à raison du grand nombre de routes que l'on a construites.

L'extraction des pierres à bâtir a pris de l'extension, parce qu'on a trouvé quelques bancs propres à la construction. Un de ces établissements exploite dans ce moment une pierre qui présente toutes les qualités propres à bâtir. et qui résistera, dit-on, à la gelée, ce qui n'avait pas existé jusqu'alors. L'objet le plus important, ce sont les pierres à faire de la chaux; le commerce de chaux a beaucoup d'étendue; il est représenté par un grand nombre de maisons qui exploitent cette branche d'industrie en grand. Il y a habituellement 30 fours ouverts; la production de la chaux peut être estimé à 1,500,000 francs par an. Ce commerce est en voie de prospérité; on a remplacé quelques débouchés perdus en Hollande. Cette année la demande a été assez active; à côté des pierres à chaux se trouvent les pierres à diguer, pierres peu calcaires; de celles-là nous

sommes fort encombrés ; nous avions pour ces pierres le débouché de la Hollande, nous l'avons perdu et nous ne pouvons le remplacer.

La Hollande tire maintenant ces pierres de la Suède et de la Norwége ; il serait à désirer que nous en eussions l'écoulement, non pas pour l'argent que cela nous rapporterait, car elles n'ont presque pas de valeur, mais parce que nous en sommes encombrés au point que cela est vraiment gênant ; enfin, nous avons les pierres de Bazècles, servant au carrelage. L'extraction de ces pierres a pris depuis quelque temps une certaine extension ; remarquez, Messieurs, que l'écoulement des pierres à diguer serait un avantage pour les bateliers, sous le rapport de la navigation.

M. Sacqueleu. — L'ouverture du canal d'Antoing nous a donné, pour la chaux que nous produisons, des débouchés importants à Malines et à Bruxelles. Nous pourrions faire quelque chose en France ; mais nous regrettons d'être exclus par un droit exorbitant à l'entrée. Le droit est de fr. 2 par mètre cube ; or, comme le mètre cube vaut fr. 7, c'est un droit de 30 p. %. Nous désirons que, dans un changement de tarif, on prenne cela en considération. Ajoutez à cela que nous avons à payer sur les canaux des droits de péage en général très-élevés, cela fait que nos produits pondéreux, arrivés à destination, ne peuvent pas entrer en concurrence.

M. Laesence. — Il serait important pour nous d'obtenir l'abolition du droit de sortie sur les pierres à diguer. Ce droit, qui est considérable, avait été établi avant notre séparation, dans l'intérêt de la Hollande. Comme on l'a dit tout à l'heure, si nous tenons à vendre ces pierres, ce n'est pas pour ce qu'elles nous rapporteront, car les extracteurs ne sont pas payés de leurs frais, mais c'est pour nous en débarrasser, parce qu'elles nous gênent.

SUCRE DE BETTRAVE.

M. le président de la chambre de commerce. — Après vous avoir parlé des pierres, nous vous parlerons de la fabrication du sucre de betterave ; cette industrie compte dans l'arrondissement cinq établissements ; les deux fabriques de Péruwelz sont importantes ; celle de Tournay, dans laquelle je suis intéressé, est montée sur une assez grande échelle, les deux autres sont moins importantes.

Ces établissements sont loin d'avoir obtenu les résultats que l'on devait espérer ; ils sont dans une situation difficile, et s'ils doivent tomber, je ne crains pas d'affirmer que ce sera une véritable calamité. Il faut voir les progrès que cette industrie a fait faire à l'agriculture, et combien elle occupe de bras dans la saison morte, pour apprécier son importance.

Malheureusement, nous sommes en opposition d'intérêts avec les villes maritimes.

D. Sans doute ; c'est que le sucre est le seul produit que nous ayons pour favoriser nos cargaisons d'exportations. N'est-ce pas au moyen du sucre que nous avons trouvé quelques débouchés pour les produits de notre industrie ?

M. le président de la chambre de commerce. — Aussi je me bornerai à vous dire que cette industrie est souffrante. Chose remarquable, alors que le sucre de betterave est chez nos voisins à un prix très-élevé ; chez nous, nous ne pouvons obtenir un prix raisonnable.

On aurait dû nous traiter plus favorablement sous le rapport du rendement,

On croyait faire plus que l'on a fait réellement, le résultat doit prouver qu'on a fait trop peu.

D. Ainsi les modifications apportées à la législation des sucres par la loi de 1838, n'ont eu aucun effet favorable sur le sucre de betterave ?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Aucun, jamais nous n'avons vu le sucre de betterave à un si bas prix que cette année.

D. Deux intérêts demandaient des modifications à la loi des sucres, l'intérêt du trésor et celui de la fabrication du sucre indigène. L'intérêt du trésor a été satisfait, car on est revenu à peu près au même chiffre qu'auparavant; le produit de l'impôt était tombé à 120,000 francs, il est remonté à 1,400,000 fr.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Si l'impôt est revenu au même taux, la consommation du sucre a toujours été croissante. Donc le sucre exotique jouit d'une plus forte protection.

Une autre branche d'industrie est la fabrication de la chicorée, dans les environs de Lessines elle avait une certaine importance ; l'Angleterre ayant établi des droits, ce commerce a singulièrement diminué ; aujourd'hui, il est réduit à peu de chose.

FILATURE DE LIN.

M. GILSON. — Ici, comme ailleurs, il s'opère une révolution dans la filature du lin : le lin filé à la mécanique est généralement préféré, et la consommation du lin filé à la main diminue chaque jour ; pour moi (plusieurs membres ne sont pas de mon avis) il est évident que la filature à la main doit succomber tôt ou tard. C'est une triste vérité, je suis convaincu que la filature à la main ne peut résister à la filature à la mécanique. M. Boucher a dans notre ville un établissement fort remarquable de filature de lin à la mécanique. Il a été visité dernièrement par M. le Ministre de l'intérieur, qui n'a pas tari d'éloges. M. Boucher est le premier qui ait entrepris dans notre pays ce genre d'industrie.

Il voudra bien vous donner à cet égard quelques renseignements.

M. BOUCHER. — Nous ne faisons que peu d'affaires dans le pays. Tous nos débouchés sont en France : la fabrication du fil à la mécanique dans le pays est en retard. La France a fabriqué à la mécanique avant nous. Ce pays était habitué à la filature à la main. Pour la filature, l'Angleterre nous met dans une position fort difficile ; elle fait augmenter et diminuer le prix des lins à volonté; elle fait des achats considérables, et ensuite elle laisse retomber les lins. Cela nous a beaucoup gênés, surtout dans les années 1838 et 1839, où le lin a pour ainsi dire manqué; nous avons beaucoup de peine à nous procurer de bons lins. La grande quantité de lin que l'on cultive influe sur leur qualité. Les demandes sont si fortes, que les lins n'ont plus la même qualité, ce sont les commandes considérables de l'Angleterre qui en sont cause ; quand on vend très-facilement, on ne soigne plus aussi bien sa marchandise.

D. L'Angleterre n'a-t-elle pas acheté déjà beaucoup de lins cette année ?

M. BOUCHER. — Oui, sur pied, mais je crois que c'est une spéculation particulière ; je crois qu'on fera travailler ces lins dans le pays. En Angleterre et en Irlande, on ne travaille pas le lin aussi bien qu'ici. Ensuite les eaux de la Lys, qui

sont douces et grasses, conviennent beaucoup mieux que toutes les autres pour le rouissage des lins. Ce n'est pas avec les lins d'Irlande et de Russie que l'Angleterre nous fait concurrence, c'est avec ceux du pays.

D. Et les lins de Silésie ?

M. Boucher. — Ils sont d'une qualité bien trop légère, on ne nous fait concurrence qu'avec les lins des Flandres. La Hollande et la Prusse produisent des lins qui ne peuvent jamais être d'une bonne qualité. Là on ne rouit pas le lin, on le travaille sur terre, c'est une très-mauvaise méthode.

M. Coniart. — Nos fils sont frappés en France d'un droit de 30 francs les 100 kilogrammes, tandis qu'à l'entrée en Belgique le droit n'est que d'un demi pour cent. Cette protection est insignifiante. La France, qui a des lins, ne craint pas d'établir sur le fil des droits qui sont à la charge du consommateur. Le droit à l'entrée en Belgique devrait être augmenté.

M. Boucher. — Le grand remède serait d'imposer les lins à la sortie; on forcerait ainsi les Anglais à payer la matière première à un taux plus élevé, et par conséquent à vendre leurs produits plus cher.

D. Mais les producteurs de lins, qui vendent aux Anglais, ne souffriraient-ils pas de cette mesure ?

M. Boucher. — Je ne crois pas que les lins du pays puissent être remplacés par ceux de Russie et d'Irlande; toutes les terres ne sont pas propres à la culture du lin, d'une commune à une autre qui la touche, il y a souvent une grande différence. Sur les terres d'Ypres ce n'est plus le même lin qu'à Courtrai. D'un côté on le paye 3 francs et de l'autre fr. 1 50 c^{s}. Cependant c'est le même pays. Près de Tournay il y a de très-bons lins, plus loin ils sont mauvais. Il n'y a pas en Angleterre de lins de bonne qualité.

M. Coniart. — Les lins ne sont plus d'aussi bonne qualité parce qu'on en met sur les mêmes terres à des époques trop rapprochées; on obtient une production forcée au moyen d'engrais, mais les lins qu'on obtient ainsi sont forts en paille et faibles en soie. Autrefois, un terrain ne produisait du lin que tous les sept ans, maintenant, en Flandre et partout, c'est tous les quatre ans.

M. le président de la chambre de commerce. — La question de la sortie des lins a été examinée par la chambre de commerce, la majorité s'est prononcée pour la libre sortie. Je considère comme une chose très-heureuse que les Anglais nous prennent nos lins; je désirerais qu'il en fût toujours ainsi, nous avons beaucoup de terres qui peuvent être cultivées en lins très-avantageusement. Je désirerais que toutes les fileuses à la main trouvassent de l'ouvrage dans les diverses manipulations que nécessite la préparation du lin. C'est à tort que l'on craint que les lins ne viennent à manquer. Les lins présentent des avantages tels, que nos agriculteurs ne manqueront pas de les cultiver dans la proportion des besoins. Si l'on établit un droit à la sortie des lins, la France, l'Angleterre et la Russie les cultiveront. Nous perdrons donc de même la filature à la main, et de plus une production dont nous sommes en possession.

M. Boucher. — L'Angleterre nous achète pour 12 millions de lins. Le pays exporte pour 30 millions de toiles. Je suppose que nous exportions pour 15 millions de lins et que nous n'exportions plus pour 30 millions de toiles; ne

vaut-il pas mieux prendre 30 millions que 15? L'Angleterre nous tue par nos propres lins; si, par suite d'un droit qui serait établi à la sortie, les Anglais en prenaient moins, nos tisserands vendront plus de toiles, et les cultivateurs gagneront encore assez sur les lins, qui sont maintenant à un prix si élevé qu'il y a des cultivateurs qui ont acheté le fonds avec le produit de la récolte d'une année.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — C'est très-heureux pour le pays.

D. Ne serait-il pas dangereux d'augmenter considérablement le droit de sortie sur les lins, car ce serait pousser l'Angleterre à la production du lin; en Angleterre on a fait l'observation qu'un droit de sortie sur les lins de la Belgique, serait une prime accordée à la culture des lins anglais. Le fait est qu'on cultive le lin en Angleterre, et que les terres remplissent toutes les conditions convenables pour cette culture; j'ai moi-même vu les lins, il est vrai que je ne suis pas connaisseur.

M. BOUCHER. — Tout ce que je puis dire, c'est que les lins avec lesquels les Anglais nous font concurrence sont des lins de Flandre. Je n'en ai pas vu d'autres. Après cela, je n'ai pas tout vu. Ensuite, c'est peut-être pour nous détourner d'établir des droits de sortie que les Anglais présentent cette mesure comme devant leur être avantageuse.

D. Quand ces renseignements m'ont été donnés, il n'était pas encore question en Belgique d'établir des droits de sortie sur les lins. Je désire, du reste, que les renseignements qui m'ont été donnés sur la bonne qualité des lins anglais ne soient pas exacts.

M. CONIART. — Si vous frappez les lins à la sortie d'un droit considérable, vous allez décourager les cultivateurs, la culture du lin diminuera; par une conséquence nécessaire, le prix augmentera, ainsi, vous n'aurez pas diminué le prix de la matière première pour le fabricant du pays, et vous aurez causé un grand mal à l'agriculture.

D. Pensez-vous que l'établissement d'un droit de sortie pourrait avoir pour effet de décourager le cultivateur de lin et d'amener le renchérissement de cette matière?

M. BOUCHER. — Peut-être y aurait-il diminution dans la production du lin, mais le pays retrouverait cela dans la manipulation. Quand les bénéfices des cultivateurs seraient un peu réduits, je ne crois pas que ce serait un grand malheur, il y a assez de marge sous ce rapport; le droit à la sortie devrait être de 10 p. %, il nous mettrait à même de soutenir la concurrence avec l'Angleterre.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Il y aurait quelque chose à dire sur la filterie. M. Tonnelier peut vous donner des renseignements sur la filature à la mécanique.

M. TONNELIER. — Le fil à la mécanique ordinaire est meilleur marché que le fil à la main; dans les qualités supérieures, le prix est le même et l'avantage est pour la filature à la main; cependant, je crois que les progrès que l'on fait nous amèneront à n'employer que du fil à la mécanique. Autrefois nous faisions du fil à la main pour 300,000 francs. La France a mis des droits énormes, et nous n'avons pu soutenir la concurrence; nous ne vendons pas hors du pays, et la

France vend chez nous, ses fils n'étant frappés que d'un droit de 6 p. %, qui se trouve réduit à un tiers par la déclaration. Je représente une autre industrie, la rubannerie, qui est dans un état de grande souffrance, à cause de la concurrence allemande, qui livre à meilleur marché que nous ne pouvons le faire; la cause provient de la différence du prix de la main-d'œuvre, car ils ont la matière première au même taux que nous. Les habitants de la campagne travaillent, en famille, jusqu'à 15 heures par jour, et se contentent d'un faible salaire; nous, nous sommes obligés d'avoir des fabriques et des ouvriers à la pièce.

TISSUS.

D. Voulez-vous nous donner quelques renseignements sur la situation de cette industrie dans l'arrondissement de Tournay?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — La filature de coton compte dans notre ville cinq ou six établissements; presque tous sont mus par des machines à vapeur. Cette industrie, on a dû vous le dire à Gand, est loin d'être dans un état prospère. Ici elle fournit, sans beaucoup de bénéfice, le fil nécessaire à la bonneterie; nous filons les nos de 12 à 60. La bonneterie nous prend les nos 12, 14, 22, 26, peu de 40, nous ne filons presque pas de no 60.

La filature de la laine compte plusieurs établissements nouveaux dans notre ville; sur cette matière il y aurait beaucoup à dire. Depuis que j'ai l'honneur d'être à la chambre de commerce, nous avons constamment réclamé une protection; nous en avons obtenu une légère, mais la France a une prime d'exportation supérieure au droit d'entrée, de sorte que le fil de France est meilleur marché ici qu'en France.

M. VERDURE. — Le grand point serait de tâcher de fonder des établissements pour le tissage des étoffes de laine. Il faudrait pour cela établir un droit d'entrée supérieur à la prime de sortie que paye la France. La prime est de 75 centimes à fr. 2 75 cs sur la laine de 4 à 12 francs le kilogramme, pour laquelle il n'y a que 60 centimes de droit à payer.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — La tisseranderie de Tournay comprend divers genres de fabrication : le genre de Roubaix, qui se compose d'une foule d'article de vêtements et de modes, ce sont des étoffes de coton, de coton et fil, de fil pur, de laine, de laine et coton. Pour les articles en coton, le tarif nous protége suffisamment, et ces articles étant très-lourds et en général de peu de valeur, il n'est pas facile de les frauder. Aussi, pour ces étoffes, nous sommes arrivés à ce point que nous ne craignons nullement la concurrence française. On peut dire que nous avons fait depuis quelques années des progrès très-remarquables. Les négociants de Bruxelles, qui s'approvisionnaient autrefois en France, viennent maintenant à Tournay, Courtrai et Mouscron. Il est même une maison de Roubaix, qui s'était fixée à Bruxelles pour vendre des produits français, et qui achète maintenant chez nous. Cette fabrication est importante; elle compte au moins dans notre ville douze établissements plus ou moins considérables.

Les autres genres de fabrication ne sont pas aussi prospères, il est de ces articles qui se composent de plusieurs matières, et pour ces articles, le droit devrait être payé d'après la matière principale. Cela a donné lieu souvent à des

embarras, parce qu'il est souvent impossible de reconnaître quelle est la matière principale qui se trouve dans un article. Pour éviter ces embarras, il a été décidé que, la matière dont la trame est faite serait considérée comme la matière principale, le droit était alors de 6 p. %, mais il a été élevé depuis à 10 p. %. Ce droit paraît suffisant au premier abord, mais il ne l'est pas, car il se réduit par les déclarations à 5 ou 6 p. %, ce qui n'est pas suffisant pour des objets de fantaisie, sur lesquels il faut pouvoir faire un assez grand bénéfice, parce que l'on court des chances de pertes à cause de la bizarrerie de la mode.

Quant aux articles de laine, nous ne jouissons pas non plus d'une protection suffisante : le droit établi par le dernier tarif, et qui paraît assez élevé au premier coup d'œil, est cependant loin d'être suffisant pour certains articles. La fabrication des étoffes de laine de Roubaix se compose d'une grande variété d'articles, ceux que l'on fabrique en plus grande quantité, les étoffes pour robes, payent un droit de 150 à 180 francs par 100 kilogrammes. Eh bien, une robe de la valeur de 15 à 18 francs, pèse moins que 5 décagrammes, de sorte que le droit n'est que de 2 à 4 % p., il se réduit même à 1 1/2 et à 1 1/4, sur ce qu'on appelle barèges. Il y aurait donc quelque chose à faire pour ces articles; en général, il est bon d'établir les droits au poids; mais ici, cela présente des inconvénients, car le droit qui est suffisant pour un article, est insignifiant pour l'autre; il faudrait ici adopter un droit à la valeur.

Il est résulté de cette insuffisance de protection, que pour les articles de Roubaix, nous sommes restés énormément en arrière. Il est pénible de devoir dire que nous n'avons maintenant à Tournay que 5 ou 6 métiers à la Jacquart, tandis qu'il y en a 5,000 à Roubaix. N'ayant pas de protection, nous avons été devancés par nos voisins, nous avons constamment demandé à être protégés, nous n'avons pas pu l'obtenir; nos voisins au contraire l'ont obtenu, ils ont fait des progrès étonnants, et nous sommes restés stationnaires.

D. Vous venez de dire qu'il faudrait établir un droit à la valeur pour certains articles, dont vous avez parlé, et qui sont extrêmement variés; mais ne pensez-vous pas que précisément à cause de cette variété d'articles, il serait très-difficile aux employés d'apprécier la valeur des marchandises introduites, et que par conséquent, si le droit était fixé à la valeur, on n'en percevrait qu'une très-faible partie?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Il est impossible d'établir des catégories, car chaque jour la mode change, chaque jour amène un nouveau genre d'étoffe. Il faut absolument fixer le droit à la valeur et l'élever un peu haut; l'exemple de nos voisins nous autorise suffisamment à établir un droit élevé. Nous avons fait une grande faute en ne protégeant pas suffisamment notre industrie; nous avons perdu par là une fabrication considérable, qui s'est portée en France. Je n'ai pas toujours été de la même opinion, mais l'expérience m'a appris que nous avons fait tout le contraire de ce que nous devions faire. J'ai essayé de faire des étoffes pour meubles, mais les Français ont sur nous plusieurs avantages, d'abord ils peuvent fabriquer de grandes quantités, faire un grand nombre de pièces du même dessin, parce qu'ils ont un marché très-étendu. Ensuite, nous nous sommes laissé devancer par eux, en ne protégeant pas notre production. Le droit pour les étoffes meubles est de 180 francs, c'est-à-dire, 6 % p.; ce n'est pas avec un semblable droit que vous pouvez protéger une

industrie. Ce n'est pas surtout avec un droit si faible que vous encouragerez l'introduction d'industries nouvelles dans le pays.

D. Les articles similaires à ceux dont vous parlez entrent-ils en fraude ou en payant les droits?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. On ne fraude pas ces articles; pour les étoffes légères, on n'a pas même intérêt à le faire, car le droit n'est que 1 1/4 p. % déduction faite de la prime que la France accorde à la sortie.

M. le Ministre de l'intérieur attachait une haute importance à introduire dans le pays la fabrication des mousselines-laines; la chambre de commerce a été consultée à cet égard. Nous avons tout ce qu'il faut pour cette industrie, et elle serait très-avantageuse en Belgique. mais malheureusement, nous nous sommes laissé devancer par nos voisins. La laine qui convient aux mousselines-laines, est la laine peignée et filée au mull-jenny. Je crois que les fabriques de Verviers doivent avoir quelques assortiments de ce genre, mais qu'on les file en petite quantité, il serait très-utile d'introduire cette filature dans le pays.

La fabrication des mousselines-laines favoriserait aussi une autre industrie, dans laquelle nous sommes fort avancés, c'est l'impression; l'exemple que nos fabricants nous offrent pour le coton, démontre ce qu'ils peuvent faire pour la laine. Il y aurait donc un double avantage à introduire cette fabrication dans le pays: mais. comme les mousselines-laines sont un objet de mode, il faudrait aussi les protéger par un droit à la valeur suffisamment élevé; il faudrait en outre que le Gouvernement fît quelques sacrifices momentanés, qu'il donnât quelques encouragements aux fabricants qui s'occuperaient de cette industrie. Je sais bien qu'il est difficile pour le Gouvernement d'intervenir dans ces sortes de choses. sans s'exposer à commettre des injustices; mais il serait impossible d'introduire la fabrication dont il s'agit sans faire quelques sacrifices. Quand je parlais tout à l'heure des tissus de laine qui ne payent que 1 1/4 p. %, j'oubliais d'ajouter que le Gouvernement français accorde un droit de sortie pour ces articles, ce qui rend la concurrence bien plus redoutable pour nous; on me dira peut-être que cette prime de sortie n'est que le remboursement des droits d'entrée que les fabricants français ont payés pour la laine qu'ils emploient, mais il faut remarquer que la France produit elle-même une grande quantité de laine, et que par conséquent les fabricants de ce pays ne payent de droit d'entrée que pour une faible partie de la laine qu'ils emploient. Cette fabrication serait d'autant plus favorable, qu'on peut évaluer à 100 millions les produits fabriqués à Roubaix, Amiens et à Rheims, qui seul emploie cinquante mille ouvriers.

Un autre genre de tissage ce sont les cotonnettes; nous continuons à faire des basins, mais nous avons perdu en grande partie la fabrication des cotonnettes parce que nous n'avons plus la *Matschappy* et le débouché de Java, qui était considérable. Renaix nous a aussi enlevé une partie de cette fabrication, parce que les tisserands qui travaillent pour Renaix habitent la campagne et se contentent d'un salaire bien moins élevé que celui que nous devons payer. Cette industrie existe aussi à Ath et à Peruwelz, mais elle y souffre également. Je dois reconnaître qu'il serait difficile de faire quelque chose pour elle, les droits sont assez élevés, l'Allemagne nous introduit bien quelques articles similaires, mais c'est en petite quantité. Pour les articles de Roubaix, nous avons la main-d'œuvre à meilleur marché que les Français, nous employons les mêmes ouvriers,

mais quand nous pouvons les occuper, ils nous donnent la préférence, parce qu'en France ils doivent travailler dans les ateliers, et que nous les laissons travailler chez eux, ce qui leur convient beaucoup mieux.

TAPIS.

M. Schumacher. — Pour les tapis, nous payons à peu près 67 p. % en Autriche, 20 p. % en Angleterre; tandis qu'ici, les tapis étrangers sont admis avec un droit de 10 p. %, qui se réduit à 5 ou à 6 p. % par les déclarations. Il résulte de là que nous n'avons ni le marché intérieur ni les marchés étrangers.

D. Depuis quand avez-vous perdu le marché de France ?

M. Schumacher. — Depuis 1828, lorsque le tarif français a été changé; les droits qui étaient auparavant de 18 ou 20 p. % ont été portés à 44 p. %.

D. L'effet de cette mesure s'est-il fait sentir immédiatement ?

M. Schumacher. — Oui, la France était le principal débouché pour les tapis de Tournay.

D. N'exportez-vous pas vers les pays transatlantiques ?

M. Schumacher. — Nous avons essayé, mais nous ne sommes pas encore à même d'apprécier les résulats que nous obtiendrons; il faut auparavant connaître les goûts des pays où nous voulons exporter. Je pense que nous réussirons.

D. Est-ce par nos ports que vous expédiez ?

M. Schumacher. — Par Anvers; les navires n'y manquent pas pour les exportations.

D. Mais les relations suivies, régulières ?

M. Schumacher. — Elles nous manquent.

M. Delevigne. — Ce droit de 44 p. % dont la France frappe nos tapis, est réellement un droit prohibitif. Je reconnais que nos fabricants peuvent produire à 10 ou 12 p. % meilleur marché que les fabricants français, mais ceux-ci n'en ont pas moins encore un avantage de 32 p. % qui n'existait que dans la proportion de 6 ou 8, lorsque le droit était de 18 ou 20. C'est avec une pareille protection et avec le *drawback*, qui est bien plus avantageux qu'il ne le paraît, surtout lorsqu'on emploie des lainages un peu communs, c'est avec ces avantages, dis-je, que les établissements de Roubaix sont parvenus à se former, ont établi des relations dans notre pays, et continuent à y vendre des tissus de laine qu'auparavant nous exportions chez eux. Comme je l'ai dit en commençant, notre tarif ne frappe les tapis étrangers que d'un droit de 10 p. %, et comme il est impossible aux agents de la douane de bien connaître la valeur de cet article, on ne court aucun risque de préemption en ne déclarant qu'à peu près la moitié de la valeur; le droit se réduit donc à 5 ou 6 p. %, et ce ne sont pas seulement les tapis français, mais surtout les tapis anglais que l'on introduit moyennant un droit aussi faible. Cet état de choses fait un tort considérable à notre fabrication, et si la manufacture royale n'avait pas redoublé ses sacrifices pour faire voyager dans toute l'Europe, et placer ainsi quelques-uns de ses produits, j'ose dire qu'elle aurait dû cesser de travailler. Elle n'aurait pas pu couvrir les frais im-

menses qu'elle doit faire pour ses dessinateurs, et pour tout ce qui lui a procuré la renommée dont elle jouit. A force de sacrifices, en faisant voyager en Russie et partout, elle est parvenue à placer par-ci par-là des tapis d'une grande valeur; mais comme ce ne sont que des gens forts riches qui achètent ces sortes de tapis, on ne peut considérer de semblables ventes que comme des ventes de circonstance, qui cesseront lorsque les acheteurs actuels auront meublé leurs palais, ou qui, du moins, diminueront considérablement. Si nous avions notre marché intérieur, cela suffirait pour faire marcher les quatre fabriques qui existent à Tournay; car, dans notre pays, la consommation des tapis est fort considérable, leur usage se répand partout, ils sont pour ainsi dire un objet de nécessité aujourd'hui. Je ne veux pas dire que nous ne devons pas chercher des débouchés au dehors, nous devons tâcher d'exporter en Hollande, en Allemagne et en France, s'il nous était possible d'entrer en relation avec ce dernier pays; mais je crains fort que nous n'y réussissions que très-difficilement. La France consentira bien à prendre ceux de nos produits dont elle a besoin, mais elle ne nous permettra jamais d'importer chez elle des articles similaires à ceux qu'elle produit elle-même. Dans une conférence intime, que j'ai eu un jour l'honneur d'avoir avec M. David, il m'a dit tout nettement que jamais nous n'obtiendrions de la France un traité de commerce.

La France, me disait-il, fera bien quelques concessions aux nations qui voudront faire des sacrifices en sa faveur, mais un traité de commerce, elle n'en fera jamais; ce serait la ruine d'une grande partie de ses fabriques, et avec les Chambres telles qu'elles sont composées, quel est le Ministère qui oserait venir à la tribune défendre un traité qui fût de nature à amener un semblable résultat?

Tâchons d'obtenir l'abaissement des droits qui frappent nos produits, là où la chose est possible, mais conservons surtout notre marché intérieur, et pour cela, il faut établir un droit réellement protecteur. Je pense qu'un droit de 15 ou 20 p °/₀ suffirait pour protéger notre fabrication, mais il faudrait que ces 15 ou 20 p. °/₀ fussent réellement perçus, et pour cela, le droit devrait être établi au poids. Comme les tapis présentent différentes espèces, il ne faudrait peut-être pas les frapper tous du même droit, il y aurait peut-être des combinaisons à adopter; je pense que M. Schumacher sera plus à même que moi de dire ce qu'il conviendrait de faire sous ce rapport.

M. Schumacher. — On pourrait bien établir des catégories, mais si vous imposez tous les tapis indistinctement d'un droit de 140 à 150 francs, je crois que cela serait suffisant.

M. Delevigne. — En exemptant toutefois les tapis de poils de vaches.

M Schumacher. — Ce droit reviendrait à 15 ou 20 p. °/₀.

M. Delevigne. — Ce ne serait pas la moitié du droit qui existe en France.

D. Vous avez dit tout à l'heure que depuis la loi de 1828, les Français viennent vendre des tapis en Belgique, et qu'ils en vendent en grande quantité?

M. Delevigne. — Je ne sais pas si, jusqu'ici, ils ont vendu considérablement chez nous; ils avaient établi un dépôt à Courtrai, j'ignore s'il existe encore; mais vous connaissez l'esprit industrieux des Français, ils pourraient bien, au moyen de quelques sacrifices, parvenir à nouer des relations en Belgique. Ce qui nous fait surtout un grand tort, et ce qui se présente souvent, c'est que

des maisons françaises qui ont besoin d'argent, viennent vendre ici au-dessous du prix.

D. Ce n'est donc qu'à l'aide de sacrifices qu'ils peuvent réussir à placer leurs tapis en Belgique ; vous avez dit tout à l'heure que vous produisez à 10 ou 12 % meilleur marché qu'eux, et vos produits sont sans doute aussi bons que les leurs, puisque les fabricants français sont en quelque sorte vos élèves, mais fabriquent-ils absolument les mêmes genres que vous ?

M. Delevigne. — Identiquement les mêmes genres ; ils ont même attiré chez eux des ouvriers de Tournay pour monter leurs fabriques.

C'est surtout contre l'Angleterre que nous devons nous garantir, car c'est de là que nous viennent les plus grande quantités ; c'est là, surtout que le besoin d'écouler le trop plein se fait le plus souvent sentir ; alors, les Anglais viennent à Anvers vendre leurs tapis aux prix qu'ils peuvent en obtenir, et cela fait le plus grand tort à notre industrie.

D. Payent-ils les droits pour les tapis qu'ils importent ?

M. Delevigne. — Oui, mais ils font leur déclaration de manière à ne payer que la moitié du droit fixé par le tarif. Les Anglais font deux espèces de tapis, les tapis épinglés et les tapis veloutés, mais ils s'attachent particulièrement aux tapis épinglés.

D. Vous avez dit que vous fabriquez à 10 ou 12 p. % de moins que les Français, et d'un autre côté vous avez dit que les Français sont cependant parvenus à exporter sur les marchés lointains.....

M. Delevigne. — Ils ont le *drawback*.

D. Le *drawback* est-il assez élevé pour faire disparaître la différence que vous avez signalée ?

M. Delevigne. — Je pense qu'il est plus élevé qu'il ne le faut pour faire disparaître cette différence, il est supérieur au droit payé, car il est à ma connaissance qu'à une certaine époque, il se faisait un commerce simulé qui consistait à importer des laines en France pour les exporter en Belgique et les réimporter ensuite en France.

M. Schumacher. — Cette opération présente un bénéfice de fr. 2 50 c^s^.

M. le président de la chambre de commerce. — La France a depuis diminué la prime d'exportation, et nous, de notre côté, nous avons augmenté un peu le droit d'entrée ; cette double circonstance a fait cesser le commerce dont il s'agit.

D. Vous disiez, M. Schumacher, que vous avez essayé d'exporter ; avez-vous fait cet essai pour votre propre compte ?

M. Schumacher. — Oui.

D. Vous n'avez pas trouvé à Anvers de maison qui soit venue vous demander de connaître le prix et les qualités de vos tapis pour les exporter ?

M. Schumacher. — Il y a une maison de Gand qui a pris des renseignements de cette nature, mais les maisons d'Anvers ne l'ont pas encore fait.

D. Puisque vous produisez à meilleur compte que les Français, pourquoi ne faites-vous pas déjà des exportations régulières vers les pays lointains ?

M. Schumacher. — Les Français n'exportent pas non plus; des maisons françaises sont venues acheter ici pour exporter pour leur propre compte.

D. Savez-vous où elles ont fait ces exportations?

M. Delevigne. — Il est à croire que c'est aux colonies françaises.

D. Pourriez-vous lutter avec les tapis anglais sur les marchés lointains?

M. Schumacher. — Cela dépend des qualités; dès que nous entrons dans les qualités que font les Anglais, et qui sont beaucoup plus légères que les nôtres, nous pouvons très-bien soutenir la concurrence.

Le plus important serait de nous assurer notre marché intérieur; alors nous pourrions étendre notre fabrication et occuper nos ouvriers pendant l'hiver.

D. Le droit que vous avez proposé suffirait-il pour empêcher les Anglais de déverser leur trop plein sur notre marché?

M. Schumacher. — Ce droit les entraverait beaucoup, parce qu'ils devraient commencer par en débourser le montant. En général, les Anglais déversent leur trop plein dans les pays où il n'y a pas beaucoup de droits à payer; c'est parce que tous nos droits sont faibles que nous sommes encombrés de marchandises anglaises.

D. Ne sont-ce pas des articles passés de mode que les Anglais déversent ainsi sur nos marchés?

M. Schumacher. — Il n'y a pas de mode pour les tapis, les dessins sont trop variés. Comme je le disais encore à quelqu'un il y a plusieurs jours, parmi tous les dessins que j'ai, et dont plusieurs existent depuis 13 ans, je n'en connais pas un seul qu'il faille rebuter.

D. Si nous avions des relations suivies avec les pays lointains, pourriez-vous exporter?

M. Schumacher. — Certainement, cela faciliterait beaucoup nos exportations.

BONNETERIE.

M. le président de la chambre de commerce. — Je vais maintenant, Messieurs, vous entretenir de la bonneterie, qui est la branche la plus importante de toutes celles qui existent dans notre arrondissement, surtout en raison des bras qu'elle occupe.

Il y a plusieurs espèces de bonneterie, la bonneterie au métier, et la bonneterie au tricot; la bonneterie au tricot se fait principalement dans les campagnes où la main-d'œuvre est à un prix excessivement bas; les localités où l'on s'occupe le plus de la bonneterie, sont Peruwelz, Leuze, Tournay, et quelques communes environnantes. On a estimé le produit de cette bonneterie à cinq millions annuellement, ce chiffre est énorme, si l'on considère que la valeur de la bonneterie consiste presque entièrement en main-d'œuvre, surtout pour la bonneterie de coton, dont la matière première est très-peu de chose. Je crois que le nombre des métiers qu'emploie la bonneterie s'élève à 5,000; je ne pourrais pas indiquer le nombre des tricoteurs, mais il y a des localités où le tiers de la population s'occupe de ce genre de travail.

Pour les métiers à bras qui existent à Leuze, à Peruwelz et ici, le nombre

en est très-considérable, une très-grande partie de la population s'occupe du tissage des bas. Dans les villes, il ne se fait presque rien au tricot, tout s'y fait au métier. Pour la bonneterie, il y a peut-être quelque chose à faire; nous ne fournissons que dans une très-faible proportion à la consommation de ce que j'appellerai la bonneterie de luxe.

Pour les qualités fines, on donne généralement la préférence à la bonneterie allemande et anglaise, qui est plus apparente et plus légère que la nôtre, c'est sous ce rapport qu'il y aurait beaucoup à faire pour notre industrie; depuis son entrée au ministère, M. Liedts s'occupe sérieusement des moyens qu'il y aurait à employer, afin de nous assurer le marché intérieur pour la bonneterie fine, comme nous le possédons pour la bonneterie commune; il a déjà fait beaucoup de démarches pour amener le perfectionnement des métiers, pour amener des améliorations qui nous mettent à même de lutter avec les Allemands et les Anglais.

L'infériorité où nous nous trouvons pour la bonneterie fine, provient en partie de ce que la main-d'œuvre est à beaucoup meilleur compte en Allemagne que chez nous; quant aux métiers, ils sont à peu près les mêmes en France qu'ici. M. Dumortier pourra vous entretenir tout à l'heure de notre école d'arts et métiers, où l'on s'occupe particulièrement de la bonneterie, et où l'on fait beaucoup d'efforts pour introduire chez nous des métiers plus perfectionnés. Déjà cet établissement a envoyé des personnes en France pour y étudier la fabrication de la bonneterie, il reste à l'étudier en Allemagne et en Angleterre, et l'on s'en occupe. M. le Ministre de l'intérieur nous a offert tout ce qui était en son pouvoir pour faciliter ces recherches; il vient d'acheter de nouveaux métiers qu'il se propose de nous envoyer, enfin, il fera ce qui est humainement possible de faire pour améliorer notre fabrication. Je pense que nos fabriques travaillent trop bien, qu'elles mettent trop de matière dans leurs produits, et qu'on ne s'occupe pas assez de rendre la marchandise apparente; l'acheteur ne s'attache pas toujours à la qualité, il regarde souvent bien plus à l'apparence.

M. Dumortier. — Les métiers que l'école des arts et métiers a fait venir de France, ne sont pas beaucoup plus perfectionnés que les nôtres, mais la France a des tarifs protecteurs que nous n'avons pas. Je ne sais pas encore précisément la cause qui nous a empêchés jusqu'ici de soutenir la concurrence de l'Allemagne.

Il faut rendre à la bonneterie de Tournay la justice de dire que depuis dix ans elle a fait de grands progrès; elle a introduit, par exemple, la bonneterie en laine que jusque-là nous ne connaissions pas. Je pense que la bonneterie est satisfaite du tarif actuel, il y a bien quelque chose à faire pour elle, mais ce sont des choses de détail.

M. Vanderborght. — Depuis notre séparation de la Hollande, l'exportation de la bonneterie a beaucoup souffert; nous ne payons en Hollande que 10 p. % de droit d'entrée, cependant la bonneterie anglaise y a remplacé la nôtre. Nos exportations ont diminué en Hollande, parce que pendant les premières années de notre révolution, nos relations étant difficiles avec ce pays, l'Angleterre et l'Allemagne nous y ont supplantés, et il nous serait difficile de reconquérir ce marché. Sous le nom de bonneterie de Cluckembourg, l'Allemagne en fait entrer de toutes les espèces.

La bonneterie de laine a pris un accroissement considérable depuis que les droits ont été augmentés. Nous faisons maintenant de la bonneterie fine en co-

ton ; mais nous ne pouvons pas encore lutter avec la bonneterie de Saxe, qui l'emporte de beaucoup sur la nôtre par le bas prix ; on ne sait pas bien pourquoi les Saxons produisent à meilleur compte que nous ; je crois qu'il serait très-utile que le Gouvernement fît faire un voyage en Saxe, pour étudier la fabrication de ce pays : il s'agirait surtout d'étudier la manière dont on y fait l'apprêt et le blanchîment, car sous ce rapport les Saxons nous surpassent de beaucoup.

D. Dans quelle proportion la laine est-elle employée dans la bonneterie que la Saxe nous envoye?

M. Vanderborght. — Il n'y a pas de laine, c'est tout coton.

M. Dumortier. — La bonneterie est restée pendant vingt-cinq ans sans protection chez nous, et pendant tout ce temps nous sommes restés stationnaires ; depuis que nous avons un tarif protecteur, nous avons déjà fait des progrès considérables.

M. le président de la chambre de commerce. — Je crois que M. Vanderborght a dit tout à l'heure que nous n'exportons plus en Hollande.

M. Vanderborght. — J'ai dit que nos exportations vers ce pays ont beaucoup diminué.

M. le président de la chambre de commerce. — Je connais cependant beaucoup de maisons qui font des affaires avec la Hollande.

M. Dumortier. — Les tricoteurs n'ont pas autant d'ouvrage que précédemment. Il y a quelques années les tricoteurs manquaient, maintenant il y en a de trop ; la cause n'en peut être que dans l'extension de la fabrication au métier, ou dans la diminution des exportations ; or, comme la fabrication au métier n'a pas augmenté, il faut bien que nos exportations en Hollande ne soient plus aussi grandes.

D. N'avez-vous jamais exporté ailleurs qu'en France et en Hollande?

M. Vanderborght. — Nous n'exportons pas en France, mais en Hollande, et nous avons beaucoup perdu par la séparation du Limbourg et du Luxembourg.

D. Pouvez-vous lutter avec les Allemands pour le prix et la qualité?

M. Vanderborght. — Les bas de Saxe se vendent ici le prix que nous payons pour la façon aux ouvriers. La main-d'œuvre est aussi chère, parce que nous avons peu d'ouvriers.

D. Pensez-vous que vous pourriez arriver à fabriquer les mêmes qualités que fabrique l'Allemagne?

M. Dumortier. — Je le pense ; nous avons tous les moyens de nous procurer les matières premières, mais nous manquons de bons ouvriers.

D. Savez-vous si la France exporte beaucoup de bonneterie ?

M. Dumortier. — La France exporte beaucoup de tricots fins, de gants, de tissus de soie dans l'Italie et dans les colonies. Nous cherchons à établir nos relations de ce côté, mais pour cela il nous faut perfectionner nos fabrications ; car évidemment ce n'est pas de la bonneterie commune et chaude, mais de la bonneterie fine et légère qui convient dans les pays chauds comme les colonies.

M. le président de la chambre de commerce. — Je ne puis comprendre l'avantage que les Allemands ont sur nous quant aux prix, car ils sont moins avancés

en filature que nous, ils se servent de fils anglais. Il faut que cela tienne à la main-d'œuvre ou à quelque perfectionnement que nous ne connaissons pas. Pour l'apprêt il y a beaucoup à faire. Sous ce rapport, nous sommes très en arrière; que nous ne soyons pas au niveau de la France, cela se conçoit. En France, les fabriques sont si importantes que pour la teinture, l'apprêt, l'emballage, il y a des établissements distincts. Ici nous sommes obligés d'être à la fois fabricants, teinturiers, apprêteurs et emballeurs. Vous concevez que chaque branche est alors moins soignée que quand elle est traitée séparément.

Nous avions des relations établies dans le Luxembourg avant notre séparation. Nous espérions, après la séparation, ne trouver là que le tarif hollandais, qui ne nous est pas trop défavorable, car nous exportons en Hollande; au lieu de cela on a appliqué le tarif belge, qui est le plus défavorable : il me semble qu'une réclamation à ce sujet auprès du Gouvernement hollandais aurait été suivie de quelque effet, car cela est si singulier qu'on ne peut se l'expliquer.

VERRERIE.

D. Quel est l'état de cette industrie dans votre arrondissement?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Une verrerie assez importante est établie à Peruwelz; elle s'occupe particulièrement des verres à vitres. Elle a quatre fours, presque tous ses produits sont exportés.

M. DUMORTIER. — Des exportations ont été faites à la Vera-Cruz, et tout ce qui est arrivé en bon état s'est bien vendu.

Mais on se plaint de ce que les caisses contenant le verre à vitre sont jetées sur le port au lieu d'être déchargées avec précaution. C'est un objet à recommander à l'attention spéciale de notre consul.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Cette verrerie marche très-bien, c'est une conquête pour notre arrondissement. Ce qu'il y a de plus remarquable c'est que ses produits s'exportent. C'est surtout vers ce but que doivent tendre nos efforts.

TANNERIES.

D. Réclamez-vous en faveur des tanneries des modifications au tarif existant?

M. PETIT. — Cette industrie aurait besoin d'un droit de sortie sur les écorces par mer. Les forêts étant défrichées, nous serons privés d'écorces d'ici à quelque temps. Le pays de Liége n'a pas cela à craindre; car le Luxembourg fournira longtemps encore assez d'écorces, mais dans les Flandres, toutes les forêts ont disparu.

D. Le pays de Liége est aussi dans la même position. C'est le territoire cédé qui lui fournissait des écorces?

M. PETIT. — Cela est vrai, mais cette province a des qualités d'écorces que nous n'avons pas. Nous avions de grandes écorces; elles sont enlevées par les Anglais; nous avons toujours échoué dans nos réclamations tendant à ce qu'il fût établi un droit de sortie. Quant à la quotité du droit, elle n'a pas été fixée. Il faudrait concilier les intérêts des propriétaires avez les nôtres. Je crois qu'un droit de 15 francs ne serait pas trop élevé.

D. Ce droit ne serait-il pas trop élevé?

M. PETIT. — 10 p. % serait le *minimum*.

D. Il faudrait concilier ce droit avec le droit de sortie par terre, qui est de 6 p. %. La Prusse aussi bien que l'Angleterre nous enlève nos écorces. Les écorces ne pouvant sortir que par un bureau déterminé, doivent pour y arriver faire un parcours considérable dans le pays, le droit d'après cela, peut être considéré comme étant de 9 p. %.

M. PETIT. — La France ne permet pas la sortie de ses écorces par terre. Nous la permettons par quelques bureaux de la Flandre occidentale. Les tanneurs de cette province se plaignent vivement de cet état de choses.

D. Je vous adresserai une question relative au tarif. Ne pourrait-on pas empêcher la sortie des peaux fraîches?

M. PETIT. — Les peaux fraîches sont frappées d'un droit de sortie de fr. 4 70 cs, droit qui pourrait être plus élevé; cependant, si l'on n'exportait pas vers la France, nous aurions réellement trop de peaux fraîches, mais je pense qu'on pourrait élever ce droit sur les peaux salées. C'est une matière première qu'il conviendrait de toujours laisser à la fabrication.

FABRIQUE DE PORCELAINE.

D. N'y a-t-il pas encore un genre de fabrication important pour votre ville?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — C'est la fabrication de la porcelaine et de la poterie. Notre ville compte deux établissements dans ce genre. La poterie, dans tous les genres, a pris beaucoup d'accroissement. Nous fabriquons plutôt de la poterie de différents genres que de la porcelaine.

M. PETERINCK. — La fabrication de la porcelaine souffre beaucoup depuis que notre pays ne fait plus partie de la France. Nous faisions alors de grandes affaires avec Paris, mais la France nous a frappés d'un droit énorme. Depuis, la porcelaine a eu à souffrir de l'introduction de la faïence anglaise. Nous avons cherché à imiter la faïence anglaise, mais nous n'avons pu lutter à défaut de protection suffisante. La faïence anglaise blanche paye des droits trop peu élevés; je crois que le droit est de 15 francs par quintal.

Ensuite les fabriques de faïence du Luxembourg sont dans des conditions plus favorables que les nôtres, en ce qu'elles ont le bois à bien meilleur marché que nous. Ainsi nous voudrions des droits sur les faïences et porcelaines blanches françaises et anglaises. On pourrait ensuite établir un droit sur les porcelaines blanches françaises, ce serait un avantage pour nos décorateurs.

D. La mesure prise pour le Luxembourg ne peut être considérée que comme temporaire.

CONSTRUCTION DE BATEAUX.

D. Cette industrie est-elle importante à Tournay?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Il y a des chantiers dans notre ville, il y en a aussi à Antoing. Cette branche ne manque pas d'importance.

M. GRANSART. — Cette industrie a beaucoup augmenté depuis quelque temps, quoique la navigation ait souffert de ce que l'exportation des charbons anglais en France, et notamment vers Dunkerque, a remplacé celle de nos charbons. Ce qui fait tort aussi à notre navigation, c'est le chiffre énorme de la patente des bateliers. Cette patente est de 260 à 300 francs.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — La chambre de commerce a constamment réclamé à ce sujet. Je ne conçois pas comment on a établi un droit de patente aussi considérable et aussi disproportionné à l'industrie à laquelle il s'applique. Notez qu'il s'en faut que les bateliers soient heureux ; ils n'ont presque rien à faire ; une diminution du droit de patente aurait une heureuse influence sur le prix du fret.

D. La législation des patentes demande en général une révision.

CHAUX.

D. Les industriels qui s'occupent de cet article n'ont-ils pas élevé quelque sujet de plainte relatif à certaines entraves qu'on leur oppose?

M. LABSENCE. — Un sujet de plainte pour l'industrie de la fabrication de la chaux, c'est que nous payons en Belgique, pour l'entrée des houilles de France, un droit plus élevé que celui qu'on paye en France pour l'entrée des houilles belges. Nous payons 33 centimes tandis qu'en France on ne paye que 15 centimes. Nous avons cependant absolument besoin des houilles de France pour la fabrication de la chaux. Il faudrait réduire ce droit.

D. Le Ministère précédent avait présenté un projet de loi dans ce sens; mais l'industrie charbonnière s'est élevée si violemment contre ce projet, qu'on l'a laissé quelque temps dans les cartons. Je crois qu'il faudra renouveler la demande, si l'on veut faire exhumer ce projet. Pourquoi donnez-vous la préférence aux houilles de France, est-ce parce qu'elles sont moins chères?

M. LABSENCE. — Non, le prix est à peu près le même, mais les houilles du pays ne nous conviennent pas ; il nous faut des charbons très-maigres, et qui ne soient pas très-sulfureux, autrement les ouvriers sont presque asphyxiés ; les charbons de France remplissent seuls ces conditions.

D. Exportez-vous de la chaux?

M. LABSENCE. — Oui ; en France, par chariots. Nous n'exportons pas par bateaux, parce que la navigation est assez difficile ; il faut constamment remonter les rivières, et la remonte est plus coûteuse. De plus, la chaux ne comporte pas un long séjour dans les bateaux. Le droit de sortie que nous payons pour la chaux est assez élevé, car il représente un droit de 12 p. %.

SAVONNERIES, RAFFINERIES DE SEL.

D. Les industriels qui représentent les savonneries et les raffineries de sel ont-ils quelques réclamations à nous adresser?

M. POLLET. — La savonnerie ne fait aucune exportation ; la seule réclamation qu'elle fasse, consiste à demander que l'huile de baleine soit frappée du même droit que l'huile de graines ; mais le commerce d'Anvers s'y oppose.

Comme raffineur de sel, je demanderai à faire quelques observations touchant le droit sur le sel. On voudrait une diminution sur ce droit, qui est très-élevé. Nous sommes à la frontière française : avant que le droit fût si élevé, les sauniers travaillaient en grand, ils exportaient en France ; aujourd'hui que le droit est si considérable, cela n'est plus possible ; ils n'ont plus d'autre ressource que la con-

sommation. Si le droit était réduit d'un tiers, cela améliorerait beaucoup la situation des raffineries de sel de nos environs, à quelques lieues de la frontière.

D. Avez-vous exporté du sel en France autrement que par le commerce interlope?

M. Pollet. — Non.

D. Ne fait-on pas entrer beaucoup de sel dans le pays par la frontière française?

M. Pollet. — Je ne le pense pas.

D. Et vous n'importez plus de sel en France par le commerce interlope?

M. Pollet. — Non, la différence de droits n'est plus assez grande?

Il serait bien à désirer, si l'on apporte des changements à la loi sur le sel, que l'on changeât le mode de perception du droit; car, si les employés voulaient s'en tenir strictement à la lettre de la loi, tous les jours il y aurait des contraventions. C'est ainsi que nous ne pouvons faire sortir de chez nous 25 livres de sel sans avoir un document. Comment, un jour de marché, quand 50 personnes viennent acheter du sel, pourrait-on envoyer chercher 50 documents, quand il y aurait dix employés pour donner des passavants, ils ne suffiraient pas. Il faudrait donc que les raffineurs eussent vingt domestiques. Une personne vient acheter du sel, vous envoyez chercher un document; vient un autre acheteur, il faut envoyer chercher un autre document; vous voyez bien que cela n'est pas possible.

D. La loi n'est pas suivie rigoureusement, en ce sens que l'administration ne fait pas toujours usage des armes qu'elle lui donne; mais remarquez que le droit est considérable, et plus un droit est élevé, plus il faut que l'administration soit armée contre la fraude.

M. Pollet. — Il n'y a pas possibilité de frauder dans l'intérieur, tout ce que veut l'administration, c'est s'assurer que l'on paye le droit. Eh bien, qu'au lieu de donner des crédits permanents, on en donne à terme, et que la circulation soit libre.

D. Il y aurait en effet des améliorations à faire sur ce point.

M. Gilson. — L'on réclame aussi des mesures pour empêcher la fraude, et contre l'exemption de droits en faveur de certaines industries; l'on demande au moins que cette mesure soit générale.

M. Dumortier. — Il y aurait un moyen très-facile d'empêcher la fraude qui se fait, c'est de n'accorder la restitution du droit qu'à l'exportation des peaux fraîches, pour lesquelles on emploie du sel.

PIERRES POLIES, MARBRES NOIRS.

M. le président de la chambre de commerce. — Nous avons encore dans l'arrondissement l'industrie des pierres polies et des marbres noirs.

M. Sacqueleu. — Nous exportons nos marbres bruts en France, et ils y sont manipulés; nous échappons ainsi au droit prohibitif dont sont frappés les marbres polis. Je ne fais pas de réclamation à ce sujet, ceux qui extraient des blocs propres à être sciés, auraient plutôt le droit de réclamer. M. Labsence, qui a trouvé des carrières de marbre propre à être scié, pourra appeler l'attention de la commission sur les diminutions de droits qu'il pourrait y avoir à faire.

M. Labsence. — Le droit pourrait être réciproque. Le droit à l'entrée en France est de 15 p. % à la valeur, en Belgique il n'est que de 6 p. %. Il y a ensuite, indépendamment du droit principal, 10, 15 ou 20 centimes à payer; ce qui augmente beaucoup le droit que nous payons en France.

M. le président de la chambre de commerce. — Nous avons épuisé les diverses branches d'industrie ; il nous reste à parler du commerce.

M. Dumortier pourra vous entretenir du commerce interlope vers la France. Autrefois il se faisait un commerce assez considérable vers la France, en denrées coloniales, en fils fins anglais et laine fine anglaise; maintenant les fils fins se font en France. Quelques maisons, qui s'occupaient de l'introduction des fils fins en France par le commerce interlope, ont presque cessé. La France a fait de grands progrès sous ce rapport, le sucre a été longtemps aussi pour notre ville un objet de commerce important.

M. Dumortier. — A l'égard du commerce de denrées coloniales de Tournay, il est à observer que tout est prohibé en France par la voie de terre, alors que nous recevons tout par la voie de terre à peu près aux mêmes conditions que par mer. La prohibition absolue des denrées coloniales en France, par la voie de terre. est pour la Belgique une perte considérable, car ce n'est qu'en allant chercher des denrées coloniales, que nous pouvons favoriser l'exportation des produits de notre industrie; cette mesure a été prise en 1814 dans un but plutôt politique que commercial.

Dans cet état de choses, il conviendrait de n'établir aucun droit à l'entrée sur les denrées coloniales; s'il en était ainsi, au lieu d'exporter les denrées coloniales en France et en Angleterre, on nous les importerait. Une question dont on s'est longtemps occupé, c'est celle de la protection réclamée par le sucre indigène, qui a fait maintenir le droit établi sur cette matière : le commerce interlope des sucres est à peu près anéanti, la quantité de sucres exportés par cette voie est à peu près nulle. La France et la Belgique ont fermé les bureaux de douane par lequels le sucre pouvait sortir. Ainsi, si nous n'exportons pas, on ne nous importe pas ; mais, si le tarif était autre qu'il n'est, la France n'ayant pas au Nord de bons ports de mer, il est certain qu'Anvers recevrait beaucoup de sucres pour la France.

D. La question des sucres a déjà été agitée, mais comme nous voyons par les observations que vous venez de nous soumettre, qu'elle se rattache au commerce, la commission désirerait connaître votre opinion sur cette industrie, tant en ce qui concerne le sucre exotique que le sucre de betterave.

M. Dumortier. — La question est de savoir s'il n'y a pas plus d'avantage à le tirer des colonies, afin de favoriser nos exportations, que de créer chez nous une industrie nationale. Dans ma conviction personnelle, il convient de sacrifier la betterave à notre commerce extérieur; mais cette opinion n'est pas partagée par tout le monde, et notamment par ceux qui ont intérêt à la fabrication du sucre indigène.

Repoussés des marchés d'Europe par des droits élevés destinés à protéger des industries similaires aux nôtres, c'est dans les colonies où il y a un autre genre de produits, que nous devons chercher à établir des relations. Le commerce des denrées coloniales est le moyen le plus simple de lier ces relations ; ce n'est

qu'ainsi, et avec un tarif différentiel, que nous pourrons faire fleurir notre industrie. Le commerce des colonies se compose principalement de sucre, de café et de coton. Le café qui se consomme le plus généralement dans nos environs, est le café Brésil; c'est un pays où nos relations peuvent se développer considérablement. Si un tarif différentiel assurait des avantages à notre navigation, nos importations du Brésil et nos exportations vers ce pays augmenteraient. Quant au sucre, il y a un fait qui, particulièrement sous le Ministère de M. Desmaisières, a attiré l'attention du Gouvernement : par suite du développement de la fabrication du sucre de betterave, le sucre des colonies françaises ne trouvait plus de débouché en France. Le sucre Martinique et le sucre Bourbon entraient en Belgique à bon marché. Les négociants recevaient une prime pour l'importation du sucre qu'ils avaient été chercher à leur porte. Cet état de choses mérite aussi l'attention du Gouvernement, nous tirons le sucre de colonies émancipées, et La Havane est un pays où nous pouvons exporter beaucoup. Nous devons donc chercher, là encore, à favoriser le commerce direct, et cela est d'autant plus nécessaire, que le Gouvernement donne une prime considérable à la fabrication du sucre.

Le coton vient aussi en grande partie d'un pays libre, les États-Unis, et cette branche est digne d'une grande attention. Jusqu'ici, il n'existe que deux grands marchés de coton, Liverpool et le Havre; il n'en est point dans le Nord. Si nous voulons en créer un à Anvers, il faut pour cela deux choses : d'abord, des arrivages directs; ensuite, une grande consommation. Je crois que le seul moyen d'obtenir des arrivages directs, c'est l'établissement du tarif différentiel qui a fait l'objet de vos longues méditations. C'est en important directement les denrées coloniales, que nous pourrons en venir à exporter nos produits manufacturiers, et que nous donnerons un grand développement à notre commerce interlope, commerce qui est d'une grande importance dans un pays aussi restreint que la Belgique.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — La chambre de commerce veut aussi que l'on favorise les arrivages directs. Mais M. Dumortier pense-t-il que la fabrication du sucre de betterave puisse contrarier beaucoup nos relations directes?

M. DUMORTIER. — La fabrication du sucre de betterave ne peut pas rester ce qu'elle est; la plupart des établissements sont en perte, si on ne les favorise pas ils tomberont. Or, je crois que l'intérêt général exige que cette industrie soit sacrifiée. On dit que la culture de la betterave rapporte beaucoup, mais si l'on ne cultivait pas la betterave, les terrains qui sont maintenant consacrés à cette culture recevraient une autre destination et rapporteraient aussi; ensuite, il faut tenir compte des droits que paye le sucre exotique; mais ce qui est le plus important, c'est que le commerce du sucre colonial favorise nécessairement l'exportation des produits de notre industrie.

D. On a émis l'opinion que le meilleur moyen de favoriser la fabrication du sucre indigène, c'est de protéger la raffinerie du sucre exotique, parce que, si cette raffinerie devait succomber, les sucreries indigènes en recevraient le contre-coup; le meilleur moyen, a-t-on dit, de favoriser le sucre de betterave, c'est d'encourager l'exportation du sucre exotique, qui favorise en même temps l'exportation du sucre indigène.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Je ne m'attendais pas à rencontrer M. Dumortier parmi les adversaires du sucre de betterave. La fabrication du sucre indigène n'est pas une industrie naissante, elle compte un très-grand nombre d'établissements, des capitaux considérables y sont employés; la fabrication du sucre de betterave consomme des quantités énormes de charbons; il n'est pas d'industrie qui emploie plus de machines, nous devons donc protéger cette industrie dans l'intérêt de nos houilles et dans celui de notre fabrication de machines; ensuite, ne devons-nous pas chercher à tirer de notre sol le plus de produits possible? Si nous pouvions faire produire à notre sol le double de ce qu'il produisait auparavant, n'aurions-nous pas fait une conquête immense? Eh bien, une terre qui ne rapporte que 500 francs en autres denrées, en produit 1000 en betteraves; la Belgique est particulièrement riche par son sol, si donc nous doublons les produits du sol, nous doublons en quelque sorte la richesse nationale.

Le sucre de betterave occupe une foule d'ouvriers, et cela dans la morte saison, lorsqu'il n'y a pas d'autres occupations. Cette culture a répandu l'aisance partout où l'on s'y est appliqué, et comme je l'ai déjà dit, elle a considérablement augmenté la valeur du sol, c'est au point que M. Dumont-Dumortier a loué 460 francs une pièce de terre.

M. DUMORTIER. — 300 francs.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — C'est possible, mais c'est toujours une augmentation immense, puisque cette terre ne se louait guère que 100 francs avant qu'on y cultivât la betterave. On objecte, il est vrai, que l'industrie du sucre indigène, en entravant plus ou moins l'importation du sucre colonial, doit porter préjudice au commerce du pays; je conçois très-bien que la France, qui a des colonies à protéger, ait plus ou moins entravé la production du sucre de betteraves, mais notre position n'est pas la même; nous avons, il est vrai, notre commerce à soutenir, nous savons que pour avoir des exportations il faut des importations, mais il ne faut pas perdre de vue que le sucre nous arrive en grande partie des ports d'Europe, de Liverpool et du Havre, et je crois que la perte de ce commerce indirect ne serait rien en comparaison des avantages immenses que la fabrication du sucre indigène procurerait au pays.

Maintenant, nous nous trouvons en opposition avec les raffineries de sucre exotique, et nous avions obtenu un premier jour, à la chambre, un succès que nous avons perdu le lendemain, nous avions obtenu plus que nous ne désirons, car nous ne voulons pas que la raffinerie du sucre exotique soit sacrifiée à la production du sucre indigène; nous voulons une transaction, nous voulons que les deux industries soient protégées; mais nous voudrions que le sucre exotique qui est livré à la consommation, payât un droit, et c'est ce qui n'est pas. M. Dumortier dit : que toutes les sucreries indigènes sont en perte; c'est une erreur, ces établissements ne sont certes pas dans une grande prospérité, mais il en est beaucoup qui font leurs frais, il en est même qui font des bénéfices, celui de M. Claes de Lembeck, par exemple.

Nous ne demandons pas grand'chose, je pense que si le chiffre du rendement était un peu plus élevé, nous pourrions marcher, et que cela ne nuirait pas aux raffineries de sucre exotique.

M. DUMORTIER. — Si le commerce des denrées coloniales devait rester ce qu'il

est, s'il devait continuer à se faire principalement par le cabotage, je pense qu'en effet, nous pourrions chercher à tirer de notre sol le plus de produits possible, sans nous arrêter par la crainte de nuire à un semblable commerce; mais, si par l'établissement d'un tarif différentiel nous parvenons à tirer les denrées coloniales directement des colonies, et principalement des colonies libres, alors nous ne payerions pas le sucre en numéraire, mais en produits de notre industrie, et par conséquent, il ne nous coûterait pour ainsi dire rien, puisque nous le payerions en main-d'œuvre; alors les céréales que nous tirerions des terres qui, dans une autre hypothèse, seraient consacrées à la culture des betteraves, seraient en quelque sorte un bénéfice net.

Je voudrais certainement que les établissements existants pussent se maintenir; mais que voulez-vous faire en leur faveur, s'ils ne peuvent pas supporter la concurrence du sucre exotique, alors que ce sucre est frappé d'un droit très-élevé qui constitue, en faveur du sucre indigène, une véritable prime, prime qui ne s'élève pas à moins de 3 ou 4 millions? En effet, l'on ne me contestera pas que la consommation est d'au moins un kilogr. par individu, c'est donc 4,000,000 de kil. qui, à 68 centimes, donnent un produit d'environ 2,500,000 francs s'ils sont consommés en sucre exotique; ajoutez à cela les droits payés par le sucre importé dans les pays voisins par le commerce interlope, et vous arriverez sans peine au chiffre de 3 à 4 millions. Il existe donc, au profit du sucre indigène, une prime de 3 à 4 millions, car si le sucre exotique était remplacé entièrement par le sucre indigène, l'État ne percevrait plus rien, puisque le sucre indigène ne paye pas de droits. Remarquez que le sucre indigène entre par parties dans le sucre exotique qui s'exporte, et qu'alors il reçoit la prime de sortie.

D. Je crois, Messieurs, que l'on est parti tout à l'heure d'un fait qui n'est pas exact : par suite du droit différentiel qui existe pour le sucre, il en arrive une assez grande quantité directement de La Havane par navires nationaux. Un fait très-remarquable, c'est qu'à La Havane, nos importations sont frappées d'un droit très-élevé, de 10 p. %, je pense, à la valeur, tandis qu'aux États-Unis nous sommes reçus sur le même pied que les navires nationaux, et que, malgré cette différence, c'est vers La Havane que se fait la plus grande partie des exportations de nos produits. A quoi attribuer ce résultat, si ce n'est à la faveur dont jouit le sucre importé directement de La Havane en Belgique? Il est évident que nos exportations vers La Havane diminueraient si les importations de sucre étaient moins favorisées. Ensuite, l'exportation des sucres favorise l'exportation de nos produits manufacturés vers le Levant et vers le Sud.

L'on a constaté que nos exportations de verreries et de clouteries, par exemple, vers le Levant, la Mer du Sud et d'autres pays éloignés, ont subi quelques entraves, parce que l'exportation du sucre a également éprouvé quelques difficultés. Le sucre est un des principaux articles qui nous restent pour favoriser l'exportation de nos produits, et envisagée sous ce point de vue la question devient immense.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Votre but est de favoriser les arrivages directs de tous les produits coloniaux; eh bien, si vous obtenez ce résultat, nous aurons toujours un commerce suffisant et assez de navires pour favoriser l'exportation de nos produits; je suis très-étonné d'entendre dire par M. Dumortier, que le sucre de betterave reçoit une prime de 3 à 4 millions; où

donc est cette prime ? Est-il un objet plus imposable que le sucre? Eh bien, nous demandons seulement que le rendement soit fixé de manière que le sucre qui entre dans la consommation paye l'impôt. On nous a dit que l'impôt ne produit guère que 1,400,000 francs, tout ce qu'il produirait de plus, s'il était perçu exactement, constitue une prime dont les raffineurs profitent seuls.

M. Dumortier. — Imposerez-vous aussi le sucre indigène?

M. le président de la chambre de commerce. — Si l'on encourageait la production du sucre indigène, il arriverait une époque où ce sucre pourrait être imposé.

D. Lorsque le législateur a fait la loi sur le sucre, il n'a eu d'autre but que de favoriser les exportations. Cette loi n'accorde pas aux raffineurs une prime proprement dite. Lorsque le raffineur importe du sucre brut, il est pris en charge pour le droit à payer sur toute la quantité de son importation. Ensuite, lorsqu'il exporte 60 kilog. de sucre, il est déchargé du droit dû pour 90 kilog. Je dis 90 kilog., car d'après la nouvelle loi, 10 p. % restent dans tous les cas acquis au trésor. Cette nouvelle loi a beaucoup augmenté le produit du droit sur le sucre, et cela indépendamment de la partie de revenu que la consommation du sucre indigène enlève au trésor. Du reste, comme je le disais tout à l'heure, la loi sur les sucres a été faite, non pas pour procurer un revenu à l'État, non pas pour favoriser les raffineurs, mais pour favoriser l'exportation de nos produits, et le commerce du sucre nous a, en effet, permis d'exporter des quantités assez considérables de produits nationaux, tels que verreries, clouteries, etc., etc., que vous avez vous-mêmes signalés tout à l'heure.

M. le président de la chambre de commerce. — Le vice de la loi consiste en ce que le rendement n'a été calculé qu'à 60, tandis qu'il est en réalité de 80 à 90, car il y a des qualités de sucre qui donnent 90; il résulte de là que le droit n'est pas payé sur une grande partie du sucre qui entre dans la consommation. Vous savez que la prise en charge passe de main en main, que les raffineurs qui n'exportent pas assez de sucre pour se libérer, négocient leur prise en charge à d'autres, de sorte qu'en définitive le trésor ne perçoit pas le droit; depuis la modification qui a été introduite dans la loi, il en perçoit une partie, mais je prétends qu'on n'a pas fait assez, et que dans l'état actuel de la législation, il existe encore une forte prime en faveur des raffineurs du sucre exotique.

On dit que cette prime a pour objet de favoriser les exportations, mais alors, pourquoi ne donne-t-on pas également des primes aux autres industries?

Je reconnais aussi qu'il est à désirer que nous exportions beaucoup. Mais faut-il pour cela sacrifier une industrie aussi utile pour le pays que la fabrication du sucre de betterave? Je pense que M. Dumortier n'a pas compris tout le bien que cette industrie pourrait faire au pays, si nous étions mis à même de fournir le sucre nécessaire à la consommation intérieure. On dit que nous ne payons pas d'impôt, mais si nous n'avions pas été arrêtés dans notre élan, nous pourrions maintenant approvisionner le pays, et alors nous payerions volontiers l'impôt.

D. Vous demandez que le chiffre du rendement soit élevé; avant le changement de la loi il était fixé à 55, on l'a porté à 60, tandis qu'en Hollande l'ancienne loi a été maintenue, et que par conséquent le rendement y est resté fixé à 55; si maintenant nous allions l'augmenter encore, nous mettrions nos raffineurs dans l'impossibilité de lutter avec les raffineurs hollandais; et alors, ceux-ci

nous supplanteraient sur tous les marchés étrangers, comme ils l'ont déjà fait sur quelques-uns.

Or, si notre commerce de sucre était anéanti, l'exportation des produits du pays en recevrait une atteinte considérable, car la plus grande partie de nos produits s'exportent, non pas par cargaisons entières, mais par pacotillage, et si l'on n'avait pas le sucre pour compléter les chargements, ces produits ne pourraient pas s'exporter. Ce ne serait donc pas seulement l'exportation du sucre raffiné, mais en même temps l'exportation du plus grand nombre de nos produits qui nous serait enlevée par la Hollande et par l'Allemagne, si nous augmentions le chiffre du rendement. Ensuite, on n'est pas bien d'accord sur la question de savoir si le sucre subit en matière non exportable un déchet moindre que 29 p. %. Je sais bien qu'il est des qualités qui ne perdent pas autant, mais il y en a aussi qui perdent plus, et le législateur a dû prendre une moyenne. Il faut aussi ne pas perdre de vue que le sucre indigène a besoin de la prospérité des raffineries de sucre exotique, car il paraît assez bien établi qu'en exportant du sucre exotique, on exporte en même temps une grande partie du sucre indigène.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Je crois qu'il n'est pas possible d'empêcher la rivalité de la Hollande, car en supposant que nous abaissions le chiffre du rendement jusqu'à 55, il ne tiendrait qu'à la Hollande de le réduire à 44; il me semble que c'est là un mal sans remède.

D. Voilà déjà trois ans que, sur les réclamations des fabricants de sucre indigène, le rendement a été porté de 55 à 60, cependant la Hollande a conservé sa législation; si nous augmentions encore le rendement, cela ne porterait-il pas la Hollande à l'élever aussi chez elle, et n'en résulterait-il pas que nous ne pourrions plus lutter avec elle sur aucun marché?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Nos exportations de sucre doivent nécessairement diminuer, parce qu'il s'établira des raffineries dans tous les pays. Ainsi l'Allemagne, qui recevait autrefois nos sucres lumps, ne les reçoit plus maintenant parce qu'elle raffine elle-même.

D. Mais si nous élevions le rendement, vous empêcheriez vous-mêmes l'exportation. On a dit que les raffineries de sucre jouissent d'une prime de deux ou trois millions, mais si cela était, il me semble que les raffineries devraient se multiplier considérablement, cependant le contraire est arrivé, d'anciennes raffineries ont cessé de travailler.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Si des raffineries sont tombées, il s'en est aussi élevé d'autres.

D. Je sais que des raffineries ont été établies sur une grande échelle, mais c'est avant les changements introduits dans la législation.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Oui, c'est avant le changement. Mais il en a été monté deux l'année dernière; d'ailleurs on voit dans toutes les industries des établissements qui prospèrent, tandis que d'autres tombent; il y a à Gand des filatures de coton qui marchent, il en est d'autres qui chôment.

D. Vous dites que deux ou trois millions sont acquis aux raffineurs; si les

fabricants de coton avaient une semblable faveur, il n'en est aucun qui cesserait.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Je n'ai pas dit précisément que deux ou trois millions étaient acquis aux raffineurs, mais il faut bien reconnaître que le sucre consommé dans le pays devrait payer plus de 12 ou 14 cent mille francs, et que les raffineurs profitent de la différence. J'ai d'ailleurs fait des essais qui m'ont prouvé à l'évidence que le sucre rapporte bien plus que 60 p. %.

SYSTÈME COMMERCIAL.

D. D'après le rapport de la chambre de commerce, il paraît qu'on est à peu près unanimement d'accord à Tournay qu'il convient de protéger plus efficacement qu'on ne l'a fait jusqu'ici le commerce extérieur, le commerce des provenances directes, ainsi que le pavillon national. Dans la plupart des localités, je puis même dire positivement dans toutes les localités que nous avons visitées jusqu'ici, on a été d'accord sur ce point. Cependant nous désirons que la question soit bien approfondie et bien comprise ; nous allons dans ce but vous poser quelques questions.

Je commence par poser la question dans son acception la plus générale. Nous désirons que les membres de la chambre de commerce, les négociants et les industriels ici présents, veuillent bien nous exprimer leur opinion et établir une discussion s'il y a divergence entre eux.

Beaucoup de négociants et d'industriels du pays ont pensé que si le marché intérieur, soit par un meilleur système de répression de la fraude, soit par des modifications au tarif, soit par l'un et l'autre de ces moyens, pouvait être acquis à l'industrie indigène, et que si d'un autre côté, par l'introduction sage, raisonnée et graduée d'un système de législation accordant des faveurs aux provenances directes et au pavillon national, on amenait le développement de la marine nationale et du commerce extérieur, bientôt les débouchés lointains (vers lesquels tout le monde est d'accord que doivent tendre nos efforts) seraient acquis à la Belgique, et qu'on verrait son industrie, son agriculture, son commerce, arriver au plus haut degré de prospérité. Voilà la question posée dans son acception la plus générale. D'après votre rapport, nous oserons attendre une réponse affirmative à cette question. Cependant, y a-t-il parmi vous des personnes qui auraient de nouvelles considérations à ajouter au contenu du rapport, ou qui auraient à le contredire ?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Dans la chambre il y a eu peu d'opposition. Nous avons pensé qu'il faut par tous les moyens chercher les débouchés extérieurs. Nous l'avouons, nous n'avons pas été à même de préciser les divers moyens qui doivent amener ce résultat. Nous sommes convaincus qu'il y a beaucoup à faire pour sortir de l'ornière où nous sommes, quant au système commercial, mais nous n'aurions pas osé indiquer les moyens à employer.

Éloignés de toutes les relations extérieures, nous n'aurions pu que parler au hasard sur cette matière.

L'état actuel de la législation, en ce qui concerne nos relations extérieures, n'a rien produit jusqu'ici en faveur de l'industrie, pourquoi ne pas essayer du système des droits différentiels, qui, du reste, a eu des résultats très-remarquables chez presque toutes les nations voisines ? Le *statu quo* est la pire condition pour

nous. Je pense que, pour arriver à une exportation, il faut aider l'industriel, c'est une idée déjà énoncée dans le rapport. Je crois que nos modestes industries (et elles font bien d'être modestes, car les faits démontrent qu'elles ne peuvent pas être exploitées en grand) ne peuvent songer à des exportations lointaines, il faut venir à leur aide; je sais qu'une société de commerce ferait plus d'une école au début, car nous avons l'exemple de sociétés de commerce qui ont fait des pertes considérables, mais nous pensons qu'on pourrait parer à cela au moyen de la garantie de l'intérêt par l'État. Nous désirons donc vivement qu'une vaste association se forme pour favoriser nos exportations. J'ai été en rapport avec une société d'Anvers qui m'avait fait des propositions d'exportation, il s'agissait d'étoffes fines pour pantalons. Cette société me disait: Exportez pour votre compte, nous vous offrons l'avance des trois quarts. mais nous ne garantissons pas la vente. On ne nous donnait pas de renseignements sur ce qui convenait dans les pays où nous devions exporter, l'exportation avait lieu pour notre compte, si les articles n'étaient pas placés deux ans après, il nous fallait rembourser avec les intérêts et les frais. Les articles sans placement restaient pour notre compte : ce n'était pas une position brillante. Ce n'est pas ainsi que j'entends les services qu'une société de commerce pourrait rendre à l'industrie. A part quelques grands établissements comme ceux de Verviers, qui peuvent recueillir des renseignements sur les débouchés extérieurs, les industries moyennes, qui forment le plus grand nombre, ne peuvent s'occuper de cela; elles doivent pouvoir compter sous ce rapport sur une société de commerce, un intermédiaire quelconque.

D. Y a-t-il dans le district de Tournay des industries dont les productions puissent lutter avec avantage sur les marchés lointains, contre les productions des industries similaires étrangères?

Si les industries de l'arrondissement de Tournay ne rivalisent pas maintenant avec les industries similaires sur les marchés étrangers, n'arriveraient-elles pas à ce résultat, si le marché intérieur leur était assuré et si les exportations étaient favorisées par des relations suivies et par l'établissement de droits différentiels?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Nous pouvons rivaliser dès à présent pour certains genres d'articles.

Nos tissus se présentent en Hollande avec des chances de lutter. La Suisse nous a fait dans ce pays une concurrence assez redoutable, cela tient à des circonstances que je ne puis m'expliquer. En Suisse les prix sont quelquefois très-bas pour certains articles; avec quelque protection nous pourrions lutter avec avantage contre la concurrence étrangère; nous le pourrions, parce que nos fils peuvent lutter avec les fils anglais et allemands. Quant au tissage, j'ai la conviction que la main-d'œuvre est à aussi bon marché dans ce pays-ci que dans d'autres, nous pourrions donc exporter, si l'on nous accordait quelque facilité; mais il n'y a pas d'industriel modeste qui puisse entreprendre ces opérations à l'aventure et qui, pour lui, n'offrent aucune chance de bénéfice. Une société puissante peut combiner ces chances; un industriel modeste ne le peut pas. Nous pouvons dire sans prévention que, dans certains genres, nous pouvons lutter; c'est aussi l'opinion des fabricants de Gand; le fait est qu'à Java, nos produits étaient très-goûtés, si notre fabrication était *inférieure*, elle n'aurait pas été remarquée.

D. N'avez-vous pas aussi une supériorité dans la fabrication des tapis?

M. Schumacher. — Oui, nos tapis rivalisent avec ceux de quel pays que ce soit.

M. le président de la chambre de commerce. — Nous avons tous les éléments de réussite, ce qui nous manque ne dépend pas de nous, mais du Gouvernement; il faudrait, je le répète une association avec les intérêts garantis par l'État pendant quelques années, ce serait un léger sacrifice relativement à l'immense résultat que nous avons en vue.

D. Vous faites consister la protection que vous croyez nécessaire en une vaste association dont le Gouvernement garantirait les intérêts. Mais si l'intérêt particulier, qui agit très-fortement avec les mêmes moyens de commerce que nous avons, n'a pas pu réussir, pensez-vous qu'avec ces moyens une association réussirait? l'État ne serait-il pas toujours en perte de sa garantie d'intérêt? Une association, si elle n'est pas protégée, fera-t-elle mieux que l'intérêt individuel qui est assez ingénieux pour se porter partout où il y a bénéfice?

M. le président de la chambre de commerce. — Je pense qu'une protection est utile, et que sans protection on n'obtiendra rien; j'ai dit que je croyais qu'au commencement il y aurait perte sur certaines opérations; une société ordinaire ne peut courir ces chances. Pour qu'une association consente à courir ces chances, il faut lui accorder quelques avantages : parmi ceux qui pourraient lui être accordés, j'ai indiqué la garantie de l'intérêt, il y en aurait d'autres encore, je ne pourrais maintenant les préciser.

D. Je crois que vous attachez une grande importance à la formation d'une société de commerce.

On demande si une société comme celle-là pourrait se former avantageusement, si préalablement, un meilleur système n'était adopté? Il y a à cet égard un précédent : la société des Pays-Bas avait voulu établir des comptoirs sur d'autres points que dans les colonies hollandaises; la plupart de ces agences sont tombées, et on a demandé un système qui favorisât plus le commerce que la législation hollandaise d'alors; d'après cela, ne pensez-vous pas qu'il faudrait établir préalablement le système qui nous est commun avec la chambre de commerce?

M. le président de la chambre de commere. — Je réponds à cela qu'il est important que la législation soit changée; une société quelle qu'elle soit, ne peut réussir s'il n'est pas apporté de changement à la législation.

D. C'est une opinion assez générale; mais on pourrait commencer par établir l'association sans changer le système. Vous pensez que, dans ce cas, l'association ne réussirait pas mieux que le commerce individuel?

M. le président de la chambre de commerce. — Je considère les changements préalables comme indispensables; malgré des changements favorables, vous aurez à peu près les mêmes craintes chez les particuliers; ils seront peu disposés à courir les chances des opérations dans les pays lointains; ces chances doivent être courues aux frais de l'État.

D. Nous n'avons pas en Belgique de haut commerce proprement dit, ou de négociants exportant pour leur propre compte. Les armateurs sont le seul haut

commerce qu'il y ait en Belgique. Pensez-vous qu'il faille créer ce haut commerce, et que pour cela il faille changer prudemment et efficacement la législation ?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Nous pensons que ces changements sont la première chose à faire.

M. DUMORTIER. — Il me semble qu'il n'y a qu'une opinion sur l'utilité de créer un tarif différentiel qui amènerait des relations directes avec les lieux de production. Je pense que c'est une opinion générale. Elle est fondée sur une raison fort simple : comme la France, l'Angleterre et l'Allemagne ont les mêmes productions que nous, elles doivent nous repousser; il nous faut bien alors chercher des débouchés dans des pays lointains, qui ne produisent pas les mêmes objets.

La seconde question, celle de savoir s'il ne faudrait pas, comme second moyen de protection, organiser une vaste association commerciale, me paraît plus difficile. Je crois que nous ferions bien de ne poser que le principe d'une protection en faveur des produits destinés à l'exportation. En effet, une association aurait ses intérêts à soigner; qui la dirigera ? nous n'en savons rien; elle prendra les objets dont l'exportation lui paraîtra avantageuse; elle ne fera pas des écoles dans l'intérêt de l'industrie. Bornons-nous donc à exprimer le vœu qu'il soit établi un tarif différentiel dans le but de favoriser nos relations extérieures, et qu'il soit pris d'autres mesures dans le même but sans indiquer lesquelles.

M. CONIART. — Avant de chercher à étendre nos relations extérieures, je crois que nous devons commencer par nous assurer notre marché intérieur; le peu de protection du tarif sur certains de nos produits attire les produits de l'industrie étrangère, avec lesquels nous ne pouvons lutter, quant au prix, à raison des primes d'exportation accordées par l'étranger. Mais on craint qu'une élévation du tarif ne soit un aliment offert à la fraude; eh bien, si les éléments actuels ne suffisent pas pour empêcher la fraude, qu'on y emploie l'armée. Je suis convaincu que nos soldats rempliront convenablement cette mission.

Si l'industrie, une fois qu'elle sera en possession du marché intérieur, a encore une surabondance de production, il sera temps de songer à aller chercher des débouchés au loin; du reste, je pense que le Gouvernement doit protéger l'industrie et lui tenir compte de l'incertitude où l'ont mise les événements politiques.

Pendant vingt-deux ans nous avons appartenu à la France, pendant quinze ans nous avons été réunis à la Hollande, aujourd'hui notre industrie est encore bouleversée, car ces changements détruisent les relations et rendent souvent impossible le placement de productions dont on avait l'écoulement régulier; c'est la situation du pays qui est cause de ce malaise de l'industrie.

Les sacrifices qui doivent être faits pour le faire cesser doivent donc être supportés par l'État.

D. Par le transit et par les arrivages des pays transatlantiques que nous aurons lorsque notre chemin de fer ira jusqu'au Rhin, et lorsqu'un service régulier de *steamers* sera établi entre la Belgique et les États-Unis, on croit qu'il se créera un grand marché en Belgique. Dans le système qui nous est propoté,

on pense que les navires étrangers qui viendront fréquenter le port d'Anvers, exporteront non pas les produits de l'industrie belge, mais ceux de l'industrie étrangère, et qu'ainsi nous n'atteindrons pas le but que nous nous proposons.

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Je ne comprends pas comment le transit ferait obstacle à notre système. Ce sont deux choses distinctes, quel que soit le système adopté, le transit restera toujours en dehors. Nous désirons le transit, mais ce n'est pas la seule chose que nous désirons ; cela ne fait pas obstacle à l'établissement de relations plus importantes, qui sont toute autre chose que le transit, et qui amèneront chez nous un marché considérable, de sorte que l'Allemagne viendra s'approvisionner à Anvers.

D. Vous ne pensez donc pas que le transit exclue l'établissement des nouvelles relations ?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Je pense que les deux opérations se serviront l'une l'autre.

D. Vous pensez donc qu'il serait avantageux d'ajouter au transit le système des provenances directes, pour augmenter nos exportations? Vous ne pensez pas que le système de droits différentiels et les provenances directes entravent le transit ?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Je ne le pense pas.

M. DUMORTIER. — Je conçois deux espèces de transit : le transit des denrées coloniales vers l'Allemagne ; celui-là, je ne conçois pas comment il serait entravé par la mesure proposée. Je crois à la possibilité d'un autre transit. Je demanderai à cet égard une explication : si le port d'Anvers sert d'entrepôt pour les produits importés en Allemagne, ne sera-t-il pas aussi l'entrepôt des produits fabriqués de l'Allemagne. N'avons-nous pas à craindre que l'exportation des fabrications allemandes n'ait lieu au détriment des fabrications belges ?

D. Voici la réponse que l'on fait à cette question. Il est essentiel, si nous voulons l'exportation de nos produits dans les pays lointains, que nous ayons un grand nombre de fabrications, de manière à pouvoir former des cargaisons. Les marchandises de la Suisse et de l'Allemagne concourront avec nos produits à former un grand marché, ces fabrications ne favoriseront-t-elles pas l'exportation de nos produits, car seules, elles ne s'exporteraient pas ?

M. DUMORTIER. — Sans doute, cela peut être vrai pour les produits qui ne sont pas similaires aux nôtres. Mais l'Allemagne nous enverra aussi des produits similaires aux nôtres, et qui seront exportés au détriment de notre industrie. En ce sens, je ne pense pas que le transit soit avantageux à la Belgique.

D. Ce sera un bénéfice de plus pour la Belgique ; toutes les marchandises fabriquées doivent sortir ; il vaut mieux qu'elles sortent par nos ports que par un autre pays. On parle de produits similaires, mais remarquez qu'il y a beaucoup de produits similaires qui ne se ressemblent pas, et qui ne s'excluent pas. Ainsi, autre chose sont les draps de Verviers et les draps de France ; des produits similaires ont des destinations différentes. Il me semble que cela ne doit pas nous arrêter, d'autant plus que si les Allemands n'exportent pas par nos ports, ils continueront à le faire par les ports anséatiques.

M. Dumortier. — Toujours est-il qu'en donnant une facilité de plus pour l'exportation d'objets qui nous font concurrence, vous augmenterez cette concurrence. Une autre objection est celle-ci : êtes-vous en mesure de concourir avec la Hollande, en possession de la navigation du Rhin ; et aura-t-on autant d'avantage à vous importer les productions d'au delà des mers, qu'à les importer en Hollande ou dans les autres ports du Nord? Je ne le pense pas. C'est de là, cependant, que dépend le transit ; s'il en est ainsi, vous n'exporterez rien d'Anvers en Allemagne, et vous exporterez d'Allemagne à Anvers. Quant aux différences signalées entre les produits similaires, je ferai remarquer qu'il y en a d'entièrement semblables ; ainsi, il n'y a aucune différence entre la fabrication de Roubaix et celle de Tournay. Si vous avez le transit, et que vous exportiez les fabrications de Roubaix sur l'entrepôt d'Anvers avec un avantage que Tournay n'a pas, puisqu'il y a en France un *drawback* que nous n'avons pas, cela nous sera entièrement défavorable.

M. le président de la chambre de commerce. — Cette objection me paraît sérieuse.

D. Cela peut être vrai quand les produits similaires sont identiques, mais cela est très-rare ; vous demandez si nous pourrons concourir avec la Hollande, qui a, par sa navigation, des moyens de pénétrer dans l'intérieur de l'Allemagne que nous n'avons pas. Mais il est bon d'observer que les communications par un chemin de fer ne sont jamais interrompues, tandis que les eaux ne sont pas toujours navigables ; il y a des temps d'hiver, les temps de sécheresse ; c'est surtout dans les moments où les eaux de la Hollande seront impraticables que nous aurons la préférence ; quand cela ne durerait que 3 ou 4 mois par an, cela nous procurera toujours de grands avantages ; car c'est surtout quand on n'a pas de concurrents qu'on fait de bonnes affaires.

M. Dumortier.. — Un des principaux articles d'exportation vers l'Allemagne c'est le café ; or, si je suis bien informé, c'est précisément le café des colonies hollandaises que l'on consomme le plus en Allemagne. Les Allemands, en recevant leur café par les eaux hollandaises, auront donc déjà l'avantage de ne pas payer de fret de Rotterdam à Anvers ; ensuite, comme le commerce des cafés se fait en général pour le compte de la société de commerce hollandaise, cette société aura soin d'approvisionner le marché de l'Allemagne dans les moments où les eaux intérieures sont navigables.

M. Schumacher. — De 1815 à 1817, nous avions un transit considérable d'Anvers à Cologne ; déjà à cette époque le transport par terre était préféré au transport par le Rhin. Évidemment la vitesse extraordinaire des transports par le chemin de fer fera préférer cette voie. Les maisons de Cologne et de Mayence aimeront mieux recevoir leurs marchandises en 24 heures par Anvers, que de les attendre un temps infini en les faisant venir par Rotterdam.

D. Cependant les marchandises qui allaient d'Anvers à Cologne ne passaient-elles pas en grande partie par les eaux intérieures?

M. Schumacher. — Cela n'a eu lieu que depuis que M. Appelius a augmenté les droits de transit ; il a cru augmenter par là les ressources du trésor, mais le transit n'a plus rien produit du tout. Avant que cette mesure eût été prise,

les marchandises allaient généralement d'Anvers vers les provinces rhénanes et Cologne par la voie de terre.

D. Pour les provinces rhénanes, c'est une autre question, il n'y avait pas d'autre voie, mais il s'agit de l'Allemagne. En 1830, la voie de terre d'Anvers à Cologne était moins coûteuse que la voie d'eau, cependant celle-ci était préférée parce qu'elle était plus rapide et qu'elle offrait plus de sécurité, depuis lors la navigation a encore été beaucoup améliorée.

Vous avez constaté ce fait que, pour le transport d'Anvers à Cologne, la voie d'eau a été quelquefois préférée à la voie de terre. Cependant il y a au Havre un grand commerce de transit vers l'Allemagne, quoi qu'il n'y ait entre le Havre et l'Allemagne qu'une communication par terre. Ne pensez-vous pas que, pour créer un transit, il ne faut pas seulement avoir une communication facile et peu coûteuse, mais qu'il faut surtout un marché où les produits à transiter soient à bon marché ?

M. Dumortier. — Le café qu'on peut exporter en Allemagne sera toujours à meilleur compte en Hollande qu'à Anvers, puisque l'Allemagne ne consomme guère que du café des colonies hollandaises.

Quant au Havre, je crois qu'il n'expédie que vers la haute Allemagne, et qu'il n'y expédie que du coton. Le Havre est un marché considérable de coton, et les fabricants allemands vont s'y approvisionner parce qu'ils sont certains d'y trouver un assortiment plus complet que partout ailleurs. Si nous pouvions faire d'Anvers un marché de coton comme Liverpool et le Havre, le coton serait l'objet d'un transit très-considérable par la Belgique.

D. Ne pensez-vous pas qu'Anvers soit dans une meilleure position que le Havre pour devenir un marché de coton pour une partie de l'Allemagne, pour la Suisse et même pour l'Alsace ?

M. Dumortier. — Je crois qu'Anvers est dans la position la plus heureuse, mais pour y établir un marché de coton, il faut un tarif différentiel ; si nous avions un semblable tarif, les Américains consigneraient leurs cotons aussi bien à Anvers qu'au Havre ou à Liverpool ; ils préfèreraient même Anvers, car les frais d'entrepôt y sont moindres que dans les ports anglais ; le transport intérieur est également à meilleur marché en Belgique qu'en Angleterre ; dès qu'il y aurait à Anvers des assortiments complets, les provinces rhénanes et une grande partie de l'Allemagne viendraient nécessairement s'y approvisionner, car la Hollande, qui pourrait seule nous faire concurrence pour l'approvisionnement de ces pays, ne pourra jamais avoir un marché de coton semblable à celui qu'il est possible d'établir à Anvers.

D. Vous pensez que pour le café Anvers ne pourra jamais rivaliser avec Rotterdam, parce que l'Allemagne consomme beaucoup de café des colonies hollandaises, cependant la consommation du café Brésil prend une grande extension en Belgique et aussi en Allemagne, à cause du bon marché de ce café ; ne pensez-vous pas que, pour toutes les espèces de café autres que le café Java, Anvers pourrait prétendre à devenir le marché où les Allemands viendraient s'approvisionner ?

M. Dumortier. — Quoique vous fassiez, la Hollande pourra toujours donner le café Brésil à aussi bon compte que nous, elle aura donc un marché complet que

vous n'aurez jamais, puisque vous ne pourrez pas rivaliser avec la Hollande pour le café venant de ses propres colonies.

D. Un armateur distingué de Gand nous a dit, qu'il ne nous serait pas impossible de rivaliser avec Rotterdam même pour le café Java, il disait que si nous abolissions le droit de huit francs pour le café Java importé directement par navires nationaux, Anvers se trouverait sur le même pied que Rotterdam?

M. Dumortier. — Si vous abolissiez ce droit de huit francs, la Hollande prendrait de nouvelles mesures pour conserver le monopole de ses colonies. Elle pourrait, par exemple, élever le droit de sortie dans ses colonies.

D. Nous avons fait cette observation, mais on nous a répondu que la Hollande ayant des traités de commerce, faisant des exportations de café vers l'Angleterre, la France et d'autres pays, elle ne pourrait élever le droit de sortie dans ses colonies sans détruire son commerce de café, sans s'attirer des mesures de représailles de la part des autres puissances avec lesquelles elle est en relation?

M. Dumortier. — Ne pourrait-elle pas établir un droit de sortie différentiel? Je crois que la Hollande aura toujours assez de sagacité pour trouver les moyens de conserver le monopole de ses colonies.

D. Il me semble, Messieurs, qu'il résulte des réponses faites par M. le président de la chambre de commerce et par M. Dumortier, que le transit et l'arrivage de navires étrangers ne suffiraient pas seuls pour nous procurer des exportations?

M. le président de la chambre de commerce. — C'est en effet ce que nous pensons.

D. Les adversaires du système de droits différentiels disent que le transit suffira pour faire d'Anvers un grand marché, que ce marché étant établi, nous pourrons y envoyer nos produits et les exporter concurremment avec les produits étrangers?

M. le président de la chambre de commerce. — L'observation que M. Dumortier a faite à cet égard m'a frappé; s'il est certain que les étrangers exporteraient leurs produits par une autre voie, dans le cas où nous ne leur faciliterions pas le transit par notre pays, alors nous ne devons pas craindre de leur faciliter le transit, car il vaut mieux que le transport se fasse par chez nous que par un autre pays. Je ne sais pas cependant si nous devons désirer que nos produits trouvent sur nos propres marchés des produits similaires étrangers; s'il n'est pas à craindre que ces derniers n'obtiennent souvent la préférence. Les Allemands soignent mieux que nous certains détails nécessaires, l'apprêt, l'emballage même; je ne sais pas si cela ne ferait pas souvent préférer leurs produits aux nôtres, lorsqu'ils seraient présentés en même temps sur le même marché.

D. Certainement, si les marchandises allemandes doivent dans tous les cas s'exporter, il vaut mieux qu'elles s'exportent par nos ports que par toute autre voie, mais je demande si le fait qu'il y aurait dans notre pays un grand transit, suffirait pour faire d'Anvers un marché de premier ordre, sans que nous adoptions un système protecteur de notre navigation et des provenances directes?

M. le président de la chambre de commerce. — Je crois que le transit ne peut jamais suffire pour faire d'Anvers un véritable marché, et pour nous procurer des exportations.

M. Coniart. — Lorsque beaucoup de marchandises étrangères passeront par le pays, on pourra plus facilement compléter des cargaisons, ce sera toujours un avantage.

M. Dumortier. — Je pense avec l'honorable président de la chambre de commerce, que le transit seul ne peut suffire pour nous procurer des exportations : à quoi sert en effet que des armateurs anglais ou américains viennent décharger des denrées coloniales dans nos ports? Si les navires qui nous ont apporté du café, du sucre et du coton, au lieu de retourner directement aux colonies, se rendent dans les ports européens, ils n'emporteront pas de nos produits. Ce n'est que le commerce direct avec les pays transatlantiques qui peut favoriser nos exportations; or, ce commerce direct ce n'est pas le transit seul qui peut le créer. Pour favoriser l'exportation de nos marchandises, il faut faire prospérer la navigation nationale, car les armateurs belges ont intérêt à se rendre de nos ports dans les pays de provenance. Je persiste à croire qu'il serait dangereux de donner aux produits manufacturés de l'Allemagne de trop grandes facilités pour se rendre au marché d'Anvers. Il n'est aucun pays qui facilite un semblable transit; je ne crois pas, par exemple, que la France admette dans les entrepôts du Havre les produits manufacturés de l'Allemagne et de l'Angleterre.

D. Lorsque nos draps passent par Marseille ou par le Havre, pour aller dans le Levant, ils ne payent qu'un droit de transit très-faible.

M. Schumacher. — 50 centimes par 100 kilogrammes.

D. Personne ne veut entraver le transit, mais il s'agit de savoir, si alors même que l'on parviendrait à créer à Anvers un grand marché de transit, cela suffirait pour amener l'exportation de nos produits.

M. le président de la chambre de commerce. — Non, ce ne sont que les provenances directes qui peuvent faciliter nos exportations; ce ne sont que les navires qui viennent directement des colonies qui exportent nos produits en retournant dans leurs ports.

D. Il ne manque certainement pas d'arrivages à Anvers, il entre tous les jours des navires dans ce port, mais presque tous ces navires partent sur lest; le peu d'exportations que nous faisons, c'est par navires belges. Nos armateurs sont bien plus portés à exporter nos produits que les armateurs étrangers; ceux-là viennent ici pour un mois, quinze jours, pour une semaine, et partent ensuite sur lest pour aller prendre une cargaison en Angleterre ou en d'autres pays.

M. le président de la chambre de commerce. — Des navires qui feraient le commerce direct entre la Belgique et les pays des provenances seraient bien plus disposés à exporter nos produits.

GILSON.	**T.-E. SCHUMACHER.**
DELEVIGNE.	**A. TONNELIER.**
LABSENCE.	**F. VANDERBORGHT.**
R. POLLET.	**L. VERDURE.**
CONIART DE BLOIS.	**PETERINCK-ALLARD.**
BOISACQ-SPREUX.	

639

LES DIRECTEURS-GÉRANTS DE LA MANUFACTURE ROYALE DE TAPIS DE TOURNAY,

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Profitant de la réunion en notre ville de MM. les membres de la commission d'enquête commerciale, nous prenons la confiance de vous soumettre les observations qui suivent, et de vous demander le redressement des erreurs graves qui existent dans notre tarif des douanes, comparé à ceux des états voisins.

A voir ce qui se passe, on croirait que l'on n'a eu en vue, chez nous, que de favoriser les étrangers au détriment de l'industrie nationale. En effet, tandis que nos voisins modifient leurs tarifs à notre préjudice, chaque fois qu'une pareille modification leur semble indiquée par leurs intérêts, nous, sans rien changer au nôtre, nous continuons à leur laisser la libre facilité d'importer leurs produits moyennant un droit fixe de 10 p. %, prélevé sur la valeur déclarée.

Ainsi le Gouvernement français a progressivement augmenté les droits d'entrée sur nos tapis depuis 10 jusqu'à 44 p. %, taux prohibitif duquel ils sont passibles aujourd'hui. Si l'on considère après cela, qu'il accorde une prime d'exportation, dont le taux compense les droits d'introduction établis chez nous, on voit clairement que les fabricants français se trouvent, par le fait, dans la même position que nous vis-à-vis du consommateur belge, et chacun sait que par la manière dont les déclarations sont faites, les 10 p. % se réduisent à cinq. Certes, nous n'aurions rien à dire à l'égard du système adopté par le Gouvernement français, si un système analogue avait en même temps été établi chez nous ; mais on n'a rien fait pour prévenir les effets inévitables d'un pareil état de choses, et c'est sur quoi nous appelons toute votre attention.

Les mêmes considérations peuvent, à plusieurs égards, s'appliquer aux autres pays que la France, et il faut remarquer que partout, excepté en Hollande et en Angleterre, les droits sont fixés non d'après la valeur, mais d'après le poids, ce qui rend toute fraude impossible.

Les raisons de ces différences sont trop sensibles pour que nous nous attachions à les développer, et nous nous bornons à en conclure que la mesure à adopter dans l'intérêt de notre industrie, doit être générale pour être utile. Quelques chiffres vous feront mieux apprécier encore toute la justice de nos réclamations.

Le tarif français porte à 300 francs par 100 kilo., plus 10 p. % additionnels, les droits d'introduction de nos tapis dans leur pays; ce qui équivaut comme nous l'avons établi plus haut à 44 p. % de la valeur.

En Autriche et dans la Lombardie, les droits sont fixés à fr. 5 50 cs le kilo., ou environ 70 p. % de la valeur. Nous avons appris néanmoins que pour ces pays les droits allaient être diminués, mais cela n'a pas encore eu son exécution. En Prusse ils sont de 148 francs les 100 kilo., ce qui revient à environ 18 p. % de la valeur.

Ils s'élèvent en Russie au taux énorme de 10 fr. par kilo., ou environ 125 p. % de la valeur pour les tapis à franges, et à fr. 4 90 cs le kilo., ou environ 61 p. % de la valeur pour ceux sans franges.

Nous n'ajouterons rien à ces faits, il en ressort évidemment que les fabriques indigènes ne peuvent pas se soutenir. En effet, quel développement peut-on donner à une industrie de pur luxe, dont les produits doivent se vendre dans les limites étroites de notre royaume, et où ils rencontrent encore la concurrence des Anglais et des Français, qui peuvent s'y présenter à des prix parfois inférieurs aux nôtres. Une telle industrie doit périr, si, privée de ressource au dehors, on ne lui laisse pas même le peu d'éléments de vitalité qu'elle peut trouver dans le pays.

L'objection que l'on tirerait de l'exportation actuelle de quelques tapis dans certains pays, tels que l'Italie et même la Russie, où les droits sont si élevés, ne prouve absolument rien contre l'injustice des faits que nous signalons. Qu'il s'établisse une seule manufacture de tapis dans l'un ou l'autre de ces pays, et le lendemain nos produits n'y entreront plus.

Nous venons donc vous demander, Messieurs, d'établir, dans notre pays, le système que les autres États ont adopté. Une majoration des droits d'entrée et la perception au poids sont les seuls moyens de préserver de la ruine une industrie qui a été jadis si florissante et si justement renommée. Nous estimons qu'il y aurait équité à porter ces droits à fr. 150 par 100 kilogrammes.

Une autre injustice criante que nous avons à vous signaler, Messieurs, c'est le droit auquel sont assujettis nos tapis à la sortie. On a beau nous objecter que ce droit n'est qu'un simple droit de balance; un demi pour cent à percevoir sur la valeur paraît, il est vrai, au premier moment, d'assez peu d'importance, mais il n'en est pas moins avéré que ce droit, outre les formalités sans nombre auxquelles nous sommes contraints par sa perception, nous impose encore une charge annuelle qui ne laisse pas que de nous être onéreuse, et qui est d'autant plus inconcevable, que les matières employées à la fabrication des tapis sont toutes des produits indigènes.

Nous osons donc, Messieurs, nous flatter de l'espoir que, dans votre bienveillante sollicitude pour le bien-être de l'industrie du pays, vous voudrez bien écouter et prendre en considération sérieuse nos justes réclamations, dont il vous sera facile de vérifier l'exactitude.

Les directeurs-gérants de la manufacture royale de tapis,

OVERMAN.
T. E. SCHUMACHER.

Séance du 29 septembre 1840, à Charleroy.

Présents : MM. Desmaisières, Dechamps, De Decker, Mast De Vries et A. Bataille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. J. Frison, Président, Wautelet, Spitaels, Misonne, Warocqué, Houtart-Cossée.

COMITÉ CHARBONNIER.

Présents : MM. Ad. Dulait, directeur du charbonnage de la Réunion à Mont-sur-Marchienne; Goret, directeur du charbonnage Pont-de-Loup, à Pont-de-Loup; Gallet, directeur du charbonnage de la Sablonnière, au faubourg de Charleroy; Gilliaux, directeur du pays de Liége, à Montigny-sur-Sambre; Dupont, maître de forges au Fayt; Henrard, directeur-gérant de la société anonyme des hauts-fourneaux de Couillet; Lebon frères, maîtres de carrières et industriels à Marchienne-au-Pont; Aug. Frison, ex-député, à Jumet; Bailly, à Morlanwelz; Bernus, mécanicien à Charleroy; Quirini, propriétaire et cultivateur à Pont-de-Loup; Schoier-Lottin, industriel à Marchienne-au-Pont; Deby, directeur de la verrerie d'Houdeng-Aimeries; J.-B. Gendebien, fabricant de sucre de betterave.

D. Messieurs, vous connaissez l'objet de notre mission; la commission ne demande pas l'opinion des majorités ou des minorités, mais toutes les opinions individuelles; chacun de vous pouvant demander la parole, soit pour émettre une opinion, soit pour en combattre une déjà émise.

M. le président de la chambre de commerce. — La chambre de commerce, comme corps, désire ne pas intervenir en présence de la commission d'enquête autrement que par écrit, après en avoir délibéré. Elle répondra en conséquence par écrit aux demandes que la commission jugera à propos de lui adresser; chacun de ses membres étant du reste disposé à répondre individuellement dans sa spécialité commerciale ou industrielle. Tout en faisant cette observation, je

crois cependant pouvoir me permettre d'énoncer, au nom de la chambre de commerce de Charleroy, quelques vœux qui sont l'expression de son opinion unanime, vœux déjà formulés à diverses reprises par écrit dans plusieurs de ses rapports.

En premier lieu, nous pensons que la prospérité de l'arrondissement de Charleroy tient beaucoup à la facilité des communications et des moyens de transport économiques, que tout ce qui tend à obtenir ce résultat tend aussi au bien-être de notre industrie et à ses développements ; partant de cette base, nous appelons de tous nos vœux la confection des chemins de fer de la Sambre à la Meuse, communication qui n'est pas un objet d'intérêt local, mais bien général, puisqu'elle se rattache principalement à la branche la plus importante de notre industrie, celle du fer. Nous croyons utile que le Gouvernement et les Chambres interviennent pour la prompte réalisation de ce projet, et le moyen que nous avons indiqué dans une pétition récente, adressée à M. le Ministre des travaux publics, la garantie d'un *minimum* d'intérêt, est celui qui nous paraît le plus propre à atteindre le but. Nous demandons aussi la canalisation de la Haine. Nous pensons que, pour l'ouverture de toute nouvelle communication, il faut envisager l'intérêt de tous, et non point se laisser guider par de mesquines considérations d'égoïsme local ou d'intérêt particulier. C'est ainsi que nous nous opposons de toutes nos forces à l'établissement d'un chemin de fer de Flénu à Haumont, réclamé par la chambre de commerce de Mons, et que nous désirons voir ce projet remplacé par une voie navigable de Mons à la Sambre, et cela par le motif que le chemin de fer sur Haumont ne peut être utile qu'aux charbonnages de Mons, tandis qu'un canal serait d'une utilité évidente pour tout le royaume, puisqu'il mettrait en communication les deux grandes lignes navigables, la Meuse et l'Escaut ; rendrait commune à Mons la navigation de la Sambre à Paris par l'Oise, et nous permettrait également d'écouler une partie de nos produits par cette voie, qui nous faciliterait l'expédition de nos charbons maigres, propres à la confection de la chaux, vers Tournay, et cela sans que nous réclamions aucune mesure douanière en notre faveur.

Nous sommes amenés à faire cette dernière observation par la réclamation adressée à la commission d'enquête, par la chambre de commerce de Tournay, qui demande une réduction du droit de douane sur les houilles françaises, sous prétexte que nos charbons ne sont pas propres à la cuisson de la chaux, tandis que le contraire est prouvé, puisqu'avant l'adoption de la loi portée par le Congrès, et qui déjà a diminué le droit d'entrée sur les houilles venant de France, nous étions en possession du marché de Tournay, qui nous a été enlevé par cette loi.

D. Nous avons à vous poser trois séries de questions. La première série concerne l'examen de la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays. Voulez-vous nous faire connaître quelles sont les branches de commerce et d'industrie qui se pratiquent dans le ressort de la chambre de commerce de Charleroi ?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Nous avons les houillères, la métallurgie, la fabrication de machines, les carrières, les verreries, la clouterie, la fabrication de grosses étoffes de laine, la poterie, les sucres de betterave, les produits chimiques, les glaces, les huiles, les savons, les distilleries, les raffineries de sel et les tanneries.

D. Vous n'avez pas de papeteries?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Je n'en connais qu'une seule qui est très-peu importante.

MÉTALLURGIE.

D. La métallurgie ne s'étend-elle qu'aux fers?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Oui.

D. Pouvez-vous nous donner quelques renseignements sur la situation actuelle de cette industrie de la métallurgie?

M. SPITAELS. — La situation actuelle de la métallurgie n'est pas très-prospère; cela tient à plusieurs causes : d'abord la cherté des matières encore consommées aujourd'hui par les maîtres de forges, qu'ils ont achetées dans un moment de fougue et qui ont doublé de prix: la seconde cause est la trop grande fabrication, qui dépasse aujourd'hui la consommation du pays ; enfin une troisième cause est le défaut de débouchés à l'étranger pour nos fers, bien qu'aujourd'hui nos prix se rapprochent des prix anglais, et que nous puissions espérer de lutter si nous avions une navigation régulière avec les autres pays.

D. Ne vient-il pas des fers anglais sur nos marchés?

M. SPITAELS. — Il vient des fers de fonte, mais très-peu ; c'est principalement de la fonte de moulage, quant aux fers en barre il n'en vient pas à cause du droit actuel.

D. Ces droits sont donc suffisants?

M. SPITAELS. — Oui, je crois qu'il serait dangereux de les augmenter, ce serait une protection factice ; nous devons chercher à fabriquer au meilleur marché possible, sans cela le remède ne serait apporté que pour quelques jours seulement.

D. Ce sont ces droits qui vous ont permis de lutter?

M. SPITAELS. — Oui, et ils nous sont encore nécessaires, car nous ne sommes qu'à notre apprentissage en comparaison des Anglais. Le nouveau système de fabrication n'a été importé que depuis quelques années, nous avions donc droit à une protection pour apprendre à fabriquer aussi bien que les Anglais. Voilà cent ans que les Anglais travaillent au coke tandis qu'ici il n'y a que dix ans.

D. Sous quel rapport êtes-vous inférieurs aux Anglais pour la fabrication du fer?

M. SPITAELS. — La grande difficulté provient de la différence énorme dans les prix de transport. C'est pourquoi la chambre de commerce de Charleroy réclame instamment tout ce qui peut améliorer le service des transports. Pour la fabrication du fer, le transport de la matière première forme un tiers du prix; il serait facile au moyen de communications de réduire ce transport à un sixième. Or supposons que la fonte de fer coûte 10 francs, cela ferait une différence de fr. 1 50 c^{s}, qui nous permettrait de lutter avec l'Angleterre.

D. Mais sous le rapport de la main-d'œuvre, n'êtes-vous pas dans des conditions plus favorables que les Anglais?

M. SPITAELS. — Oui.

D. Ainsi l'infériorité vient uniquement des prix de transport et non de la fabrication ?

M. Spitaels. — Oui, et parce que le prix des charbons est supérieur à celui des charbons anglais ; quant au prix de la mine, il n'y a pas de différence, mais leur combustible est à meilleur marché que le nôtre.

D. Avez-vous connaissance qu'il serait arrivé dans les bassins de Mons une grande quantité de fers anglais; cela nous a été dit à Mons ?

M. Spitaels. — Je n'en ai nulle connaissance, et cela me paraît d'autant plus extraordinaire, que j'ai reçu des lettres de l'Angleterre il n'y a pas dix jours; elles m'annoncent qu'une grande augmentation se fait sentir dans le prix de la fonte, tandis qu'ici il y a plutôt dépréciation qu'augmentation.

D. Pensez-vous que cette augmentation soit due à une cause tout à fait spéciale pour l'Angleterre?

M. Spitaels. — Oui, je pense que c'est une cause toute spéciale.

D. Vous avez jusqu'ici traité la question du prix de revient, vous avez dit que la cause de l'infériorité, c'était le défaut de débouchés à l'extérieur. Pouvez-vous indiquer quels sont les marchés extérieurs que nous pourrions exploiter plus facilement, soit parmi les marchés européens, soit parmi les marchés transatlantiques?

M. Spitaels. — Il y a d'abord la France, mais nous avons perdu une grande partie des marchés français. Nous envoyions nos fontes à Paris et à Rouen; mais depuis les fontes anglaises sont venues lutter contre les nôtres à Paris et à Rouen, parce que les transports par mer jusqu'à Rouen, pour les fontes du pays de Galles, sont infiniment moins coûteux que par notre navigation. En admettant que les fontes fussent à prix égal en Belgique et en Angleterre, nous ne pourrions pas même lutter à Paris et à Rouen, à cause des frais de transport. Il en serait de même pour les marchés transatlantiques, nous ne pourrions pas, à prix égal, lutter avec l'Angleterre, et nous aurions encore un désavantage, celui de ne pas être connus; on ne sait pas si nos fers sont aussi bons que les fers anglais.

D. Lorsque les chemins de fer seront achevés en Belgique; quelle influence cela aura-t-il sur la situation de la métallurgie, car vous avez dû fournir des rails?

M. Spitaels. — Cela ne pourra qu'empirer la position de la métallurgie, si nous ne parvenons pas à nous créer des marchés à l'extérieur. Puisque la fabrication est trop grande pour la consommation du pays, si nous ne nous créons pas de relations avec l'étranger, la situation de l'industrie métallurgique deviendra encore plus précaire qu'aujourd'hui.

D. En ce cas plusieurs hauts fourneaux devraient encore s'éteindre?

M. Spitaels. — Assurément.

M. Dupont. — Messieurs, appelé devant vous, pour vous faire connaître mon opinion sur l'état de l'industrie en Belgique, et sur les moyens à employer pour

la faire prospérer, je crois devoir m'abstenir d'émettre des vœux stériles, et devoir proposer seulement ce qui me paraît pouvoir se réaliser. Or, je croirais émettre un vœu stérile si, comme tant d'autres, je demandais la suppression des douanes entre la France et la Belgique, ou bien un traité de commerce qui lierait ces deux pays de la même manière que l'union commerciale des divers États d'Allemagne.

Je commence par vous déclarer que dans l'examen des moyens propres à soulager notre industrie, je ne me suis nullement préoccupé des raisons politiques plus ou moins favorables à l'un ou l'autre système, c'eût été sortir de la spécialité dans laquelle je dois nécessairement me renfermer.

Dans mon opinion, les intérêts commerciaux de la France doivent lui interdire toute espèce de concession avantageuse à l'industrie de la Belgique, et soyez persuadés, Messieurs, que les fabricants français sont trop prudents pour jamais l'oublier. En effet, la France, qui est un pays de production en même temps que de consommation, ira-t-elle faciliter l'introduction des produits belges quand elle peut s'en passer? La France, qui marche à pas de géant pour nous suivre dans la carrière industrielle, irait-elle comprimer l'élan qui existe maintenant chez elle, et cela dans le but de nous favoriser? N'attendons pas de la part de nos voisins, plus de générosité que nous n'en aurions nous-mêmes, et pénétrons-nous bien de cette idée que malgré l'embarras que notre industrie pourrait éprouver, nos voisins ne nous aideront jamais à leur détriment.

Jusqu'à présent on a cru que la France était toujours tributaire de la Belgique pour certains produits, mais je pense que cette opinion s'est perpétuée trop longtemps; car on a supposé l'industrie française stationnaire, comme sous l'empire, alors qu'elle ne pouvait jouir du calme nécessaire à son développement; il faut au contraire remarquer aujourd'hui les progrès immenses que l'industrie fait en France, où l'on a découvert des ressources plus grandes qu'on ne le croyait d'abord, et qui permettront bientôt de rivaliser pour ainsi dire avec nous.

Si j'examine la question, quant à l'industrie métallurgique, je sais qu'on se représente encore aujourd'hui la France comme un débouché pour les fers belges. Cependant c'est une grande erreur, qu'il serait facile de reconnaître par l'état de nos exportations actuelles vers la France. Pour vous convaincre de cette erreur j'appellerai votre attention :

1° Sur les gisements considérables de minerai de fer qui ont été découverts depuis peu dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais ;

2° Sur les nouveaux établissements métallurgiques dans ces deux départements limitrophes de la Belgique, et sur leur importance, puisque seulement à à Maubeuge, à Valenciennes et à Marquise, l'on compte neuf hauts fourneaux au coke qui peuvent produire journellement plus de 100,000 kilogrammes de fonte, et l'on y trouve encore un plus grand nombre de forges ou laminoirs. L'on ne doit pas ignorer non plus que la qualité des produits de ces nouveaux établissements vaut bien ceux de la Belgique, et encore sous ce rapport nous ne pouvons dire que la France soit obligée de s'approvisionner chez nous ;

3° J'appellerai en outre votre attention sur l'accroissement de la forgerie ainsi que sur l'abaissement continuel des prix en France; pour vous le faire observer d'une manière plus sensible, je vais vous soumettre des renseignements positifs que j'extrais d'un mémoire présenté en avril dernier à la Chambre des Députés

de France. D'après ce mémoire, nous voyons le nombre de hauts fourneaux autorisés ou rétablis de 1800 à 1839, savoir :

De	1800 à 1810	10	hauts	fourneaux	autorisés ou rétablis.
»	1811 à 1820	6	—	—	—
»	1821 à 1830	116	—	—	—
»	1831 à 1839	116	—	—	—

Vous remarquerez la grande progression de 1821 à 1830 et de 1831 à 1839, puisque le chiffre de ces 19 années est près de 15 fois plus fort que celui des 20 années précédentes ; à la suite de cette énumération, ce mémoire nous fait connaître la décroissance continuelle du prix des fers depuis 1825.

Au 1er octobre 1825, les fers laminés se vendaient 50 francs par 100 kilogrammes, et les fers en barres de la Champagne, fabriqués à l'ancienne méthode, au marteau, se vendaient 51 francs par 100 kilogrammes. Au 1er octobre 1826, le fer laminé était coté à 43 francs et le même fer battu à 45 francs, de 1839 à 1840, le fer laminé ne vaut plus que 28 à 32 francs, et la même quantité de fer battu 35 à 37 francs.

Ainsi, Messieurs, vous ne perdrez pas de vue que les mêmes fers qui coûtaient en France 50 et 51 francs 50 centimes en 1825, y sont aujourd'hui offerts au prix moyen de 30 et de 36 francs pour 100 kilogrammes, ce qui représente sur les fers laminés une baisse de prix de 40 p. %, et de 30 p. % sur les fers battus de la Champagne.

Cet exposé vient donc à l'appui de mon opinion que la France n'est nullement tributaire de la Belgique pour les fers, et qu'au lieu d'y pouvoir trouver la vente de nos produits, ce pays pourra plus tard nous faire concurrence.

Il s'en suit qu'au lieu de faciliter l'importation des fers belges, la France recherchera elle-même à l'avenir les moyens d'exporter les siens, car ses produits excèderont sa consommation.

Si l'on trouve de l'exagération dans cette prévision, je puis répondre par les faits présents qui la justifient, puisque nos exportations vers la France diminuent chaque jour, d'une manière très-sensible. Quand la Belgique était réunie à la France, la forgerie belge y livrait sans doute ses produits, mais nous ne devons pas oublier que depuis que la Belgique en est séparée, cet état de choses a bien changé. Cependant la plupart de nos économistes paraissent ne pas l'avoir compris, et comme remède au malaise de la forgerie, on répète à satiété qu'il faut rouvrir nos anciens débouchés avec la France au moyen de l'union des douanes françaises et belges, comme si la France était toute prête à anéantir sa nouvelle forgerie pour se prêter à nos besoins ! Je désire bien vous avoir démontré que la France ne peut plus nous être utile pour l'écoulement de nos fers. Maintenant il s'agit de trouver ailleurs des débouchés, et sans doute on s'étonnera de nouveau de m'entendre nommer l'Allemagne comme le pays vers lequel nous avons le plus de chances de vendre nos fers. Je sais qu'on a cru jusqu'à présent que l'Allemagne l'emportait sur la Belgique pour l'industrie métallurgique, à cause de l'excellente qualité de ses mines de fer et de l'importance de ses gisements métalliques. Certes, je ne prétends pas que cette opinion fut erronée autrefois ; quand la Belgique appartenait à la France, il eût paru ridicule de vouloir vendre nos fers en Allemagne, là où on produisait alors à meilleur marché que chez nous, et c'est pourquoi il était constant alors que l'Allemagne

ne pouvait offrir un débouché pour les fers belges. Cette opinion, accréditée chez nous depuis longtemps, aurait dû se modifier d'après les circonstances. Depuis que le combustible minéral est employé pour la fabrication du fer, il s'est opéré une espèce de révolution dans cette industrie, d'où il résulte que, dans les pays dépourvus de ce combustible, la forgerie n'a pas été aussi prospère que dans les pays où ce même combustible gisait à proximité du minerai de fer.

Or, l'Allemagne n'ayant pas sous ce rapport les mêmes avantages que la Belgique, où la houille et le minerai de fer abondent presque sous le même sol, la Belgique nous a présenté l'exemple d'un accroissement extraordinaire dans la forgerie, tandis qu'en Allemagne cette industrie a fait peu de progrès. Ce résultat vous explique pourquoi nous pouvons aujourd'hui vendre en Allemagne nos fers fabriqués au charbon de terre, tandis que pour les fers fabriqués au charbon de bois, je conviens que nous n'aurions aucune chance de succès ; mais l'on n'ignore pas que la consommation des fers au bois n'équivaut pas au quart de l'emploi des fers fabriqués à la houille.

Ce qui doit mieux vous convaincre que la Belgique peut vendre en Allemagne, c'est que malgré le droit d'entrée fort élevé pour les fers (ils sont de 2 thalers ou écus de Prusse, ou fr. 7 50 c^{s} par 100 kilogrammes), notre industrie y a déjà vendu des parties de rails assez considérables pour les chemins de fer de la société rhénane. Ne croyez pas que cette industrie ait acheté en Belgique seulement pour être agréable à notre Gouvernement, non sans doute, elle s'y est approvisionnée parce qu'elle y trouvait du bénéfice. Ses rails indigènes provenant des usines de M. Hosch de Duren, lui coûtaient 49 écus de Prusse les 1000 livres, ou fr. 393 22 c^{s} par 100 kilogrammes, prix exorbitant, qui tient à ce qu'un seul établissement dans cette contrée est monté pour la fabrication des rails, et qu'ainsi le défaut de concurrence et sans doute le désavantage que les forges allemandes ont sur les nôtres pour cette fabrication, ont dû nécessiter cette cherté de prix.

La société rhénane a obtenu des établissements belges les rails à 92 écus de Prusse ou 345 francs par 1000 kilogrammes rendus sur ses travaux, les droits d'entrée à la charge des vendeurs ; ce qui, droits déduits, présente le prix de 270 francs par 1000 kilogrammes, payé aux établissements belges. Ce prix offrant un bénéfice de fr. 48 22 c^{s} par 1000 kilogrammes à la société rhénane, elle ne devait pas hésiter à prendre ses rails en Belgique, et je le répète ses achats ne sont nullement l'effet d'une complaisance envers notre Gouvernement.

Je vous signale donc un commencement de relations avec l'Allemagne pour la vente de nos fers, lors même qu'ils sont grevés du droit énorme de 2 écus de Prusse par 100 kilogrammes à l'entrée, et que le défaut de communication rend le transport extrêmement coûteux, vu qu'on doit expédier par terre de Liége jusqu'au Rhin ou jusqu'à la Moselle. Que ne ferions-nous pas, Messieurs, si nos lignes de chemin de fer aboutissant jusqu'au cœur de l'Allemagne, nous avions aussi le moyen d'y expédier à bon marché, si, facilitant l'accès de nos ports et le transit par la Belgique pour les produits allemands, si, enfin, en recherchant l'accroissement de nos rapports avec l'Allemagne, nous nous prêtions à ses convenances, et par conséquent si nous pouvions obtenir en retour une réduction sur ses droits d'entrée pour l'écoulement de nos fers ? Elle y consentirait d'autant plus que nous ne ferions aucun tort à sa forgerie, car c'est l'Angleterre qui fournit souvent en Allemagne les fers au charbon de terre, ou cette qualité inférieure aux fers allemands, dont l'usage existe en Allemagne comme ailleurs. La Bel-

gique serait également avantageuse pour la forgerie allemande ; elle lui servirait d'entrepôt pour ses aciers, qui s'exportent dans tous les pays ; nous pourrions repousser les aciers anglais et faire augmenter chez nous la consommation des aciers d'Allemagne, nous nous ferions ainsi des avantages réciproques et nous y trouverions l'un et l'autre du bénéfice. Vu le développement trop rapide de la forgerie belge, on réclame à tout prix des débouchés pour empêcher sa ruine. Ces débouchés où les trouverions-nous, si ce n'est en Allemagne ? J'ai démontré que la France nous est interdite, ce n'est pas l'exportation au loin qui nous convient, car nous ne pouvons encore lutter contre les fers anglais, en admettant que nous ayons une marine à notre disposition ; ce n'est pas en Hollande que nous irons, car les Anglais arrivent à Amsterdam ou à Rotterdam aussi facilement que nous et peut-être à moindres frais. Mais en Allemagne nous avons sur les Anglais l'avantage de notre voisinage, tandis que les Anglais n'y arrivent qu'après avoir traversé la Hollande, non sans y payer chèrement leur passage et en remontant difficilement le Rhin et à grands frais.

Au moyen de nos lignes de chemin de fer, nous aurons jusqu'au fond de l'Allemagne un accès facile, que la jalouse Angleterre ne pourra jamais nous disputer ; sachons profiter de suite de notre position et prévoyons l'avenir.

Quand nos lignes de chemin de fer ont été décrétées jusqu'aux frontières d'Allemagne, le but n'était-il pas de correspondre avec l'Allemagne ? Cette grande conception n'avait certes pas en perspective d'attirer les touristes en Belgique et d'y rendre le voyage plus agréable. Ce qu'on voulut en 1831, ce fut d'offrir par la Belgique un passage plus économique que par la Hollande, et ce passage pour qui servirait-il, si ce n'est pour l'Allemagne ?

Ne nous écartons donc pas du but tracé en 1831, et cherchons à recueillir les fruits que doivent nous procurer nos chemins de fer ; à cet effet que notre Gouvernement ne marche plus à la remorque de la France, quand il s'agit d'intérêts commerciaux ; qu'il s'annonce franchement en Allemagne comme n'étant pas sous la suzeraineté de la France, et alors, Messieurs, vous verrez les Allemands se prêter de meilleure grâce aux arrangements d'un traité de commerce avec nous.

Il faut que l'opinion en Belgique soit bien prononcée en leur faveur, sinon ils ne nous feront pas de propositions, dont ils croiraient l'acceptation subordonnée à l'assentiment des Français.

Au résumé nous pouvons maintenir nos rapports de bonne amitié avec la France tout en accomplissant l'œuvre commencée en 1831, c'est-à-dire en nous liant avec l'Allemagne pour nos intérêts commerciaux.

Ne craignez pas que la France, voyant de mauvais œil nos relations avec l'Allemagne, vienne à nous interdire l'entrée chez elle de certains produits que nous y expédions maintenant, et au nombre desquels nos charbons figurent en première ligne. Rappelons-nous que la France n'achète en Belgique que les produits qui lui manquent, et sachons bien que si la France exploitait assez de charbon chez elle, il y a longtemps qu'elle aurait prohibé les nôtres. Les a-t-elle prohibés quand le roi Guillaume repoussait ses vins et se mettait en opposition ouverte avec elle.

Non, Messieurs, je ne croirai jamais qu'en fait d'intérêts commerciaux un pays puisse accorder à un autre pays des avantages qui lui soient nuisibles, et cela par générosité ou comme témoignage d'amitié. Quand il s'agit d'intérêts

les sentiments d'amitié sont écartés, et c'est l'égoïsme ou l'intérêt personnel qui les remplace en France comme ailleurs. Cet égoïsme est le mobile de toutes les décisions en matière de commerce.

Les dernières réclamations faites à la Chambre des Députés de France pour prohiber nos toiles en sont un exemple, et dès aujourd'hui l'on peut prédire que l'industrie des toiles n'échappera plus longtemps à la prohibition de la France. Elle aura lieu indubitablement, quoique puisse faire notre Gouvernement pour l'empêcher.

Pour répondre à votre demande, je dois finalement indiquer le système qui, dans mon opinion, convient le mieux à la Belgique pour ce qui concerne notre commerce maritime, que nous devons étendre avec toutes les nations dans l'intérêt même de notre industrie. Sous ce rapport, je pense que nous devons d'abord nous laisser guider par des combinaisons propres à l'accroissement de notre commerce avec l'Allemagne, et nous rappeler encore que notre ligne de chemin de fer vers l'Allemagne est l'artère principale de notre commerce maritime. Il faut donc qu'Anvers et Ostende deviennent des ports allemands autant que belges, et que par suite la Belgique entière devienne un entrepôt général des produits manufacturés de l'Allemagne, en même temps qu'un entrepôt de toutes les denrées coloniales. Pénétrez-vous bien de l'idée que l'Allemagne ne possède aucun port sur l'Océan, que nous devons lui offrir les nôtres; profitons ainsi de l'utilité qui existe pour le commerce de ce vaste pays à se lier avec la Belgique, et faisons-lui les mêmes avances qu'un nouveau marchand croit devoir faire pour acquérir une clientelle.

Si la France n'avait pas des ports sur l'Océan, je dirais de lui faire les mêmes ouvertures que je propose envers l'Allemagne; j'engage donc notre Gouvernement à faciliter pour l'Allemagne le transit par la Belgique.

Quant au commerce de denrées coloniales, je suis aussi de l'avis qu'il doit, autant que possible, se faire directement avec les pays de provenance et non par l'intermédiaire des commissionnaires anglais ou hollandais. Je partagerais entièrement la manière de voir des partisans du système des droits différentiels, si je ne croyais qu'il nous faut débuter par voie de transition, c'est-à-dire par un système qui, tout en favorisant l'écoulement des produits de notre industrie, ne brisât pas tout d'un coup les rapports existant aujourd'hui. Ce système serait d'assimiler aux navires nationaux, pour la prime de 10 p. % dont ils jouissent sur nos droits d'entrée, les navires chargés de denrées coloniales venant directement des lieux de provenance sous leur pavillon, et ce, jusqu'à concurrence de la valeur de nos produits qu'ils chargeraient en retour. Ainsi, le navire qui importerait pour 100,000 francs de denrées coloniales, et qui exporterait pour 50,000 francs de nos produits belges, ne jouirait de la prime de 10 p. % que sur 50,000 francs ou sur l'équivalent de la valeur de nos produits chargés en retour; en d'autres termes, on accorderait aux navires nationaux ou à ces navires des pays de provenance une prime d'exportation de 10 p. % sur le montant de nos produits qu'ils exporteraient, pour autant qu'ils eussent importé des denrées coloniales pour la même valeur.

Comme je l'ai dit, ce système favoriserait l'écoulement de nos produits et déterminerait les nations étrangères à les essayer, afin de jouir de cette prime avantageuse sur les denrées qu'elles nous expédieraient. Ce système ne détruirait pas de prime abord le commerce intermédiaire, qui en souffrirait peu dès le

principe, mais qui s'en ressentirait de plus en plus au fur et à mesure que nos produits seraient mieux appréciés à l'étranger.

Quand une fois nos produits seraient connus et jugés convenables pour l'exportation, quand le commerce intermédiaire se serait anéanti peu à peu, on pourrait alors généraliser le système des droits différentiels, tel qu'il a été proposé à la Chambre des Représentants. Je vous fais observer, Messieurs, que le système que je viens d'appuyer aurait même cet avantage, de diminuer le prix du fret sur nos produits, que nous continuerions d'expédier comme aujourd'hui en Hollande et en Allemagne, ce qui reviendrait toujours à l'avantage de notre industrie.

En effet, supposons par exemple, qu'un navire américain nous amène ses denrées à Anvers, d'où il devrait aller prendre son chargement à Hambourg; que ferait-il? Il chercherait d'abord tous les clous, les sucres raffinés, enfin tous les produits belges destinés pour Hambourg, et les y transporterait à bon marché, afin de jouir de la prime de 10 p. % ou plus sur leur valeur; ainsi nous aurions une réduction sur le prix du fret, et nos produits diminuant d'autant de leur valeur à Hambourg, y soutiendraient plus aisément la concurrence. Il est également permis de croire que ce même négociant américain ne laisserait pas non plus que d'acheter, pour retourner en Amérique, une partie des produits belges qu'il jugerait pouvoir écouler avec les produits d'Allemagne, dont il voudrait se charger à Hambourg. C'est ainsi que, par des essais, les navires étrangers exporteraient de plus en plus nos produits. J'ai mentionné ici la prime de 10 p. %, mais je dois ajouter que je la juge trop faible, je trouve qu'il conviendrait de l'augmenter. Je ne sais, Messieurs, si je me fais bien comprendre; cependant, je crois, qu'en étudiant ce système on doit le trouver fertile en avantages pour notre commerce et notre industrie, comme aussi il empêcherait un changement trop brusque dans les transactions actuelles du commerce de la Belgique.

Permettez-moi de saisir encore cette occasion pour exprimer combien il importe de diminuer bientôt les droits de navigation sur les canaux belges, où ces droits sont trop élevés, et notamment sur le canal de Charleroy à Bruxelles. Le Gouvernement a déjà soulagé les houillères de Charleroy par l'abaissement des droits de péage sur la Sambre, mais il doit aussi faire quelque chose pour les houillères du centre, qui demandent de réduire les droits de navigation sur le canal de Charleroy, d'après la distance à parcourir; tandis qu'actuellement ces droits sont les mêmes, soit qu'on expédie de la Sambre, à 15 lieues de Bruxelles, ou de Seneffe, à 6 lieues 4/10, soit qu'on expédie d'Arquennes, à 5 lieues seulement de la capitale.

Comme votre mission a pour but de signaler au pays les besoins des diverses localités où l'industrie reste dans un état de souffrance pour des causes auxquelles on peut remédier, je viens vous engager, Messieurs, à vouloir bien être les interprètes de nos vœux concernant l'injustice qui a présidé à la tarification des droits du canal de Charleroy; cette injustice a été avouée depuis par ceux qui l'avaient appuyée, car M. l'inspecteur Vifquain, l'auteur de cette tarification, la reconnaît dans son rapport du 29 novembre 1833, dont j'extrais ce qui suit : « Dans l'établissement du projet des embranchements, j'avais deux » choses à éviter, la première l'espèce d'injustice résultant de ce que le Gouver- » nement avait établi primitivement des péages égaux sur les charbons de Se- » neffe comme de Charleroy. »

Vous l'entendez, Messieurs, M. l'inspecteur Vifquain constate l'injustice, elle a encore été reconnue tout récemment par la chambre de commerce de Mons, qui appuie la réclamation des industriels du centre. Vous seriez sans doute fondés à me répliquer que votre appui n'est plus aussi nécessaire, puisque cette injustice paraît être évidente aux yeux de tout le monde, et qu'en ce cas le Gouvernement n'hésitera plus à la réparer. Cependant un obstacle vient s'opposer à la réalisation de nos vœux. Les industriels de Charleroy, à l'égard de qui cette injustice a sans doute pu profiter jusqu'à présent, s'obstinent à vouloir le maintien de ce tarif injuste, et cela nous prive non-seulement d'un concours utile, mais aussi de l'appui de la chambre de commerce de notre arrondissement, qui est composée en majorité des industriels de Charleroy, qui se font nos adversaires.

A défaut de notre chambre de commerce, qui eût été le meilleur organe de nos besoins, je dois vous les exprimer, et j'ai l'espoir que ce ne sera pas infructueusement.

D. Le discours que vient de prononcer M. Dupont, comprend plusieurs points. Il a d'abord traité l'industrie du fer, mais il a rattaché ses observations à la grande question que nous sommes appelés à éclairer, c'est-à-dire à la question commerciale; j'engagerai, Messieurs, les industriels et les négociants à vouloir bien ajourner toute observation sur cette question, jusqu'au moment où elle sera traitée, maintenant nous n'examinons que la situation des diverses industries.

Un second point du discours de M. Dupont se rattache à la question des droits sur le canal de Charleroy, je crois que ces droits se lient plus particulièrement à la question houillère, et comme nous allons l'entamer tout à l'heure, la question des droits pourra être discutée avec celle de l'industrie houillère.

Je désirerais connaître l'opinion de tous les membres qui représentent l'industrie métallurgique sur la question soulevée par M. Dupont, je voudrais qu'ils voulussent bien nous dire si c'est réellement vers l'Allemagne que nos forgeries doivent diriger leurs espérances ou vers la France? C'est un point qui, sous le rapport des houillères a été traité à Mons.

M. Spitaels. — Quant à moi, mon opinion est tout à fait conforme à celle de M. Dupont. Je puis le dire d'autant mieux, que c'est l'établissement de Couillet qui a été traiter pour la fourniture de rails en Allemagne. C'est donc vers l'Allemagne que nous devons chercher des débouchés, et non vers la France; parce que nous trouverons toujours la plus vive opposition de la part des industriels français contre tout abaissement quelconque des droits. En Allemagne, nous n'avons pas à craindre cette opposition pour l'entrée de nos fers, attendu que les seules forges au coke en Allemagne sont situées dans le Nord, et ne viendraient pas approvisionner les provinces auxquelles nous pouvons fournir les fers. Il n'y a dans ces provinces que du fer au bois, et d'une qualité très-inférieure; ces fers sont généralement sulfureux et ne sont destinés qu'aux ouvrages les plus communs, tandis que nos fers au coke sont recherchés pour des ouvrages plus fins.

M. Dupont. — Dans la partie de l'Allemagne où sont les meilleurs fers, il n'y a pas de houille; dans le duché de Nassau on n'en trouve pas, ce n'est que dans le nord de l'Allemagne qu'il y a du fer et de la houille.

M. Spitaels.—Oui, en Silésie; mais il n'y a pas de communication; et nous n'avons pas à craindre cette concurrence.

D. D'après votre opinion, quels seraient les objets sur lesquels nous pourrions traiter avec l'Allemagne? serait-il nécessaire de négocier l'accession de la Belgique aux douanes allemandes, ou de négocier des deux côtés avec la France et avec l'Allemagne pour obtenir des traités de commerce? M. Dupont a indiqué comme moyen de négociation les aciers; il a dit qu'on pourrait frapper de droits les aciers anglais pour favoriser les aciers de l'Allemagne.

M. Spitaels. — Je n'ai pas envisagé la question sous ce point de vue, mais je crois que la Belgique aura toujours beaucoup plus d'avantages dans une complète association avec l'Allemagne qu'avec la France. J'ai dit que nous rencontrerions beaucoup d'obstacles de la part des industriels français, et je crois que nous pourrions obtenir des avantages du côté de l'Allemagne. Depuis la formation des douanes allemandes, Verviers a beaucoup perdu; ses exportations de drap en Allemagne sont devenues presque nulles. Je pense qu'il y aurait plus d'avantage pour la Belgique de s'unir à l'Allemagne qu'avec la France; nous y gagnerions un territoire plus grand, et par conséquent une consommation plus grande.

M. Dupont. — Il n'y a qu'à voir ce qui se passe en France, et je vous engagerai à presser toutes les négociations pour traiter avec l'Allemagne. J'ai lu hier soir dans le dernier numéro de mon journal, que la France avait réduit le droit d'entrée sur les fontes du côté de l'Allemagne, ce droit, qui était de 6 francs par 100 kilogrammes, a été réduit à 4 francs. Cela nous prouve que la France cherche à se lier avec l'Allemagne; si nous nous laissons devancer, elle traitera avec elle, elle lui offrira ses fontes comme nous pourrions lui offrir les nôtres. Il est donc nécessaire de se décider très-promptement sur ce point, et de nous lier avec l'Allemagne. Si la France ne nous convient pas, offrons donc à l'Allemagne les moyens de traiter avec elle.

D. Ainsi vous ne demandez pas d'augmentation de droits?

M. Spitaels. — Je crois que ce serait un mauvais moyen. Quant à moi, je renonce à toute augmentation, parce qu'au point où nous en sommes arrivés, les fers anglais ne peuvent plus entrer en Belgique.

M. Dupont.—Je suis parfaitement de votre avis, qu'il faut maintenir le droit actuel.

M. Spitaels. — Le droit est de 20 p. %, c'est un droit suffisant sur une catégorie, mais sur les autres il devrait être porté de 80 à 100 p. %.

D. Vous ne voulez pas d'augmentation aux droits actuels, mais vous en voulez le maintien, et vous dites qu'ils vous sont nécessaires?

M. Spitaels.—Oui parce que, comme je l'ai déjà dit, nous sommes encore en quelque sorte à notre apprentissage en comparaison de l'Angleterre.

M. Houtart-Cossée. — Mais la fonte anglaise est encore à présent dans le commerce à 12 ou 13 francs première qualité, tandis que la fonte dans le district de Charleroy est à 15 francs; il y a une différence assez forte.

M. Dupont. — Il se présentera toujours des marchés de cette espèce, parce que les navires anglais venant sur lest à Anvers prennent des fontes, et une fois ces fontes à Anvers, il faut s'en défaire à tout prix; il y aura toujours de ces marchés.

M. Spitaels. — Je ne pense pas que l'année dernière il soit entré 500,000 kilogrammes de fonte anglaise.

M. Dupont. — Messieurs les industriels gantois veulent encore les fontes anglaises auxquelles ils sont habitués, il y a un préjugé; lorsque nos prix seront en équilibre avec les prix des fontes anglaises, ce préjugé finira par disparaître.

M. Spitaels. — Il y a encore une observation à faire; c'est que plusieurs des établissements gantois sont conduits par des anglais, qui ne trouvent bien que ce qui vient de leur pays.

HOUILLE.

D. Le comité charbonnier a-t-il quelques observations à nous présenter au sujet de cette industrie importante?

M. Dulait. — Le conseil charbonnier, se renfermant dans sa spécialité, pense que la déplorable stagnation qui, depuis plusieurs années, frappe l'exploitation et le commerce des houilles et charbons au bassin de la Sambre, repose exclusivement sur l'absence presque complète de débouchés.

Le conseil charbonnier pense que différents moyens peuvent concourir à remédier à ce malaise; mais il insiste en première ligne sur l'urgente nécessité de réaliser au plus tôt, même au prix de certains sacrifices, l'exécution du projet de chemin de fer de la Sambre à la Meuse, qui mettra les houillères de Charleroy en possession de divers marchés importants, où nul autre bassin houiller en Belgique n'a intérêt à leur faire concurrence, savoir la partie sud du département du Nord, les départements des Ardennes, de la Marne et de la Haute-Marne, etc.

Un autre moyen susceptible de donner aussi une grande impulsion à nos exploitations, serait la prompte exécution du canal de jonction projetée de la Sambre au canal de Mons à Condé; jonction qui nous rendrait exclusivement la consommation des chaufourniers du Tournaisis, qui ne s'approvisionnent plus que de charbon français. Ce débouché nous assurerait également une grande consommation pour la cuisson des briques, les séchoirs des fabriques de Gand et des Flandres.

Pour réactiver l'exploitation de nos houilles, il serait encore très-important de conclure avec la Hollande une convention qui nous permît d'introduire nos charbons dans ce royaume ou sans droits, ou avec le moins de droits possible.

Enfin, les exploitants des houillères du bassin de la Sambre attendraient des résultats très-importants de la suppression du droit de patente dont sont grevés les bateliers français qui viennent prendre chargement chez nous.

M. Aug. Frison. — Le conseil charbonnier vient émettre le vœu que le tarif soit abaissé sur la Sambre inférieure. Le Gouvernement a déjà fait un pas dans la solution de cette question; par un arrêté récent du Roi, les droits sur la Sambre supérieure ont été diminués; mais je ne sais pourquoi cette diminution ne s'est

pas étendue à la Sambre inférieure ; elle faciliterait l'écoulement de nos charbons vers le département des Ardennes.

J'ai encore à dire deux mots sur une assertion de MM. les chaufourniers de Tournay, qui ont prétendu que notre houille n'était pas bonne pour cuire leur chaux ; or, jusqu'en 1831 ces Messieurs n'ont employé pour leur exploitation que cette houille, et entre autres les houilles maigres de Jumet ; jusqu'en 1831, MM. les chaufourniers trouvaient ces houilles fort bonnes, mais ils tiennent beaucoup au très-bon marché. Je ne sais pourquoi on diminuerait les droits sur les houilles françaises, sans espoir d'obtenir des compensations de la France.

Si les chaufourniers se plaignent de la qualité des charbons du pays, c'est qu'ils ont fait des essais avec le charbon de Mons qui se trouvait plus près d'eux, mais qui ne convient nullement pour la cuisson de la chaux.

D. Pour que la houille maigre de Charleroy puisse reconquérir le marché de Tournay, cela ne dépend-t-il pas d'un moyen de navigation. M. Dupont, dans son mémoire, a indiqué la jonction de la Sambre au canal de Condé. Dans cette hypothèse, peu vous importerait une diminution sur la houille française ?

M. Aug. Frison. — Oui.

D. Dans le temps Charleroy n'a-t-il pas demandé le retrait de la loi dite *Picquet?*

M. Aug. Frison. — Il n'a pas été fait de proposition formelle, nous étions trop engoués de faire des concessions gratuites à la France ; devant la commission d'enquête, les chaufourniers de Tournay ont demandé une réduction nouvelle.

D. Cela est vrai.

M. Wautelet. — Je demanderai à répondre à ce qu'a dit M. Dupont sur l'égalité des droits qui frappent les charbons partant de Charleroy ou de Seneffe.

Cette question a été soulevée dans la dernière session du conseil provincial, où il a été fait une proposition à ce sujet. Au premier coup d'œil, il ne semble pas équitable de faire payer, pour parcourir une distance de neuf lieues, le même droit que l'on paye pour le parcours d'une distance de 14 à 15 lieues. Mais, si on veut faire attention aux circonstances qui ont précédé la confection du canal, la mesure paraîtra fondée. On ne peut pas supposer qu'en prenant une mesure aussi exceptionnelle, le Gouvernement n'ait pas été guidé par des motifs graves ; ces motifs sont puisés dans ce qui existait auparavant, dans la position respective des deux bassins. Avant l'établissement du canal de Charleroy, les charbons du centre arrivaient par la voie de terre sur le marché commun, à peu près aux mêmes frais que les houilles de l'autre bassin. On a voulu faciliter l'arrivée à Bruxelles des charbons des deux points ; l'on a dit : Nous établirons un canal. Les charbons arriveront par ce canal d'un point comme d'un autre. Cependant, pour ne pas rompre l'équilibre que le Gouvernement a eu seulement en vue de conserver, on a ajouté : En vous donnant une voie navigable, vous payerez l'un et l'autre le même droit, parce que cette voie navigable remplace pour tous deux, un moyen de transport qui était aussi onéreux à l'un qu'à l'autre ; tout en payant un droit égal, vous profiterez cependant des avantages de votre position naturelle. Voilà ce qui explique l'espèce de contradiction

qui existe, quant au droit, contradiction qui paraît d'abord injuste, dégagée des circonstances qui l'ont amenée.

Voulez-vous connaître maintenant le résultat de l'influence qu'a eu l'établissement du canal de Charleroy sur l'un et l'autre bassin? Avant l'établissement du canal, Charleroy fournissait à Bruxelles et aux Flandres les trois quarts de leur consommation. Ainsi la houille qui arrivait à Bruxelles par terre, était fournie, les trois quarts par Charleroy et le dernier quart par Seneffe. Cela a pu être calculé d'après le produit des barrières.

En 1835, Seneffe, au lieu d'un quart, fournissait au même marché deux tiers, tandis que Charleroy ne fournissait plus qu'un tiers; ce résultat a été constaté par la perception des droits aux deux bureaux différents. Le produit, pour 1835, a été de 600,000 francs. Seneffe y figure pour 400,000 francs et Charleroy pour 200,000; en 1838, la production a été plus forte encore; Charleroy ne produisait plus 150,000 francs, tandis que le centre fournissait 450,000 francs; ces chiffres sont officiels.

Et c'est dans cette position, qu'après 12 ans de perception, on vient réclamer contre l'établissement des droits sur cette base!

Si on avait voulu établir le droit d'après les distances, Charleroy aurait dû s'opposer à la confection du canal.

M. Dupont. — M. Wautelet a fondé son explication sur ce fait, que la distance par terre de Charleroy à Bruxelles était plus grande que celle qui séparait le bassin du centre de la même ville. Il a établi encore son explication sur ce que le tarif actuel est un fait accompli, qui a été posé à la suite d'une instruction, et que le Gouvernement était bien renseigné sur l'utilité de cette tarification. Je répondrai d'abord à M. Wautelet qu'il a tort de s'appuyer, autant qu'il l'a fait, sur la distance par terre, car cette distance, pour les deux points, est pour ainsi dire la même. M. Wautelet a dit que la distance du centre à Bruxelles, n'était pas aussi grande.....

M. Wautelet. — Pardon, Monsieur; j'ai dit que la distance n'était plus la même par la voie navigable; j'ai dit que la navigation avait remplacé, pour l'un et pour l'autre bassin, un moyen de transport qui était aussi onéreux pour l'un que pour l'autre, à cause de l'égalité des distances.

M. Dupont. — M. Wautelet s'est appuyé ensuite sur la différence des recettes opérées au bureau de Dampremy et à celui de Seneffe Pour répondre à cette observation, je me contenterai de lire un extrait d'un article de la *Gazette de Mons*, relatif à cet objet.

Il résulte de cet article que la différence qui a été signalée par M. Wautelet provient de la grande consommation des établissements de métallurgie et de verrerie de Charleroy. Je ferai encore observer que le centre n'a pas tous les avantages dont jouit Charleroy. On veut nous reporter à cet équilibre qu'on prétend avoir existé avant la tarification des droits, mais je dois faire remarquer que Charleroy a nombre d'avantages pour expédier ses produits; savoir : la Sambre, le canal de la Sambre à la Meuse; Charleroy jouit en outre de l'avantage résultant de la réduction opérée sur le droit de navigation sur la Sambre, tandis que le centre n'a rien; il jouit uniquement du canal de Charleroy, où les frais sont excessifs. Il y a là une injustice, et cette injustice, comme je

l'ai déjà dit, a été reconnue par l'inspecteur Vifquain; elle a été même avouée par la commission de la Chambre des Représentants; pour s'en convaincre on n'a qu'à lire le rapport de cette commission.

M. Aug. Frison. — Au nombre des avantages dont jouit le bassin du centre, et que M. Dupont n'a pas indiqués, il faut ranger celui qui permet aux exploitants de ce bassin de faire, par exemple, deux voyages tandis que dans le même temps, les exploitants du bassin de Charleroy n'en peuvent faire qu'un.

M. A. Warocqué. — Indépendamment des droits sur le canal de Charleroy, nous avons des droits sur les embranchements qui sont le complément du canal. Ainsi, si on avait voulu maintenir l'équilibre, on aurait dû nous dispenser du payement des droits sur les embranchements, lesquels sont très-élevés.

M. Wautelet. — Je crois que le passage qu'a cité tout à l'heure M. Dupont est relatif à l'établissement des embranchements. On demandait qu'on favorisât cette partie du pays (le centre) au moyen d'embranchements. Ces embranchements ont été créés; on peut s'en servir aujourd'hui, mais maintenant qu'ils sont établis, on voudrait, pour qu'ils fussent une faveur, qu'on ne payât pas de droits sur ces embranchements. Nous demandons, nous, qu'on nous fasse des embranchements de la Sambre à nos houillères, et nous serons contents de payer un droit. Nous payons terme moyen deux francs par 1000 kilog. pour le transport des houillères au bord de la rivière, tandis qu'on paye seulement un franc sur les embranchements. Il y a en outre un avantage à être rapproché de 4 lieues de Bruxelles.

M. Warocqué. — Nous avons des embranchements qui ne viennent pas au cœur de l'exploitation, ils n'aboutissent qu'à la grande route de l'État. Pour les conduire à nos exploitations il a fallu faire des dépenses qui s'élèvent de 2 à 300,000 francs.

M. Wautelet. — Je le répète, que l'on nous fasse des embranchements à la Sambre, et nous payerons volontiers.

M. Houtart. — On a fait remarquer que le canal de Charleroy est dans une position exceptionnelle; depuis trois mois cette position n'est plus exceptionnelle par suite de l'arrêté royal sur la haute et la basse Sambre, ces MM. de Charleroy ont déjà réclamé pour la basse Sambre, si la chose est injuste quant à la Sambre, pourquoi ne le serait-elle pas quant au canal?

M. Dupont. — Je ferai observer que ce que nous demandons ne doit rompre nullement l'équilibre, car en définitive les charbons du centre arriveront à Bruxelles au droit de 2 fr. 41 c^s, tandis que ceux de Charleroy y arriveront au taux de 2 fr. 45 c^s.

M. Warocqué. — Pour arriver de Seneffe à Charleroy, nous devons payer le droit, et pour aller de Charleroy à Bruxelles, vous ne payez pas plus que nous; nous payons donc en plus le droit de Seneffe à Charleroy.

M. Wautelet. — Lorsque nous expédions du charbon à Seneffe, nous payons autant que vous payez pour venir de Seneffe à Charleroy. Quant au désavantage que vous avez sur nous pour aller à Bruxelles, j'en ai expliqué la cause tout à

l'heure; on a voulu maintenir l'équilibre qui existait avant la construction du canal de Charleroy. On a parlé tout à l'heure d'un nouvel arrêté qui réduit le droit sur la Sambre supérieure, tandis qu'il ne le réduit pas sur la Sambre inférieure. Par suite de cet arrêté, on ne paye que 10 centimes en allant vers la France, et on en paye 19 ½ en allant vers Namur; c'est encore le besoin de maintenir l'équilibre entre les diverses localités qui a fait prendre cette mesure. Le Gouvernement s'est dit : La houille de Charleroy fait concurrence à celle de Liége, si donc nous diminuons le droit de Charleroy à Namur, nous donnerons à Charleroy un bénéfice qui constituera une perte pour Liége. Voilà le motif qui a jusqu'ici empêché le Gouvernement de réduire le droit sur la Sambre inférieure.

M. Warocqué. — M. Wautelet dit que lorsque les exploitants de Charleroy expédient des houilles à Seneffe ils payent le même droit que nous payons pour aller de Seneffe à Charleroy; mais c'est là une chose impossible, on n'expédie jamais de houille de Charleroy à Seneffe.

M. Wautelet. — Nous avons expédié cette année beaucoup de charbon à Seneffe.

M. Warocqué. — Deux ou trois bateaux, ce n'est pas là ce qu'on peut appeler expédier du charbon.

D. On s'est élevé tout à l'heure contre les réclamations faites par la chambre de commerce de Tournay pour obtenir l'abaissement des droits sur les charbons français, dont se servent les chaufourniers de Tournay. Ne craignez-vous pas que si nous refusions cette faveur à la France, elle ne modifie son tarif de manière à nous enlever tout moyen de lutter contre les houilles anglaises sur le marché français?

M. Wautelet. — Je ne pense pas que les exploitants français demandent un changement à notre tarification. Je crois que ce sont les consommateurs de Tournay qui demandent une diminution du droit, qui a déjà été réduit à la demande des exploitants français et des consommateurs; cette réduction a été faite dans l'espoir d'obtenir de la France des concessions équivalentes, mais la France a accepté la faveur sans rien nous donner en retour. Nous ne demandons pas de changement au tarif, mais nous demandons l'amélioration de nos communications, afin que nous puissions arriver sur nos propres marchés, et certes la France ne peut pas trouver cela mauvais. Les chaufourniers de Tournay disent que nos charbons ne peuvent pas leur convenir, mais si, au moyen de l'amélioration de nos communications, on nous mettait à même de fournir les charbons de Charleroy à Tournay au prix auquel le charbon français s'y vend, alors les chaufourniers de Tournay donneraient certainement la préférence à nos charbons. Ils n'en voudraient pas d'autres.

M. le président de la chambre de commerce. — Charleroy ne demande pas de changement au tarif; nous subissons la loi qui a abaissé le droit sur les charbons français; nous, qui avons eu l'honneur de siéger au Congrès, nous avons voté cette loi, parce qu'on nous disait : « Donnez quelque chose à la France, vous obtiendrez en retour plus que vous n'aurez accordé. » C'est là le seul motif qui m'a engagé à donner mon vote à la loi dont il s'agit.

D. Quelle était, avant 1830, l'importance des expéditions de Charleroy vers la Hollande?

Plusieurs membres. — Elles étaient très-considérables.

M. Wautelet. — Nous expédions beaucoup de houilles maigres par le canal de Bruxelles, mais nous avions un autre avantage, c'est qu'à cette époque nous fournissions exclusivement à la consommation des forgeries françaises de la haute Meuse, tandis que maintenant Liége fournit pour les trois quarts à cette consommation; avant la révolution, Liége n'expédiait pas un seul bateau vers la haute Meuse, parce qu'il avait un débouché plus avantageux en Hollande.

D. Je désirerais avoir une explication sur le droit que les charbons belges payent en Hollande? Je pense que nos houilles sont en Hollande sur le même pied que les houilles anglaises ou allemandes, et que le droit de 2 florins que nous y payons, est un droit de navigation.

M. Wautelet. — Nous sommes dans la même position que les Anglais et les autres nations; il faut en Hollande que les charbons soient importés par navires nationaux; sans cela, outre une foule de formalités, il y a un droit considérable.

D. Nos charbons pourront-ils jamais aller en Hollande par les canaux intérieurs sans être transbordés ?

M. le président de la chambre de commerce. — Si nous avions un canal de grande section, nous pourrions aller directement en Hollande; mais maintenant nous ne pouvons pas le faire; nos bateaux ne peuvent pas naviguer dans l'Escaut.

M. Warocqué. — Il nous serait très-important de pouvoir expédier nos charbons en Hollande. Je ne sais pas s'il serait possible d'obtenir du Gouvernement hollandais qu'il les reçût à des conditions plus avantageuses que ceux des Anglais; mais notre Gouvernement ne pourrait-il pas rembourser le droit à ceux qui exporteraient des charbons en Hollande? Cela ne coûterait rien au pays, car maintenant le Gouvernement ne perçoit rien et tout ce qu'il rembourserait, il l'aurait perçu.

D. C'est-à-dire que l'on déchargerait du droit les houilles expédiées en Hollande ?

M. Warocqué. — C'est cela.

M. Spitaels. — Il serait vivement à désirer que nous pussions obtenir l'assimilation de notre pavillon au pavillon hollandais; alors tous nos petits navires qui vont à Anvers, pourraient très-bien aller en Hollande par les eaux intérieures, et nous aurions des relations suivies avec ce pays; le fret serait toujours bas, tandis que maintenant il est extrêmement variable ; en effet lorsqu'il y a 2 ou 3 navires hollandais à Anvers, le fret est bas, mais lorsqu'il n'y en a qu'un il faut payer un fret double.

D. Pourriez-vous indiquer le chiffre des exportations que vous faisiez en Hollande avant 1830?

M. Aug. Frison. — Cela se trouve indiqué dans le rapport de M. Vifquain, et je crois que les chiffres de ce rapport sont exacts.

D. Exportez-vous depuis le traité?

M. Wautelet. — Non.

FABRICATION DES MACHINES.

D. Cette industrie est-elle prospère?

M. J. Frison. — Elle se ressent du malaise de l'industrie métallurgique ; le besoin des machines diminuant comme celui du fer, la fabrication diminue dans la même proportion.

D. Dans une autre localité on a prétendu qu'il y a avantage à faire venir à grands frais des machines de l'Angleterre, parceque les machines belges ne sont pas aussi bien faites et qu'elles consomment beaucoup plus de combustible que les machines anglaises; si ma mémoire m'est fidèle, on a évalué la consommation des machines anglaises à 4 ou 5 kilogrammes par heure et par cheval, et la consommation des meilleures machines belges à 10 kilogrammes par heure et par cheval. Que pensez-vous de cette assertion ?

M. Spitaels. — On fait aujourd'hui des machines en Belgique qui peuvent supporter la comparaison avec les meilleures machines anglaises. S'il est des machines belges qui consomment trop de combustible, il est aussi des machines anglaises qui en consomment beaucoup trop. Nous avons dans nos usines des machines anglaises et des machines belges prises les unes et les autres chez les meilleurs constructeurs ; eh bien, je puis dire que celles qui sont faites en Belgique ne consomment pas plus que celles que nous avons fait venir de l'Angleterre. Nous pourrons au besoin administrer la preuve de ce que j'avance, car la consommation de chaque machine est constatée dans nos livres.

D. A combien évaluez-vous la consommation des machines faites en Belgique par heure et par cheval ?

M. Spitaels. — Cela dépend de l'espèce de machines; les machines à haute pression, par exemple, consomment beaucoup plus que les autres.

D. Celles qui consomment le moins ?

M. Spitaels. — Trois ou quatre kilogrammes ; la machine que nous avons fournie à l'établissement de Lodelinsart ne consomme pas même autant.

M. Warocqué. — Dans toutes nos exploitations nous n'avons pas peut être 4 machines anglaises.

M. Houtart. — Il n'est pas étonnant que les industriels de Gand aient vanté les machines anglaises ; tous les chefs des établissements de Gand sont anglais et ont par conséquent intérêt à soutenir l'industrie anglaise plutôt que la nôtre. Du reste les fabricants de Gand sont dans l'impossibilité de faire une comparaison entre les machines faites en Angleterre et celles qui sont faites en Belgique, car ils n'ont que des machines anglaises, ou des machines faites dans le pays depuis dix ou douze ans.

CARRIÈRES.

D. Les propriétaires de carrières demandent-ils quelque changement au tarif?

M. Lebon. — J'ai à renouveler une demande que j'ai faite en 1834, relati-

vement à la sortie des pierres à endiguer qui, du temps de notre réunion à la Hollande, était prohibée dans l'intérêt de l'endiguement de ce pays. Cette sortie a été autorisée par la Meuse, mais j'ai demandé qu'elle le fût également par la Sambre. Un projet de loi a été présenté à cet égard, mais par suite d'un amendement qui a été proposé, la loi n'a pas été votée et la question est restée indécise. Le droit de sortie qui frappe ces pierres est un véritable contresens, car ce sont des déchets dont nous venons chercher à nous défaire. Je crois que le droit est de 1 franc par mètre cube ou par 1000 kilogrammes. En France, dans le département du Nord, ils ont des carrières, mais ils sont obligés de les exploiter pour avoir des moellons tant pour faire la chaux que pour les constructions; ici au contraire les moellons sont nos déchets.

D. Tournay a également demandé la libre exportation des pierres à endiguer, car il y a encombrement de ces pierres à Tournay.

M. Lebon. —Certainement; l'exportation de ces pierres créerait une nouvelle richesse pour le pays, car ici nous ne savons qu'en faire, tandis que les Français seraient fort contents de nous les acheter si elles pouvaient sortir sans droits.

D. Connaissez-vous le motif qui a porté le Gouvernement a établir ce droit de sortie?

M. Lebon.—C'est probablement le désir de procurer un produit au trésor, mais cette attente a été complétement déçue, car il ne s'exporte rien, et par conséquent il n'y a rien à recevoir, tandis que si l'on établissait un simple droit de balance, l'exportation aurait lieu, et alors le trésor percevrait toujours quelque chose. Aujourd'hui il est impossible d'exporter ces pierres, car le droit équivaut à la valeur, puisque dans les environs de Charleroy les pierres dont il s'agit ne coûtent que 80 et quelques centimes le mètre cube.

J'ai une autre observation à faire, c'est qu'il faudrait tâcher d'obtenir du Gouvernement français qu'il réduisît de moitié le droit d'entrée sur les marbres en tranche; ce droit est de 40 centimes par pied carré ou de 45 francs par tonneau. Les marbres noirs seuls sont exceptés, parce qu'on les considère comme pierres à bâtir. Le but de la France a été indubitablement de faire profiter ses ouvriers de la main-d'œuvre et du prix de sciage. Le Gouvernement français s'est trompé dans son intention, et il a fait payer en réalité ce droit élevé de 40 centimes aux consommateurs français, sans faire bénéficier ses régnicoles des avantages qu'il présumait leur assurer par son tarif. Et en effet, les exploitants belges ont construit en France, à peu de distance de la frontière et à une ou deux lieues de leurs carrières de marbre situées en Belgique, des scieries mues par l'eau et par la vapeur, où leurs propres ouvriers belges travaillent au sciage des blocs. Ces ouvriers, qui partent de chez eux le lundi et y rentrent le samedi, emportent les provisions nécessaires à leur nourriture pour toute la semaine. Ainsi ce sont les ouvriers et les maîtres de carrières belges qui profitent des avantages que donne le sciage exécuté en France. Parmi ces exploitants, je citerai MM. Pillion et Dequesne, dont les trois scieries sont à Marpeut et à St-Remy-mal-bâti, MM. Puissant frères, qui en ont une à Jeumont, M. Baugrand une à Bousignies, MM. Mahy frères, une à Coursobre, etc., etc. Il n'y a certes pas lieu à regretter les profits qu'ils en retirent, mais si le droit d'entrée en France sur nos

marbres sciés était réduit à moitié, soit à 20 centimes par pied carré, les exploitants belges, et ceux susnommés eux-mêmes, en obtiendraient de plus grands bénéfices, puisque les consommateurs français feraient un plus grand usage de nos marbres, et principalement de ceux de la Buissière, dits de St-Anne, qui entrent en France par la Sambre et le département du Nord, y sont très-recherchés, surtout à Paris, et se vendent deux francs le pied carré de tranches. Il résulterait donc, de notre proposition, d'une part un abaissement de prix de vente de 10 p. % à Paris, et de l'autre des demandes plus considérables pour nos carrières, dont l'exploitation exige un grand nombre d'ouvriers, par conséquent avantages réels et pour la Belgique et pour la France.

D. Exportez-vous de ces marbres ailleurs qu'en France?

M. Lebon. — Nous en expédions aussi en Angleterre. Le marbre St-Anne est surtout recherché en France, tandis que c'est le marbre noir ainsi que le marbre Florence qui est très-voulu en Angleterre et en Hollande.

D. La France produit-elle du marbre qui puisse entrer en concurrence avec celui que vous lui fournissez?

M. Lebon. — En petite quantité. Déjà le Gouvernement français avait diminué le droit d'entrée sur les marbres St-Anne venant de Belgique, et ce n'est que pour donner aux ouvriers français la main-d'œuvre du sciage qu'il avait frappé le marbre en tranches.

D. La reprise des exportations en Hollande depuis le traité de paix est-elle considérable?

M. Lebon. — Pas encore, mais nous espérons exporter davantage.

VERRERIES.

D. Dans quel état est cette industrie?

M. J. Frison. — Je n'ai à faire sur cette industrie qu'une observation, qui, j'espère paraîtra extrêmement juste. On doit autant que possible favoriser l'exportation des produits fabriqués dans le pays. Par suite d'une déplorable erreur, l'industrie verrière est frappée d'un droit énorme à la sortie. Les verres à vitres sont frappés d'un droit de 50 centimes par 100 kil., qui, avec les frais accessoires, s'élève à 60 centimes. Ce droit devrait être établi par 1000 kilo. au lieu de 100. Cette erreur devait être redressée à la fin de la dernière session; mais on ne s'est pas occupé de cette loi, et ce déplorable état de choses a subsisté. Cette erreur coûte à l'établissement que je dirige au délà de cinq mille francs par an. A l'établissement de Marimont elle coûte plus de 20 mille francs. Ce droit représente 2 ½ % de la valeur. Il faut que le Gouvernement se hâte de faire cesser cet état de choses. Il rendra en le faisant un grand service à notre industrie.

Je n'ai aucune autre réclamation à faire; nous n'avons besoin d'aucune protection; si notre industrie souffre, c'est de la concurrence que nous nous faisons nous-mêmes. Il faut espérer que plus tard nous serons assez sages pour ne pas nous faire une guerre ruineuse.

M. Aug. Frison. — J'avais l'honneur de faire partie de la commission réunie au Ministère de l'Intérieur. M. le Ministre avait convoqué chez M. Smits plusieurs industriels du nombre desquels j'étais ; nous n'avons pas fait la moindre attention au droit de 50 francs, que nous avons cru établi par 1,000 kilo. C'est ainsi qu'il a passé inaperçu, M. Smits pourra rendre témoignage de ce que j'avance.

M. Houtart. — Le droit de sortie était autrefois d'un demi pour cent de la valeur. On a voulu, pour régulariser la perception, établir le même droit au poids. Le droit de 50 centimes par mille kilo. équivaut à 1 ½ % de la valeur. Celui que nous payons aujourd'hui est de 2 1/2 à 3 %.

D. Votre verrerie est-elle supérieure ou inférieure à la verrerie d'Allemagne et à la verrerie de France?

M. Jules Frison. — Aucun pays ne peut lutter avec nos verreries. Dans le Levant, à Rio, et partout où il n'existe pas de protection en faveur d'un pays quelconque, la Belgique arrive sans craindre de concurrence.

M. Houtart. — Nous avons à demander, dans l'intérêt des verreries, la réduction des prix de transport, comme nous l'avons fait pour d'autres industries. Je ferai une autre observation, notre législation permet l'entrée des produits des verreries étrangères à un droit minime. Par ce moyen, la France, dans ce moment de crise, peut nous inonder de ses produits. Nous avons une nouvelle industrie, celle des glaces. Le chef de l'établissement devait être ici. La France a deux sociétés qui résument cette fabrication et ne souffrent aucune concurrence. Pour l'entrée en Belgique, il n'y a qu'un droit de 10 p. %. L'entrée en France est prohibée. La fabrication française avec notre législation pourrait, si elle le voulait, faire crouler tout établissement qu'on essaierait de former en Belgique. Nous appelons l'attention du Gouvernement et des Chambres sur cet objet. Nous ne demandons cependant que de voir traiter les produits étrangers comme on traite les nôtres dans les pays d'où ces produits viennent.

D. Depuis quand exportez-vous vos verres dans le Levant?

M. Houtart. — Depuis que la fabrication du verre s'est développée en Belgique, nous avons expédié nos produits dans tous les pays du monde.

M. Frison. — Il n'arrive pas une seule caisse à Rio qui ne vienne de nos fabriques.

M. Houtart. — Si nos transports n'étaient pas si coûteux, la France ne pourrait plus expédier dans le Levant concurremment avec nous.

D. Ne trouveriez-vous pas plus d'occasions à Anvers pour vos expéditions, si on y attirait les navires venant de la Mer Noire, si on accordait aux importations de graines d'Odessa des faveurs telles qu'Anvers pût partager le marché de Marseille? Les relations ne seraient-elles pas plus fréquentes et plus régulières et par suite le fret moins élevé?

M. Houtart. — Cela rentre dans l'observation générale que je faisais tout à l'heure sur la nécessité de faciliter nos transports.

CLOUTERIES.

D. Quel est l'état de cette industrie ?

M. Bailly. — Il est loin d'être prospère. Les cloutiers gagnent fort peu d'argent; quelques expéditions ont été faites à Constantinople, mais de ceux qui en ont fait, personne ne les a renouvelées, à l'exception d'une maison qui a un représentant à Constantinople. La raison pour laquelle on n'a pas continué à expédier est que les fonds d'expéditions faites depuis trois ans sont encore là. Les fabricants ont dû passer par l'intermédiaire des commissionnaires d'Anvers, qui ne veulent pas assurer la rentrée des fonds avant d'avoir reçu les comptes de vente.

D. Les armateurs d'Anvers ne font donc pas comme ceux de Hambourg des expéditions pour leur compte ?

M. Bailly. — Les commissionnaires d'Anvers font les expéditions pour le compte des fabricants. Mon père a 60 mille francs arrêtés ainsi à Constantinople depuis trois ans.

M. J. Frison. — La clouterie est une industrie qui n'a besoin d'aucune espèce de protection; elle tient au sol; elle n'a pas de concurrence à craindre, si ce n'est de la clouterie mécanique; mais jusqu'à présent la clouterie mécanique n'en est pas arrivée à pouvoir lui faire une concurrence réelle; si cette industrie est en souffrance cela provient de la guerre que les fabricants se font entre eux. Cette observation s'applique à la clouterie comme à la verrerie.

D. Les cloutiers se plaignent-ils du manque de relations régulières et directes avec les pays de consommation ?

M. Bailly. — Quand je fabriquais des clous, j'en fournissais à toute la Hollande; elle s'approvisionne encore maintenant soit à Charleroy soit à Liége, excepté pour les clous à ferrer, qu'elle tire d'Allemagne, parce qu'on croit encore que l'Allemagne les fait meilleurs que nous; mais les clous pour construction, c'est nous qui les fournissons.

D. Un fabricant nous a dit que beaucoup de clous s'exportaient par Hambourg et la Hollande, tandis qu'on en exportait très-peu par Anvers. Le motif auquel il attribuait le peu d'exportations par nos ports, est que les cloutiers trouvent à Rotterdam et à Hambourg des relations régulières établies de longue main. Il nous a dit qu'ils désiraient voir favoriser l'établissement de relations régulières. Partagez-vous cette opinion ?

M. J. Frison. — Si nous n'avons pas de relations régulières, c'est à nous que nous devons nous en prendre, nous sommes peu entreprenants; à peine avons-nous fait une opération, si elle ne réussit pas nous n'essayons pas d'en faire une seconde; d'un autre côté, nous faisons nos expéditions trop fortes; au lieu d'expédier à plusieurs reprises par petites parties, nous exportons en une seule fois une forte partie qui ne trouve pas de débouché.

D. N'aviez-vous pas autrefois le débouché de l'Espagne?

M. J. Frison. — Oui, mais il n'y a plus rien à faire avec ce pays dans l'état où il est.

Je crois que la clouterie doit déchoir, parce que l'ouvrier cloutier gagne un salaire très-modique. Les autres industries accaparent tous les ouvriers en les payant mieux. Cela doit faire tomber la clouterie de Charleroy.

M. Dupont. — Si la main-d'œuvre augmente, le prix du fer diminue, cela doit faire compensation et maintenir la clouterie.

M. J. Frison. — Plusieurs ateliers n'ont plus d'ouvriers, parce que les ouvriers ont trouvé à s'employer ailleurs avec un meilleur salaire. Si la clouterie n'est pas anéantie, elle se déplacera ; elle ira à Seneffe peut-être.

D. Autrefois n'y avait-il pas une clouterie à Fontaine-l'Évêque, n'existe-t-elle plus ?

M. Bailly. — Cet établissement avait été formé pour la France, où, depuis notre séparation, fabricant et ouvriers sont allés s'établir.

D. N'avez-vous pas parlé de la clouterie mécanique?

M. J. Frison. — Nous avons un établissement de ce genre dont le chef est absent; il y en a un appartenant à M. Capouillet et un autre appartenant à M. Vast de Valenciennes.

M. Dupont. — A défaut de représentant de cette industrie, je demanderai si la clouterie n'aurait pas, aussi bien que la forgerie, intérêt à s'ouvrir un débouché vers l'Allemagne, où la main-d'œuvre est plus chère que chez nous?

M. J. Frison. — Les clouteries ne manquent pas en Allemagne; la population du duché de Berg ne vit que de la fabrication des clous.

M. Spitaels. — La main-d'œuvre n'est pas plus chère en Belgique qu'en Allemagne, et nos fers étant à meilleur marché, nous pourrions y vendre nos clous.

POTERIE. — ÉTOFFES DE LAINE.

D. La poterie et la fabrication d'étoffes de laine sont-elles des industries d'une certaine importance dans votre localité?

M. le président de la chambre de commerce. — Ces industries ne sont pas importantes, et je ne puis affirmer si elles ont quelques réclamations à adresser.

SUCRERIES DE BETTERAVE.

D. A quelle époque la fabrication du sucre de betterave a-t-elle été introduite dans le pays?

M. J.-B. Gendebien. — Au commencement de 1836; c'est au mois de décembre de cette année que nons avons commencé à produire.

D. Pourriez-vous dire la quantité de sucre que vous avez produite en 1836?

M. J.-B. Gendebien. — Je crois qu'à Farciennes nous avons produit de 80 à 85,000 kilogrammes de 1er, 2me et 3me jet.

D. Avez-vous d'autres établissements aussi considérables que celui de Farciennes?

M. J.-B. Gendebien. — Il y en a encore deux ou trois.

D. Avez-vous continué à produire pendant les années suivantes?

M. J.-B. Gendebien. — Oui.

D. Votre production a-t-elle augmenté?

M. J.-B. Gendebien. — Oui, parce que la culture a été améliorée.

D. Trouvez-vous facilement la vente de vos produits?

M. J.-B. Gendebien. — Nous les vendons à vil prix, sans aucun bénéfice; il y a des fabriques qui se trouvent dans de plus mauvaises conditions que les nôtres, et qui doivent nécessairement perdre.

D. Vos conditions sont-elles meilleures qu'en 1836?

M. J.-B. Gendebien. — Nos produits sont plus beaux et nos prix inférieurs.

D. Votre position ne s'est-elle pas améliorée par suite de la nouvelle loi sur le sucre, qui a élevé le rendement pour le sucre exotique, et d'après laquelle le 10e du droit reste acquis au trésor?

M. J.-B. Gendebien. — Le rendement est fixé à 60 p. %, tandis que le rendement réel est de 85 et même de 90 p. %.

D. La loi de 1838 a eu un double but: elle a eu d'abord en vue d'augmenter les recettes du trésor, qui avaient considérablement diminué, précisément à partir de 1836, époque où la fabrication du sucre de betterave a été introduite dans le pays. Cette diminution a été telle, qu'au Budget de 1838, le produit de l'impôt sur le sucre, évalué sur les recettes des trois derniers mois de 1836 et des neuf premiers mois de 1837, ne figurait plus que pour 120,000 francs; ce premier but de la loi a été atteint, car le produit du droit sur le sucre figure au Budget de 1840 pour 1,400,000 francs, ce qui est à peu près la somme que cet impôt produisait avant 1836. Cette augmentation est due, d'abord à la disposition d'après laquelle 10 p. % du droit restent acquis au trésor, ensuite, selon les uns, à l'élévation du chiffre du rendement, et selon les autres, cette modification n'a pu qu'atténuer le chiffre des recettes en atténuant le chiffre de fabrication; en troisième lieu et principalement, aux précautions qui ont été prises pour empêcher la fraude, qui se faisait au moyen de transferts de la prise en charge. En ce qui concerne le rendement, il est très-vrai que certains sucres donnent 85 p. %, mais il en est aussi qui ne donnent que 25, 27 ou 30 p. %.

Vous avez dû voir, lors de la discussion de la loi dont il s'agit, que le Ministère d'alors avait fourni à la commission de la Chambre un état de tous les sucres qui se travaillent dans le pays et du rendement de chacune de ces espèces de sucre; le ministère n'avait pas eu l'idée de calculer la moyenne de ce rende-

ment, mais la commission a fait l'addition de tous les rendements; elle a divisé le total par le nombre de sucres et elle est arrivée précisément à la moyenne de 55 ½, chiffre du rendement fixé par la loi qu'il s'agissait de modifier; cependant, par la nouvelle loi, le rendement a été porté à 57 et 60. L'autre but que le législateur a eu en vue, et qui est le plus important, c'est de ne pas risquer de cesser de favoriser l'exportation de nos produits au moyen du commerce des sucres : c'est en effet au moyen de ce commerce qu'un grand nombre des industries du pays sont parvenues à exporter leurs produits, et il ne faut pas perdre de vue que la législation de 1822 a été établie, non pas en faveur des raffineurs, mais en faveur du commerce extérieur.

M. J.-B. Gendebien.—Il ne faut pas perdre de vue non plus que nous ne sommes plus dans la même position qu'en 1822 ; que nous n'avons plus de colonies à protéger; les raffineurs de sucre exotique sentent bien eux-mêmes que leur existence ne sera pas longue; que malgré l'énorme prime dont ils jouissent, ils ne pourront pas continuer à subsister : cela est si vrai que déjà plusieurs raffineurs travaillent clandestinement le sucre indigène. Si ces Messieurs étaient de bonne foi, ils se contenteraient de ce que nous avons proposé de leur accorder ; nous avons dit : Les raffineurs payent 40 francs par 100 kilogrammes de sucre brut qu'ils importent; ils retirent de ces 100 kilogrammes 85 kilogrammes de sucre raffiné, eh bien, qu'on leur rende 40 francs lorsqu'ils exportent 85 kilogrammes, de cette manière ils n'auraient aucun droit à payer pour le sucre qu'ils exportent; mais cela ne leur suffit pas, il leur faut une prime de 2 à 3 millions. Je dis que les raffineurs jouissent d'une prime de 2 à 3 millions, car la Belgique consomme 13 à 14 millions de kilogrammes de sucre, et si cette quantité payait le droit de 40 francs par 100 kilogrammes, le trésor percevrait 4 à 5 millions par an, tandis que maintenant il ne perçoit que 1,400,000 francs.

D. Les raffineurs ne disent-ils pas aussi que vous avez besoin d'eux, parce que vous ne pouvez pas vendre votre sirop sans le mélanger avec du sirop de sucre exotique, vu que sans cela il a une odeur désagréable?

M. J.-B. Gendebien. —Je remercie ces Messieurs de la bienveillance qu'ils nous témoignent, mais nous sommes parvenus à nous passer entièrement de leur sirop. Je connais bien des raffineurs de sucre indigène qui vendent parfaitement leurs sirops, sans y ajouter du sirop de sucre exotique.

D. D'où vient que vous n'adjoignez pas de raffineries à vos fabriques de sucre indigène?

M. J.-B. Gendebien. — Il faudrait 12 à 14 fabriques pour faire marcher une seule raffinerie.

D. Les raffineurs d'Anvers nous ont dit que si la législation actuelle continue à subsister, les raffineries doivent nécessairement tomber, parce que la législation hollandaise est plus favorable; que dès lors tous les arrivages de sucre se dirigeront vers la Hollande, et que le commerce d'Anvers sera détruit; que lorsqu'il n'y aura plus d'exportations de sucre exotique, on n'exportera plus de sucre indigène, comme on le fait maintenant. Ces Messieurs ajoutaient que plusieurs fabricants de sucre de betterave partagent leur opinion.

M. J.-B. Gendebien. — Je remercie de nouveau ces Messieurs de l'intérêt qu'ils

nous portent, mais je ne crains pas de dire que, dans tous les cas, l'exportation du sucre touche à sa fin. En effet, depuis 4 ou 5 ans, les Allemands cultivent la betterave, et déjà ils nous ont surpassés. Le débouché de l'Allemagne nous échappe donc entièrement, mais ce n'est pas tout; le sucre fabriqué en Allemagne s'expédie à Hambourg, qui est le point de départ pour les exportations vers le Levant. Les Allemands sont donc sur le point de nous enlever le marché du Levant, et lorsqu'ils y seront parvenus, lorsque nous serons réduits à notre marché intérieur, 4 ou 5 raffineries nous suffiront.

D. L'intérêt de la Belgique est d'avoir chez elle des marchés de denrées coloniales; nous possédons maintenant jusqu'à un certain point, un marché de sucre, ne devons-nous pas faire tous nos efforts pour conserver ce marché? Ensuite, le sucre est un objet d'encombrement qui nous permet de former des cargaisons, et d'exporter d'autres produits de notre industrie; ainsi, sous l'ancienne législation, le sucre favorisait beaucoup nos exportations vers le Levant et vers l'Amérique. Depuis que l'exportation du sucre a diminué, l'exportation des produits de notre industrie a diminué dans la même proportion. Vous n'ignorez pas que nous avons fort peu de matières encombrantes, et si le sucre va encore nous manquer, comment pourrons-nous exporter nos autres articles?

M. J.-B. Gendebien. — J'ai déjà dit que le marché de l'Allemagne et le marché du Levant vont nous manquer; c'est là un fait qu'aucune mesure législative ne peut empêcher. Quant à la seconde question, je ne sais pas ce que les navires qui importent des sucres exotiques peuvent exporter de nos produits, peut-être des verres, de la clouterie, mais pour une valeur très-minime.

D. Il a été constaté que les importations du sucre de La Havane favorisaient l'exportation de nos produits; à Anvers, on a attribué le fait de ces exportations à la faveur accordée relativement à l'importation des sucres; on a exporté des verres, des huiles, des genièvres, des toiles, etc, etc.

M. J.-B. Gendebien. — Les navires qui nous apportent des sucres partent sur lest, et vont en Angleterre pour prendre de la houille, parce que nous ne pouvons pas la livrer, sur l'Escaut, au prix auquel ils ont la houille anglaise. Je ne vois pas pourquoi on favoriserait une industrie au préjudice d'une autre. Quand nous étions réunis à la Hollande, ce système se comprenait, mais c'est tout autre chose aujourd'hui. L'industrie du sucre de betterave repose sur le sol; celle des raffineurs repose sur les colonies étrangères. Du temps de notre réunion à la Hollande, nous avions des colonies à favoriser, aujourd'hui nous n'en avons pas; mais les raffineurs ne peuvent pas exister sans prime, c'est pour cela qu'ils ne veulent pas de la restitution de la totalité du droit, comme je propose de la leur accorder.

PRODUITS CHIMIQUES.

D. Cette industrie est-elle prospère?

M. Houtart. — Elle pourrait l'être; il y a un an seulement que l'établissement d'Oignies est en activité. Le directeur qui s'était chargé de vous présenter des observations sur cette industrie n'est pas ici.

D. Ne pourrait-on pas nous transmettre une note sur la fabrication des glaces et des produits chimiques.

M. Houtart. — Si, certainement.

HUILES.

D. Cette industrie réclame-t-elle quelque changement dans les dispositions législatives qui existent actuellement?

M. Bailly.—Dans l'intérêt de nos tordoirs nous demanderons que l'huile de baleine soit frappée à l'entrée du même droit que les autres huiles. Je demanderai en outre la libre sortie des tourteaux de colza.

D. Ne craignez-vous pas que l'agriculture s'oppose à cette demande?

M. Bailly. S'il s'agissait de tourteaux de lin, oui; parce qu'ils servent aux engrais et à la nourriture des bestiaux, mais je ne crois pas qu'on s'oppose à la sortie des tourteaux de colza. Les tourteaux de toute espèce devraient être libres à la sortie; mieux les tourteaux se vendront, mieux les cultivateurs vendront leurs graines et plus ils auront intérêt à semer du lin. Je ne comprendrais pas leur opposition.

D. La chambre de commerce de Courtrai s'est opposée à la libre sortie des tourteaux: n'en a-t-on pas besoin pour la culture du lin?

M. Bailly. — Je ne demande que la libre sortie des tourteaux de colza, je ne pense pas qu'on s'y oppose.

D. Vous avez demandé aussi un droit sur les huiles de baleine; n'exceptez-vous pas les huiles importées par pavillon national?

M. Bailly. — Oui, ainsi que celles provenant de notre pêche nationale quand nous en aurons une.

D. L'industrie et l'agriculture demandent-elles ce droit parce qu'on consomme beaucoup d'huile de baleine?

M. Bailly. — C'est dans leur intérêt que ce droit est demandé, et d'un autre côté nous ne devons pas favoriser la Hollande quand elle ne fait rien pour nous; nos savons sont demandés partout, parce qu'on sait que nous les faisons avec le résidu de nos huiles, et qu'ailleurs on les fait avec de l'huile de baleine qui a une très-mauvaise odeur.

TANNERIES.

D. Cette industrie est-elle importante ici?

M. Aug. Frison. — Anciennement il y avait des tanneries à Châtelet, j'ignore pourquoi elles ont dépéri; il y en a encore beaucoup à Binche et quelques-unes à Châtelet.

D. Est-ce depuis 1830 que les tanneries ont dépéri?

M. Aug. Frison. — Non c'est antérieurement.

BRASSERIES.

D. Les brasseries sont-elles dans un état prospère?

M. Aug. Frison. — Les brasseries ne demandent que le maintien de la loi du

moyens de transport aux usines des diverses matières premières, et diminuer les salaires d'ouvriers, ce qui ne peut s'obtenir qu'au moyen d'une baisse dans les prix des grains. La cherté des céréales a aussi assez souvent provoqué des troubles, des coalitions, que le Gouvernement doit prévenir. Nous pensons que les prix des fermages s'élèvent d'une manière exorbitante, et qu'il est temps d'y porter remède, car bientôt on ne le pourra plus sans ruiner une grande partie de la population; l'impôt foncier pourrait être réduit, car il est déjà assez pesamment chargé, et on pourrait augmenter les impôts sur les objets de luxe, tels que les chevaux purement de luxe, les équipages, l'impôt sur le mobilier dans les grandes villes, l'entrée des vins de France, etc.

» Des modifications dans la loi actuelle, au moyen d'une réduction dans le taux du *maximum*, nous amèneraient une plus grande quantité de grains étrangers et à des prix moins élevés; il y aurait alors plus de chances pour l'exportation des fleurs de froment, qui est nulle en ce moment, et qui, du reste, n'offrira jamais des avantages réels aussi longtemps que l'état politique des deux Amériques sera aussi précaire qu'il l'est aujourd'hui. Nous pensons, en résultat, que la Belgique n'obtiendra jamais de la part de la France, des conditions qui puissent procurer un écoulement à nos produits industriels. Les nombreuses recherches de mines de houille et de fer, qui ont lieu en France, et le grand développement donné à toutes les usines, prouvent assez qu'elle a sous peu l'intention de n'accueillir nos houilles et nos fontes qu'à des conditions bien peu favorables pour nous; nous pensons donc que le Gouvernement ferait chose très-utile à l'industrie et au commerce de la Belgique, en ouvrant des négociations plus actives avec la Hollande et en cherchant notamment dans ses colonies un débouché pour nos clous, nos verres, nos fleurs de froment, etc., etc.

» Nous terminons, Messieurs, en appelant toute la sollicitude du Gouvernement et des Chambres sur deux voies de communication intérieure, éminemment utiles au développement et à la prospérité de l'industrie du fer et de la houille; nous voulons, Messieurs, vous parler du chemin de fer de l'entre *Sambre* et *Meuse*, qui amènerait nos houilles dans une des vastes contrées de la France qui sera encore assez longtemps dépendante de nous sous ce rapport, (les départements des Ardennes, de l'Aine, de la Marne, de la Meuse, etc.) et conduirait à nos nombreuses usines à fer tous les minerais et houilles nécessaires avec un rabais de transport de 50 %, au moins.

» La seconde communication, projetée depuis si longtemps sans résultat définitif, c'est la jonction du canal de la Sambre à l'Escaut par Mons; ce canal procurerait aux nombreux charbonnages du bassin de Charleroy, produisant des houilles maigres, un placement assuré dans le pays de Tournay, pour la cuisson des chaux, et dans la partie des Flandres contigue, car un chemin de fer de Mons à la Sambre, comme il est projeté, sera exclusivement dans l'intérêt du bassin de Mons et nullement dans celui du bassin de Charleroy; il est en outre utile d'observer que Mons ne produit pas ou peu de charbon propre à la cuisson de la chaux. »

D. Quelle est votre opinion sur la loi des céréales: des changements sont-ils réclamés?

M. Quirini. — On a avancé tout à l'heure que les moyens de transport étaient un obstacle à ce que nous puissons fabriquer nos produits au plus bas prix possible, je crois qu'on pourrait compenser cette différence, qui provient des moyens

28 décembre 1839, c'est-à-dire la libre entrée de l'orge, ou avec un faible droit.

D. Vous savez que cette loi est temporaire?

M. Aug. Frison.—C'est parce que je sais qu'elle est temporaire que j'en demande le maintien. Depuis quelque temps le prix de l'orge est exorbitant et hors de proportion avec celui du blé et du froment, si donc nous fermons les arrivages de l'orge de l'étranger, nous ne pourrons plus faire de bière et cette industrie souffrira considérablement.

MOULINS A VAPEUR.

D. Avez-vous dans votre ressort des moulins à vapeur?

M. le président de la chambre de commerce. Il y en a un à Marchienne-au-Pont et un autre Châtelineau.

D. Exportent-ils des farines?

M. le président de la chambre de commerce. — Celui de Châtelineau a exporté; mais je ne pense pas qu'il exporte aujourd'hui.

D. Est-ce la cherté des céréales qui les empêche de travailler?

M. le président de la chambre de commerce. — Les farines sont moins chères en Amérique qu'ici.

D. De sorte qu'il n'est pas probable qu'ils aient pu profiter de la loi sur l'exportation des farines; sont-ils parvenus à égaler les Américains sous le rapport de l'assèchement?

M. le président de la chambre de commerce. — J'ai entendu citer les farines du moulin de Châtelineau comme étant d'une fabrication supérieure, et j'ai vu aussi par les rapports de nos consuls, que des farines exportées au Brésil ont été trouvées de très-bonne qualité et presque égales aux farines américaines.

D. Avez-vous encore quelques observations à présenter sur cette branche?

M. le président de la chambre de commerce. — Voici une note écrite, remise par les administrateurs de la société anonyme des moulins à vapeur et brasseries de Marchienne-au-Pont.

« La société pense que, dans l'intérêt de l'industrie, les prix des grains devraient être baissés dans le royaume. Il y aurait par conséquent réduction dans le prix du pain, qui entre pour neuf dixièmes dans la nourriture de l'ouvrier, et ensuite réduction dans les salaires; car dans la province de Hainaut, l'ouvrier se nourrit exclusivement de pain de froment (lequel est du reste le plus profitable, quel qu'en soit le prix), et au taux actuel il gagne à peine pour procurer du pain à sa famille souvent nombreuse. On pourra faire observer que dans les Flandres le peuple mange du seigle, cela est vrai, mais dans le Hainaut et Namur, rive gauche de la Meuse, l'usage du froment est tellement répandu, que l'ouvrier se bornerait plutôt à manger des pommes de terre seules, qu'à changer la qualité de son pain. Cette habitude tourne du reste au profit des Flandres, du Brabant, etc., etc., qui envoient dans le Hainaut et à Namur, une grande partie des produits de leurs récoltes en froment. Pour soutenir la concurrence de ses voisins, la Belgique doit fabriquer à meilleur marché qu'elle ne le fait maintenant, et pour parvenir à cette baisse, il faut nécessairement améliorer les

provenances directes ainsi qu'au pavillon national, on n'arriverait pas à créer les débouchés extérieurs qui sont demandés de toutes parts, et que vous-mêmes avez demandés tout à l'heure ?

Voilà la question posée dans ses termes les plus généraux. Si personne ne demande la parole dans la discussion générale, nous poserons quelques questions particulières.

Quand M. Dupont a traité la question générale de commerce et de marine, je ne sais si j'ai bien saisi l'ensemble de son système, et je voudrais le connaître bien à fond. Si j'ai bien entendu, ce système consisterait d'abord à favoriser les relations directes, en assimilant le pavillon des pays de provenance au pavillon national ?

M. Dupont. — A certaines conditions quant au pavillon étranger.

D. Vous avez aussi parlé du système de bons d'exportation, c'est-à-dire, quand un navire sortirait avec une cargaison de produits nationaux, on lui restituerait les droits qu'il a payés à l'entrée pour importer ces chargements ; vous accorderiez plus de faveur aux navires qui arriveraient directement chez vous, et vous feriez une distinction entre les entrepôts d'Europe et les pays de provenance ?

M. Dupont. — Je veux exclure les entrepôts d'Europe pour favoriser les arrivages directs. Je veux obliger en quelque sorte l'expéditeur américain à essayer de nos produits par l'avantage réservé sur les droits d'importation, par la prime accordée à l'exportation de nos produits. Du reste, je n'entends proposer ce moyen que comme transitoire, sauf à revenir aux droits différentiels quand nos produits seraient connus partout.

M. Spitaels. — Nous n'obtiendrons de commerce avec l'étranger qu'en attirant les provenances directes dans nos ports. Nous ne pouvons nous dissimuler que notre marine est nulle. Les avantages qu'on accorderait maintenant à notre marine ne rempliraient pas le but, parce que nous manquons de marine. Il faut établir des droits différentiels en faveur des provenances directes, sans distinction de pavillon, pourvu que ce soit des provenances directes hors d'Europe. Je graduerais la prime de manière à ce que les navires de provenances directes, qui ne chargeraient pas de nos produits, aient une prime moindre ; j'accorderais au pavillon national une prime plus forte qu'à tout autre navire venant de l'étranger ; je diminuerais les droits de notre navigation de 30 p. % par navire quelconque, et de 40 p. % par pavillon national, et quand ces navires prendraient des produits belges, je leur accorderais une augmentation de prime.

D. Le système que vous présentez est à peu près le même que celui qui a été proposé à Anvers. Vous favorisez de toutes façons les arrivages directs dans le but de créer dans nos ports des marchés de première main.

Vous laissez subsister de toute façon les avantages spéciaux pour les navires nationaux, mais avec des modifications pour qu'il n'y ait pas de monopole. Vous vous ralliez à l'idée de M. Dupont, d'accorder des primes aux navires, quels qu'ils soient, du moment qu'ils prennent un chargement de produits belges.

A Anvers, on a fait quelques objections sur la non distinction de pavillon. Plusieurs membres trouvaient qu'il eût été avantageux de faire une distinction, légère il est vrai, entre les navires des pays de provenance et les navires étrangers faisant même le commerce direct, c'est-à-dire, de faire une distinction entre le

de transport, c'est d'empêcher les grains de s'élever au delà d'un taux normal; il faut que le prix de la nourriture de l'ouvrier ne soit pas trop élevé; plus on empêchera les grains de s'élever comme ils l'ont fait depuis deux ans, plus nos ouvriers pourront travailler à bon marché. Il faut donc le maintien de la loi du 25 novembre; l'industrie est frappée de toutes sortes de droits que l'agriculture ne paye pas, le droit de patente, par exemple, qui est déjà assez considérable. Les agriculteurs auraient tort de se plaindre; ils ont fait de très-bonnes affaires; les propriétaires fonciers n'ont pas à se plaindre non plus, car il est constant que depuis quarante ans les baux sont triplés.

D. Demandez-vous des modifications à la loi des céréales de 1834?

M. Aug. Frison. — Je n'en demande pas, parce que je sais qu'il serait très-difficile de l'obtenir; elles rencontreraient beaucoup d'opposition de la part de certains membres de la Chambre des Représentants.

D. Vos observations tendent à obtenir des modifications à cette loi s'il est possible.

M. Jules Frison. — Je demanderai à faire une observation qui, bien qu'elle ne se rattache pas précisément à la question, me paraît importante. Cette observation a été omise au moment où on s'occupait des houilles. Je veux parler des livrets des ouvriers; c'est un objet extrêmement important, et il est urgent qu'une loi soit faite ou plutôt qu'on fasse exécuter la loi qui existe, car la loi elle-même serait déjà suffisante avec quelques modifications. Il importe particulièrement aux houillères que l'on exécute la loi sur les livrets.

D. Ainsi vous ne demandez qu'une mesure administrative afin de faire exécuter la loi?

M. Jules Frison. — Oui.

SYSTÈME COMMERCIAL.

D. Nous passerons maintenant aux deux autres points de l'enquête.

La seconde question est celle de savoir si la législation existante est insuffisante. Déjà vous vous êtes prononcés en ce qui concerne certaines industries, vous avez fait connaître quels étaient sous ce rapport les besoins de ces industries, et vous avez ajouté que pour d'autres la législation était suffisante.

Maintenant il s'agit plus spécialement de la législation commerciale; je crois qu'afin de mettre plus d'ordre dans la discussion, il serait bon de réunir les deux questions.

La troisième question consiste à présenter les bases du système commercial et naval qu'il convient d'établir dans l'intérêt de la nation. Je vais poser la question dans ses termes les plus généraux, et alors j'accorderai successivement la parole aux membres de l'assemblée qui voudront émettre leur opinion ou combattre une opinion déjà émise; à l'occasion de l'industrie du fer, quelques membres ont exprimé une opinion sous ce rapport.

Pensez-vous que si le marché intérieur était acquis à l'industrie du pays, et lui permettait de faire les perfectionnements et les améliorations qui lui sont demandés pour pouvoir concourir à l'extérieur; pensez-vous que si, d'un autre côté, par une législation commerciale, qui accorderait certaines faveurs aux

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — En examinant ce système de la chambre de commerce d'Anvers, on peut faire quelque chose de très-bon et rallier les opinions dissidentes. Tout le monde sait qu'en matière de commerce, il n'y a pas d'opinion absolue; si on vous prouve que vous vous trompez, vous devez vous rallier à l'opinion la plus fructueuse pour le pays.

M. SPITAELS. — Je demande à faire une observation en faveur des droits différentiels. Si on tient compte de la quantité de denrées coloniales et de cotons en laine qui sont consommés dans le pays, si on remarque d'où ils arrivent, on verra que les trois quarts viennent de seconde main, c'est-à-dire, du Havre et de Liverpool. La société de commerce de Hollande, aussitôt que vous aurez des droits différentiels, vous enverra directement ses navires à Anvers pour profiter de la différence des droits. Ce n'est pas du reste en peu de jours que vous renouerez vos relations; c'est l'affaire du temps. Il faut chercher à rétablir vos exportations, et au bout de quelques années, plus vous produirez, plus vous y trouverez d'avantages.

M. DUPONT. — L'observation de M. Spitaels est juste, c'est une raison de plus pour que nous n'accordions de faveur que dans le cas où l'on viendrait nous acheter nos produits, sinon la société de commerce de Hollande pourrait bien nous expédier, sous pavillon américain, ses sucres et ses cotons sans rien exporter en retour de nos marchandises.

M. SPITAELS. — Vous, vous n'accorderez de diminution de droits qu'autant qu'on exporte de vos produits; l'application de mon système, au contraire, commence à ceux même qui ne prennent rien; mais j'accorde une diminution plus grande à ceux qui prendraient en retour des produits nationaux.

M. WAUTELET. — En supposant qu'on soit d'accord pour donner de grandes faveurs aux provenances directes, si on n'allait donner des primes qu'à ceux des navires de provenance directe qui emporteraient des produits belges, il pourrait s'en suivre que, dans les premiers temps où vous auriez peu de provenances directes, vous ne pourriez pas expédier avec un avantage égal au moyen des navires que vous auriez à votre disposition. Celui qui tomberait sur un navire de provenance directe ferait cette expédition avec un avantage de 10 p. % sur celui qui devrait employer un autre navire. Cela mettrait le commerce dans la nécessité de payer un fret plus élevé, parce qu'il n'y aurait pas de concurrence.

Je crois qu'on doit complétement assimiler, quant aux provenances directes, les pavillons étrangers au pavillon belge.

D. Quand ils font le commerce direct?

M. WAUTELET. — Oui, sans distinction de pavillon. En Hollande il y a une différence entre le pavillon hollandais et les pavillons étrangers qui importent la houille; le fret augmente de 30 à 40 p. % suivant qu'il y a peu ou point de bâtiments hollandais disponibles. Le même inconvénient se fera sentir ici; si vous donnez une prime à la navigation nationale, et si vous n'en donnez pas, ou que vous n'en donniez qu'une moindre à la navigation étrangère, on attendra toujours des bâtiments nationaux pour expédier avec plus d'avantage.

M. DUPONT. — Il me paraît que le moyen que j'avais proposé donne toute facilité d'expédier nos produits, attendu que les navires américains se chargeraient

navire américain qui se rend au Brésil avec des farines, les échange contre du café et se rend directement dans nos ports, et le navire brésilien qui viendrait directement. On a dit qu'il y aurait plus d'avantage à ce que ces arrivages directs eussent lieu par les navires des pays de provenance, parce que, de cette manière, les consommateurs et les acheteurs seraient mis en contact habituel avec les expéditeurs, qu'ainsi il s'établirait en quelque sorte une ligne régulière de paquebots à voiles, et que la création des agences et des comptoirs à l'étranger se ferait plus facilement.

Le navire étranger qui va charger aux pays de provenance pour venir dans nos ports, n'est en quelque sorte qu'un entrepôt flottant, et la navigation ne serait pas aussi régulière que par navires nationaux et par navires de pays de provenance. Partagez-vous cette manière de voir?

M. Seitaels. — Il convient de favoriser les provenances directes; mais dans l'état actuel de la question en Belgique, où les relations sont nulles, nous devons chercher à rendre la position la plus simple possible pour le commerce. Quand, au moyen des droits différentiels, j'aurais attiré dans nos ports des arrivages directs assez multipliés, j'examinerais s'il y a avantage à favoriser tel ou tel pays, je reverrais alors la législation, et je classerais les pavillons suivant les avantages et d'après les relations entre ces pays et le nôtre; mais pour le moment nous ne pouvons pas entrer dans ces distinctions.

M. J. Frison. — Les auteurs de l'objection produite par l'honorable membre de la commission, ont perdu de vue qu'il y a peu de marine existante dans les pays de provenance directe; combien de navires du Brésil, de Valparaiso ou du Chili, avez-vous vus dans nos ports? Cette objection tombe d'elle-même, car il n'y a pas de navires chiliens, brésiliens ou haïtiens qui arrivent à Anvers ou à Ostende.

D. Les partisans de cette opinion n'ignorent pas que, à l'égard du pays où il y a peu ou point de marine, cela créerait une espèce de monopole pour les navires nationaux. C'est aussi le but qu'ils veulent atteindre, d'autres personnes pensent que ce moyen serait dangereux.

M. le président de la chambre de commerce. — J'ai lu le rapport de la chambre de commerce d'Anvers, et au premier aperçu il m'a semblé très-bien raisonné.

D. La chambre de commerce d'Anvers avait présenté son système, qui consistait en ceci : avantager les arrivages directs pour former à Anvers un marché de première main d'importation et d'exportation; imposer graduellement les arrivages des entrepôts d'Europe; maintenir de toute façon les faveurs existantes pour le pavillon national. Ce système de la chambre de commerce même a été assez vivement combattu par plusieurs négociants, une grande partie des membres présents à l'assemblée eût désiré que la faveur de 10 %, accordée au pavillon national, fût légèrement augmentée. On avait pris pour base la législation sur les sucres. C'est une faveur de 2 1/2 p. % sur la valeur, et au moyen de cette faveur, malgré les droits énormes dont nous sommes frappés vers La Havane, c'est cependant vers ce pays que nous exportons le plus, parce que les retours de La Havane étant assurés, les frais d'aller sont minimes, et on prend même des marchandises en lest. Beaucoup de membres se sont ralliés à cette idée d'augmenter la faveur accordée au pavillon national. Quelle est votre opinion sur ce point?

même de nos marchandises destinées à la Hollande, ainsi donc, pour profiter de la prime d'exportation, nos marchandises pour la Hollande même s'expédieraient peut-être sans aucun fret, parce qu'elles auraient le bénéfice de l'exportation.

D. M. Dupont, je pense que votre opinion est peu différente de celle de MM. Spitaels et Wautelet. Ces MM. sont frappés de la nécessité de former en Belgique un marché d'importation des denrées coloniales ; lorsque le chemin de fer nous reliera à l'Allemagne, Anvers sera bien plus en position de devenir le marché de coton de l'Allemagne, de la Suisse et peut-être même de l'Alsace; nous pourrons alors faire concurrence avec Rotterdam, quant aux cafés autres que le café Java. Comme il est assez clair que, lorsque nous aurons un marché d'importation très-vaste et de première main, des exportations auront lieu, ne croyez-vous pas que si votre système sur les *bounties* d'exportation était établi d'une manière trop absolue, cela pourrait entraver peut-être les relations directes, parce que les navires américains, s'ils savent d'avance qu'ils ne jouiront de la prime affectée aux provenances directes qu'à la condition d'exporter, seront plus tentés de s'éloigner de nos ports que d'y aborder ? Dans son système, M. Spitaels admet les *bounties* d'exportation ; mais il les admet de toute façon, c'est-à-dire qu'il étend la faveur à tous les pavillons faisant le commerce direct, afin d'amener une grande masse d'importations ?

M. Dupont.—Mon système est plus absolu; il me paraît qu'on ne doit arriver au système de droits différentiels que par voie de transition ; j'admets ce système comme très-utile, et on pourra peut-être l'introduire, après quelques essais, tel qu'on l'a proposé.

M. Spitaels. — Je ne pense pas que le système de droits différentiels établi en ce sens, que l'on assimilera tous les pavillons au même droit, puisse être regardé comme une mesure hostile ; tout navire qui arrivera avec des provenances directes jouira par exemple d'une prime de 10 p. %, tout navire de cette catégorie qui prendra ensuite de nos produits en retour jouira, je suppose, d'une prime de 20 p. %.

D. C'est le système qui est établi en Hollande à l'égard de Java. Je demanderai quelle sera, dans l'opinion de M. Spitaels, la position de la navigation transatlantique, lorsque nous aurons des paquebots avec des provenances indirectes, en ce sens, par exemple, qu'ils importeront du café ?

M. Spitaels. — J'entends par provenances directes les provenances hors d'Europe, et par provenances indirectes celles qui arrivent des entrepôts d'Europe, tels que Liverpool, Londres, le Havre, Bordeaux.

D. Ainsi les cafés venant des États-Unis, vous les considérez comme des provenances directes ?

M. Spitaels. — Oui.

D. Mais il est à observer qu'un paquebot qui arrivera avec cette marchandise, et qui n'exportera pas en produits belges pour une valeur égale à la valeur de la marchandise qu'il a importée, devra payer le droit. Ne rendrait-on pas impossible par là la navigation par paquebots à vapeur avec les États-Unis ?

M. Spitaels. — Le paquebot jouira en tous cas d'un avantage sur les provenances indirectes.

D. Parmi les marchandises exportées de Belgique par ces navires, compterez-vous celles qui sont reçues en transit ? Accorderez-vous à ces navires la diminution de droits?

M. Spitaels. — Mon système ne s'étend nullement au transit, qu'il faut laisser en dehors, sinon nous accorderions une protection à l'industrie étrangère.

M. Wautelet. — Il y a deux manières de protéger les navires de provenance directe : leur accorder une prime, d'abord sur les marchandises qu'ils importent, et ensuite sur les marchandises qu'ils exporteraient; ce sont deux choses distinctes. Je ne vois pas pourquoi l'on donnerait une prime à l'un plutôt qu'à l'autre pour la sortie, parce que ces navires, avant d'arriver en Belgique, ne savent pas s'ils pourront importer ou non des marchandises belges. D'ailleurs vous avez entendu que beaucoup de produits belges n'ont pas besoin de faveur pour être exportés. Il faudrait donc se borner au moins à n'accorder de primes aux marchandises, qu'en proportion du besoin qu'elles ont d'être favorisées. Il serait tout à fait inutile de donner une prime de 10 p. % pour des marchandises qui n'en auraient pas besoin.

M. Spitaels. — Je n'ai point fixé de chiffre; et cependant au point de vue où se place M. Wautelet, il doit déjà résulter un bien de mon système; car quelle que soit la marchandise qu'on exporte, si cette marchandise s'exporte déjà aujourd'hui sans prime, vous en exporterez davantage avec une prime. Je ne dis pas qu'il faille persévérer dans ce système; mais aujourd'hui que notre position nous commande de créer des relations avec l'étranger, une prime d'exportation sous forme de dégrèvement du droit serait utile.

M. Wautelet. — Je le répète, si l'on veut favoriser l'exportation de nos produits, on ne doit accorder de faveurs qu'en proportion des besoins; ainsi accorder 10 p. % sur tous les produits indistinctement, qu'ils aient ou non besoin de cette faveur, ce serait abuser de nos ressources. Un autre avantage que je trouve dans la distinction dont j'ai parlé tout à l'heure, c'est qu'alors les produits du pays pourraient s'exporter avec la même faveur, soit par les navires de provenance directe, soit par les navires qui prendraient des marchandises belges dans nos ports.

M. Dupont. — Il me paraît indispensable de généraliser les primes pour tous les produits, agir autrement ce serait établir une lutte entre toutes les industries du pays. On a demandé tantôt qu'on indiquât les avantages qu'on pourrait offrir à l'Allemagne : j'ai cité d'abord les aciers; il me vient maintenant une autre idée, ce serait d'accorder une prime, faible il est vrai, de 3 ou 4 p. % sur les marchandises allemandes qui seraient transitées; par là vous amèneriez l'Allemagne à faire des concessions. Nous regagnerions cette prime par le produit des transports considérables sur le chemin de fer.

D. M. Wautelet a dit qu'il fallait accorder la prime aux diverses industries en proportion du besoin que ces industries peuvent en avoir; mais je ferai observer que beaucoup de fabricants belges sont tout aussi avancés que les fabricants similaires étrangers. Mais ce qui nous manque, ce sont des occasions d'expéditions régulières et fréquentes; de manière que la prime serait bien plutôt accordée au navigateur qu'au fabricant même. Par exemple, les verres

exporte. Dans trois, quatre ou cinq ans, lorsque nos marchandises seront connues à l'étranger, il sera libre alors à la législation de réduire ces faveurs.

D. Si j'ai bien compris M. Wautelet, il envisage d'abord la prime comme une prime industrielle, tandis que vous voudriez établir cette prime dans le seul but de faire naître des relations commerciales?

M. Spitaels. — C'est cela; et je ne voudrais maintenir la prime que jusqu'à ce que des relations commerciales régulières et suivies fussent établies.

M. Houtart. — La prime serait-elle accordée aussi bien pour les provenances indirectes que pour les provenances directes?

D. On favorisera en principe les provenances directes, mais par exception on accorderait aussi une prime aux arrivages indirects, lorsque les navires exporteraient de nos produits.

M. Spitaels. — Je ne donnerais la prime que pour faire arriver les étrangers directement.

D. Ces Messieurs donnent toujours une faveur aux arrivages directs, puis une deuxième prime à ceux qui exportent.

M. Dupont. — Je ne vois pas la nécessité d'accorder une prime d'exportation aux navires qui n'arrivent pas directement des pays de provenance.

D. Dans d'autres localités, on a émis le vœu qu'il fût formé une société d'exportation, et à cet égard il s'est manifesté diverses opinions : les uns soutenaient qu'avant de créer une semblable société, il faut établir un système favorisant les relations directes, tandis que les autres pensaient qu'il suffirait de créer la société au moyen d'un privilége qui lui serait accordé ; quel est votre avis sur ce point?

M. Spitaels. — Je pense qu'il faudrait d'abord établir un système qui favorisât les relations directes, sans cela, la société ne pourrait pas faire de bonnes affaires.

D. Vous pensez que la société ne serait pas dans une meilleure position que les individus qui cherchent aujourd'hui à exporter?

M. Spitaels. — Elle serait toujours dans une meilleure position : aujourd'hui un particulier fait un petit essai, s'il ne réussit pas, il s'en tient là; une société ne se découragerait pas aussi vite; cependant je ne crois pas qu'elle puisse réussir sans un système protecteur des relations directes.

M. Wautelet. — Il me semble que les mesures proposées sont de nature à amener des résultats très-différents. Une réduction des droits en faveur de navires arrivant directement des pays de production, me semble très-propre à attirer à Anvers un grand nombre de navires; la prime d'exportation serait favorable à l'industrie, mais n'influerait pas sur le nombre de navires arrivant à Anvers, car cela ne donnera aucun avantage aux propriétaires de navires, puisque le fret sera toujours diminué proportionnellement aux avantages que la législation accordera aux importations; l'industriel payera donc un fret moins élevé, mais l'armateur sera dans la même position.

forment l'industrie la plus avancée de la Belgique, comparativement à l'état de cette industrie dans les autres pays; eh bien, les verres s'exportent assez facilement dans le Levant, cependant il y a à peine par mois un vaisseau qui part pour le Levant. De manière que la prime aurait pour but d'engager les navigateurs à prendre cette route plus fréquemment. La prime pourrait donc être généralisée à ce point de vue?

M. Wautelet. — Ce que j'ai dit tantôt tend précisément à fournir plus d'occasions d'expéditions.

D. En accordant une prime d'exportation, la question ne change-t-elle pas de face, en ce qui concerne les lins? On demande en Flandre des droits à la sortie[1]; au lieu de mettre des droits à la sortie nous accorderions des *bounties*.

M. Spitaels. — Il ne s'agit ici que de produits manufacturés.

D. Voyez quelle est la différence entre ces produits et le chiffre de nos exportations; l'exportation de vos produits manufacturés par mer est de peu d'importance, car la grande partie de vos exportations se fait par la voie de terre. Vous avez par exemple l'article toile, qui monte de 20 à 25 millions par an; tout ce que vous faites sortir par mer n'est-il pas nul comparativement au chiffre des importations par mer?

M. Spitaels. — Nous voulons précisément faire changer cet état de choses.

D. Vous voulez le changer, mais ne marchez-vous pas directement contre le but? vous aurez dans vos ports peu de navires dont vous pourrez vous servir pour exporter vos fabricats; vous en aurez tout au plus 50 par an.

M. Spitaels. — Je m'appuie sur un discours de M. Smits : il évalue en total le nombre des navires entrant à Anvers et à Ostende à 1900; toute la différence qu'il y aurait dans mon système, c'est qu'au lieu de venir de Liverpool à Londres et autres entrepôts européens, les navires viendront de Rio, La Havane, et autres lieux de provenance. Le nombre de navires ne diminuera pas, il augmentera peut-être : suivons l'exemple des autres peuples. Il existe des droits différentiels en Angleterre, en Hollande et en France : on me dira qu'il n'en existe pas à Hambourg; c'est vrai; mais Hambourg n'est pas un lieu de production; nous, nous fabriquons et nous fabriquons trop; or nous ne pouvons pas agir comme ceux qui ne fabriquent pas. Je le répète, il n'y aura pas de diminution dans la navigation, il y aura plutôt augmentation, surtout si, au moyen de chemins de fer, vous parvenez à transiter vers l'Allemagne plus avantageusement que vers la Hollande.

D. Dans votre système laissez-vous le transit complétement libre?

M. Spitaels. — Je n'admets qu'un simple droit de balance : ce sont des chances d'exportation de plus; chacun prendra quelques objets, d'abord en petite quantité pour faire connaître nos produits. Quant à la prime d'exportation que je demande, elle pourra rester en vigueur jusqu'au moment où nous serons parvenus à nous fixer sur les marchés étrangers. Nous n'y arriverons pas sans faire un sacrifice; or je crois qu'il est utile au bien-être de la Belgique que ce sacrifice soit fait par l'État sans aucune différence quant aux produits, pourvu qu'on les

Les bateaux qui étaient autrefois employés aux transports vers Dunkerque et les villes manufacturières de la basse Seine, et qui mettaient généralement un temps considérable à faire le trajet, ont dû refluer, dans nos eaux, afin de chercher à s'utiliser ailleurs. D'un autre côté, les lignes de navigation vers le centre du département du Nord, par la Scarpe et vers Paris, par le canal de St-Quentin, s'étant notablement améliorées, l'on a pu faire des voyages plus vite et avec un tirant d'eau plus considérable. Ces deux causes concourant puissamment au même effet, il a fallu, pour effectuer les mêmes transports qu'auparavant, un nombre de bateaux beaucoup moindre. Il est résulté de ces faits qu'il y a maintenant sur les canaux et rivières du Hainaut plus d'embarcations qu'il n'est nécessaire pour les besoins du commerce. Dans ces circonstances, chaque bateau fait au plus, terme moyen, deux voyages par an en France, et, soit qu'il parte de Mons ou de Charleroy, il ne fait qu'un trajet fort court sur les eaux belges, ce qui n'empêche pas qu'il y paye 84 centimes par tonneau, lesquels, reportés sur les deux voyages, donnent un droit d'environ 4 centimes par hectolitre. Le droit de sortie sur les houilles belges, qui a été aboli depuis quelques années, était un véritable contresens, mais il n'était que d'environ un centime à l'hectolitre, et par conséquent, il était beaucoup plus tolérable que le droit de tonnage mis sur les bateaux qui transportent la houille en France, et qui se servent à peine des canaux belges sur lesquels ils payent déjà, entre autres sur la Sambre, d'énormes droits de navigation. Le droit de tonnage, établi par la loi du 12 mai 1819, est donc, quant aux houilles de Mons et de Charleroy, un véritable droit de sortie ; et si on le considère comme un droit de navigation, alors il forme un double emploi avec les droits perçus par distances.

Dans la situation fâcheuse où se trouve le commerce des houilles, où se trouvent les bateliers, c'est aux chambres de commerce de Mons et de Charleroy, c'est au comité charbonnier de notre district à appeler l'attention du Gouvernement sur un impôt aussi onéreux.

On dira que généralement le droit de patente n'est perçu qu'en raison du temps pendant lequel s'exerce l'industrie qui en est l'objet ; ce principe a été admis à l'égard des bateaux belges qui naviguent en Belgique, mais il a été méconnu pour ceux de ces bateaux qui fréquentent les eaux françaises.

Quand il reste dans le pays, un bateau belge n'est pas soumis au droit de patente, aussi longtemps que, par un motif quelconque, son propriétaire le fait stationner inactif et le déclare à l'administration ; mais que ce bateau prenne un chargement pour la France, que pendant son voyage il soit surpris par un accident, par la fermeture des canaux ou par une autre cause quelconque, il devra rester en France pendant plusieurs mois ; le batelier devra payer au trésor belge le droit de tonnage, non-seulement pour une industrie qu'il aura exercée à l'étranger, mais encore pour le temps durant lequel il aura été privé de la faculté de l'exercer par force majeure, par des circonstances indépendantes de sa volonté ! Évidemment cette loi et la manière de l'appliquer grèvent la matière transportée d'un véritable droit d'exportation.

Frappés de ces abus, le commerce de houille et la navigation de Mons, ont déjà adressé des réclamations à ce sujet au Gouvernement ; aujourd'hui que l'ouverture du canal de la Sambre à l'Oise range nos bateliers dans une position identique, les organes de ces industriels, dans notre district, sont à même

gers descendre jusqu'à Anvers. Une de nos embarcations belges, à la sortie du chantier, coûte environ 12,000 francs; ainsi, terme moyen, et attendu la longue existence de la plupart de celles qui naviguent sur les canaux, on peut les estimer à 6,000 francs, quoi qu'il y en ait un très-grand nombre qui ne valent que 2,000 francs, ce sont celles conduites par leurs propriétaires mêmes, qui sont dans un tel état de misère qu'il leur est impossible de les réparer et de les entretenir en bon état de conservation. La pauvreté de ces bateliers propriétaires est tellement grande, par suite de la baisse du fret sur Paris et l'intérieur de la France, qu'on en a vu mendier sur la route; on dit même qu'on en a trouvé un mort de faim dans son bateau; il n'avait pu se décider à tendre la main! Il faut remarquer encore que les bateliers propriétaires sont souvent chargés d'une nombreuse famille. C'est assez dire la peine qu'ils ont à payer la patente.

C'est en présence d'un tel état de choses, et quoique la comparaison que nous venons de faire entre les bateliers belges et hollandais fût déjà parfaitement connue, que fut promulguée la loi du 15 septembre 1816, concernant le droit sur la navigation intérieure, qui n'était en réalité qu'un véritable droit de tonnage. Les bateaux destinés uniquement et pendant toute l'année aux transports des charbons de terre, de la chaux, des légumes, du sable, des décombres de l'eau, des lavures, du fumier, des roseaux et des joncs, furent rangés dans la 2me classe et imposés à 90 centimes par tonneau; mais ce droit fut apparemment trouvé beaucoup trop modeste; bientôt la loi du 15 septembre 1816 fut rapportée et remplacée, le 12 mai 1819, par la loi concernant le tonnage; bien que le nom fût changé, le but était toujours le même, astreindre les bateaux à la plus forte contribution possible.

Cette fois les embarcations qui, pendant toute l'année, ne transportent d'autres chargements que de charbon de terre, de chaux, de légumes, de sable, de gravier, de décombres, d'eau, de drêche, de boue, de fumier, de roseaux et de joncs, sans être employés à d'autres fins, furent imposés annuellement à 53 cents ou 1 fr. 12 cs.

Depuis la révolution de 1830, plusieurs modifications ont été apportées au droit de patente, ou plutôt au droit de tonnage des bateaux; mais quelle que soit la dénomination que l'on veuille lui donner, il est encore pour l'an de grâce 1840 de 0,84 cs par tonneau, ou de 168 francs environ pour un bateau du canal.

Il existe dans le Hainaut une masse énorme de ces grands bâtiments destinés au transport des houilles en France ou en Belgique; le fret par hectolitre pour Paris, qui a été. . . . . en 1836 de fr. 2 05,
en 1837 — 1 75,
en 1838 — 1 45,
en 1839 — 1 25,
a été pendant les six premiers mois de l'année, en 1840 — 1 00.

Le fret sur Gand, autre marché régulateur, a éprouvé une baisse proportionnelle; il est descendu successivement, pendant les années correspondantes, à 0,47 à 0,41, à 0,35, à 0,30 et à 25 centimes par hectolitre. Il en a été de même pour toutes les destinations; cet état de choses, ainsi que la diminution des exportations de houille en France, est dû à la division de ce pays en zones, soumises à des droits différentiels lors de l'entrée de ce combustible, et à la concurrence active que nous font les Anglais dans le commerce des houilles.

DROIT DE PATENTE DES BATELIERS

BELGES ET FRANÇAIS.

De tous les impôts qui ont été laissés à la Belgique par le régime financier de la Hollande, il n'y en a pas de plus lourd et de plus écrasant que le droit de tonnage auquel sont assujettis les bateliers belges et français sous le nom de *droit de patente*. Avant la réunion des royaumes et jusqu'à la promulgation de la loi du 15 septembre 1816, sur la navigation intérieure, les bateliers étaient rangés dans la septième et dernière classe des patentables, et voici le droit qu'ils payaient en principal, suivant le tarif français encore en vigueur :

Dans les communes	de 100,000	âmes et au-dessus.	fr.	20	»
—	de 50,000	— à 100,000		16	»
—	de 30,000	— à 50,000		12	»
—	de 20,000	— à 30,000		8	»
—	de 10,000	— à 20,000		5	»
—	de 5,000	— à 10,000		4	»
Et au-dessous	de 5,000	—		3	»

En outre, quel que fût le nombre de bateaux que possédât un individu, il n'était tenu de prendre qu'une seule patente, et on lui délivrait un *duplicata* pour chacun de ses navires; c'est encore ce qui arrive à tous nos bateaux belges lorsqu'ils vont en France. Ce droit modéré, établi dans le but de favoriser la navigation intérieure et les transports par eau, ne pouvait convenir à l'administration fiscale de nos nouveaux compatriotes; d'ailleurs, il y avait pour elle nécessité d'assimiler les bateliers belges aux bateliers hollandais. On ne vit pas, ou plutôt on ne voulut pas voir qu'il n'y avait aucune analogie entre les uns et les autres : la moitié de la nation hollandaise vit sur l'eau; ses bateaux, fortement construits pour résister à la lame et même aux petites tempêtes des bouches du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut, sont de véritables navires, ils transportent souvent des denrées coloniales et autres objets de prix, presque toujours ils sont habités par le propriétaire et sa famille qui les entretient et les meuble avec goût et même avec un certain luxe.

En Belgique, la plupart de nos bateaux sont de grandes boîtes, presque rectangulaires, à fond plat, destinées aux transports des houilles, de la chaux, des liquides et autres matières encombrantes; ils ne naviguent que sur les canaux artificiels de l'intérieur et de la France, et ne peuvent même, sans quelques dan-

D. Le but que nous devons nous proposer c'est d'avoir des exportations; si nous voulons favoriser les arrivages directs, n'est-ce pas en définitive pour procurer à nos industriels des occasions d'exporter leurs produits?

M. Dupont. — Il me semble que nous devrions nous borner à donner une prime maritime.

M. Spitaels. — Que nous réduirions à mesure que nos relations seraient établies, et nos produits connus et admis dans les pays étrangers.

D. Y a-t-il encore quelque membre de la chambre de commerce ou quelqu'un de MM. les industriels, qui veuille émettre d'autres opinions ou présenter quelques objections sur les diverses questions agitées?

(*Silence.*)

Jules FRISON.	WAUTELET.
J. QUIRINI.	Ad. DULAIT.
J.-B. GALLER.	SCOUIER-LOTTIN.
LEBON.	HOUTART-COSSÉE.
P.-J. HENRARD.	Al. LE BON.

d'apprécier leurs justes plaintes, et nous ne pouvons que les engager à seconder de leurs démarches incessantes et énergiques, la chambre de commerce de Mons qui déjà a pris l'initiative.

Nous venons de considérer la diminution du droit de patente dans l'intérêt de l'exportation de nos houilles en France, car c'est de ce côté que nous en trouverons toujours le plus grand débouché; mais si nous voulons parler dans l'intérêt de nos malheureux bateliers, les raisons ne nous manqueront pas. Nous avons dit que beaucoup d'embarcations, conduites par leurs propriétaires mêmes, ne valent pas plus de 2000 francs, quoiqu'ils les aient achetés 12,000 francs. Comment serait-il possible, qu'avec le fret modique dont nous avons parlé plus haut, ces malheureux pussent nourrir leurs nombreuses familles, entretenir leurs bateaux, faire un fonds d'amortissement pour les renouveler quand la vétusté les met hors de service, et enfin payer un droit de patente qui est du 12me de la valeur d'un bateau? Évidemment il y a impossibilité. La classe des bateliers propriétaires diminue chaque jour, et ils passent comme ouvriers au service des sociétés.

Le but de l'institution du droit de patente a été de faire verser au trésor, par le contribuable, un tantième du bénéfice que doit lui procurer son industrie; nous croyons avoir assez prouvé, et le tableau du fret payé pour Paris et Gand depuis cinq ans le démontre mieux que tous les raisonnements possibles, que le batelier n'a aucun bénéfice; et qu'il ne se soutient, pour attendre des temps meilleurs, qu'aux dépens de l'amoindrissement de son premier capital. Pas une profession n'est plus malheureuse, et pas une n'est plus châtiée par le fisc, au moyen de la loi concernant le droit sur la navigation intérieure, que l'on a jugé à propos de baptiser improprement du nom de loi de patente.

Lorsqu'une maison neuve est achevée, elle reste trois ans sans être imposée; lorsqu'un bateau est lancé à l'eau, il est assujetti au droit de tonnage; la première peut exister des siècles, le second ne peut avoir qu'une durée de 20 à 30 ans, pendant laquelle il faut qu'il passe souvent au chantier et qu'il y reçoive des radoubs complets. La contribution foncière divise les maisons et les terres en classes, suivant la valeur qu'elles ont, le produit qu'elles peuvent rapporter; la loi concernant la navigation intérieure soumet au même droit de tonnage tous les bateaux transportant de la houille, de la chaux, des légumes, du sable, des roseaux et des joncs. Que l'embarcation vaille 12,000 francs ou 2,000 francs, qu'elle transporte de la houille ou des roseaux, la loi est impitoyable; le droit est le même, 84 centimes par tonneau. Est-ce là de la justice distributive? et le prétendu droit de patente n'est-il pas, comme nous l'avons dit, un des droits les plus écrasants que nous ait laissés la Hollande?

Les bateliers n'ont que peu ou pas de moyens de se défendre; ce n'est pas parmi eux qu'il faut chercher des orateurs; y en aurait-il même, que leur profession les empêche de se réunir; éparpillés comme ils le sont constamment depuis Paris et Rouen jusqu'à Ostende et Anvers; mais nous le répétons, c'est aux organes des intérêts de la navigation et du commerce, à les représenter auprès du Gouvernement, afin d'obtenir qu'enfin justice leur soit rendue.

La conservation du droit de patente de batelier, tel que l'avait établi le Gouvernement du roi Guillaume, a été, après la révolution de 1830, un oubli ou une erreur; pour prouver ce que nous avançons, nous ferons une citation, prise

dans l'exposé des motifs de la loi du 15 septembre 1816, et qui confirme ce que nous avons dit en commençant :

« Vos Nobles Puissances trouveront encore, dans le nouveau système, un droit » de tonnage sur la navigation intérieure, établi d'après la capacité des bâti- » ments et assimilé presqu'entièrement à l'impôt qui existe dans les provinces » septentrionales, sous la dénomination de *binnenlansch lastwater*, *plaisier en* » *passagiegeld.* » Ainsi, l'idée fixe, la pensée dominante du Ministre était d'assimiler, sous le rapport du droit, nos malheureux bateliers belges aux riches bateliers hollandais.

Lors de la discussion de la loi du 12 mai 1819, renforçant encore le droit de tonnage, une section pensa que les bateliers pauvres, transportant de faibles cargaisons, méritaient une diminution.

Il fut répondu que l'observation n'était pas sans fondement, mais que la nature de la chose rendait impossible d'y faire droit, ce qui voulait dire : Il nous faut de l'argent, peu importe que nous le prenions au riche ou au pauvre; d'ailleurs le riche est le batelier hollandais. Une autre section a pensé que le droit était trop élevé pour les bâtiments nationaux et naviguant à l'étranger, on lui a répondu que le droit était le même qui a toujours existé.

Oui le droit avait toujours existé pour les Hollandais, donc il fallait imposer les bateliers de Liége, de Namur, de Hainaut et des Flandres; c'étaient, sous le régime hollandais, à peu près les seuls voyageant en France; donc le droit n'était pas trop fort pour eux, puisque les Hollandais l'avaient toujours payé.

Telles furent la logique et l'équité du fisc hollandais; espérons que les Chambres belges verront avec d'autres yeux, et que, dans l'intérêt de nos exportations de houille et par humanité pour nos pauvres bateliers, elles changeront une législation aussi inique et aussi absurde.

Nous n'avons considéré le droit de tonnage que comme un impôt écrasant pour le batelier belge, et nuisible à l'importation de nos houilles en France. Nous allons maintenant voir quelles conséquences ont eues, pour les bateliers français, les lois du 15 septembre 1816 et 12 mai 1819.

Nous avons dit qu'un batelier belge, naviguant en France, n'est imposé qu'à 3 ou 4 francs pour droit de patente dans le premier village qu'il rencontre au delà de nos frontières, et que cette patente lui sert pour toutes ses embarcations, quel qu'en soit le nombre (nous avons connu une maison à Mons qui en possédait une quarantaine); la Belgique n'usant pas de réciprocité, impose au droit de tonnage, sous la désignation de patente, le malheureux batelier français dès qu'il a dépassé la ligne qui sépare les deux royaumes. Dans les premières années qui suivirent la mise à exécution de la loi du 12 mai 1819, c'était à son premier voyage, eût-il lieu même dans les derniers jours de décembre, qu'on le forçait de payer toute l'année. Depuis, sur les nombreuses réclamations du commerce de Mons, qui se plaignit fréquemment des entraves apportées à l'exportation par le manque de moyens de transport suffisants, attendu que les qateliers français préféraient charger à Anzin ou à Condé que de venir en Belgique, des modifications furent apportées à la perception du droit, et des facilités furent accordées, mais quant au temps seulement dans lequel il doit être payé.

Comparée à la manière dont nous sommes traités en France, notre façon

d'agir ne manque pas seulement de générosité, nous dirons qu'elle n'est pas équitable et qu'elle n'est pas conforme à l'esprit qui doit diriger de bons voisins dans leurs rapports communs. Mais si nous allons plus loin, si nous examinons le droit qu'a pu avoir le Gouvernement néerlandais, dont a hérité le Gouvernement belge, d'imposer les embarcations françaises, en raison des lois du 15 septembre 1816 et du 12 mai 1819, nous n'hésitons pas à dire que le roi Guillaume a agi abusivement, illégalement, et en opposition avec les traités existants.

Voici les articles de l'acte du congrès de Vienne du 9 juin 1815, relatifs à la navigation des rivières :

ART. 108.

Les puissances dont les États sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un même accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront à cet effet des commissions, qui se réuniront au plus tard, six mois après la fin du congrès, et qui prendront pour base de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants.

ART. 109.

La navigation, dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point ou chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne; bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la loi de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

ART. 110.

Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour le cours de la rivière, et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements ou affluents qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents États

ART. 111.

Les droits de navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable et assez indépendante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui en aucun cas ne pourront excéder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guère d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative. Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des États riverains, ni la naviga-

tion grevée d'autres droits quelconques, autres que ceux fixés dans le règlement.

Évidemment le roi Guillaume, par les lois précitées de 1816 et de 1819, s'est mis en opposition directe avec les vues des parties contractantes, dont le but, ainsi que le démontrent les dispositions susmentionnées des articles 109 et 111, était de favoriser et d'encourager autant que possible le commerce de toutes les nations, en facilitant la navigation. Mais les lois hollandaises sur le droit de navigation intérieure et sur le droit de tonnage, ne sont pas seulement illibérales, ce sont des lois iniques et des lois d'exaction.

L'art. 111 précité, dispose expressément que les droits à établir ne pourront, en aucun cas, excéder ceux existants au moment de la signature du traité. Or, quels étaient les droits de navigation existants au 9 juin 1815 sur le Rhin, la Moselle, la Meuse, la Sambre, l'Escaut et la Lys, rivières auxquelles s'appliquaient pour la France et les Pays-Bas les dispositions de l'art. 108? C'étaient les droits de navigation perçus par la régie des contributions indirectes, en vertu des lois et arrêtés du 20 mars, 3 août et du 28 mai 1803? Ce sont ceux que l'on perçoit encore en France et en Belgique sur les rivières non concédées et non canalisées.

Nous ne cesserons donc de le proclamer et de le répéter, les droits perçus en vertu des lois du 15 septembre 1816 et du 12 mai 1819, sont établis injustement, illégalement, sur les embarcations françaises naviguant en Belgique, et venant chercher les houilles des bassins de Mons et de Charleroy, dont ils entravent l'exportation.

Ces lois sont qualifiées, l'une de loi sur la navigation intérieure, l'autre de loi sur le tonnage, et c'est par une escobarderie, par un tour de passe-passe, que les droits qu'elles imposent sont qualifiés de droits de patente. Par toutes les raisons que nous en avons déduites, justice doit être rendue par la Belgique aux bateliers français; il n'est jamais trop tard pour faire le bien, et mieux vaut une justice tardive qu'une iniquité continue. Encore une fois, nous en appelons aux chambres de commerce de Mons, de Charleroy, et au comité charbonnier de ce district; c'est à ces trois corps qu'il appartient spécialement de mettre sous les yeux du Gouvernement les réclamations qui précèdent, et d'obtenir qu'il y soit fait droit le plus tôt possible, par une notable diminution du droit de tonnage; ce sera une preuve du respect de la Belgique pour les traités existants.

Séance du 1er octobre 1840, à Namur.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Decker et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. Lemielle-Mazure, Président, De Fouvent, Vice-Président, Bourguignon-Noël, Kegeljan, Arnould-Raymond, Bauchau-Baré, Victor Zoude, André Zoude, Gérard Fallon, Thirionnet-Malnoury, Bruno, Secrétaire.

INDUSTRIELS ET NÉGOCIANTS.

Présents : MM. Benoit, Everaerst, Bauchau-Maurissen, Del Marmol, De Montpellier-d'Arbre, Vielvoy, Demoreau-d'Yvoir, De Rosée, Amand D'Erneton, le baron De Goër, agriculteur.

D. Le premier point de l'enquête est d'examiner la situation du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie du pays.

Pourriez-vous nous faire connaître qu'elles sont les branches d'industrie qui se pratiquent dans le ressort de votre chambre de commerce?

M. Lemielle-Mazure. — La principale branche est la forgerie; nous avons ensuite la coutellerie, la quincaillerie, la faïence, les cuivres, les tanneries, la papeterie, la céruse, les produits chimiques, les pierres, marbres, pierres à chaux, trois houillères vers l'extrémité de la province.

M. Éveraerst. — Nous avons aussi la culture du lin.

M. Lemielle-Mazure. — C'est très-peu considérable.

M. Éveraerst. — Il faut cependant bien en parler, car il y a une espèce d'anomalie entre l'enquête linière et l'enquête commerciale; d'une part, on tend à l'exportation, et d'autre part on veut l'empêcher.

D. Avez-vous des raffineries de sucre?

N. Gérard Fallon. — Nous allons en avoir une, on est en train de la monter.

D. Vous avez des mines de fer?

M. Lemielle-Mazure. — Oui, beaucoup de mines de fer et de plomb.

FORGERIE.

D. Nous commencerons par la forgerie; pouvez-vous nous dire quelle en est la situation actuelle?

M. Victor Zoude. — La forgerie est en ce moment dans un état complet de stagnation. Cela provient de la surabondance des produits, qui n'est nullement en rapport avec la consommation intérieure. Je dis consommation intérieure, parce que nos débouchés extérieurs sont tout à fait nuls. Autrefois on exportait beaucoup de clous dans le Levant, mais ces exportations sont, sinon tout à fait supprimées, au moins singulièrement diminuées. S'il y avait un traité de paix avec l'Orient, nous pourrions retrouver nos anciens débouchés.

D. Principalement pour les clous ?

M. Victor Zoude. — Oui, on en fabrique peu à Namur, mais à Charleroy on en faisait beaucoup; et aujourd'hui les trois quarts des établissements chôment.

D. Le Levant était donc votre principal débouché pour les clous?

M. Victor Zoude. — Oui, mais on en expédiait aussi en Amérique et au Brésil.

D. Par quelle voie exportiez-vous ?

M. Victor Zoude. — Par Anvers, parce que, par la Meuse, il y aurait trop de difficultés.

D. Est-ce pour votre compte que vous exportiez ?

M. Victor Zoude. — Non, ce sont les armateurs d'Anvers qui se chargeaient des exportations.

M. Kegeljan. — Plusieurs maîtres de forges disent qu'ils ont perdu leur débouché en Hollande; autrefois ils expédiaient en Hollande, à Amsterdam et à Rotterdam beaucoup de fer en barres, et aujourd'hui ils ne peuvent plus y aller. Ils seraient charmés que, par un traité avec la Hollande, ils pussent obtenir leurs anciens débouchés; les fers de Namur sont d'ailleurs reconnus comme étant les meilleurs.

M. Victor Zoude. — Nous n'avons en général que des forges au bois; il y en a peu au coke, et dans ce nombre il y en a une vingtaine qui chôment.

D. Vos produits sont meilleurs que les autres?

M. Victor Zoude. — Oui, les fers au bois ont la suprématie sur tous les autres; pour la carrosserie, les armes, les fers au bois sont indispensables, mais les fers au coke s'emploient pour la grosse et la petite clouterie, parce qu'ils sont bon marché.

D. Avez-vous à lutter contre la concurrence étrangère?

M. Victor Zoude. — Ici, non. Les fers anglais ne peuvent pas venir. Cependant il en arrive encore à Anvers. Il n'en vient pas en ce moment, parce qu'il y a une forte hausse qui provient de la grande quantité de rails qui ont été commandés. Une seule maison a reçu des ordres pour trois cent mille tonneaux.

D. D'où provient que les fers anglais arrivent sur les autres marchés ?

M. Victor Zoude. — Cela provient de ce qu'ils sont moins chers. En effet, on extrait de la même mine, la houille, le fer carbonaté qui est superposé à la houille, et les pierres réfractaires qui servent à bâtir les usines. Ainsi, on tire de la même bure la houille, le fer et la pierre réfractaire, et ces établissements se trouvant accolés auprès des grandes communications des chemins de fer et des canaux, la matière première coûte moins cher.

En outre, en Angleterre, il y a des primes d'exportation, et les fabricants peuvent se contenter d'un bénéfice minime à cause de la prime qu'il reçoivent à l'exportation. Nous sommes ici singulièrement ballottés : les Français nous enlèvent nos charbons, et nous ne pouvons pas exporter nos fers en France, parce qu'il y a des droits qui équivalent à une prohibition.

D. Mais n'y a-t-il pas prohibition à la sortie pour les charbons? Le Gouvernement n'a-t-il pas usé de la faculté que lui donne la loi du 26 août 1822, de prohiber la sortie des charbons de bois ?

M. Victor Zoude. — Il y a certaines parties des frontières, du côté du Luxembourg, où les Français viennent prendre nos charbons à très-bon compte. Il serait difficile d'obtenir la prohibition de cette sortie, car que deviendraient alors les propriétaires de bois qui ne pourraient plus tirer partie de leurs coupes. Il est des usages pour lesquels il est impossible d'employer du fer au coke. Il serait difficile d'assigner positivement la cause de l'état de gêne et les moyens d'y porter remède. Il y a cessation complète de demandes dans l'intérieur du pays. On prétend que cela provient de l'excessive cherté des grains; parce que tels paysans qui auraient besoin d'une barre de fer, étant obligés de conserver tous leurs grains pour vivre, attendent que les grains baissent pour pouvoir acheter ce dont ils ont besoin.

M. Kegeljan. — A Anvers il y a de grands magasins de fer anglais en entrepôt, et à meilleur marché que les fers du pays. Chaque fois que j'ai été à Anvers, j'y ai vu arriver des parties considérables de fer qu'on introduit comme de la mitraille.

M. Victor Zoude. — On introduit ces fers sous le nom de vieux fers ; on les laisse rouiller un peu et ils entrent comme mitraille. Il faudrait prohiber la vieille mitraille de Hollande, ou du moins ne recevoir que la véritable mitraille.

M. Kegeljan. — Les mitrailles de fer sont un objet qui sert de lest aux navires ; elles leur fournissent ainsi un petit avantage.

D. Les arrivages des fers anglais peuvent s'expliquer de la même manière. Il paraît que ce sont les navires qui vont chercher du coton à Liverpool, qui prennent des fontes anglaises presque pour rien ?

M. Victor Zoude. — Il faudrait que la mitraille fût réellement reconnue mitraille pour être admise.

D. A quel taux évaluez-vous la protection dont vous jouissez à l'importation du fer étranger?

La fonte du fer en gueuse paye, d'après le taux fr. 2 12 c^{s} pour 100 kilogrammes. Quel est le taux moyen de la valeur?

M. Kegeljan. — Cela fait à peu près un sixième, environ 15 p. %.

D. La fonte ouvrée paye 13 francs 30 centimes?

M. Victor Zoude. — Il n'en entre pas, parce que c'est à peu près le prix de la fonte?

D. Cette protection vous est-elle toujours nécessaire ?

M. Kegeljan. — Elle ne serait pas suffisante si nous en croyons les industriels. M. le président a reçu une lettre d'un maître de forges, j'en ai reçu une aussi, la voici :

« Dans les questions qui vont s'agiter au sein de la chambre de commerce de Namur, en présence de la commission d'enquête commerciale et industrielle, celle de savoir comment on pourrait rendre à la forgerie au bois de la Meuse l'activité qu'elle a complétement perdue, ne sera pas la moins intéressante pour toute la province.

» Trop nouveau dans la partie pour oser me permettre d'assigner des remèdes à un tel état de choses, je ne crois pas inutile de vous signaler les causes qui ont, à mon avis, bouleversé notre industrie, laissant, aux anciens du métier la tâche beaucoup plus difficile d'y trouver un palliatif. Si quelques-uns de mes renseignements vous semblent intéressants, veuillez en tirer le parti que vous croirez convenable, sans signaler, je vous prie, la source d'où ils proviennent.

» Quand, en 1821, John Cokerill introduisit de l'Angleterre à Seraing les premiers fourneaux au coke, les maîtres de forges qui travaillaient au charbon de bois, et surtout ceux de la Meuse, qui connaissaient si bien la richesse en combustible du bassin de Liége, durent prévoir à l'instant que la science et ses perfectionnements venaient de leur élever un colossal rival qu'ils auraient du mal à combattre.

» Longtemps cependant encore le discrédit fondé, jeté sur les premiers produits de la fabrication à la houille, laissa aux nôtres le monopole de bien des branches d'industrie, et rien peut-être ne se serait opposé à les laisser marcher de front, si la fabrication par la méthode anglaise fut restée dans des mains aussi prudentes que celles qui l'importèrent sur la Meuse.

» Vous connaissez le débordement de l'esprit d'association qui créa, sans se demander où il placerait ses produits, dix fois plus d'établissements peut-être qu'il n'en faudrait dans un pays comme le nôtre. Ce qu'une fortune particulière n'aurait jamais osé entreprendre, les sociétés l'ont fait ; mais au lieu de s'arrêter au point qui aurait dû, plus tard, faire applaudir à leur création, elles s'arrachèrent à tout prix, charbonnages et minières ; elles élevèrent fourneaux contre fourneaux, usines contre usines, et quand elles virent les capitaux sociaux disparaître, elles cherchèrent en vain à réaliser leurs produits.

» Je ne veux d'autres preuves de l'exagération de production dans laquelle la Belgique s'était lancée, que les rapprochements suivants.

» La France, cette nation de trente-deux millions d'habitants, outre ses colonies, produisit en 1837, d'après le tableau statistique de cette année, publié en juin 1839, 331,678,000 kil. de fonte, et n'en acquit pas beaucoup à l'étranger. M. Gachard, rapporteur général du jury de l'exposition de 1835, porte la quantité de fonte produite par la Belgique, dont la population est de trois millions

huit cent seize mille âmes, sans débouchés et avec ses ports ouverts, à environ 140,000,000 de kil., à plus d'un tiers de la production française.

» Encore si l'on avait pu fabriquer à des prix raisonnables? mais malheureusement cela était devenu complétement impossible. L'agiotage s'était emparé des charbonnages, et avait fait quintupler leur prétendue valeur, bientôt on éleva des doutes sur la possibilité de subvenir plus tard à tout le combustible nécessaire; de nouveaux et de plus vastes champs d'exploitation furent entrepris, et pendant ce temps le charbon sortit des bornes des prix ordinaires.

» Les minerais de fer suivirent la même impulsion, et l'on vit de 7 à 8 francs, porter à 15 et 20 la charrée du cube de 0^m 7176, pesant mille à douze cent kilog. On acquit à tout prix des permissions de recherches, et l'on vit donner jusqu'à fr. 7 75 c^s à un propriétaire, pour la permission d'extraire une charrée de mine dans ses terrains!

L'intérêt des immenses capitaux immobilisés, l'exagération de la main-d'œuvre, le luxe d'administration inutile, tout enfin s'opposa à la possibilité d'amener les produits à un prix de revient qui permît, en cas de vente, un léger bénéfice.

» Pendant que déjà nous regorgions de produits, l'Angleterre trouvait encore moyen d'apporter les siens jusqu'aux portes de nos grandes usines à fer. Malgré un escompte de 3 p. °/₀ accordé par les fabricants anglais, malgré un droit de sortie de 1/2 p. °/₀, et 15 1/3 p. °/₀ de frais d'assurance maritime (le tout sur la valeur), il est à ma connaissance que du mois d'octobre 1836 au mois de mai 1837, il fut transporté par le seul canal de Bruxelles à Charleroy 6470 tonneaux de vieux fers, mitraille et fonte arrivés sur le port d'Anvers.

» Enchaînée par mille liens à la fabrication par la méthode anglaise, la forgerie au bois de la Meuse dut subir toute sa fatale influence; sans avoir, que je sache, contracté de grands marchés de mines, elle dut cependant élever le prix de ses achats sous peine de s'en voir privée.

» Le charbon de bois qui suit les oscillations du charbon minéral, s'éleva jusqu'à 80 francs la banne de 4^m 86^c, de 45 qu'il se vendait; ce qui fait fr. 16 46 c^s par mètre cube, au lieu de fr. 9 26 c^s! Enfin la forgerie au bois dut mettre les prix de ses produits en rapport avec ceux de la fabrication à la houille, que l'on abandonne partout à bas prix.

» Je ne pourrais, dans le cercle déjà trop étendu de cette note, vous signaler les perfectionnements qui, apportés à la méthode anglaise, nous ravirent lentement, mais sans discontinuer depuis vingt ans, et surtout depuis l'avilissement des prix, une foule d'usages auxquels les produits au bois avaient le droit de fournir. Sur la Meuse, le monopole de la fabrication d'objets de moulage nous était acquis; maintenant on voit s'élever partout une foule de petits fourneaux qui, ne demandent presque point de frais de premier établissement, usent des fontes au coke, acquises à vil prix, et reproduisent des objets de moulage qui, s'ils n'ont pas absolument toutes les qualités désirables, ont au moins celle de se donner à bas prix.

» Les fers laminés, de formes et de dimensions si variées et si parfaites que la main du plus habile forgeron ne pourrait souvent les reproduire, remplacèrent insensiblement nos fers de forges et de martinet. On voit aujourd'hui, dans les Flandres surtout, des bandages, des fers cavaliers et laminés qui, s'ils s'usent ou se brisent très-vite, n'en sont pas moins préférés par une foule de consommateurs,

pour cela seul qu'on les obtient à vil prix, beaucoup au-dessous du taux auquel nous pouvons les fabriquer.

» Loin d'étendre nos débouchés en proportion de la fabrication, la Hollande qui absorbait une partie des bons fers de la Meuse, a déplacé (si ce n'est pour les clous je pense), ses relations, qu'elle a ouvertes avec l'Angleterre et le Rhin.

» La partie cédée du Limbourg, qui consommait beaucoup d'objets de moulage, est aujourd'hui soumise au tarif de la Hollande, qui frappe nos fontes à l'entrée d'un droit de 6 °/₀ sur leur valeur.

» Si les fontes pouvaient au moins trouver un écoulement vers la France ou la Prusse! mais d'une part les droits d'entrée de plus de deux francs par mille kilogrammes, les frais de transport, qui montent à 15 p. °/₀ pour n'arriver qu'au centre du département des Ardennes, à Vouzier, leur ôtent toute possibilité de lutter avec les fontes françaises, qui, du reste, suffisent, je pense, à la consommation des départements limitrophes de la Belgique. En Prusse, elles rencontrent, dans l'Eiffel et sur le Rhin, des produits indigènes d'une qualité supérieure ou des fontes anglaises à des prix extrêmement bas.

» Le Gouvernement qui, dès le principe, avait laissé un cours effréné aux associations, est aujourd'hui entré dans une voie tout à fait opposée; les enquêtes les plus minutieuses précèdent les arrêtés qui sanctionnent toute nouvelle société. Malheureusement, il est trop tard, en vain multiplie-t-il autant qu'il est en son pouvoir ses lignes de chemin de fer, les établissements sydérurgiques encombrés de produits, se disputent par le rabais, les lots qui sont mis en adjudication, et vont jusqu'à donner à fr. 259 90 cs., leurs fers laminés! Si, en mars dernier, après les propositions de l'établissement de Couillet, le Gouvernement qui, comme consommateur, il est vrai, semble devoir, à garanties égales, accepter les soumissions les plus avantageuses, avait pu comprendre qu'il ne s'agissait point là d'une économie d'argent, mais de l'existence de la plus belle, de la plus vaste industrie de notre royaume, d'une industrie qui, par ses ramifications sans nombre, fait vivre des milliers de malheureux, il aurait écouté la voie des honorables maîtres de forges qui, à la même époque, lui firent des réclamations à ce sujet.

» Il ne faut pas d'ailleurs, Messieurs, s'exagérer la consommation en fonte occasionnée par les chemins de fer de la Belgique. Il résulte d'un document que je crois officiel, que jusqu'à la date du 12 novembre 1839, le Gouvernement avait acheté :

1° En Angleterre.	203,000	kilo. de rails.
2° En Belgique	23,518,267	—
3° Id.	1,094,850	kilo. de clavettes.
Ensemble pour la Belgique. . . .	24,613,117	kilo. de fer laminé

pour 1000 kilogrammes, desquels il faut environ 1400 kilo. de fonte, ou . . . . . 34,458,363 kilo.

4° Coussinets fabriqués en Belgique.	9,901,204	—
Total de la fonte employée . .	44,359,567	kilo. approximativement.

» Vous comprendrez facilement, Messieurs, qu'à la suite du marché du mois de

mars les fers au bois, toujours entraînés par ceux à la houille, ont encore subi une forte dépréciation.

» Si nous abordons un autre cercle d'idées, nous en tirons des conclusions aussi peu rassurantes sur l'avenir de la forgerie au bois de la Meuse.

» D'après un tableau publié en 1832, il y avait dans la province de Namur quarante hauts-fourneaux au bois qui existent encore aujourd'hui.

» Chacun d'eux peut consommer par an, terme moyen, huit cents bannes de charbon, soit ensemble . . . . . 32,000 bannes.

» On comptait à la même époque, d'après le même tableau, soixante-douze affineries, consommant l'une, 200 bannes, ou. 14.400 »

Ensemble. . . . 46,400 bannes.

Qui cubent 225,504 mètres, l'une étant de 4m.86c. Dans nos contrées, on peut, je pense, admettre que la banne de charbon est le produit de 7 cordes et demie ou de 20 stères 75, la corde cubant 2 stères 766.

» Les 46,400 bannes de charbon représentent un cube de bois de 962,800 stères.

» D'après l'*Annuaire de l'observatoire de Bruxelles* pour 1839, la province de Namur aurait 125,541 hectares de bois, haies, etc., etc. En admettant, ce qui serait, je pense, tout à notre avantage, qu'ici comme dans le Luxembourg, on puisse obtenir cinq stères par hectare et par an, nous trouverions 627,705 stères; un tiers de moins que ce qu'il faudrait pour alimenter toutes les usines de la province, en supposant même, chose impossible, que tous les bois puissent être absorbés par les usines à fer; que les communes qui partagent ordinairement leurs bois et les consomment, voulussent vendre les produits de 47,287 hectares que, d'après un état joint au développement du Budget des Finances de 1838, elles possèdent encore dans notre province. Quand on voit la tendance générale au défrichement qui domine aujourd'hui les propriétaires, ces faits n'ont pas besoin de commentaire. Nous pourrons, il est vrai, chercher une partie de nos approvisionnements dans les cantons septentrionaux du Luxembourg, où il reste un excédant de bois sur la consommation intérieure; mais je crains que les prix trop élevés de transport joints à la concurrence des maîtres de forges du département des Ardennes françaises, ne nous permette plus d'obtenir des charbons à un prix qui soit en rapport avec celui de la vente de nos produits. »

Note adressée par M. le baron DE CARTIER D'YVES.

« La situation dans laquelle se trouve la forgerie en général, et principalement celle de la province de Namur, qui réclame des égards exceptionnels par sa position et la difficulté de se procurer du combustible, ce qui n'existe pas autant dans les provinces voisines, cette situation, dis-je, est déplorable.

» Il est vrai que la fabrication produit plus en proportion que la consommation du pays et l'exportation; mais c'est un mal que le Gouvernement a bien voulu, et à présent il n'y aura que la force des choses qui y portera remède. Nous n'avons pas d'autre espoir maintenant pour avoir des débouchés, que la France, parce que la fabrication des fers ne répond pas aux besoins, et qu'ils s'y vendent plus cher que dans notre pays; il me paraît donc qu'il conviendrait de faire des concessions de part et d'autre avec ce royaume; la chose ne serait pas si difficile, si la France pouvait avoir la certitude que tout ce que nous lui livre-

rions proviendrait de nos fabriques. Je n'en dis pas davantage sur cet article, parce que MM. les membres de la commission d'enquête commerciale et industrielle en savent plus que je ne pourrais dire.

» Je me permettrai seulement encore une observation relativement aux charbons de bois, ou bois pour faire du charbon qui sortent de la Belgique pour la France. C'est absolument ruiner la forgerie belge, puisque les charbons de bois y deviennent de jour en jour plus rares. Il y a des usines situées au milieu des forêts de la Belgique qui chôment faute de charbons, parce que les maîtres de forges français, qui vendent leurs fers plus cher en France qu'on ne les vend en Belgique, peuvent donner un plus haut prix aux charbons de bois et viennent les acheter. »

D. Dans les notes dont il vient d'être donné lecture, on espère, comme vous voyez, beaucoup de la France.

On dit que si l'on pouvait obtenir une diminution de droits, la forgerie belge trouverait en France un grand débouché.

M. Victor Zoude. — Assurément.

D. Cependant, Messieurs, des industriels compétents en cette matière, nous ont dit que, lors même qu'il n'y aurait plus de droits, la France ne nous offrirait pas un débouché, tant à cause de l'exportation des fontes anglaises, que parce que la France, qui a fait beaucoup de progrès en cette partie, fabrique mieux et à meilleur marché que nous. Ils prétendent qu'il y aura plus d'avantage pour la forgerie belge à se tourner du côté de l'Allemagne que du côté de la France. Nous désirerions connaître votre opinion sur ce point.

M. Victor Zoude. — Il est vrai que la forgerie, dans quelques parties du nord de la France qui nous avoisinent, a une certaine supériorité sur nous, cependant en général les fers français ne valent pas les nôtres. On vous a dit que les fers français étaient supérieurs à ceux de Couillet; mais cet établissement est très-arriéré. Il a longtemps fabriqué de mauvais fers avec de vieux dépôts de minerai, mais si le débouché de la France lui était ouvert, soyez assuré qu'il ferait des fers qui pourraient au moins lutter avec ceux de la France, s'ils ne leur étaient supérieurs.

Quant à l'Allemagne, elle trouve dans les parties cédées du Luxembourg les fontes tendres dont elle a besoin pour traiter ses fers à la méthode anglaise. Autrement les fers au bois de l'Allemagne valent mieux que les nôtres.

D. Je ne parle pas des fers au bois, mais des fers au coke, qui conviennent pour les chemins de fer; on construit maintenant beaucoup de chemins de fer en Allemagne. On nous a dit à Charleroy que nous pourrions peut-être obtenir l'entrée de ces fers en recevant l'acier d'Allemagne de préférence à l'acier d'Angleterre.

M. Arnould Raymond. — L'acier paye peu de chose à l'entrée.

M. De Fouvent. — C'est d'ailleurs une consommation insignifiante; on trempe plusieurs milliers de lames de couteaux avec une petite quantité d'acier.

M. Victor Zoude. — Nous ne pourrions jamais fournir des rails que dans la partie de l'Allemagne qui touche la frontière. Au delà nous ne pouvons pas lutter

avec l'industrie du pays; la France, au contraire, nous offrirait un immense débouché. On craint que les fers de Charleroy ne puissent lutter avec ceux de France; mais les fers de Charleroy ne valent pas les nôtres; et la preuve que nos fers se présenteraient avec avantage sur le marché français, c'est que, chaque fois qu'il a été question de diminuer les droits, il y a toujours eu grande opposition. On a quelquefois fait des diminutions, mais ce n'était qu'une bagatelle : il ne s'agissait jamais que de quelques centimes.

D. Les chiffres cités dans le mémoire dont il vient d'être donné lecture sont-ils exacts ?

M. Victor Zoude. — Je le pense; ce doit être à peu près cela.

M. Kegeljan. — Il n'est pas probable qu'on se soit livré à de pareils calculs sans des documents certains.

D. Avez-vous, Messieurs, quelques observations à nous présenter contre la sortie du charbon de bois ?

M. Victor Zoude. — Les observations que je pourrais présenter contre la sortie du charbon de bois n'auraient guère d'écho dans cette chambre, dont tous les membres sont propriétaires de bois.

M. Gérard Fallon. — Il est impossible que les charbons de Saint-Hubert viennent ici. Les frais de transport équivaudraient à la moitié de leur valeur.

M. Benoit. — Et pour fabriquer il nous faut du charbon à 45 francs.

M. Gérard Fallon. — Le charbon doit sortir, puisqu'on ne peut l'envoyer ici.

M. Kegeljan. — Je sais que le Gouvernement belge a restreint la sortie des charbons. Il ne l'a fait que dans de bonnes intentions; mais les propriétaires de bois voudraient que la sortie fût autorisée par un grand nombre de bureaux.

D. La loi de 1822 réserve au Roi la faculté d'autoriser la sortie des charbons par des bureaux à déterminer. Reste à savoir l'usage qu'il convient de faire de cette faculté, pour concilier les intérêts des maîtres de forges et des propriétaires de bois.

M. Demoreau, peut-il nous donner quelques renseignements sur sa fabrication ?

M. Demoreau. — Je dirai que l'état de malaise de notre industrie doit être attribué à ce que les bois de ce pays-ci sont pris en grande partie par la France. Cet objet est d'une haute importance pour nous. Les bois s'achètent par les Français, et leurs fers étant plus chers que les nôtres, ils peuvent aussi acheter du bois à des prix plus élevés que nous.

Quant à notre industrie en elle-même, nous attribuons son état de malaise à la grande quantité d'usines qui se sont élevées depuis dix ans. Il y a une concurrence trop forte, et les sociétés qui se sont élevées sont cause que nous ne pouvons pas écouler nos produits, à cause de la trop grande masse de production.

D. Il ne s'est pas formé ici de société pour les fers au bois?

M. Kegeljan. — En général, il ne s'est pas formé de société dans la province de Namur.

D. C'est principalement pour la province de Namur que vous demandez que les bois ne puissent pas sortir ?

M. Demoreau. — Oui.

D. Mais pour le Luxembourg ?

M. Demoreau. — Le Luxembourg se rattache à la province de Namur. Nous pouvons acheter dans ce pays-là. Il est d'ailleurs certain qu'il en sort du côté de Givet.

M. Kegeljan. — Ce n'est que par les bureaux de la province de Luxembourg que peuvent sortir les bois et les charbons.

M. Victor Zoude. — Ces MM. de Charleroy ont demandé qu'on traite avec l'Allemagne. Nous pensons, nous, que c'est avec la France que nous devons chercher à traiter.

M. Demoreau. — Ces MM. de Charleroy entendent-ils parler de la métallurgie de fer ?

D. Principalement du fer; ils pensent qu'il y aurait plus davantage à traiter avec l'Allemagne ?

M. Demoreau. — Je ne partage nullement l'opinion de ces MM., la France nous offre plus de ressources que l'Allemagne.

M. Amand. — Pour la forgerie de ce pays-ci, la chose la plus importante serait d'obtenir un traité de commerce avec la France. Puisque nous nous sommes privés de notre débouché vers la Hollande, je ne vois d'autre débouché que la France. Quant à l'Allemagne, nous ne pouvons pas espérer d'y introduire nos fers au bois, parce que le fer allemand est d'une qualité supérieure au nôtre; nous ne pouvons donc espérer écouler les produits de ce pays-ci que vers la France.

D. D'où vient la supériorité des fers au bois de l'Allemagne ?

M. Amand. — Je ne saurai le dire. J'ai fourni des fers à la manufacture d'armes à Liége; ces fers ont été trouvés très-bons et ont subi les épreuves les plus fortes. La charge était de 37 kilogrammes de poudre et de 1000 kilogrammes de balles. Je ne sais combien on a fait d'épreuves, mais sur tous les canons qui ont été éprouvés trois seulement se sont déchirés, pas un n'a éclaté.

D'un autre côté, j'ai fourni à la fonderie de Liége, et on a aussi été très-content de la qualité du fer; mais en général nos fers ne sont pas aussi beaux que ceux de l'Allemagne. Je ne veux pas dire que les maîtres de forges ne se donnent pas toutes les peines pour réussir, mais le minerai ne permet pas d'obtenir du fer fort de première qualité.

Les forgeries de la Meuse ne produisent pas de fer aussi fort que celles d'entre Sambre et Meuse : cela tient à la matière première.

Si nous devions extraire du minerai d'entre Sambre et Meuse, les transports absorberaient tous les bénéfices que pourraient procurer nos établissements. Je

crois que ce qui nous fait le plus grand tort, c'est la privation du grand débouché de la Hollande, et des colonies où nous exportions beaucoup. Ce sont de nouveaux débouchés qu'il faut chercher, et je ne vois que la France avec qui nous puissions faire un traité de commerce sur des bases très-larges. Un autre objet qui mérite l'attention du Gouvernement, c'est le défrichement des forêts ; si on n'y porte pas obstacle, les forgeries au bois devront chômer faute de bois ; elles ne pourront plus se procurer le charbon nécessaire.

Voilà les observations les plus importantes que j'avais à présenter. On pourrait aussi défendre l'érection de nouveaux établissements. En France, on n'obtient que très-difficilement la permission de créer de nouveaux établissements.

D. Ne serait-ce pas empêcher la concurrence et par suite le progrès?

M. Amand. — Il y a déjà une grande quantité d'établissements qui chôment. Si on en crée de nouveaux, il faudra que les anciens chôment ou les nouveaux.

D. Les anciens n'auront-ils pas toujours un avantage, parce qu'ils ont déjà une clientelle formée?

M. Amand. — En France, on n'a pas permis de créer de nouveaux établissements sur notre frontière, qu'à la condition expresse de s'approvisionner de bois dans notre pays; si la France, qui a plus de bois que nous, ne permet la création de nouveaux établissements qu'à la condition de s'approvisionner de bois chez nous, pourquoi permettrions-nous la formation de nouveaux établissements?

D. Dans quel but la France a-t-elle stipulé cette condition ?

M. Amand. — Parce que les anciens établissements ne trouvaient plus assez de bois pour leurs besoins.

D. Cependant ne venez-vous pas de dire que ces localités avaient plus de bois que nous ?

M. Amand. — Mais on a reconnu que, s'il se créait de nouveaux établissements, il n'y aurait plus assez de bois pour la consommation de toutes les usines.

D. Le seul avantage de la France serait donc de nous enlever du bois?

M. Amand. — Et d'assurer que les anciens établissements peuvent continuer à être en activité.

M. Victor Zoude. — Et pour s'assurer la main-d'œuvre.

M. De Fouvent. — Il faut remarquer que les établissements français auxquels notre Gouvernement permet de tirer du bois du pays, ne touchent qu'à la province de Luxembourg, où il y a beaucoup de bois. Cette permission a été accordée dans l'intérêt même du pays. Le roi Guillaume l'avait fait pour favoriser la vente des bois du Luxembourg, qui ne viendraient pas ici.

M. Amand. — Il n'y a pas d'année qu'il n'en vienne dans les établissements de M. Zoude.

M. De Fouvent. — La permission de sortie n'a lieu que par quelques bureaux du Luxembourg. Partout ailleurs les bois sont frappés d'un droit à la sortie.

M. Amand. — Oui, mais ce droit est nul, parce qu'on ne force pas les voituriers à venir aux bureaux, et le droit n'est pas perçu.

M. De Fouvent. — Mais aujourd'hui les charbons sont en baisse. D'ailleurs, je le répète, la permission de sortir du bois n'existe que pour deux ou trois bureaux de la province du Luxembourg, où vous n'allez pas en chercher.

M. Vielvoy. — Nous serons peut-être bien heureux, dans quelques années, d'aller nous approvisionner dans le Luxembourg.

M. De Fouvent. — Il est prouvé qu'il y a trop de bois dans la province de Luxembourg.

D. A combien évaluez-vous la proportion de bois qui entre dans la fabrication de fer?

M. Amand. — Je ne saurais pas vous le dire. Le charbon de l'année dernière me coûte, rendu aux usines, 85 francs la banne de 12 à 1300 kilogrammes.

D. Combien faut-il de bois pour faire 100 kilogrammes de fer?

M. Amand. — Il faut une banne et un tiers pour 1000 kilogrammes. Cependant avec du minerais plus fusible, on pourrait obtenir 16 à 1700 kilogr.

M. Benoit. — Est-ce la même banne que chez nous?

M. Amand. — Oui.

M. Benoit. — Elle contient 4 mètres 6 centimètres cubes. Or, les 5 mètres environ nous coûtent 30 francs de transport pour venir à nos usines.

D. Vous possédez des minerais d'une qualité supérieure?

M. Benoit. — Les minerais d'entre Sambre et Meuse sont meilleurs que ceux de la Meuse, mais on les mêle avec avantage.

M. Victor Zoude. — Vous venez de voir que M. Amand est de notre avis, qu'un traité avec la France nous serait utile.

M. Amand. — Avec l'Allemagne aussi.

M. Victor Zoude. — Il faudrait empêcher que le fer neuf n'entre comme mitraille.

D. Quels moyens emploie-t-on pour faire entrer le fer neuf comme mitraille?

M. Victor Zoude. — On le réduit en morceaux de certaine longueur de deux ou trois pieds. J'ai vu entrer ainsi des fontes neuves qu'on avait cassées et laissées exposées à l'air, et des fers fendus en morceaux de un à deux pieds. Les cloutiers, pour travailler le fer, sont obligés de les couper en morceaux de cette longueur, ils étaient dispensés de le faire. Il en entre comme cela des millions de kilogr.

M. Amand. — Il serait utile de demander la prohibition de l'entrée de la mitraille, parce que les douaniers ne savent pas distinguer le *vieux* fer du *neuf*.

D. Mais n'avez-vous pas besoin de mitraille pour faire certains objets?

M. Amand. — Nous avons dans cette mitraille des fers fort tendres, et métis mêlés. Nous pouvons faire avec nos fers tout ce qu'on fait avec la mitraille.

D. Mais Charleroy n'en a-t-il pas besoin ?

M. Victor Zoude. — C'est qu'à Charleroy ils achètent comme vieux fer du fer neuf. N'y aurait-il pas moyen d'obtenir une augmentation sur l'entrée des fers anglais. Le droit actuel est reduit à *zéro* parce que la déclaration du poids n'est plus exacte.

D. Cependant il y a moyen de constater le poids de ce qu'on veut introduire ?

M. Victor Zoude. — On regarde cela comme étant de si peu de valeur, que ce n'est pas la peine d'y faire attention.

D. C'est plutôt sous le rapport de la manière dont on exécute la loi, que sous le rapport du droit que vous faites votre observation.

M. Amand. — Peut-être d'autres industries souffriraient-elles de la prohibition de la mitraille, mieux vaudrait une augmentation de droit que la prohibition.

M. Victor Zoude. — Il faut surtout faire en sorte qu'on n'admette comme mitraille que ce qui est véritablement mitraille.

D. Le droit suffirait-il s'il était réellement perçu ?

M. Kegeljan. — C'est un droit assez minime, il n'est que de 15 p. %. Le principal est de bien déterminer ce qu'on entendra par vieux fer.

M. Bauchau-De Baré. — N'existe-t-il aucune industrie qui ait besoin de mitraille et qui puisse souffrir, si on met obstacle à son introduction ? N'est-il pas nécessaire de la mélanger avec le minerai ou la fonte, pour faire certains objets ?

M. Amand. — On fait des masses de ces mitrailles, on les place dans des cerceaux qu'on fait passer ensuite sous le martinet, après les avoir mises dans un four bien chaud, et elles s'étendent sous le marteau. On obtient ainsi ce qu'on appelle du fer *maka*.

COUTELLERIE.

D. Quelle est la situation de cette industrie ?

M. Arnould-Raymond. — La réunion des douanes allemandes a été funeste à la coutellerie de Namur. Autrefois les provinces rhénanes, la Saxe, la Bavière, nous offraient de grands débouchés. Aujourd'hui, nous avons perdu l'Allemagne, la France et la Hollande. On paye 6 p. % à l'entrée en Hollande, et nous payons 1/2 pour cent à la sortie. Ce droit de sortie est excessivement nuisible. Nous n'avons plus de débouchés, et il serait utile de traiter avec la France et avec l'Allemagne, si c'était possible. La coutellerie fine paye en Allemagne cinquante thalers par quintal, et les Allemands peuvent nous en envoyer en payant seulement 6 pour cent.

D. Vient-il de la coutellerie de l'Allemagne ?

M. Arnould-Raymond. — Oui, de la coutellerie comme ils en envoient aussi beaucoup en Hollande. Depuis dix ans ils ont fait beaucoup d'affaires en Hollande.

D. Ainsi vous trouvez que ce droit de 6 p. °/₀ n'est pas une protection suffisante?

M. Arnould-Raymond. — Non, j'ai déjà réclamé. La coutellerie anglaise devrait payer 12 p. °/₀.

D. C'est donc la concurrence anglaise qui vous fait le plus de tort?

M. Arnould-Raymond. — Non, c'est le droit de demi pour cent à la sortie qui nous est le plus nuisible. Nous sommes obligés d'introduire notre coutellerie en France. Ce droit de demi pour cent fait rester les marchandises en douane assez longtemps, et alors cela fait deviner de quel côté on veut la diriger.

D. C'est pour le commerce interlope. Mais ce droit de demi pour cent a sans doute été établi comme simple droit de balance?

M. Arnould-Raymond. — Oui, mais il nous fait grand tort.

D. Si nous parvenions à traiter avec l'Allemagne, pensez-vous que vous pourriez récupérer les marchés des provinces rhénanes?

M. Arnould-Raymond. — Oui.

D. Si la barrière disparaissait, ces marchés vous seraient-ils de nouveau ouverts?

M. Arnould-Raymond. — Oui; Francfort surtout était pour nous un débouché important; on y faisait le commerce très en grand.

D. Dans quelle proportion vos produits ont-ils diminué?

M. Arnould-Raymond. — Ils ont diminué de plus de moitié

D. Envoyez-vous de la coutellerie en Angleterre?

M. Arnould-Raymond. — Non; elle y est prohibée comme en France. En France cela devient très-difficile, surtout depuis 1832. On s'est aperçu que l'on fraudait et on a établi un bureau nouveau. Depuis lors la prime, qui était de 16 francs, est montée à 20 et 22 francs; on a été obligé de renoncer à envoyer nos articles de ce côté.

M. Bauchau-De Baré. — La suppression d'un droit de sortie d'un demi pour cent a fait l'objet d'une requête adressée par la chambre de commerce au Gouvernement, qui n'est pas éloigné de l'accorder.

M. Kegeljan. — Les couteliers trouvent que les formalités auxquelles leurs articles sont assujettis à la sortie sont un obstacle à leur introduction en France. La chambre de commerce a demandé que ces formalités fussent supprimées; mais le Ministre a répondu que la surveillance de la frontière serait impossible si on ne soumettait pas au passavant les marchandises qui y circulent. Quand on va au bureau de douane pour prendre un passavant, si on y rencontre des étrangers, ils soupçonnent la fraude et s'empressent d'aller en donner avis au bureau de la frontière opposée. La chambre de commerce avait proposé de faire accompagner la marchandise d'un certificat d'origine pour circuler sur la frontière.

D. La suppression du droit de sortie de ½ p. % est facile; mais il n'en est pas de même de la formalité du passavant, car en la supprimant, on ouvrirait une porte très-large à la fraude. La ligne de douane est peu profonde, elle est facilement franchie; si la marchandise ne devait pas être accompagnée de passavant, on introduirait dans le pays une quantité considérable d'objets en fraude, même de la coutellerie étrangère.

M. Arnould-Raymond. — Depuis le traité de paix avec la Hollande, nous avons perdu la consommation de Luxembourg, de Venloo, de Sittaert, de Ruremonde, qui nous présentaient un débouché assez important.

M. Kegeljan. — Nous avons cinq ou six fois plus d'étendue de frontières que les autres pays, en raison de notre population, leur surveillance nous coûte déjà beaucoup; que serait-ce si on établissait une double ligne?

CUIVRES.

D. Veuillez-nous faire connaître la situation de cette industrie ?

M. De Rosée. — Cette industrie est dans une situation fâcheuse; nous attribuons sa décadence au droit exorbitant dont ses produits sont frappés à l'étranger, et surtout en France, et à la modicité de celui qu'on paye pour introduire les mêmes articles en Belgique. En 1836, nous avons adressé à la Chambre une pétition sur laquelle M. Zoude a fait un rapport, en proposant d'établir le tarif suivant :

Projet d'un tarif des droits de douanes à établir sur les cuivres, zinc, et calamine, Savoir :

	KILOS.	ENTRÉE.	SORTIE.	TRANSIT.
Cuivre rouge, brut fondu en gâteaux, rosettes ou lingots	»	»	2	2
Battu ou laminé, en planches, fonds de chaudières et bassins, barreaux ronds ou carrés, doublage de navire par.	100	25	»	4
Cuivre jaune, en laiton brut, fondu en plaques ou en mettet dit *arco*	100	16	»	4
Battu ou laminé, en planches, fonds de chaudières et bassins, chaudron, doublage de navires	100	25	»	4
Fil de laiton et clous	100	25	»	4
Vieux cuivre battu, potin.	100	»	8	2
Monnaies de cuivre.	100	»	»	»
Cuivre en flancs pour monnaies	100	30	»	4
Calamine	100	1	50	2
Zinc	100	1	25	1
Terre réfractaire dite Derle	»	½ %	2 %	1 %
Cuivre ouvré, doré, bronzé, soit proprement doré, soit vernissé ou imitant l'or, par suite d'une autre opération quelconque	»	25	»	2

Mais je ferai observer que le droit de 6 p. % pour les cuivres ouvrés ou imitant l'or est trop faible, car avec ce droit toutes les garnitures de portes, les patères, les bâtons de rideaux et les garnitures de rideaux, nous arriveront toujours d'Allemagne et de Paris. C'est très-peu de chose que de leur donner l'imitation de l'or; il suffit de les passer à l'eau forte.

Notre position est on ne peut pas plus mauvaise. Les navires nous arrivent d'Angleterre avec leur doublage en cuivre ; tandis que nous sommes repoussés en Angleterre par la prohibition, en France et en Prusse par un droit de 50 francs qui est presque prohibitif, il arrive à Anvers des cargaisons de fil de laiton pour faire des épingles, moyennant un droit de 8 francs; le Gouvernement français accorde une prime d'exportation de 3 francs.

Voici l'opération qu'on fait en France. On reçoit le cuivre venant de la Belgique en transit; il paye un droit de 2 francs et quelques centimes; on passe l'alliage, et lorsqu'on l'exporte on touche une prime d'exportation de 3 fr. 50 c^{s}, ou bénéfice sur le droit payé à l'entrée. Avec le tarif proposé par M. Zoude, nous aurions du moins la consommation du pays ; mais aujourd'hui les Français viennent nous l'enlever en payant un modique droit de 12 francs pour les objets battus, de 8 francs pour les fils.

D. Lors de la réunion de la Belgique à la France, votre industrie était-elle plus prospère ?

M. De Rosée. — Oh, depuis notre fatale séparation de la France, notre industrie n'a fait que décliner. La France, qui alors ne fabriquait pas ces articles, a monté des établissements, fait venir des ouvriers, et maintenant non-seulement ce marché nous est fermé, mais les Français viennent nous faire concurrence à la porte de nos magasins, grâce à la facilité des transports et au faible droit qu'on paye à l'entrée en Belgique. La matière première leur arrive aussi à meilleur compte. Le marché d'Anvers n'est pas à comparer à celui du Havre. Au Havre, c'est par millions de kilogrammes que le cuivre arrive, tandis qu'il n'en vient à Anvers que par petite quantité.

Le droit d'entrée est aussi plus élevé chez nous qu'en France. Nous payons 60 centimes, tandis qu'en France on n'en paye que 50, et de plus on jouit d'une à la sortie.

M. De Montpellier. — Nous demandons que le droit soit établi suivant le projet présenté par M. Zoude, en tenant compte de l'observation faite par M. De Rosée, relativement aux œuvres ouvrées ou imitant l'or.

Si par un traité nous pouvions obtenir l'entrée de nos articles de cuivre en Hollande, moyennant un simple droit de balance, ce serait très-avantageux pour nous.

En résumé, nous demandons qu'on nous assure le marché intérieur en adoptant le tarif proposé, et qu'on tâche, par un traité, de nous faire arriver sur le marché hollandais.

D. Une réunion douanière à la France vous serait-elle nuisible ?

M. De Montpellier. — Nous n'avons plus moyen d'aller à Paris. Les fabriques françaises ne nous le permettraient pas. Nous pourrions peut-être encore fournir le département du Nord ou du moins y soutenir la concurrence, mais nous ne pourrions aller au delà.

D. Et en Allemagne?

M. De Montpellier. — Si nous n'avions pas un droit prohibitif qui nous repoussât, nous aurions des chances d'y placer nos produits. Cependant malgré ce droit de 50 francs, j'ai fourni en Allemagne des plaques de cuivre pour les machines qui se placent sous les locomotives. Ces plaques ne se faisaient auparavant qu'en Angleterre.

M. De Rosée. — L'observation qui a été faite par M. Arnould, relativement à la perte des débouchés dans le Limbourg et le Luxembourg, peut s'appliquer à notre industrie.

TANNERIES.

D. Les tanneries demandent-elles des modification au tarif existant?

M. Bauchau-De Baré. — Cette industrie est dans un état plus prospère maintenant; un malheureux événement, la séparation d'une partie du Luxembourg a été favorable à cette industrie. Il y avait dans cette partie cédée une masse de tanneries qui, ayant le bois pour rien, et la main-d'œuvre à un tiers moins que nous, nous faisaient une concurrence que nous ne pouvions pas soutenir. Maintenant elles payent un droit de 15 %, leurs produits viennent encore sur notre marché, mais nous pouvons lutter. Sous ce rapport, nous ne demandons aucun changement, nous nous bornons à demander le maintien du droit qui existe aujourd'hui. Nous pourrions réclamer la prohibition de la sortie des écorces, mais comme cela ferait tort au pays, nous ne la demandons pas.

D. Le maintien des droits actuels vous est-il nécessaire?

M. Bauchau-De Baré. — Oui, nous sommes dans la même situation que la forgerie. Un traité avec la France nous serait très-utile; mais la France ne nous accordera jamais de réduction de droits sur cet objet.

D. Cela tient-il à ce que vous êtes plus avancés?

M. Bauchau-De Baré. — Oui; cependant Givet travaille bien depuis quelques années. Beaucoup de mes ouvriers sont allés s'y établir.

FAIENCERIE.

D. Cette industrie ne se trouve-t-elle pas dans un état de souffrance?

M. Kegeljan. — Elle ne peut pas lutter avec le Luxembourg qui est plus à portée des sables de Bakara. La faïence anglaise lui fait aussi beaucoup de tort, elle vient à très-bon compte; le droit auquel elle est soumise n'est presque rien.

M. Bauchau-De Baré. — Cette industrie est dans un si mauvais état qu'il a été question à Andennes de renvoyer tous les ouvriers.

D. On a demandé le retrait de la loi qui accorde des faveurs aux territoires cédés. Quelle est votre opinion sur cette demande?

M. Bauchau-De Baré. — Cela ne pourrait que nous être favorable.

M. Kegeljan. — Voici les réclamations des fabricants de faïence d'Andennes. Ils demandent quelques modifications au tarif des douanes. Ils voudraient qu'on adoptât un système de réciprocité entière de droits. Ils se plaignent de ce que

les produits du Luxembourg sont admis moyennant un droit de 5 à 6 1/2 %, tandis que les produits belges sont prohibés dans le Luxembourg. C'est la conséquence du tarif que le Roi Guillaume vient de décréter dans le Luxembourg. Il serait de la plus stricte justice d'établir, à l'égard de nos voisins, les mêmes droits qu'ils établissent à notre égard.

Nous demanderons donc si pas une prohibition, du moins une augmentation de droits sur les produits venant du Luxembourg. La faïence du Luxembourg nuit considérablement à la même industrie dans notre province.

PAPETERIE.

D. Il existe dans l'arrondissement de la chambre de commerce de Namur des fabriques de papier assez importantes; le droit dont sont frappés les papiers étrangers protégent-ils suffisamment cette industrie?

M. Vielvoy. — Les papetiers demandent que le droit sur les papiers étrangers soit perçu au poids, et qu'on admette aussi à l'égard de leur industrie le système de la réciprocité des droits avec les autres pays.

Nous avons la preuve que les papiers français ne payent pas même le droit tel qu'il existe, car ces papiers se vendent, malgré le droit, à aussi bas prix que les nôtres. Cependant la main-d'œuvre est à aussi bas prix ici qu'en France. Il faudrait qu'on pût préempter tout ce qui serait déclaré au-dessous de la valeur.

D. Les douaniers n'ont-ils pas le droit de le faire?

M. Vielvoy. — Oui, mais il faudrait qu'il y eût là un homme connaissant l'article, car les douaniers n'iront pas préempter dans l'incertitude si l'opération leur sera avantageuse.

Vous connaissez les droits énormes dont sont frappés nos papiers sur les marchés étrangers. D'un autre côté la librairie a chômé, le marché intérieur a été moins important, et encore on permet à l'industrie étrangère de venir nous le disputer. Il convient cependant, je crois, de favoriser l'industrie du pays.

Les papiers colorés, que, d'après la loi du timbre, on est obligé d'employer pour affiches, ne sont soumis qu'à un droit de 3 p. %, qui se réduit par la déclaration à 1 1/2 p. %; si on percevait seulement le droit actuel, mais pour cela il faudrait l'établir au poids au lieu de la valeur, nous pourrions marcher.

D. Craignez-vous les papiers allemands?

M. Vielvoy. — Nous ne craignons que les papiers français; les papiers prussiens ne peuvent pas soutenir la concurrence avec les nôtres. On nous dira que le moyen de lutter avec les papiers français, c'est de faire aussi bien; mais la papeterie française n'est arrivée là qu'au moyen de la protection dont elle jouit. Qu'on nous donne seulement une protection de 40 francs par 100 kilog., celle qui existe en France est de 150 francs, et nous serons contents. Le droit de 150 francs par 100 kilog. représente 80 à 90 p. %, et le droit de 40 francs équivaut à 25 p. %. Aujourd'hui le droit est de 15 p. %, s'il était acquitté il serait impossible de vendre aux prix cotés, les papiers dont j'ai vu les factures.

D. La fraude sur cet objet n'est-elle pas possible?

M. Vielvoy. — Non, à cause du volume et du poids relativement à la valeur. Et on ne frauderait pas cela pour 6 p. %.

D. Si on élevait le droit à 25 p. % cela vaudrait-il la peine? alors, pourrait-on frauder?

M. Vielvoy. — Non, on ne pourrait frauder que des papiers superfins.

D. Pour l'impression, n'emploie-t-on que les papiers du pays?

M. Vielvoy. — On emploie les papiers français, qu'on peut avoir à meilleur marché; parce que les Français n'emploient pas les chiffons purs comme nous le faisons.

D. La réimpression des livres français a-t-elle donné du développement à la papeterie?

M. Vielvoy. — Certainement. Il y a onze ans, il n'existait chez nous qu'une seule papeterie, celle de M. Cokerill; depuis, il s'en est monté plusieurs sur une grande échelle.

D. Si, par suite d'un traité avec la France, la contrefaçon était défendue, cette mesure ferait donc un grand tort à nos papeteries?

M. Vielvoy. — Sans doute; et si cela se faisait, il faudrait bien protéger d'une autre manière les papeteries, qui n'ont à peu près que le marché intérieur pour subsister. Nous pouvons bien lutter sur les marchés étrangers, mais avec peine, parce que nous avons de grands frais à faire pour y placer nos produits. A Lisbonne, par exemple, nos frais s'élèvent à 70 p. % de la valeur du papier; malgré cela, j'ai fait quelques essais, et j'ai obtenu le prix que j'obtiens dans le pays; mais pour que les industriels se hasardent à faire des expéditions lointaines, il faudrait qu'ils eussent la chance de réaliser des bénéfices plus grands que ceux qu'ils peuvent faire en vendant dans le pays.

D. Est-ce par navires nationaux que vous avez fait vos expéditions?

M. Vielvoy. — Par navires portugais. Au Mexique nous pouvons encore concourir, mais là aussi nos frais s'élèvent à 70 ou 80 p. %; au Brésil il en est de même.

D. Quelle espèce de papier exportez-vous en Portugal?

M. Vielvoy. — Toute espèce, mais particulièrement du papier à impression.

D. Exportez-vous aussi du papier à meubler?

M. Vielvoy. — Non; ce que nous exportons ce sont des papiers de poste, du papier fin, du papier d'impression; pour celui-là les Anglais ne peuvent pas lutter avec nous, mais pour le papier à écrire ils le peuvent.

D. Exportez-vous en Hollande?

M. Vielvoy. — Non; les Hollandais ne se servent que du papier à la main; ils ne veulent pas le papier mécanique, nous avons fait quelques essais, nous avons même fait des envois aux colonies hollandaises, mais cela prend peu; je pense cependant qu'avec le temps nous réussirons.

D. N'y a-t-il pas cependant une grande différence de prix?

M. Vielvoy. — Oui, mais l'habitude fait beaucoup.

D. Avez-vous beaucoup exporté au Mexique?

M. Vielvoy. — Pour une centaine de mille francs. Les armateurs d'Anvers ont beaucoup plus d'avantages que nous pour faire ces expéditions, parce qu'ils ont leurs propres navires, leur personnel, etc., tandis que nous devons passer par 8 ou 10 mains. Cependant nous devons leur fournir à des prix extrêmement bas.

M. Kegeljan. — Nous avons encore le papier à faire des cartes qui se fabrique principalement du côté de Dinant; ce papier ne s'exporte qu'en cartes toutes faites; c'est une industrie très-importante, mais elle est reléguée dans une seule localité.

D. Est-elle florissante?

M. Kegeljan — Pas bien florissante, mais enfin elle marche. La partie cédée du Luxembourg fournissait beaucoup de papier à la Belgique. On y a la matière première sous la main.

D. Cette matière première n'arrive-t-elle pas ici maintenant?

M. Vielvoy. — Oui; avant la séparation, les papeteries de cette partie du Luxembourg travaillaient sur une grande échelle et consommaient elles-mêmes la matière première qui se trouve dans ce pays, maintenant cette matière première s'exporte.

D. Exportez-vous en Allemagne?

M. Vielvoy. — Non, nous avons fait des essais, mais nous n'avons pas réussi, parce qu'en Allemagne on emploie en général du papier extrêmement commun; les Allemands ne veulent pas mettre le prix; au prix qu'ils veulent payer, nous ne pouvons leur fournir que du papier d'emballage.

PRODUITS CHIMIQUES.

D. Votre arrondissement ne possède-t-il pas une fabrique de produits chimiques?

M. Delmarmol. — Oui, cette fabrication marche assez bien.

D. Est-elle importante?

M. Delmarmol. — Assez importante.

D. Le traité de paix a-t-il de l'influence sur cette industrie?

M. Delmarmol. — Je ne le pense pas. Nous avons aussi des fabriques de soufre, mais nous ne pouvons pas soutenir la concurrence avec les étrangers. Nous ne pouvons pas produire à aussi bon compte.

CARRIÈRES.

D. Quel est l'état de cette industrie?

M. Everaerst. — Il fut un temps où nos marbres étaient fort recherchés, mais cela a diminué, nous avons dû baisser nos prix.

D. Trouvez-vous le placement de vos marbres dans le pays?

M. Everaerst. — Il n'y a que les exportations qui souffrent.

D. Vous avez d'autres pierres que les marbres?

M. Kegeljan. — Namur est entourée de roches qui fournissent des pierres très-belles; nous avons entre autres les carreaux polis qui s'exportaient beaucoup en Hollande; maintenant il nous est impossible d'expédier dans ce pays, à cause des droits d'entrée que nous devons y payer. Il en est de même des autres pierres de taille. Du reste, les carrières sont dans un état assez prospère à cause des travaux qui s'exécutent dans le pays; mais l'exportation des carreaux polis, des marbres et des pierres de taille est en souffrance.

D. Où la Hollande se procure-t-elle les pierres dont elle a besoin?

M. Kegeljan. — Elle les fait venir des environs de Mayence, par le Rhin.

Nous avons encore le commerce des terres plastiques, qui a beaucoup souffert depuis notre séparation de la Hollande; il serait fort important pour ce commerce ainsi que pour celui des pierres à chaux, du marbre et de toutes nos pierres en général, de faire un traité de commerce avec la Hollande.

D. On a demandé à Charleroy la suppression du droit de sortie sur les pierres à chaux?

M. Kegeljan. — Cette demande est fort juste.

HOUILLÈRES.

D. Avez-vous quelques observations à nous présenter au sujet des houillères?

M. Gérard Fallon. — Elles sont en souffrance, parce que la production est beaucoup plus considérable que la consommation. Il serait essentiel de nous procurer des débouchés vers la France et vers la Hollande.

M. Lemielle-Mazure. — Cette branche n'est pas très-considérable dans notre arrondissement.

M. Kegeljan. — Nous sommes à la suite de Liége pour les houillères.

SUCRERIES DE BETTERAVES.

D. Ces sucreries sont-elles prospères?

M. Gérard Fallon. — Elles sont dans un moment de souffrance, parce que le sucre des colonies se vend à meilleur marché que le sucre indigène. Comme nous n'avons pas de colonies à protéger, il faudrait frapper le sucre exotique d'un droit plus élevé.

D. Cette question a été agitée en 1837, il a été fait alors une nouvelle loi sur les sucres.

Quand vos fabriques ont-elles été établies?

M. Gérard Fallon. — En 1837, et elles ont été mises en activité en 1838.

D. Combien avez-vous produit en 1838?

M. Gérard Fallon. — 1838 était une année d'essai; nous avons produit envi-

ron 60,000 kilogrammes. En 1839, nous avons produit le double, et cette année, nous produirons encore le double de ce que nous avons produit en 1839. La production augmente à proportion que nous mettons plus de terrain en culture.

D. Trouvez-vous la vente de vos produits?

M. Gérard Fallon. — Difficilement, parce que nous devons passer par les mains des raffineurs de Gand et d'Anvers, et que ces Messieurs s'entendent pour fixer leurs prix.

D. Trouvez-vous plus difficilement la vente qu'en 1837?

M. Gérard Fallon. — Beaucoup plus difficilement, et nous vendons à beaucoup meilleur marché, la différence des prix est énorme; cette année-ci, les raffineurs nous donneront encore moins. Je connais un fabricant de Farciennes qui a couru chez tous les raffineurs, et ils n'ont pas même voulu lui faire une offre, cela prouve bien qu'ils s'entendent.

D. Les raffineurs prétendent que votre sirop a une mauvaise odeur et un mauvais goût, et que vous ne pouvez le vendre qu'en le mélangeant avec du sirop de sucre exotique, que, sous ce rapport, les sucreries indigènes ont besoin des raffineries de sucre exotique?

M. Gérard Fallon. — Si, sous ce rapport, les raffineurs perdent à travailler du sucre indigène, ils y gagnent d'un autre côté, parce que ce sucre donne moins de sirop que le sucre exotique; du reste, le sirop de sucre indigène ne s'emploie que pour la distillation; c'est là le meilleur parti qu'on puisse en tirer, aussi nous allons établir cette année une distillerie de sirop.

D. Il est donc vrai que votre sirop a un mauvais goût et une mauvaise odeur?

M. Gérard Fallon. — Il a un autre goût que le sirop de sucre exotique, et il conserve une odeur de betterave; mais cela ne fait rien pour la distillation; on en fait un spiritueux qui ressemble au rhum.

D. Vous avez parlé tout à l'heure d'une augmentation de droit sur le sucre exotique; mais vous n'ignorez pas que ce sucre paye un droit d'accise très-élevé, tandis que le sucre de betteraves ne paye rien?

M. Gérard Fallon. — Malgré cela le sucre exotique se vend encore à un prix inférieur au prix de revient du sucre de betteraves.

M. Kegeljan. — En général, dans ce pays, les fabriques de sucre de betteraves sont dans un état assez prospère; il en est même qui réalisent jusqu'à 25, 30 et même 50 p. % de bénéfice; il y en a une dans le Hainaut qui est en perte, mais dans le Limbourg il en est une que je connais et qui fait de très-bonnes affaires; si vous alliez augmenter le droit sur le sucre exotique, vous favoriseriez une industrie qui est déjà prospère, mais, d'un autre côté, vous ruineriez les raffineries de sucre exotique, et cela porterait un coup funeste au commerce du pays; cela empêcherait un grand nombre de navires de fréquenter nos ports, et nous devons au contraire chercher à attirer chez nous le plus de navires possible.

M. Victor Zoude. — Je pense que M. Kegeljan veut parler de la fabrique de Visé; cette fabrique a ses champs de betteraves dans le Limbourg hollandais;

eh bien, j'ai été dans ce pays il y a trois ou quatre semaines, j'y ai vu le chef de l'établissement qui m'a dit qu'il serait obligé de cesser.

M. Kegeljan. — Il y a des fabriques de sucre de betteraves à Tirlemont, à Hasselt, à St-Trond, il y en a une dizaine au moins dans le Limbourg, et je puis assurer qu'elles font de bonnes affaires.

M. Victor Zoude. — M. Vanden Bossche est intéressé dans plusieurs fabriques de sucre indigène, et il se plaint amèrement de l'état actuel des choses.

M. Kegeljan. — M. Monville, délégué du Limbourg et fabricant de sucre de betteraves, m'a donné l'assurance que cette industrie était prospère.

M. Victor Zoude. — L'établissement de Waterloo ne peut plus vendre du sucre aux raffineurs; il est obligé de raffiner lui-même, ce n'est que de cette manière qu'il peut trouver son compte.

M. Gérard Fallon. — L'établissement de Fleurus est tombé, celui de Farciennes va liquider, il y en a un à Bruxelles qui va liquider également; si les sucreries étaient dans un état si prospère elles ne cesseraient pas.

M. De Fouvent. — J'en connais encore une dans le Hainaut qui est tombée.

M. Gérard Fallon. — Il n'y a que les petites sucreries qui puissent marcher; celles où tous les intéressés travaillent, et qui produisent 25 ou 30 mille kilog. par an; mais celles qui sont montées sur une grande échelle ne peuvent pas faire leurs frais.

D. Il ne faut pas perdre de vue que le sucre exotique forme, pour ainsi dire, la seule base de notre commerce extérieur.

M. Gérard Fallon. — Nous ne demandons pas la prohibition du sucre exotique, nous ne demandons qu'une protection modérée.

DISTILLERIES.

D. Les distilleries de cette province n'ont-elles pas perdu un grand débouché depuis le traité de paix avec la Hollande?

M. Gérard Fallon. — Les distilleries de la province de Namur sont en souffrance depuis qu'elles ont perdu le débouché du Luxembourg, où la consommation est considérable; la moitié des distilleries de notre province et des environs est obligée de chômer.

D. Quels effets, la loi de 1833 sur les distilleries a-t-elle produits?

M. Gérard Fallon. — Elle a produit de très-bons effets. Cette loi est bien préférable à celle qui existait auparavant, parce que maintenant on ne se livre plus à la fraude.

M. Delmarmol. — Je crois que la loi de 1833 n'est favorable qu'aux grandes distilleries, mais toutes les distilleries agricoles sont tombées.

M. Gérard Fallon. — Il n'existe plus que des distilleries agricoles, il ne peut plus même en exister d'autres. Le distillateur qui a du bétail consomme ses

produits lui-même, celui qui n'a pas de bétail vend ses produits à d'autres cultivateurs, de manière que le résultat est toujours le même sous le rapport de l'agriculture.

D. M. Delmarmol entend-t-il par distilleries agricoles les petites distilleries?

M. Delmarmol. — Je parle des petites distilleries qui se trouvent à la campagne, et qui font le plus grand bien à l'agriculture. J'aimerais mieux 10 petites distilleries disséminées dans le pays qu'une grande; elles ne produiraient peut-être pas autant de genièvre, mais elles feraient beaucoup plus de bien à l'agriculture.

D. Cependant les grandes distilleries vendent leurs engrais?

M. Delmarmol. — Oui, mais cela ne fait jamais de bien que dans les environs, parce que les engrais ne peuvent se transporter qu'à une certaine distance.

D. Avant la loi de 1833 existait-il beaucoup de distilleries?

M. Delmarmol. — Il s'en est établi beaucoup de nouvelles, mais elles ne font plus rien.

M. Gérard Fallon. — Il s'en est établi davantage, parce que le droit est moindre et le mode de perception plus facile. Ce qui rebutait autrefois les distillateurs, c'étaient les difficultés de l'ancienne loi.

D. L'infériorité des petites distilleries provient-elle de la qualité des produits?

M. Gérard Fallon. — Les petites peuvent faire aussi bien et même mieux que les grandes; les petits distillateurs travaillent en famille et sans frais, tandis que les grandes distilleries entraînent beaucoup de frais.

D. Vous n'exportez pas de genièvre?

M. Gérard Fallon. — Non, si ce n'est en fraude vers la France. Si nous pouvions avoir un traité avec la France, nos genièvres s'y vendraient très-bien, surtout dans les départements du nord. Les distilleries demandent des débouchés pour remplacer ceux que nous avons perdus depuis la séparation du Luxembourg.

D. C'est principalement vers la France que vous exporteriez vos produits?

M. Gérard Fallon. — Oui.

D. Et Vers l'Allemagne?

M. Gérard Fallon. — Non, ce serait plutôt la Prusse qui nous enverrait du genièvre en fraude.

D. Les brasseries sont-elles importantes ici?

M. Gérard Fallon. — Elles n'exportent pas, elles ne travaillent que pour la consommation locale.

INDUSTRIE LINIÈRE.

D. Il existe une commission spéciale instituée par le Gouvernement pour faire une enquête sur les lins.....

M. Everaerst. — Oui, j'y ai été entendu.

D. Avez-vous encore quelques observations à nous adresser sur cette branche d'agriculture?

M. Everaerst. — Il paraît que l'enquête que vous faites aujourd'hui a pour but d'envoyer le trop plein de toutes nos industries à l'étranger, tandis que par l'enquête linière on voudrait conserver par un droit de sortie, tous les lins qu'on cultive en grande quantité dans le pays. C'est pour m'opposer à ce droit que je prends la parole.

On sème ici beaucoup de lin, si l'on met un droit à la sortie, cette mesure dégoûtera les cultivateurs et ils renonceront à cette culture. Il faut observer que les lins remplacent les jachères; c'est autant de gagné, et si l'on pense à la quantité de gens qui sont employés à cette culture, toute cette main-d'œuvre serait perdue. C'est une affaire extrêmement importante.

D. Depuis quand a-t-on commencé à cultiver le lin dans la province de Namur?

M. Everaerst. — Il y a vingt-cinq à trente ans.

D. Dans quelle proportion cette culture avait-t-elle augmenté?

M. Everaerst. — Elle avait considérablement augmenté; on semait en lins un vingt-quatrième de terre; mais depuis dix ans cette culture a diminué.

D. Pourquoi?

M. Everaerst. — Parce que depuis dix ans les lins n'ont pas aussi bien réussi.

D. Cela tient-il aux pluies, au mauvais temps ?

M. Everaerst. — Plusieurs récoltes ont manqué, on est déjà presque dégoûté tout à fait.

D. Cette année les lins ont-ils réussi ?

M. Everaerst. — Ils ont assez bien réussi.

D. A qui vendez-vous vos lins?

M. Everaerst. — Aux Anglais et aux Français. Les Flandres, qui ont un lin plus beau que le nôtre, vendent tout aux Anglais.

D. En vendez-vous dans les Flandres?

M. Everaerst. — Non, nous tirons plutôt des Flandres le beau lin. Ce sont les Français qui achètent notre lin, et les Anglais aussi. Si on les frappe d'un droit de sortie, nous ne pouvons plus les vendre ni aux Anglais ni aux Français qui en trouveraient ailleurs à meilleur marché. On veut favoriser les fileurs, mais ce n'est pas la sortie du lin qui leur est nuisible, c'est plutôt aux mécaniques que les fileurs doivent de ne plus pouvoir aller en concurrence. Si on frappe les lins à la sortie, ce droit tombera directement sur les cultivateurs sans aucun bénéfice pour les fileurs.

D. Si on frappe les lins à la sortie pensez-vous que les Anglais n'en achèteront plus?

M. Everaerst. — Certainement, parce qu'il peuvent se le procurer ailleurs.

S'il y a un droit ici et qu'il n'y en ait pas dans les autres pays, on augmentera la culture dans ces pays.

D. Mais ne pensez-vous pas qu'ils achèteraient toujours une certaine qualité de lin supérieure qui ne se cultive que dans les Flandres ?

M. Everaerst. — Oui, mais ils ne viendraient plus dans les provinces méridionales; c'est bon pour les deux Flandres, elles auraient peut-être un avantage à ce droit de sortie, mais Liége, Namur, le Hainaut, le Brabant, toutes ces provinces y perdraient.

D. N'avez-vous pas dit que la culture du lin a diminué ?

M. Everaerst. — Oui, beaucoup de fermiers y renoncent. Dans le temps on semait en lin un 24e des terres de la province de Namur. Vous voyez combien de main-d'œuvre il restait au pays.

D. Combien de lin produit-on par an?

M. Everaerst. — Environ 4 à 500 bottes par hectare.

D. On ne tisse pas dans la province de Namur?

M. Everaerst.—Non; on file un peu, mais on ne tisse pas. Les Anglais viennent acheter nos lins; ils achètent même les étoupes.

D. Ils n'achètent pas le lin sur pied ?

M. Everaerst. — Non.

D. Quand les Anglais achètent les lins, la main-d'œuvre ne reste-t-elle pas dans le pays ?

M. Everaerst. — Oui, en ce qui concerne l'agriculture.

CÉRÉALES.

D. Quelle est, sous d'autres rapports la situation de l'agriculture de la province de Namur ?

M. Everaerst. — Nous aurions tort de nous plaindre de la cherté des grains, mais pour nos bestiaux, il existe toujours un droit énorme à l'entrée en France. Si nous pouvions obtenir une modification au tarif français, cela ferait un bien considérable à la Belgique.

D. Que pensez-vous de la loi des céréales ?

M. Everaerst. — Elle est nécessaire, les grains sont chers, mais cela ne tient pas aux droits, cela tient à des causes générales. Les grains ont augmenté en Belgique comme dans les autres pays. La récolte a manqué en 1838, et le pays s'est trouvé dépourvu de grains. En 1839, la récolte paraissait assez abondante, mais elle a produit peu. Cette année la récolte a été belle, c'est une des plus abondantes que nous ayons jamais eues. Aussi verrez-vous bientôt les grains diminuer. Cela ne tient donc nullement au tarif de la loi des céréales, mais aux circonstances des deux mauvaises récoltes.

M. De Fouvent. — Sur quoi fondez-vous votre opinion que les grains diminueront?

M. Everaerst. — Sur ce qu'il y en aura une masse. Les grains étaient venus à 13 francs, mais le peu d'abondance des dix dernières années, le manque de la récolte de 1838, et le peu de produit de celle de 1839 ont dû les faire renchérir. Aujourd'hui nous entrons dans une année d'abondance, et les prix diminueront nécessairement.

Le tarif de la loi des céréales est bon : que le grain soit cher ou qu'il soit bon marché, ce tarif est la balance.

D. Ainsi vous attribuez la cherté des grains uniquement à ce que les récoltes de 1838 et 1839 ont manqué ?

M. Everaerst. — Oui; elles ont manqué partout. Vous savez que l'Angleterre a failli faire banqueroute à cause des achats considérables de grains qu'elle a été obligée de faire.

D. Mais en ce moment encore les grains sont à la hausse.

M. Everaerst. — Oui, ils seront encore deux mois sans diminuer. On vient de finir la récolte; on n'a pas encore battu. Il n'y a peut-être pas un fermier qui ait déjà battu suffisamment pour pouvoir semer.

D. L'introduction de la culture des betteraves n'a-t-elle pas diminué la quantité des céréales?

M. Everaerst. — Non, pas dans ce pays, parce que ceux qui ont besoin de betterave, dérodent des bois et la cultivent autour de leurs établissements.

D. Ces bois dérodés sont-ils propres à la culture de la betterave?

M. Gérard Fallon. — Nous sommes établis sur 400 hectares de bois défrichés, qui nous ont donné des terres excellentes, et nous récoltons des betteraves aussi belles qu'en France.

CRISTALLERIES.

D. N'avez-vous pas la cristallerie dans la province de Namur ?

M. Zoude-André. — Oui, cette industrie n'a d'autre débouché que le marché intérieur.

D. La loi actuelle vous assure-t-elle ce marché intérieur?

M. Zoude-André. — Oui, mais nous ne pouvons pas exporter : en France et en Angleterre nos produits sont prohibés, en Hollande, ils sont frappés d'un droit de 10 florins 50 cents par 50 kilogrammes.

D. N'exportez-vous pas vers le Mexique ou vers d'autres pays lointains?

M. Zoude-André. — Fort peu de chose.

M. Bauchau-De Baré. — Nous exportions beaucoup en Hollande, mais il s'est élevé une fabrique dans ce pays, et depuis lors ce débouché nous est échappé.

D. Votre fabrication était-elle beaucoup plus importante, lorsque nous étions réunis à la Hollande?

M. Bauchau-De Baré. — Cette industrie est toute nouvelle chez nous; du temps de la réunion à la Hollande nous n'avions guère que la verrerie.

D. La verrerie était-elle plus importante?

M. Zoude-Anré. — La société de commerce nous faisait de très-grandes commandes.

CHEMIN DE FER. — NAVIGATION.

D. Avez-vous encore quelques observations à nous faire dans l'intérêt de votre province?

M. Kegeljan. — Un objet dont il n'a pas été parlé, c'est le chemin de fer. On nous avait assuré que l'on y travaillerait avec toute l'activité possible, mais à la manière dont les choses se passent, nous craignons fort que d'ici à longtemps, nous ne soyons pas encore en communication avec une ligne quelconque; on a bien commencé dans la province de Namur, mais dans le Hainaut rien n'est encore fait, pas même les études. Nous eussions préféré voir adopter un plan qui nous eût mis en relation plus directe avec Anvers et Liége, l'exécution d'un semblable plan eût coûté infiniment moins au Gouvernement; j'ose même dire que si le projet que nous soutenions eut été adopté, notre chemin de fer serait maintenant en exploitation, et que les sommes dépensées jusqu'ici et qui sont encore improductives, auraient suffi pour l'achever complétement. Malheureusement un autre plan a été préféré, nous devons subir la résolution qui a été prise; mais nous demandons qu'au moins l'embranchement qui nous a été donné soit achevé le plus promptement possible.

D. Le retard que vous éprouvez tient peut-être aux travaux d'art?

M. Kegeljan. — Mais si l'on n'y travaille pas! Il eût fallu exécuter les travaux sur toute la ligne. La lenteur avec laquelle on s'occupe de cet objet nous cause le plus grand préjudice. Liége et Ostende ne sont plus qu'à 3 lieues de Bruxelles, tandis que nous en sommes encore à 14 lieues, aussi tout le transit qui se faisait autrefois par la province de Namur se fait maintenant par Liége.

D. Avez-vous encore quelques observations à nous présenter au sujet de la facilité de vos communications?

M. Lemielle-Mazure. — Nous devons appeler votre attention sur notre navigation par la Sambre et la Meuse. Pour la Sambre, nous demandons une réduction de droits vers la France, et pour la Meuse, nous demandons qu'on fasse quelques dépenses à ses rives, afin de la rendre navigable. Si on diminuait les péages sur la Sambre vers la France, la France diminuerait aussi les péages de son côté, et il en résulterait un immense avantage pour nous.

M. Bauchau-De Baré. — En général les droits de navigation sont trop élevés en Belgique. Il est de toute nécessité de les baisser. Il importe aussi d'améliorer les digues de la Meuse jusqu'à Givet, pour la rendre navigable. Elle ne l'est maintenant que six mois de l'année. La France, de son côté, fait de grandes dépenses dans ce but, si nous en faisions aussi, nos communications avec la France n'auraient plus d'interruption.

M. Amand. — L'abaissement des droits sur la Sambre vers la France a déjà eu lieu.

M. Bauchau-De Baré. — Il y a une loi qui le promet, on abaissera les droits si la France les abaisse de son côté. Mais il est une autre chose qu'on aurait dû faire, on aurait dû abaisser les droits sur le canal de Charleroy.

SYSTÈME COMMERCIAL.

D. Il résulte de tout ce qui a été dit que la législation industrielle est suffisante sous plusieurs rapports. Nous passerons maintenant à la législation commerciale proprement dite. Vous savez que notre commerce d'exportation est peu de chose, vous venez de signaler que le principal débouché pour la clouterie était dans le Levant. Ne pensez-vous pas que ce débouché augmenterait si on créait une navigation nationale, au moyen de droits différentiels établis sur d'autres objets que ceux sur lesquels ils existent ?

Vous savez que les droits différentiels existent sur les sucres, et que c'est au moyen du sucre qu'on exporte les clous et les verreries vers le Levant. Ne pensez-vous pas qu'il serait nécessaire d'étendre l'application de ces droits à d'autres denrées ?

M. Lemielle-Mazure. — Je crois que ce serait nécessaire.

D. Il est à remarquer que ce qui a manqué pour les exportations, ce ne sont pas les navires, car il en est arrivé beaucoup, mais ils partent sur lest. Je ne pense pas qu'il faille attribuer ce fait à l'infériorité relative de notre industrie; car nous avons une supériorité marquée pour plusieurs articles, entre autres sur les toiles de France. Pourtant la France a exporté pour sept millions de toiles aux États-Unis. Évidemment, cela ne tient pas au travail industriel, mais au manque de relations.

Une autre preuve que ce sont les navires nationaux qui exportent les produits du pays, c'est que le seul débouché que nous ayons c'est La Havane, parce que la navigation du pays ayant un avantage sur l'importation du sucre, elle peut faire un sacrifice pour le transport des marchandises du pays vers cette contrée; c'est ainsi que les clous, les verres et les toiles ont pu être exportés par nos navires pour La Havane, assurés qu'ils étaient d'avoir un retour. Je désirerais connaître vos diverses opinions sur ce point?

M. Vielvoy. — Il ne faut pas cependant, en établissant des droits différentiels sur toutes les denrées exotiques, fermer nos ports aux navires étrangers qui prennent nos marchandises en retour.

M. Lemielle-Mazure. — Quand nous aurons des bateaux à vapeur, nous pourrons nous créer des relations.

M. Kegeljan.—Nous produisons, et ce sont ceux qui nous achètent nos produits qui spéculent.

Les négociants partagent l'opinion que le droit différentiel qui empêcherait les navires étrangers d'entrer dans nos ports, causerait plus de préjudice que d'avantage au pays. C'est avec beaucoup de discrétion que ce droit devrait être établi. Il n'est personne ici qui puisse examiner cette question à fond, ce sont plutôt les villes maritimes qui peuvent la traiter.

M. De Fouvent. — Si les droits différentiels devaient empêcher absolument l'arrivée des navires étrangers dans nos ports, il faudrait les repousser.

D. Le transit serait en dehors de ces mesures.

M. Bauchau-De Baré. — Mettez des droits différentiels tant que vous voudrez pourvu que cela ne porte pas sur les matières premières.

M. De Fouvent. — Beaucoup de personnes ont été émues à l'annonce de ce projet d'établir des droits différentiels, parce qu'on y a vu une espèce de prohibition contre les navires étrangers.

M. Lemielle-Mazure. — Si on empêche l'entrée des denrées coloniales par la Meuse, notre province en souffrira.

D. Mais ne pourrait-on pas admettre la navigation étrangère sur le même pied que la navigation nationale, à la condition d'exporter pour autant de produits du pays qu'elle aurait importé de produits étrangers ?

M. De Fouvent. — Si cela pouvait se réaliser dans la pratique, la chambre de commerce admettrait cette opinion. Mais, comme on l'a dit, nous sommes par notre position dans l'impossibilité de traiter à fond cette grave question du système commercial.

DE FOUVENT.
A. LEMIELLE-MAZURE.
BAUCHAU-DE BARÉ.
V. ZOUDE.
J.-B. KEGELJAN.
ARNOULD-RAYMOND.

Séances des 5 et 6 octobre 1840, à Liége.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Foere, Cogels, Smits, Mast De Vries, De Decker, David, Zoude et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. H.-J. Orban, Président, Ferd. Pirlot-Terwangne, Vice-Président, Regnier-Poncelet, Félix Capitaine, Desoer-Collard, De Sauvage, C. Nagant.

INDUSTRIELS.

Présents : MM. Nicolas-Jos Hansey, négociant et fabricant à Chênée, Jacques Delré et H. Detige-Beuret, commissionnaires de roulage, Lelievre, directeur de la fabrique de cristaux au Val-St-Lambert, Clément Francotte, fabricant d'épingles, Begasse, fabricant de couvertures de laine, G. Pastor, associé de la maison Cockerill, D. Joiris, batelier, J.-J. Tilman, industriel et Bourgmestre de Liége, A. Geoffroy-Closset, fabricant de clous, Destrivaux, propriétaire de houillères, Bauduin, fabricant d'aiguilles, Burdo-Stas, fabricant de draps, Lam. Élias, directeur de la société de Sclessin, M.-A. Vanderstraeten, fabricant de draps.

D. Messieurs, vous connaissez l'objet de notre mission, nous venons nous éclairer sur les graves questions posées par la Chambre des Représentants; en nous rendant dans votre sein, nous nous adressons aux sommités commerciales et industrielles de cet arrondissement, et nous recueillerons toutes les opinions qui y seront représentées.

M. Orban. — Avant que la commission procède à l'interrogatoire, je dois faire observer que la chambre de commerce de Liége ne comparaît pas comme corps, mais comme une réunion de négociants et d'industriels. Comme corps, nous avons été appelés à donner notre avis, cet avis a été envoyé à la commission et nous nous y référons.

D. Comme je l'ai dit tout à l'heure, notre mission est de nous enquérir non pas de la majorité, ni de la minorité des personnes présentes à l'enquête,

mais de toutes les opinions, et surtout d'entendre les motifs sur lesquels ces opinions sont fondées : du reste l'observation de M. Orban sera consignée au procès-verbal.

M. Orban. — Cela suffit.

D. Le premier point de l'enquête, c'est d'examiner la situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays.

Nous demanderons d'abord quelles sont les branches d'industrie et de commerce qui se pratiquent dans le ressort de la chambre de commerce de Liége ?

M. Orban. — Nous avons l'exploitation des houillères ;
La fabrication du fer et des fontes ;
Les armes ;
Les machines à vapeur et mécaniques ;
Les clous ;
La quincaillerie ;
Les zincs et les cuivres ;
La cristallerie ;
Les draps ;
Les lainages de toute espèce, telle que serges et baies ;
Les tanneries ;
Les fils de laine ;
Les fabriques d'épingles et d'aiguilles ;
Les fabriques de papier ;
Les salines ;
Le sucre de betterave ;
Les distilleries ;
La fabrication de draps :
Les carrières de pierres ;
Les marbreries et fours à chaux ;
La navigation sur la Meuse (batelage) ;
Les moulins à vapeur pour les farines, les scieries à vapeur.

HOUILLÈRES.

D. Pourriez-vous nous donner des renseignements sur la situation actuelle des houillères ; est-elle prospère, l'a-t-elle été davantage à d'autres époques ?

M. Orban. — Depuis un an à peu près nos houillères sont en souffrance, soit qu'on ait ouvert plus d'exploitations que les besoins de l'État n'exigeaient, soit que l'état de l'industrie occasionne une moindre consommation. Mais c'est principalement au défaut de communications faciles qu'est due la gêne de cette industrie.

La Meuse, depuis environ huit mois, n'a qu'un très-faible tirant d'eau, de manière qu'il n'y a plus eu que les embarcations d'un faible tonnage qui aient fait des chargements.

Dans cet état de choses la houille s'est accumulée dans les magasins, et comme cette industrie donne lieu à beaucoup de dépenses, les prix sont diminués, et c'est par suite de cette diminution que l'acheteur s'est tenu sur ses gardes, et

n'a voulu faire d'achats que lorsque les besoins se sont fait sentir, de sorte que plus les prix baissaient, moins les acheteurs s'empressaient de faire des approvisionnements.

Une autre cause qui vient se joindre à celle qui est puisée dans le mauvais état de la navigation de la Meuse, c'est le chemin de fer lui-même.

Le chemin de fer en se chargeant du transport des marchandises pour Anvers, Louvain, et de celles venant des ports de mer en destination pour l'Allemagne et pour d'autres pays, a, par suite, diminué tout le gros roulage qui transportait la houille à très-bas prix, soit à Louvain, soit dans les villes voisines.

Nous avons perdu ainsi une partie de notre débit; nous avons demandé à M. le Ministre des Travaux Publics qu'une réduction fût opérée sur le prix de transport par le chemin de fer, surtout en considération de ce motif, que dernièrement il y a eu une réduction de 10 p. % sur le transport des charbons. M. le Ministre a promis que le prix des transports serait de nouveau considérablement réduit.

Il est d'autant plus juste de nous accorder cette réduction, que lors du vote de la loi sur les chemins de fer, on a fait valoir comme un des motifs principaux, le bas prix auquel se transporteraient les charbons dans les villes manufacturières et les lieux de consommation; en effet, il est de l'intérêt général que les charbons qui s'exploitent dans les districts de Liége, de Charleroy et de Mons, soient transportés dans les lieux de consommation à des prix proportionnellement égaux; c'est un article qui doit être nécessairement nivelé, aussi j'espère que M. le Ministre des Travaux Publics tiendra sa parole, et que par suite, nous récupérerons une partie des débouchés que, dans l'état actuel des choses, nous ne pouvons plus desservir, si ce n'est à des conditions onéreuses. Ainsi, en résumé, nous demandons que le tarif sur le chemin de fer soit abaissé pour notre houille, de manière à ce que le prix de revient sur les places de Louvain, etc., soit proportionnellement égal à celui auquel Charleroy transporte sa houille par la voie des canaux.

D. A quel taux estimez-vous le prix de transport de vos houilles jusqu'à Louvain?

M. Capitaine. — A 75 centimes les 100 kilogrammes.

D. A ce taux transportez-vous de la houille par le chemin de fer?

M. Capitaine. — Oui, mais ces expéditions sont singulièrement diminuées. D'ailleurs elles donnent lieu à beaucoup d'embarras.

M. Orban. — Une commission a été nommée, il y a quelque temps, par les exploitants des houillères; elle a rédigé un mémoire que j'ai l'honneur de remettre à la commission; ce mémoire contient tous les renseignements désirables.

D. Vos mines produisent-elles toutes les espèces de houilles?

M. Capitaine. — Oui, et surtout la houille grasse.

D. Vos houilles sont-elles propres aux manufactures?

M. Capitaine. — Sans doute, notre houille est même supérieure à celle de Charleroy pour les manufactures. Ce n'est pas que je sois exploitant de houillères, mais je suis consommateur, et cela dans diverses sortes de consommations.

D. Exportez-vous des houilles?

M. Capitaine. — Je répondrai à cette question en faisant d'abord observer que M. Orban a laissé de côté un des motifs qui expliquent les plaintes de l'industrie houillère, c'est particulièrement la Meuse qui, de tout temps, nous a offert un débouché assuré vers la France et la Hollande, maintenant la remonte de ce fleuve est devenue très-difficile. En outre, depuis la conclusion du traité du 19 avril, il a été posé un obstacle financier indépendamment du péage qui grève la navigation sur la Meuse.

En 1830, le Gouvernement hollandais a frappé indistinctement toutes les houilles des pays limitrophes d'un droit de tonnage extraordinaire de 2 florins par tonneau. Ce droit a été supprimé vis-à-vis de l'Angleterre et de la Prusse par des traités de réciprocité.

Mais la Belgique se trouve encore placée sur la même ligne que l'étaient les autres puissances par rapport aux Pays-Bas en 1830, et ne peut introduire les houilles au moyen de ses propres bateaux.

Il en est résulté que la Belgique s'est vu imposer ce droit. Force est donc pour nos bateaux chargés à Liége, et qui arrivent dans le Limbourg hollandais, de payer ces deux florins par 1,000 kilogrammes, s'ils veulent aller au delà; cette circonstance crée des embarras très-considérables et rend les bateliers hollandais fort exigeants pour le fret.

C'est ce qui nous empêche de concourir avec les houilles de la Roër, cependant, d'après le mémoire qui lui a été soumis tout à l'heure, la commission verra que les prix sur place des charbons de Liége reviennent à 12 p. % en moins que les charbons de la Roër.

Ainsi, les obstacles que rencontre la navigation ne nous permettent pas de lutter sur les marchés hollandais avec les houillères de la Roër, qui y envoient des expéditions considérables. Cette houille commence à être recherchée sur ces marchés, quoique inférieure à la nôtre; elle nous dispute la prééminence, et peut-être que, si les améliorations tardaient à venir, la houille de la Roër s'emparerait de ce marché; on s'y habituera, et Liége finira par perdre ce débouché précieux.

D. Quelle était l'importance de vos exportations en Hollande avant 1830?

M. Orban. — Je ne puis indiquer le chiffre exact, mais les exportations étaient considérables.

D. Pourriez-vous dire dans quelles proportions elles ont diminué?

M. Orban. — Aujourd'hui elles sont pour ainsi dire nulles.

M. Joiris. — Les bateliers belges ne peuvent pas concourir avec les Hollandais, la moitié de nos bateaux est aujourd'hui forcément inactive, parce qu'ils ne sont pas nationalisés; il n'y a que les bateliers hollandais qui fassent maintenant leurs affaires.

M. Capitaine. — Il y a encore une observation importante, c'est qu'indépendamment des péages qui grèvent la navigation de la Meuse, ce fleuve, dans son état actuel, est devenu réellement impraticable. Il y a longtemps que Liége, le Limbourg et la province de Namur ont réclamé des améliorations qui n'ont pas encore été introduites.

D. Le Gouvernement ne s'occupe-t-il pas de cet objet?

M. Capitaine. — Voilà deux ou trois ans que l'on fait des promesses qui ne se réalisent pas; nous avions quelques espérances au printemps dernier, un mémoire avait été fait par M. Guillery, mais rien n'a eu lieu; et la navigation de la Meuse, loin de s'améliorer, se détériore de jour en jour, au point qu'au sein même de Liége elle deviendra impossible.

M. Joiris. — Les études sur la Meuse sont maintenant complètes; M. le Ministre des Travaux Publics est en mesure de se prononcer. J'ai donné mon avis au Ministre, je l'ai engagé à faire des essais, le seul moyen, selon moi, de parvenir à une solution.

D. Les houilles jouissent-elles d'une protection suffisante?

M. Capitaine. — Oui, puisque nous avons demandé une réduction.

FONTES ET FER.

D. Cette industrie est-elle dans une situation prospère?

M. Pastor. — Cette industrie est dans un état de chômage, cependant les ventes se font plus facilement depuis 15 jours; il est possible que cela tienne à la hausse qui s'est déclarée en Angleterre.

D. On nous a dit à Mons que le bassin de cette ville était rempli de fontes anglaises; avez-vous connaissance de ce fait? croyez-vous que, dans l'état actuel des prix de la fonte, celle qui vient de l'Angleterre puisse arriver avec avantage à Mons?

M. Pastor. — En comparant le prix de la fonte en Angleterre et en Belgique, on peut dire, en ce qui concerne la fonte anglaise, que, loin de pouvoir arriver avec avantage à Mons, elle ne peut même pas se présenter avantageusement à Anvers.

D. Croyez-vous qu'il existe des motifs pour que la hausse des fontes anglaises se maintienne?

M. Pastor. — Non, cette hausse tient à des circonstances du moment, il n'y a pas de cause permanente.

M. Regnier-Poncelet. — On produit aujourd'hui la fonte à Liége à aussi bas prix qu'à Charleroy.

Un industriel.—Dans une assemblée qui a eu lieu à Charleroy, ces Messieurs ont dit que les droits d'entrée sur les fers anglais sont assez élevés, et qu'il est inutile de les augmenter. Cette manière d'envisager cette question me paraît rationnelle et justifiée par les circonstances, nos prix actuels pouvant concourir; mais le droit sur les objets mécaniques et machines à vapeur devrait subir une grande augmentation à l'entrée.

D. On a dit effectivement que la protection du tarif actuel est suffisante, mais on a ajouté que cette protection est nécessaire.

Un industriel. — Le droit est de 2 francs par 100 kilog. pour la fonte, et de 14 francs pour le fer battu.

D. Trouvez-vous que ce droit soit nécessaire ?

Un industriel. — Il est toujours très-prudent de conserver un droit protecteur.

D. Si vous n'aviez pas ce droit pourriez-vous soutenir la concurrence ?

M. Elias. — Si ce droit n'existait pas, les fers anglais pourraient arriver dans nos ports de mer, et là il se formerait des établissements qui en feraient usage.

D. La protection dont vous jouissez pour les mécaniques est-elle suffisante ?

M. Regnier-Poncelet. — Le droit sur les machines à l'entrée en Belgique est de 18 francs pour 100 kilg.; ce qui porte le droit sur les machines à vapeur ordinaires de 10 à 15 p. %, et sur les locomotives à 4 p. % de la valeur. Ces droits sont loin d'être suffisants, parce que nous voyons tous les jours des machines à vapeur importées en Belgique. Les sociétés de Châtelineau et de Couillet, pour les hauts-fourneaux et laminoirs, la société de Monceaux, pour les laminoirs, et la société de Sclessin, pour les hauts-fourneaux, ont introduit des machines étrangères; cette dernière paraît même avoir obtenu le remboursement des droits. Ces machines ont coûté plusieurs millions à ces diverses sociétés.

Il est incontestable que le pays a plus d'intérêt de vendre des produits entièrement fabriqués, que de chercher l'écoulement des matières premières qui servent à les fabriquer.

Un droit fixe sur les machines à vapeur ordinaires et autres machines composées principalement de pièces de fontes de 25 francs par 100 kilog., serait nécessaire.

Pour les machines à vapeur, composées principalement de fer battu et autres matières dont la main-d'œuvre fait la principale valeur, un droit de 60 francs par 100 kilog. pourrait être imposé.

Il serait également nécessaire de ne donner la franchise de droits qu'aux machines nouvelles, destinées à être imitées, et pour lesquelles des preuves d'imitation auraient été fournies.

D. N'abuse-t-on pas de la faculté d'introduire les machines nouvelles ? Il paraîtrait qu'on en introduit continuellement de fort connues, qu'on y fait un léger changement, et qu'on les fait passer pour des machines nouvelles.

M. Capitaine. — Au moyen d'un simple changement dans la disposition des tubes, on a obtenu pour un objet de 6 ou 700 francs un dégrèvement sur 60,000 francs.

M. Orban. — La chambre de commerce est consultée chaque fois qu'une demande est faite relativement à l'importation d'une machine nouvelle.

M. Elias. — On peut déclarer toute espèce de machines comme machines nouvelles, en changeant ou en ajoutant une pièce quelconque de fonte.

D. Si on n'abusait pas de la loi sur l'entrée des machines, la protection dont vous jouissez par le tarif serait-elle suffisante ?

M. Pastor. — Oui. Le droit est de 13 fr. 35 c^s par 100 kilogrammes.

Un industriel. — Cette protection n'est pas suffisante, parce qu'il entre des machines même en payant les droits.

M. Pastor. — Oui, mais le plus souvent on élude ces droits.

D. Quels moyens y aurait-il de protéger cette fabrication?

M. Pastor. — Il n'y en a pas d'autres que d'empêcher que l'on abuse de la faculté d'introduire des machines libres de droits.

Il y aurait encore un avantage à avoir un traité de commerce avec la Prusse et les États allemands. Nous avons fourni en Russie, en Espagne et en Italie, mais nous ne pouvons livrer ailleurs.

D. Pourrait-on procurer quelques améliorations à cette industrie?

M. Pastor. — Il faudrait tâcher d'obtenir une réduction des droits en France et en Prusse; nous ne pouvons pas entrer dans ce dernier pays, car le droit sur le fer battu y est de six thalers; une roue de waggon pour le chemin de fer, qui vaut 180 francs, y paye 100 francs de droits; sur une locomotive, le droit est de 8 à 9,000 francs.

Il serait important de faire connaître les produits belges à l'étranger, et je tiens à cette question parce qu'on a proposé de faire faire les machines pour les grands bateaux à vapeur dans un pays étranger. Je pense que ce serait un grand mal, car le meilleur moyen de faire connaître nos produits à l'étranger, c'est de les y envoyer et d'avoir des commis voyageurs de cette espèce.

J'appelle l'attention de la commission d'enquête sur ce point, car nous possédons tous les moyens de faire ces machines dans le pays; c'est l'industrie des machines qui a le plus de chances de succès pour l'exportation.

D. Pourriez-vous les faire avec assez de célérité?

M. Pastor. — Oui, et aussi bien qu'à l'étranger.

M. Regnier-Poncelet. — Si le Gouvernement ne donne pas lui-même l'exemple aux acheteurs, en prouvant qu'il a confiance en nous, quels sont les étrangers qui viendront acheter chez nous?

D. Avez-vous construit des machines pour des bateaux à vapeur qui naviguent en mer?

M. Pastor. — Oui.

D. Pourriez-vous nous dire le nom des navires?

M. Pastor. — Le *Tage*, qui fait la traversée entre le Havre et S^t-Pétersbourg, le *Batavier* et le *Surinam*, construits en 1829; nous avons aussi fourni beaucoup de bateaux qui naviguent sur le Rhin.

D. Quelle est la plus grande force des machines de navires que vous avez construites?

M. Pastor. — De la force de 200 chevaux.

D. Si on faisait faire en Belgique les machines à vapeur pour les navires

transatlantiques, ne faudrait-il pas un temps fort long avant qu'elles fussent exécutées? Il faudrait faire de nouveaux modèles et cela serait fort lent. Lors de la discussion à la Chambre des Représentants, du projet de loi relatif à cette navigation, on a émis le vœu que toutes les machines fussent construites en Belgique; mais des personnes d'Anvers, qui s'intéressaient le plus à l'obtention de cette loi, m'ont fait observer que si on faisait ces machines en Belgique, les bateaux ne jouiraient pas de la confiance, parce que les Anglais ont une plus longue expérience que nous dans cette fabrication. On ajoutait qu'il nous faudrait beaucoup trop de temps pour arriver à construire les machines des navires de la force voulu pour la navigation transatlantique. Ces assertions sont-elles fondées?

M. Pastor. — Ce n'est pas la construction des machines qui peut retarder l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur, c'est la coque du navire qui prend le plus de temps; mais je doute que les chantiers d'Anvers soient assez bien approvisionnés en bois pour faire ces constructions.

D. Ainsi vous prendriez l'engagement de construire une machine, quelle que fût sa force, pendant le temps que l'on construirait la coque du bâtiment?

M. Pastor. — Oui; on nous a objecté que nous manquions de l'expérience nécessaire; il y a en effet une grande difficulté à vaincre, c'est de réunir la grande légèreté avec la grande force, mais nous sommes à même aussi bien que les Anglais de surmonter cette difficulté.

D. Il y a en effet une machine qui a été construite à Seraing, et qui a été destinée à la navigation sur le Rhin. Elle est d'une supériorité reconnue par les Anglais eux-mêmes. Avez-vous d'autres observations à faire sur les fontes?

M. Orban. — Je pense que les fontes qui entrent maintenant dans le pays, sont celles propres au moulage de petits objets et pour lesquelles nous ne sommes pas aussi avancés que les Anglais.

M. Capitaine. — Il y a quatre ans, il entrait des quantités considérables de ces fontes, parce que alors nos fourneaux ne les produisaient pas; mais aujourd'hui ils les produisent aussi bien qu'on peut les faire ailleurs.

M. Elias. — Le Gouvernement devrait supprimer le droit de sortie, il est de 10 centimes par kilogramme, et c'est beaucoup.

D. L'intention du Gouvernement est de réduire ce droit à un centime.

M. Hansey. — Pour l'industrie métallurgique, il serait fort à désirer que nous pussions obtenir un traité de commerce avec la France.

D. A Charleroy on nous a dit que c'est au contraire vers l'Allemagne que nous devons tâcher d'obtenir des débouchés pour cette industrie; quelle est votre opinion à cet égard?

Plusieurs membres. — Il faut essayer des deux côtés.

D. Vous avez deux espèces de forgeries, la forgerie au bois et la forgerie au coke. Celle au bois est-elle considérable chez vous?

M. Orban. — La forgerie au bois n'existe pour ainsi dire pas à Liége; autrefois nous employions une grande partie de fer en barres provenant de la

Sambre et du Luxembourg, c'est au moyen de ce fer que nous faisions les armes, les tôles, les clous; mais aujourd'hui la concurrence des forges à l'anglaise a réduit considérablement la consommation des fers de la Sambre et du Luxembourg.

D. Le fer au coke n'est-il pas propre à toute espèce de fabrication?

M. Elias. — On a maintenant trouvé le moyen de l'employer à tous les usages.

D. Pour certains usages, le fer au coke peut-il toujours remplacer le fer au bois?

M. Regnier-Poncelet. — Le fer au bois est généralement employé pour la fabrication des armes.

M. Hansey. — Il n'y a qu'une seule espèce de protection que l'on puisse accorder à la forgerie au bois, ce serait d'établir un droit de sortie sur les charbons de bois qui s'exportent en France; mais il serait difficile d'obtenir un semblable droit.

D. Par suite de l'établissement des forgeries au coke, les charbons de bois ont déjà perdu une grande partie de leur débouché intérieur, si on les frappait encore d'un droit de sortie, ne craignez-vous pas que la production en soit complétement anéantie?

M. Hansey. — Non.

D. Pourriez-vous soutenir la concurrence allemande pour les fers au bois?

M. Capitaine. — Dans les parties qui se trouvent en deçà du Rhin, je pense que oui.

M. Hansey. — On exporte beaucoup de fonte au bois en Prusse; on vient encore d'en vendre une partie très-considérable dans ce pays.

ARMES.

D. La fabrication des armes se trouve-t-elle représentée?

M. Destrivaux. — Je ne pourrai donner que des renseignements extrêmement vagues.

Je dirai d'abord que nous devrions tâcher d'obtenir des facilités pour le transit par la France; pour expédier des armes dans ce pays, il faut une autorisation du Ministre; ces autorisations se font attendre très-longtemps et s'accordent même avec peine; ensuite le service des douanes se fait, je ne dirai pas avec sévérité, mais avec la plus grande exigence.

Quant aux relations avec les pays transatlantiques, elles sont extrêmement dangereuses : les premiers essais avaient réussi, mais ce qui a été fait ensuite a rencontré de grandes difficultés; d'abord par suite des changements politiques survenus dans ces pays, ensuite à cause de la peine que l'on éprouve à rencontrer des mandataires fidèles et à se faire payer. Si la navigation transatlantique est bien établie, cela nous donnera de grandes facilités; alors les représentants de maisons pourront quelquefois accompagner les marchandises, établir des relations suivies avec les pays lointains et y former des établissements. Ainsi nous pourrions en venir à faire des affaires certaines avec ces pays.

D. Les exportations qui ont été faites vers les pays lointains ont-elles eu lieu par navires nationaux ou par navires étrangers?

M. Destrivaux. — Presque toujours par navires étrangers. Les exportations qui se font pour l'Amérique méridionale ont généralement lieu par les ports français, et il arrive assez souvent que ce sont des maisons françaises qui font des commandes chez nous. Je crois qu'il serait très-difficile d'envoyer des navires nationaux dans les pays transatlantiques, car ils font rarement des voyages aussi longs; il faut pour cela un système de navigation qui n'a pas été établi chez nous jusqu'ici.

Ensuite, lorsque nous envoyons une commission dans ces pays, il arrive souvent que les commissionnaires annoncent le placement trois ou quatre ans après qu'il a été opéré.

D. Avez-vous encore quelques renseignements à nous communiquer sur la fabrication des armes?

M. Destrivaux. — Cette fabrication est dans un état de stagnation assez fâcheux, beaucoup d'ouvriers ne travaillent que pour gagner littéralement du pain. Les exportations sont infiniment moindres à cause des difficultés du transit; le transit par l'Allemagne est très-onéreux, et par la France il est devenu presqu'impossible. Lorsqu'on sait que l'on doit être soumis aux exactions de la douane, il est impossible que le commerce soit actif.

D. Est-ce par rivalité que la France apporte des entraves au commerce des armes de Liége?

M. Orban. — C'est plutôt par politique.

M. Destrivaux. — Depuis les troubles de St-Mery presque toutes nos armes sont prohibées.

M. Orban. — Les pistolets dits à l'écossaise, et les fusils de luxe du calibre de guerre sont prohibés.

M. Capitaine. — Je ferai aussi une observation sur ce que coûte le transport des armes. La plupart des fabricants d'armes de Liége, quand ils exportent des armes dans les pays d'outre-mer, sont constamment obligés de les expédier par le Havre; comme on l'a dit, le transit des pistolets dits à l'écossaise est interdit, mais je vous donnerai un exemple de ce que coûte le transport des armes que nous pouvons transporter en France, pour les exporter en Amérique.

Comme les commandes sont toujours faites avec la condition qu'elles seront exécutées dans un délai rigoureux, et que nous n'avons pas de navires qui fassent directement le voyage d'Anvers en Amérique, les fabricants sont forcés d'expédier au Havre où il y a des départs réguliers, et les délais étant très-courts, ils doivent souvent expédier par diligence. Ces frais de transport sont très-onéreux: 100 kilogrammes d'armes peuvent être évalués à 140 francs, et les frais de transport par diligence à 16 p. % de la valeur; ce seul bénéfice serait déjà un gain raisonnable et encourageant pour nos fabricants.

Le transport par roulage coûte 10 p. %. C'est sous ce rapport que la chambre de commerce considère comme très-utile pour l'exportation des objets qui s'expédient par pacotille, l'établissement d'une navigation régulière à vapeur.

La diminution des frais de transport, la régularité des départs et la célérité des communications nous permettront de soutenir la concurrence, ce qui nous est impossible dans l'état de choses actuel.

M. Destrivaux. — Une circonstance sur laquelle il conviendrait d'appeler l'attention du Gouvernement, c'est que pendant quelque temps les fabricants d'armes ont soustrait les armes qu'ils exportaient à l'épreuve à laquelle elles doivent être soumises. Alors même qu'une arme a été éprouvée, il suffit d'une paille pour que le canon crève, il est évident qu'il y a encore bien plus de chances d'accident quand il n'y a pas eu d'épreuve.

Lorsqu'on exportait en Amérique ces armes non éprouvées, on disait cela ne tuera qu'un nègre, ce n'est pas la peine d'en parler. Si l'on gagne quelque chose à se soustraire à ces épreuves, on ruine la confiance en nos armes, et c'est un grand malheur pour notre fabrication ; je sais que cela ne se fait plus, mais ce méfait a une telle importance que ce doit être de la part du Gouvernement l'objet d'une surveillance active.

Note adressée par M. Malherbe *fabricant d'armes.*

« Veuillez me permettre, Messieurs, de vous donner ici quelques détails sur la position de notre industrie, et les causes qui ont amené sa détresse.

» La fabrication des armes, il y a peu de temps encore au plus haut degré de prospérité et de perfection, était parvenue à pouvoir fournir annuellement environ 200,000 fusils de guerre ; aujourd'hui elle est tellement réduite, qu'aucun fabricant ne saurait s'engager pour une partie de 30,000 fusils ; cela s'explique par les grandes migrations d'ouvriers qui ont eu lieu depuis quelques mois, et qui se continuent journellement. Aujourd'hui même j'apprends qu'une vingtaine d'ouvriers de première classe, viennent de s'engager pour aller à Postdam où il en est émigré depuis deux mois environ 200. Autant sont partis pour Châtellerault, et un nombre assez majeur est allé à Delft et à Maestricht. La cause de ces émigrations d'ouvriers est la décroissance de notre fabrication, et cette décroissance a été provoquée par la création d'une fabrique pour le compte de l'État. Cette mesure, Messieurs, est la ruine de notre industrie, et n'est nullement profitable à l'État ; le Gouvernement gagnerait beaucoup plus à remettre la fabrication à un entrepreneur, non-seulement cela serait moins onéreux à ses intérêts, mais il aurait aussi de meilleures armes, mieux confectionnées, mieux expertisées ; car telle ou telle pièce qui serait rejetée à un entrepreneur, est aujourd'hui facilement acceptée, parce qu'avant tout il s'agit de prouver à l'État que l'arme par lui fabriquée revient à meilleur marché ; le Gouvernement trouverait surtout une notable économie dans la suppression d'une forte partie de ce nombreux personnel attaché à l'administration de la fabrique de l'État, et qui grève le Budget d'environ 40,000 francs.

» Un autre motif de plainte des fabricants d'armes, est la manière dont on établit leur patente ; elle est fixée en raison du nombre de canons de fusils présentés au banc d'épreuve, sans même avoir égard au nombre des canons rebutés. Or, en fait d'armes de guerre, on peut estimer les rebuts à 20 p. %, donc si je mets 100 canons à l'épreuve, je ne devrais payer la patente que pour 80. Il n'en est

pas ainsi, elle est basée sur le nombre de 100. Ma patente à varié comme suit à partir de 1833;

1833,	1834,	1835,	1836,	1837,	1838,	1839,
320 fr.	427 fr.	466 fr.	342 fr.	453 fr.	368 fr.	329 fr.

» Voilà certainement une patente trop élevée, comparativement à celles des banquiers de cette ville, lesquelles vont de 5 à 600 francs, et cependant les banquiers font pour des millions d'affaires chaque année; on sait les énormes bénéfices que leur laissent ces affaires; celles du fabricant d'armes ne dépassent guère le chiffre de 3 à 400,000 francs, et encore que sont-elles? Des expéditions au hasard, des consignations, opérations dangereuses dans lesquelles peu réussissent.

» Pourquoi ne pas établir nos patentes comme dans les autres branches de l'industrie, en constituant plusieurs classes, dont la première ne devrait pas dépasser 150 francs? ce qui serait déjà taxer très-haut; ne pourrait-on d'ailleurs faire entrer en compte les sommes considérables que nous payons à la douane pour droit de sortie, ou plutôt agir comme en Angleterre, où les exportations sont encouragées? En 1833, époque de prospérité pour la fabrication des armes, des experts furent délégués pour évaluer les revenus des usines à canons de fusils. Malgré leur état de souffrance depuis trois ans, ces usines n'en continuent pas moins à être imposées comme quand elles étaient dans des conditions prospères; si on ne lui vient en aide, si on ne lui apporte des améliorations, la belle fabrique d'armes de Liége, si renommée jusqu'au delà des mers, sera perdue et anéantie sans remède. Cela est triste à avouer, Messieurs, mais cela est vrai.

» Avant qu'un établissement pour compte de l'État fût décidé, il n'y avait jamais de stagnation complète, parce que les principaux fabricants avaient de l'intérêt à conserver les ouvriers; aussi, lors même qu'il n'y avait pas de commandes ou d'écoulement pour les parties expédiées en consignation, chaque fabricant, cependant, entretenait d'ouvrages, un nombre assez considérable d'ouvriers du premier mérite, tout en leur payant des prix modérés assez élevés pour leur procurer, à eux ouvriers, une existence convenable, mais qui permettaient encore au fabricant de retrouver l'intérêt de ses avances; les craintes que l'administration de l'inspection a introduites chez les ouvriers et les fabricants, ne permettent plus aujourd'hui un semblable état de choses; ainsi des ouvriers que j'avais constamment entretenus d'ouvrage ont été appelés en 1839 aux ateliers du Gouvernement; on les a enrôlés avec recommandation de ne travailler que pour la fabrique de l'État. Voilà donc les fabricants exposés à se voir journellement contrariés par une régie militaire qui a tout pouvoir. Avec de pareilles craintes, qui ne leur laissent pas la certitude de pouvoir remplir leurs engagements, comment voulez-vous que les fabricants osent accepter des commandes pour l'étranger?

» Une dernière observation, Messieurs. Veuillez remarquer toutes les entraves que la France oppose à l'introduction de nos armes : droits d'entrée énormes équivalents à une prohibition, prohibition d'armes de luxe de tous les calibres qui s'approchent du calibre de guerre, prohibition de transit pour toute espèce d'armes de guerre, enfin vexations illimitées; tandis que par les États allemands aucune de ces difficultés n'existe. Les droits de transit sont, il est vrai, très-élevés de ce côté; mais ils disparaîtraient si le Gouvernement belge entrait dans l'al-

liance commerciale allemande; c'est ce que je désire pour le bien-être du pays et de son industrie.

» Bien souvent, Messieurs, les fabricants d'armes ont fait entendre leurs plaintes et élevé des réclamations, on ne les a pas écoutés; notre industrie n'a pas trouvé une voix pour la défendre; elle mérite cependant toute l'attention des représentants de la province auxquels des notes sur ce sujet ont été remises.

» J'espère, Messieurs, que vous voudrez bien accueillir les observations que j'ai l'honneur de vous soumettre; la fabrication d'armes est digne de votre intérêt, c'est une industrie tout indigène, charbon de terre, fer, bois, toutes les matières qu'elle emploie sont des produits du pays. »

CLOUTERIE.

D. La clouterie est-elle florissante en ce moment?

M. Geoffroy-Closset. — L'industrie de la clouterie éprouve depuis longtemps de grandes entraves. Le fer étant d'un prix très-bas en Angleterre, les clous y sont à meilleur marché que les nôtres, de manière que depuis longtemps la Belgique ne peut soutenir la concurrence que pour une sorte de clous, où la valeur de la main-d'œuvre est plus forte que celle du fer; ce sont les clous de 4 à 5 kilogrammes par mille. Quant aux gros clous, l'Angleterre s'est emparée des principaux marchés, de manière que pour ce genre de clous la fabrication a diminué à Liége depuis 40 ans.

Pour les petits clous, nous entrons presque partout, mais en Prusse nous payons un droit de 45 francs les 100 kilogrammes, en Espagne les clous au-dessus d'un pouce sont prohibés, de manière que la fabrication a dû diminuer.

D. Les clous anglais ne se font-ils pas à la mécanique?

M. Geoffroy-Closset. — Oui, mais ici la tôle étant plus chère que les clous, on ne fabrique à la mécanique que les petits clous à tapisser, et ceux pour les souliers; on en a fabriqué une quantité telle que la concurrence a été trop forte, et que cette industrie a dû se ralentir.

D. Quelle est la différence qui existe entre la matière première en Angleterre et la matière première en Belgique?

M. Geoffroy-Closset. — Je ne suis pas bien au courant de cela, mais je crois qu'il n'y a pas une grande différence, et que le prix de 90 à 95 francs que l'on paye ici est à peu près le même en Angleterre.

D. Cependant n'avez-vous pas dit que vous ne pouviez pas lutter pour la grosse clouterie?

M. Orban. — M. Closset a principalement parlé des clous à la mécanique; il faut étendre le fer en tôle, et comme la tôle est plus chère ici qu'en Angleterre, il en résulte que nous ne pouvons pas lutter, pour la grosse clouterie. On doit donc restreindre cette fabrication à la petite clouterie, tandis que pour la grosse on emploie le fer en verge, et on le travaille à la main. Au prix où est le fer actuellement, nous pourrions vendre à meilleur marché, et par consé-

quent lutter, mais il faudrait pour cela que les pays étrangers pussent savoir que nos produits sont aussi bons et moins chers.

D. Existe-t-il dans la province des mécaniques à fabriquer les clous?

M. Orban. — Il y en a trois.

M. Hansey. — Quant à la grosse clouterie, les Anglais sont plus protégés que nous, et c'est la principale raison pour laquelle nos débouchés de grosse clouterie ont beaucoup souffert. Le prix du fer est aussi bas ici qu'en Angleterre, mais les Anglais ont une protection que nous n'avons pas. Nous manquons de protection à l'étranger, et c'est un point dont le Gouvernement devrait bien s'occuper.

D. Employez-vous du fer au bois?

M. Geoffroy-Closset. — Oui, pour les clous minces et très-effilés; si on employait du fer au coke, il faudrait payer aux ouvriers une fabrication plus élevée, parce qu'ils auraient un déchet de fer plus considérable.

D. Le salaire des ouvriers est-il plus cher ici qu'en Angleterre?

M. Hansey. — Je crois au contraire qu'il est à meilleur marché; on fabrique les petits clous à meilleur compte qu'en Angleterre.

M. Geoffroy-Closset. — Il importe à la clouterie d'avoir de bons fers, et comme ils se fabriquent au bois, ils nous manqueront bientôt faute de bois.

D. La forgerie française pourrait-elle se passer de ces bois?

M. Geoffroy-Closset. — Non, la concession des hauts-fourneaux n'a été accordée qu'à condition de tirer de l'étranger le bois nécessaire pour les faire marcher.

M. Hansey. — La forgerie du Luxembourg diminuant de plus en plus, je ne sais ce que feront les fabricants de clous quand elle sera anéantie.

D. Que rapporte aujourd'hui un hectare de bois dans le Luxembourg? On pourrait voir par le produit s'il y a lieu d'établir un droit pour empêcher la sortie du bois.

M. Hansey. — Les propriétés en bois ne sont jamais d'un grand produit, quel que soit le prix de la corde de bois, ce sont des propriétés de luxe.

D. Vous pouvez voir par là s'il y a lieu d'empêcher la sortie du bois?

M. Hansey. — Les propriétaires devraient se contenter de vendre leur bois 6 francs la corde, tandis qu'il est aujourd'hui à 10 francs, ce qui est un prix exorbitant.

D. Ce n'est que sur la frontière française que le bois est à ce prix?

M. Orban. — Les propriétés boisées ne rapportent que 2 1/2 p. %.

D. Si vous empêchez la sortie du bois, vous réduirez ce produit à 1 1/2 p. %.

M. Orban. — Si les forgeries du Luxembourg sont dans un état tel qu'elles

ont de la peine à continuer à travailler, c'est parce qu'on a trouvé le moyen de produire du fer à la houille.

M. Hansey. — Ce n'est pas là le motif du mauvais état de la forgerie du Luxembourg, la véritable raison, c'est la cherté du bois, qui s'y est vendu à un demi-franc la corde, et je crois qu'il est aujourd'hui à 10 francs ; c'est à cause de ce haut prix que les établissements de Bessin se sont fermés.

Je vous cite ce fait pour vous prouver combien le prix du bois s'est élevé, il est monté d'un demi-franc à 10 francs. Dans l'intérieur le bois ne se vend que 4 à 5 francs.

D. Arrive-t-il en Belgique des clous anglais ?

M. Geoffroy-Closset. — Non.

D. Cela est-il dû à la protection que vous accorde le tarif ?

M. Geoffroy-Closset. — Cela tient aussi à la qualité, car même en Hollande, la clouterie belge a la préférence.

D. Continuez-vous à exporter en Hollande ?

M. Orban. — Nous n'avons jamais cessé.

D. Vous exportez toute espèce de clous ?

M. Orban. — Oui, les clous à la mécanique sont les clous à tapisserie ; on fournit aussi en Hollande les clous étamés.

En Espagne, en Danemarck, à Hambourg, nous avions de grands débouchés pour nos clous, ainsi qu'au Brésil et à La Havane, mais ces exportations sont réduites de beaucoup, parce que quand nous hasardions une expédition, c'était souvent une affaire très-malheureuse : il arrivait souvent de tomber dans des mains infidèles.

D. Trouvez-vous des négociants qui prennent de vos clous pour les exporter ?

M. Geoffroy-Closset. — Difficilement, il n'y a que quelques armateurs qui regardent les clous comme du lest, et qui ne comptent pas le fret que devraient supporter les fabricants s'ils expédiaient eux-mêmes.

Le Gouvernement devrait tâcher d'obtenir une diminution sur le droit d'entrée en Prusse, car le droit de 45 francs pour 100 kilogrammes est énorme.

M. Lambert Elias. — Vous voyez que nous en revenons à la question primitive, celle d'un arrangement avec la Prusse et les douanes allemandes.

M. Geoffroy-Closset. — J'ai exprimé la pensée qu'il serait plus avantageux de traiter avec la France qu'avec l'Allemagne, nous avons beaucoup de moyens d'obliger la France à traiter avec nous, et j'indiquerai en premier lieu d'empêcher la sortie des charbons de bois ; il y a une quantité d'usines françaises qui n'ont été établies sur nos frontières qu'à la condition de s'approvisionner de bois en Belgique, si on supprimait la sortie du charbon de bois, ces usines chômeraient, et elles demanderaient l'introduction de nos fontes plutôt que de se voir réduites à cesser.

Il y a quinze ou vingt usines sur les frontières françaises, qui n'ont été établies qu'à ces conditions.

M. Orban. — Si j'avais su qu'on parlerait de bois, j'aurais convoqué plusieurs propriétaires du Luxembourg qui auraient pu s'expliquer; je ferai observer qu'empêcher la sortie des charbons de bois, ce serait annuler presqu'entièrement la valeur des propriétés boisées; il faut ménager les intérêts de tous, et ceux des propriétaires fonciers méritent aussi quelque sollicitude.

M. Geoffroy-Closset. — Voilà 25 ans que l'on fait tout pour favoriser les propriétaires de bois, on pourrait bien aujourd'hui faire un essai en sens inverse; nos usines chôment parce que nous ne pouvons pas payer 10 à 12 francs une corde de bois, et les Français peuvent payer ce prix-là.

QUINCAILLERIE.

D. Cette industrie est-elle importante à Liége?

M. Francotte. — Cette industrie a une certaine importance, ses principales exportations étaient vers la France; mais ce pays ayant frappé de droits très-élevés la majeure partie de nos articles, nous n'y expédions plus que très-peu de chose.

Nos exportations d'outre mer sont de très-peu d'importance, parce que les Allemands et les Anglais ont des débouchés mieux établis que les nôtres.

M. Regnier-Poncelet. — Pour les limes fines de 12 centimètres, nous payons à l'entrée en France 240 francs les 100 kilogrammes, pour les limes au-dessus de 12 centimètres, 112 francs pour 100 kilogrammes, et pour les limes en paille, nous payons 15 p. %.

D. Votre fabrique existait-elle déjà pendant notre réunion à la France?

M. Regnier-Poncelet. — Oui, et la quincaillerie était alors prospère.

D. Pendant la réunion à la Hollande, dans quel état était-elle?

M. Regnier-Poncelet. — Elle était dans un meilleur état qu'aujourd'hui, mais moins bon que sous l'empire.

D. Pendant la réunion à la Hollande, les exportations vers la France étaient-elles plus importantes qu'aujourd'hui?

M. Regnier-Poncelet. — Non.

D. Ainsi les droits que vous vous plaignez de rencontrer en France existent depuis 1815. Vient-il de la quincaillerie étrangère dans le pays?

M. Regnier-Poncelet. — Il nous en vient de l'Angleterre et de l'Allemagne.

D. Quel est le droit protecteur que vous avez?

M. Regnier-Poncelet. — 6 p. %, tandis qu'en France on nous oppose un droit de 25 à 50 p. %.

D. Trouvez-vous des inconvénients à ce que le tarif soit établi à la valeur?

M. Regnier-Poncelet. — Il est plus facile de frauder une partie du droit en

faisant une fausse déclaration quand la perception se fait à la valeur que quand elle se fait au poids.

D. En France y a-t-il des catégories pour la quincaillerie?

M. Regnier-Poncelet. — Oui, on distingue la quincaillerie commune de la fine.

D. Si on établissait le droit au poids en le calculant de manière que le taux moyen fût 6 p. %, ce droit vous suffirait-il?

M. Regnier-Poncelet. — On n'en perçoit que les 2/3.

D. Vous avez dit qu'il entrait dans le pays de la quincaillerie étrangère en assez grande quantité; c'est une preuve que le tarif ne vous protége pas assez. Si on établissait le droit au poids, en le divisant par catégorie comme le tarif français, de manière que pour chaque catégorie le revient du droit, relativement à la valeur, soit 6 p. %, cela suffirait-il pour vous protéger?

M. Francotte. — 6 p. % réellement perçus ne suffiraient pas, cela ne serait que 2 % p. de plus que ce qu'on perçoit maintenant.

M. Regnier-Poncelet. — Pour les limes je demanderais que le taux fût porté à 8 p. %, et qu'il fût perçu au poids au lieu de l'être à la valeur.

D. Si le droit était porté à 8 p. % sur le tout, et qu'il fût réellement perçu, cela suffirait-il?

M. Francotte. — Je crois que oui.

M. Hansey. — Pourquoi ne mettrait-on pas un droit élevé à l'entrée sur toute espèce de quincaillerie? Cette industrie occupe beaucoup de bras, notre fabrique d'armes tombant tous les jours, la quincaillerie pourrait occuper les ouvriers qui faisaient des fusils, et qui doivent maintenant pour 20 sous par jour, descendre dans les houillères afin de pourvoir à leur existence.

D. En quincaillerie quels sont les objets que la France nous fournit?

M. Regnier-Poncelet. — La France ne nous fournit que les objets que nous ne faisons pas. Mais l'Angleterre et l'Allemagne, nous apportent des objets de fer et d'acier qui nous font concurrence.

D. L'Angleterre et l'Allemagne sont-elles dans de meilleures conditions que nous pour produire ces objets?

M. Francotte. — Oui, l'Allemagne surtout, où la matière première et la main-d'œuvre sont à meilleur marché que chez nous.

D. Pourriez-vous nous donner un aperçu des droits auxquels sont assujetties les limes à leur entrée en France?

M. Regnier-Poncelet. — Les limes en paille ou râpes de grosse taille, dites communes, payent 26 fr. 50 cent. pour cent kilo. droits d'entrée; les cent kilo. se vendent ici 133 francs, ce qui établit le droit à 20 p. % de la valeur.

Les limes à polir de 17 centimètres et au-dessus, dites fines, payent 212 francs, pour 100 kilo., droits d'entrée; ces limes, terme moyen, se vendent ici 266 francs les 100 kilo., ce qui établit le droit à 80 p. % de la valeur. Les li-

mes à polir, moins de 17 centimètres, payent 265 francs pour 100 kilo., ces limes, terme moyen, se vendent ici 720 francs les 100 kilo., ce qui établit le droit à 40 p. % de la valeur.

Un droit de moitié moins fort que celui ci-dessus suffirait en Belgique, pour protéger efficacement cette production. Soit:

Limes en paille.	fr.	15 pour 100 kilo.
— au-dessus de 17 centimètres	110	—
— au-dessous de 17 centimètres	140	—

Au lieu d'établir le droit sur la valeur, comme il l'a été jusqu'ici, il devrait l'être au poids; les produits étrangers seraient meilleurs, qualité qu'ils n'ont pas toujours eue jusqu'ici, et les consommateurs y gagneraient.

Un droit de dix p. % sur les autres aciers serait suffisant, ce qui rendrait, en imposant toujours le poids des marchandises,

Acier fondu	(valeur fr. 200)	droits	fr.	20 p. % kil.
— ordinaire	— 100	—		10 —
— en tôles	— 200	—		20 —

Il serait bien urgent aussi de songer à une protection plus efficace de la fabrication de la grosse quincaillerie, tels que faux, outils de menuiserie et de serrurerie, etc.

La plupart de ces objets viennent d'Angleterre, d'Allemagne, et ne payent ici que 6 p. % de la valeur à l'entrée. Ce droit est presque toujours fraudé par déclaration fausse de la valeur des marchandises; il importerait d'imposer ces objets également au poids, le commerce y gagnerait en bonté des produits, et, d'un autre côté, il est certain qu'en protégeant convenablement cette industrie, une foule de bras y trouveraient de l'occupation, tandis qu'on écoulerait une grande quantité de matières premières.

On ne doit pas perdre de vue que la majeure partie, et même presque la totalité des ouvriers à Liége, s'occuperaient de cette fabrication s'ils trouvaient à écouler leurs produits, et le ralentissement dans la vente des armes ne pèserait plus aussi fortement sur notre classe ouvrière.

D. Les exportations de quincaillerie sont-elles ainsi presque nulles?

M. Francotte. — Quelques objets s'expédient en France, en Allemagne et en Italie, mais ces exportations sont de peu d'importance.

AIGUILLES.

D. Cette industrie, qui a été récemment introduite en Belgique, réclame-t-elle quelque protection?

M. Bauduin. — J'ai introduit en Belgique la fabrication des aiguilles, je ne demanderai pas que le droit soit élevé, parce que ce serait encourager la fraude, cet article étant facile à transporter; mais je demanderai que le droit soit perçu au poids, au lieu de l'être à la valeur, parce que cet objet est difficile à apprécier, et qu'ordinairement on ne déclare que la moitié de la valeur, ce qui réduit le droit réel à 2 ou 3 p. %.

D. Le droit de 6 p. % vous suffirait-il ?

M. Bauduin. — Oui, s'il était perçu.

D. Ce droit est-il établi au poids en France?

M. Bauduin. — Oui, les aiguilles sont considérées comme quincaillerie fine, et payent 212 francs par 100 kilogrammes, en Prusse le droit est de 80 thalers par 100 kilogrammes.

D. Ce droit de 212 francs que représente-t-il à la valeur ?

M. Bauduin. — Je pense qu'un droit de 150 francs répondrait à 6 p. %.

D. N'est-ce pas un droit uniforme que vous demandez ; il n'y a donc pas moyen d'établir des catégories?

M. Bauduin. — Je crois qu'il faudrait faire une distinction pour les aiguilles qu'on emploie pour les filatures de laine, aiguilles qui n'ont pas d'œil ; il ne faudrait pas les taxer au même taux que les autres, elles sont plus pesantes, un droit de 100 francs suffirait.

FER-BLANC.

D. Quelle est la situation de cette branche d'industrie?

M. Capitaine. — La fabrication du fer-blanc est une industrie très-considérable, M. Delloye, à Huy a demandé qu'on fît disparaître une anomalie qui existe dans notre tarif des douanes ; lorsqu'on a augmenté le droit d'entrée sur les fers, le droit sur la tôle noire a été porté de 6 florins à 10, et par un oubli involontaire, on a laissé le droit sur le fer-blanc tel qu'il était, de sorte que le fer-blanc paye à l'entrée un droit moindre que la tôle noire, cependant il y a une grande différence de valeur entre ces deux matières. Les fabricants de fer-blanc demandent qu'on ramène le droit au taux relatif de la tôle noire, auquel il était avant la modification du tarif.

La chambre de commerce a fait remarquer que l'étain, qui ne se produit pas dans le pays, payait un droit, et elle a demandé que ce droit fût supprimé, parce qu'il porte sur une matière première servant à la confection du fer-blanc, renchérit ce produit et en rend l'exportation plus difficile ; il est à observer que quelques fabricants de Liége préfèreraient que le droit sur la tôle noire fût ramené à l'ancien taux, plutôt qu'on n'élevât le droit sur le fer-blanc à un taux relatif. Les ferblantiers sont encore garantis par un droit protecteur qui équivaut de 16 à 20 p. %.

D. Quel est le droit sur l'étain ?

M. Pirlot-Terwagne. — 2 florins 1/2, mais c'est une matière première.

M. Orban. — Je n'ai jamais demandé d'augmentation de droit sur la tôle, je le trouvais suffisant. Plutôt que de voir augmenter le droit sur le fer-blanc, je préfèrerais qu'on le réduisît sur la tôle noire, parce que je la considère comme matière première ; cette demande date de 1832.

TANNERIES.

D. Cette industrie exporte-t-elle ses produits ?

M. Desoer-Collart. — Les produits de nos tanneries ne sortent pas de la province ; nous ne pouvons exporter ni en Allemagne, ni en France, ni en Hollande ; si nous avions des débouchés, nos tanneries reprendraient l'essor qu'elles avaient avant la révolution ; maintenant, elles sont réduites à la consommation du pays. Cette industrie était prospère pendant notre réunion à la France, elle le fut moins pendant notre réunion à la Hollande, et maintenant elle diminue tous les jours ; quant aux exportations, un membre de la commission pourrait vous en parler d'une manière plus positive que moi.

D. N'êtes-vous pas assez protégés ; n'y a-t-il pas des demandes ?

M. Desoer-Collart. — Ce n'est pas une protection que nous demandons, mais des débouchés, dont Stavelot manque aussi bien que nous.

M. Capitaine. — Il y a une distinction à faire entre les tanneries de Liége et celles de Stavelot.

Les tanneries de Liége étaient autrefois très-florissantes et ont toujours été supérieures à celles de Stavelot ; mais depuis, ces dernières se sont améliorées et ont fait oublier la bonne réputation des cuirs de Liége, par le bas prix auquel elles sont parvenues à les fournir.

Je crois qu'on doit attribuer la chute des tanneries de Liége aux différentes circonstances qui sont arrivées depuis 1830.

Si mes souvenirs sont fidèles, en 1830 on exportait les cuirs de Liége en Allemagne ; mais depuis les droits ont été augmentés de 10 p. %. Alors les tanneries qui trouvaient un fort écoulement en Allemagne ont fait refluer chez nous leurs cuirs. Les tanneries de Liége sont donc tombées successivement depuis 1830, en raison des événements ; mais ce qui les accable surtout, c'est le traité des 24 articles. Avant ce traité, Liége avait l'approvisionnement de toute la partie du bas de la Meuse, de toutes les villes qui s'échelonnent jusqu'à Venloo. Ces pays nous ayant été enlevés, le commerce de la tannerie a été réduit de moitié.

J'appelle l'attention de la commission sur le tort que nous a fait ce traité, en nous enlevant cette partie de territoire où Liége avait des relations pour ainsi héréditaires, et où les tanneries avaient des débouchés faciles. Il y a des maisons qui avaient des relations établies depuis un temps immémorial ; nous y trouvions encore un avantage, nous recevions du blé et du bétail, commerce spécial du bas de la Meuse ; ces échanges sont réduits de plus de moitié ; la vente des denrées coloniales se faisant par petites portions, on ne s'approvisionnait pas à Anvers, mais à Liége, et sous le rapport du commerce proprement dit, Liége ne peut pas remplacer ce débouché.

D. On nous a dit à Namur que les tanneries étaient au contraire plus prospères qu'avant l'exécution du traité. Comment concilier ces deux opinions?

M. Capitaine. — Par suite du traité, les fabriques ayant été détachées de la Belgique, Namur vend dans ce pays-là.

M. Desoer-Collart. — Nous avons aussi exporté vers la Prusse, mais aujourd'hui nous ne le pouvons pas, parce que les cuirs sont trop chers.

M. Capitaine. — Ce n'est que momentanément. Il y a un an, les cuirs de Stavelot étaient répandus à Bruxelles et même à Liége à très-bas prix.

D. Il me semble qu'on devrait tanner à Liége à meilleur marché qu'à Stavelot, car toutes les marchandises passent par Liége pour aller à Stavelot ?

M. Desoer-Collart. — La main-d'œuvre est moins chère à Stavelot.

D. Y a-t-il beaucoup de tanneries ?

M. Desoer-Collart. — Autrefois il y avait au moins trente tanneries; à présent il y en a tout au plus six.

D. Les tanneries se procurent-elles facilement les matières premières ?

M. Desoer-Collart. — Oui ; les écorces.

CUIVRE.

D. Les industriels qui s'occupent de cette branche d'industrie ont adressé à la Chambre des Représentants des réclamations tendant à obtenir une plus forte protection que celle qui lui est accordée maintenant; partagez-vous cette opinion?

M. Pirlot. — L'industrie des cuivres pourrait prendre de grands développements si elle était protégée ; mais il nous arrive ici des masses de cuivre anglais que nous pourrions faire si les droits étaient plus élevés.

A la première vue ces droits paraissent élevés, mais il n'en est rien.

Les Anglais, qui importent en Belgique des doublages de navire, boulons et autres pièces en cuivre ouvré, payent de droit d'entrée :

Par 100 kilogrammes	fr.	12	72
Restitution pour l'introduction par navire belge. .	» %	1	27
Reste net. . . .	»	11	45

L'industriel belge, qui veut concourir en utilisant les usines et laminoirs des provinces de Liége et de Namur, où le cuivre se travaille également, doit supporter les frais ci-après :

Pour fabriquer 100 kilog. de doublages, il faut qu'il importe au moins 125 kilogrammes de cuivre brut, je compte donc le fret sur ces 125 kilog. d'excédant à retirer, ci . . . . . fr. » 50

Droit d'entrée sur 100 kilog. brut. . . fr. 1 27	net	1	15
Restitution de 10 p. %.. . . . . » » 12			
Frais de commission à Anvers.	fr.	»	15
Déchargement et menus frais en douanes (ces frais étant égaux pour tous, ne sont mentionnés ici que pour mémoire).		»	»
Transport d'Anvers à Liége ou Namur.		1	80
Idem de Liége ou Namur à l'usine		»	15
Idem pour retour de l'usine.		»	15
Idem pour retourner le métal ouvré vers le lieu de sa consommation.	»	1	80
Ensemble.	fr.	5	70 par % kil.

Ainsi, l'industriel belge ne jouit que d'une différence de 5 75 »

Or, les feuilles de cuivre valant 285 francs les 100 kilog., cette faveur se borne à environ 2 p. %, et comme la Belgique est obligée de retirer son cuivre brut de ces mêmes étrangers, la modicité du droit rend la lutte presqu'impossible, car l'on ne peut supposer que le producteur de cuivre en Angleterre se borne au bénéfice de 2 p. % pour vendre son métal brut; cette défectuosité dans notre tarif prive les laminoirs d'une source abondante de travaux.

Il serait donc utile d'augmenter un peu les droits d'entrée sur les cuivres ouvrés, et de réduire à un simple droit de balance celui perçu aujourd'hui sur la matière brute.

Le droit de sortie dont on frappe les feuilles fabriquées ici est fort nuisible, particulièrement pour le laiton, qu'on peut fournir en Hollande et dans le nord de l'Allemagne.

Ce droit est de.	fr.	2	12 % en principal.
Plus de 16 p. % additionnels.		»	18
Ensemble.	fr.	2	30

et donne des armes contre nous aux usines de la Prusse rhénane, qui nous dispute les marchés étrangers; maintenant, tout se réduit à la consommation des environs, mais quand nous voulons aller à Anvers ou à Bruxelles, nous sommes arrêtés par la concurrence anglaise, parce que nous n'avons qu'un avantage de 2 p. % sur une valeur de 285 francs; si on majorait quelque peu le droit d'entrée, nous pourrions soutenir la concurrence.

D. De manière que vous ne pouvez pas exporter?

M. Pirlot. — Nous pouvons lutter sur les marchés étrangers pour le laiton. Il faudrait supprimer le droit de fr. 2 - 40 sur les exportations vers la Hollande, où nous avons la concurrence des fabriques des provinces rhénanes; si ce droit était supprimé, nous pourrions soutenir la concurrence.

D. Il y a un projet de loi qui a été présenté à la Chambre pour améliorer le sort de cette industrie; on en avait reconnu l'importance, mais les travaux urgents et multipliés de la Chambre en ont empêché la discussion; je crois qu'il suffira, en ce qui concerne cette industrie, de demander à la Chambre la prompte discussion de ce projet. N'exportez-vous pas vers l'Allemagne?

M. Pirlot. — Oui, mais seulement le cuivre jaune; nous pouvons en exporter partout, excepté en France, où il y a des droits prohibitifs; le droit est de 200 fr. les 100 kilog., ce qui représente à peu près la valeur de la marchandise.

D. Vous allez partout pour le laiton?

R. Pirlot. — Oui, mais nous sommes gênés par le droit de sortie qu'on nous fait payer; cela nous gêne beaucoup, surtout à cause des fabriques de Stolberg.

D. Des établissements existaient-ils sous le régime hollandais?

M. Pirlot. — Oui.

D. Est-ce la matière première que vous exportez?

M. Pirlot. — C'est un alliage de différentes matières.

D. Le consommateur fait-il une différence entre les cuivres étrangers et les cuivres belges?

M. Pirlot. — Non ; la matière première, venant de la même source, ils sont aussi bons les uns que les autres.

D. Fournissez-vous le cuivre nécessaire à la doublure des navires ?

M. Pirlot. — Nous n'en fournissons à Anvers que lorsqu'on en est fort pressé.

D. Avez-vous pour laminer le même procédé qu'en Angleterre ?

M. Pirlot. — Oui.

ZINC.

M. Pirlot. — Le zinc a aussi à réclamer : le zinc arrivant de l'étranger est soumis à un droit de 4 fr. 30 c^s^ les 100 kilogr., tandis que le zinc ouvré ne paye que 5 fr. 40 c^s^ ; il n'y a donc qu'une différence de 1 fr. 10 c^s^ par 100 kilogr. entre la matière brute et la matière ouvrée.

D. Quelle est la différence dans la valeur ?

M. Pirlot. — La différence est au moins de 20 francs. Le zinc nous est utile pour l'alliage du laiton ; c'est surtout celui de Silésie qui convient pour cet alliage, et ce droit est nuisible à la fabrication.

D. Quelle est la différence entre le zinc de Silésie et celui des autres pays ?

M. Pirlot. — Le zinc de Silésie est d'une qualité plus convenable pour l'alliage du laiton.

D. Mais nous avons le zinc de la Vieille-Montagne ?

M. Pirlot. — Sans doute, mais il nous faut du zinc étranger pour un alliage ; nous demandons qu'on fasse disparaître la différence des droits de 4 fr. 30 c^s^ sur la matière brute et de 5 fr. 40 c^s^ sur la matière ouvrée.

D. Vous demandez seulement qu'on augmente le droit sur le zinc ouvré ?

M. Pirlot. — Le droit en France est de 55 francs, le droit de 5 fr. 40 c^s^ pourrait suffire pour nous protéger parce qu'il n'en vient jamais d'ouvré ; il n'a jamais une grande valeur puisqu'il vaut de 45 à 50 francs brut ; mais on devrait supprimer le droit sur le zinc en lingot dont nous avons besoin pour nos alliages.

M. Hansey. — Nous avons dans la province de Liége une production de zinc immense. La société de la Vieille-Montagne en a deux fabriques qui en fournissent d'immenses quantités. Il n'y a pas en Europe une production de zinc semblable : la société de la Nouvelle-Montagne et deux fabriques à Huy en produisent beaucoup.

M. Pirlot. — Il n'y a que trois fabriques dans le pays.

M. Hansey. — Cela augmente tous les jours, on s'occupe beaucoup à extraire la calamine, il s'élève de nouvelles fabriques du côté de Huy.

Notre pays mérite beaucoup d'attention sous le rapport de la fabrication du zinc, et si on la protége en refoulant les produits étrangers, nous n'aurons bientôt plus besoin de droits de douanes ; il faut la laisser faire des progrès et ensuite nous ferons la loi partout.

La fabrique de la Vieille-Montagne exporte dans l'Europe entière ; elle expédie en France ses lingots pour y être laminés, ce qui est d'un produit immense. En Angleterre on y lamine ses zincs, on les consomme et on les exporte.

D. Monsieur Pirlot a dit qu'il est une certaine qualité de matière première étrangère dont il a besoin pour la fabrication du cuivre?

M. Pirlot. — C'est le zinc de Silésie pour la fabrication du laiton.

D. Vous ne pouvez pas vous servir de zinc du pays?

M. Pirlot. — Le zinc du pays pourrait, à la rigueur, être employé, mais à prix égal je préfèrerai toujours le zinc de Silésie.

M. Hansey. — Le zinc belge est meilleur que le zinc étranger.

M. Pastor. — Dans le laminage, mais non pour l'alliage.

M. Pirlot. — Le zinc belge est plus pur, mais pour le laiton le zinc de Silésie est préférable.

D. Pour le laiton vous n'avez pas à craindre la concurrence étrangère?

M. Pirlot. — Non; mais comme on cherche toujours à atteindre le plus haut degré de perfection, il faudrait en faciliter les moyens.

Quant à la tôle, plusieurs industriels y sont intéressés. Par exemple, il est de la plus haute importance pour cette industrie que la navigation puisse se faire à bon compte, car si l'on allait trop surcharger ce produit, nécessairement les armements s'en ressentiraient, il faut donc chercher à concilier tous les intérêts.

M. Orban. — Combien paye-t-on maintenant?

M. Pirlot. — On paye 11 francs et quelques centimes, cela équivaut en dernière analyse à 2 p. %.

D. A-t-on encore des observations à faire sur le zinc?

M. Francotte. — Lorsqu'on a fait le tarif actuel, on a classé le fil de laiton au taux de 4 florins les 100 kilogrammes; à cette époque, il n'existait pas assez de fabriques pour suffire à la consommation du pays. Je demande que ce droit de 4 florins soit augmenté; il existe aujourd'hui dans le pays des fabriques suffisantes pour faire face à la consommation intérieure et même pour nous mettre à même de faire des exportations; toutefois la France a importé chez nous en fil de laiton de 60 à 80 mille kilogrammes en 1835, 1836 et 1837.

D. Ainsi vous auriez besoin d'une augmentation de droit?

M. Francotte. — Oui.

D. A combien le droit actuel de 4 florins revient-il relativement à la valeur?

M. Francotte. — De 2 1/2 à 2 3/4 p. %.

D. Comment, sous l'empire de ce droit, de nouvelles fabriques ont-elles pu s'établir?

M. Francotte. — Par la fabrication simultanée des épingles et du fil de laiton.

D. Ainsi, si vous n'aviez pas été en même temps possesseur d'une fabrique d'épingles, vous n'auriez pas pu établir votre fabrique de laiton?

M. Francotte. — Non, parce que les 15/16 au moins de laiton que je fabrique entrent dans la fabrication des épingles.

D. A quel taux voudriez-vous qu'on élevât le droit?

M. Francotte. — A 8 florins, cela reviendrait à 5 p. %.

CRISTALLERIE.

D. Quelles observations avez-vous à présenter sur cette partie?

M. Lelievre. — Cette industrie se plaint de la part que prend la France dans la consommation intérieure du pays; on évalue cette part au 5me de la consommation totale, depuis la levée de la prohibition qui a eu lieu en 1838. Il est étrange que l'on ait pris cette mesure sans que la France ait rien fait pour nous à cet égard; qu'elle nous mette dans la même condition où nous l'avions placée, et alors nous pourrions espérer d'être en position de fournir à notre tour à une partie de sa consommation.

Quant à l'Allemagne, où malgré un droit très-élevé nous avons pu concourir jusqu'ici, j'ai appris qu'on y préparait un tarif pour 6 années, lequel prohibera entièrement nos cristaux. Si ce fait est réellement exact, je ne sais trop ce que nous deviendrons; nous serons réduits à la Belgique dont la consommation nous est enlevée en partie par la France.

D. Avant la levée de la prohibition la cristallerie française n'entrait-elle pas en Belgique?

M. Lelievre. — Oui, en fraude.

D. Entre-t-elle maintenant en payant les droits?

M. Lelievre. — Oui.

D. Le droit est cependant très-élevé?

M Lelievre. — Mais le droit est maintenant au poids, les objets qui entrent en foule sont des articles de luxe.

D. De manière qu'il paraît que votre fabrication serait, pour les objets de goût, inférieure à la fabrication de France, puisque les articles français entrent en Belgique malgré l'élévation des droits; il paraît, d'un autre côté, que du moins jusqu'ici vous êtes à même de concourir en Allemagne?

M. Lelievre. — Oui, quoique nous y soyons frappés d'un droit qui équivaut à 5 p. %, mais au moins là il y a une espèce de réciprocité; nous demandons également qu'il y ait réciprocité entre la France et nous.

D. La législation a supprimé la prohibition du côté de la France, parce qu'elle avait acquis la certitude que les objets entraient en fraude; que l'industrie n'avait conséquemment aucune protection et que le trésor ne recevait rien, et alors elle a cru devoir lever la prohibition qu'elle a remplacée par un droit assez considérable. Il paraît maintenant que malgré l'élévation de ce droit, la Belgique

reçoit encore des quantités assez fortes de cristallerie française ; il s'agirait donc de savoir, pour le cas où le droit actuel ne serait pas suffisant, de combien il faudrait le majorer et ensuite s'il y aurait lieu de remplacer la tarification au poids par la tarification à la valeur?

M. Lelievre. — Je ne demande rien de tout cela : les droits sont assez élevés, tout ce que nous demandons, c'est la réciprocité avec la France.

D. Ainsi vous demandez qu'on fasse des démarches pour obtenir cette réciprocité ?

M. Lelievre. — Oui, nous ne réclamons pas d'autre protection.

D. Sous le régime de la prohibition, entrait-il plus ou moins de cristallerie française qu'il n'en entre maintenant?

M. Lelievre. — Je ne saurais le dire.

DRAPS.

D. Demandez-vous quelques changements au tarif existant?

M. Vanderstraten. — Je demande d'abord que certains tissus de laine cardée soient assimilés, quant aux droits actuels, aux draps casimirs.

On a voulu, par la dernière loi sur les douanes, assurer à l'industrie drapière une protection de 12 à 14 p. %, tandis que, d'après des calculs exacts, cette protection ne revient qu'à 5 ou 6 p. %.

D. Pouvez-vous donner les calculs ?

M. Capitaine. — Nous ne les avons pas présents à la mémoire, mais la chambre de commerce s'est assurée que le droit que le Gouvernement présumait devoir s'élever à 12 p. % n'équivalait, en dernière analyse, qu'à une protection de 5 p. %, de manière qu'il y a ici une véritable erreur, dont le redressement pourrait se faire sans que la France pût se plaindre, puisque l'intention formelle du Gouvernement a été d'imposer un droit de 12 p. %.

D. Voici ce qui a eu lieu quant à la tarification des droits sur les draps et casimirs, lorsqu'il s'est agi de la révision du tarif : on a demandé qu'on appliquât aux tissus de cette espèce le tarif de Prusse, et si je me le rappelle bien, la Chambre a vérifié par des calculs que pour tous les tissus le droit reviendrait à 9, 10 ou 11 p. %, le droit a été établi sur les réclamations de l'industrie drapière elle-même.

M. Burdo-Stas. — L'industrie drapière n'a pas jusqu'à présent tourmenté le Gouvernement, elle a souffert cependant tout autant au moins que beaucoup d'industries qui n'ont fait que réclamer.

Nous sommes rejetés partout avec bien plus de défaveur que nous ne le sommes pour la cristallerie, dont M. Lelievre vient de parler; la France nous repousse d'une manière absolue ; elle prohibe nos draps, et nous avons levé la prohibition sur les siens je ne sais dans quel but?

On dit que c'est l'industrie de Verviers qui a demandé la levée de la prohibition, il n'en est rien ; on n'a jamais tenu compte des réclamations que la draperie,

la principale industrie de Vierviers, a faite. J'ai là sous les yeux tout ce que la fabrique de Liége a demandé depuis dix ans, eh bien, toutes ces démarches n'ont abouti à rien. Aujourd'hui tous les pays nous sont fermés, nous sommes repoussés de la France, de la Prusse, de l'Autriche, de l'Italie; il n'y a plus de salut pour l'industrie drapière que dans la réunion aux douanes allemandes.

On a dit que l'art. 27 du règlement des douanes allemandes stipulait qu'on ne pouvait pas admettre dans l'union des États autres que des États allemands; je ne sais jusqu'à quel point cette assertion est fondée, mais ce qu'il y a de certain, c'est que déjà même sous le Gouvernement hollandais on a demandé la réunion. La chambre de commerce de Verviers a fait clairement connaître ses vœux à cet égard, mais jamais on ne s'en est occupé; on a beaucoup parlé, on a beaucoup discuté, on a fait beaucoup de bruit, mais jusqu'ici aucune mesure n'a été prise. Si les draps belges étaient admis en France moyennant un droit quelconque, ils pourraient y concourir avec les draps français; il faudrait la réunion des douanes de la Belgique aux douanes allemandes, sans quoi l'industrie doit infailliblement courir à sa perte. Venez visiter nos ateliers, et vous verrez le vide qui y règne, on n'ose pas fabriquer parce que l'on n'est pas sûr de vendre.

D. Je me permettrai de faire quelques observations relativement à la position de notre draperie vis-à-vis de la fabrication allemande. M. Burdo conviendra qu'en Allemagne le prix de la main-d'œuvre est de 25 à 30 p. % meilleur compte que chez nous; M. Burdo ne disconviendra pas non plus que, sans aucun doute, les Allemands se procurent la matière première à meilleur compte que nous; ils ont toujours le premier choix, mais voici le motif principal de ce fait: lorsque nous faisons venir les laines de la Saxe ou des autres lieux de production, elles ont naturellement un long trajet à faire pour arriver chez nous. il s'agit donc de payer des frais de transport qui s'élèvent de 25 à 30 francs par 100 kilogrammes; sur ces 100 kilogrammes il y a un déchet de 20 à 30 %, il en résulte donc pour nous une défaveur immense; mais ce n'est pas tout, pour lutter avec les Allemands, nous devons envoyer chez eux la matière que nous avons fabriquée, il en résulte encore des frais de transport à payer.

Il ne faut pas non plus se méprendre sur l'état avancé de l'industrie drapière en Allemagne; nous pensons que nous faisons beaucoup mieux que les Allemands, je prétends que, pour plusieurs étoffes, les Allemands sont plus avancés que nous.

Par suite, ne doit-on pas considérer la réunion aux douanes allemandes comme la ruine de cette fabrication?

M. Burdo-Stas.—On a dit que les Allemands achètent leurs laines à meilleur compte que nous, mais je ne vois pas pourquoi telle maison colossale de la Belgique, qui s'approvisionne de laines au premier marché, payerait la laine plus cher que le fabricant le plus voisin de Breslau par exemple.

Ce ne sont pas les Anglais que nous craignons; les Anglais travaillent à bon marché, mais ils ne s'attachent qu'à l'apparence.

M. Capitaine. — Je suis étonné que l'honorable membre de la commission rencontre aujourd'hui un obstacle à la réunion aux douanes allemandes, qu'il n'a pas rencontré en 1839, où il faisait avec M. Lys la demande que le Ministère

s'occupât sérieusement de la question de savoir si cette réunion ne serait pas avantageuse à la Belgique.

Il est dans des localités allemandes assez rapprochées de la Belgique, à Aix-la-Chapelle, par exemple, des fabriques de draps qui prospèrent ; pourquoi donc nos fabriques ne prospèreraient-elles pas également si nous étions réunis aux douanes de l'Allemagne? et lors même que nous n'aurions pas tout le marché de l'Allemagne, il nous resterait toujours les parties de ce pays connues sous le nom de provinces rhénanes.

Je sais bien que, pour certains articles, pour les draps communs, l'Allemagne est dans une meilleure position que nous, parce que la main-d'œuvre est à meilleur compte dans ce pays que chez nous, qu'on y paye 10 sous aux ouvriers ce que nous payons 1 fr. 50 c^{s}, et parce que la laine y est sous la main ; mais pour les articles qui exigent de grandes avances de capitaux, des machines très-perfectionnées, nous avons de grandes chances de les importer sinon dans toutes les parties de l'Allemagne, au moins dans celles de ses parties qui sont plus ou moins rapprochées de notre frontière.

M. Burdo-Stas. — Il y a beaucoup d'articles qui ne payent pas de droits.

D. J'ai été en effet très-zélé pour demander l'accession de la Belgique à l'union douanière allemande, mais mon opinion s'est modifiée à cet égard, et je ne suis pas seul dans ce cas ; les meilleurs fabricants de draps de Verviers ne sont plus aujourd'hui favorables à la réunion, c'est une question qui sera fort controversée à Verviers.

Du reste je ne conteste pas l'utilité que la réunion peut offrir pour certains articles ; il en est beaucoup pour lesquels le débouché de l'Allemagne serait d'un grand secours, mais il en est aussi qui souffriraient par suite de la réunion, et je pense que la draperie est de ce nombre.

M. Capitaine. — Il est certain qu'avant de faire la moindre démarche pour obtenir la réunion de la Belgique aux douanes allemandes, il faut examiner soigneusement quels seraient les avantages et les inconvénients d'une semblable réunion ; il faut auparavant consulter les tarifs, rechercher avec soin quelle est la situation des différentes industries, prendre des renseignements sur les lieux.

On a parlé de la France; par suite de la population considérable de la France, de sa consommation immense, la France est le pays qui nous conviendrait le mieux ; c'est là, d'ailleurs, que sous le rapport des mœurs et des habitudes, il y a le plus de sympathies pour nous; mais tous les Ministères qui se sont succédé ont fait d'inutiles tentatives pour obtenir un tarif de douanes qui fût au moins raisonnable. Nous sommes maintenant convaincus qu'il est impossible de rien obtenir de la France. Il faut donc tourner nos regards d'un autre côté, et après la France, c'est certainement l'Allemagne qui nous offre le plus d'avantages. Les souvenirs historiques doivent d'ailleurs nous rapprocher de ce pays; on sait, en effet, que du temps de la Anse, la Belgique faisait le complément du système anséatique ; la partie méridionale de la Anse trouvait à Anvers le moyen d'exporter ses produits.

La Prusse a intérêt à voir la Belgique réunie aux douanes allemandes, et comme la Prusse domine l'association des États de l'Allemagne, nous pouvons espérer d'obtenir par elle ce que d'autres pays nous refuseraient.

Les progrès qu'a faits l'Allemagne sous le rapport de l'industrie sont tout à fait

inconcevables, et si nous tardons à nous unir à elle, elle finira bientôt, grâce à la protection de ses tarifs, par nous devancer et à introduire tout chez nous.

Il y a près de deux années qu'un membre de la Chambre des Communes d'Angleterre monta à la tribune et s'écria : « L'Angleterre est ruinée ». Tous les membres de l'assemblée se mirent à sourire, mais il tira de sa poche un morceau de coton et dit : « Voilà ce qu'on fabrique en Allemagne ». Alors le rire cessa, et l'on vit que l'Angleterre était sérieusement menacée d'être débordée par l'Allemagne. Eh bien, si nous tardons à conclure un traité avec l'Allemagne, elle nous aura bientôt surpassés et au lieu de nous offrir un débouché, elle importera ses fabrications chez nous à des prix moins élevés que ceux auxquels nous pourrons les produire.

Comme je l'ai déjà dit, nous ne devons pas songer à importer nos draps au fond de l'Allemagne, mais nous aurons à exploiter toutes ses provinces rhénanes; il existe à Aix-la-Chapelle des fabriques de draps qui jouissent d'une grande prospérité; or, Aix-la-Chapelle n'est qu'à trois lieues de Verviers, et les fabriques qui s'y trouvent doivent également faire venir la laine qu'elles emploient des pays éloignés d'où nous tirons la nôtre; elles sont donc, sous ce rapport, dans la même position que nous; et en ce qui concerne les capitaux, les procédés mécaniques, l'intelligence des fabricants, je crois pouvoir dire que Verviers est loin d'être en retard.

D. La fabrication des draps de Verviers n'est-elle pas plus similaire de la fabrication allemande, que de la fabrication française?

M. Burdo-Stas. — La fabrication allemande est similaire de celle de Verviers.

Autrefois il n'y avait à Verviers que quelques maisons qui travaillaient pour le Levant, et Aix-la-Chapelle fabriquait beaucoup pour ce pays. Le commerce du Levant est extrêmement précaire; quelquefois il arrive des commissions très-importantes qui occupent les fabricants pendant un ou deux ans, mais ensuite on reste trois ou quatre ans sans rien faire.

En France on fait des draps fins, et les draps fins de Verviers ont toujours soutenu la concurrence des draps français; je crois même qu'ils ont souvent obtenu la préférence; ils sont aussi bien faits, et coûtent moins cher. On sait quelle était la prospérité des fabriques de Verviers sous l'empire; nos draps étaient alors répandus dans toute la France.

D. Il résulte de la réponse que vous venez de faire, que votre fabrication est bien plus similaire de la fabrication allemande que la fabrication française, et que conséquemment une réunion douanière avec la France pourrait peut-être offrir des avantages réciproques; ne croyez-vous pas, dès-lors, que les Français ont le plus grand tort de s'opposer à l'entrée des draps de Verviers, puisque s'il y avait réciprocité, les fabriques françaises pourraient nous fournir des draps servant à certains usages, en même temps que nous fournirions à la France les draps servant à d'autres usages?

M. Burdo-Stas. — Nous gagnerions beaucoup à une réunion douanière avec la France, qui a une population immense et une consommation considérable; mais la France nous repousse, parce que les fabricants de ce pays craignent trop la concurrence de notre fabrication.

En Suisse nous ne pouvons rien faire, parce que la France accorde une prime d'exportation de 14 p. %.

D. Vous ne demandez donc la réunion à l'Allemagne, que parce que vous entrevoyez l'impossibilité d'obtenir la réunion douanière avec la France?

M. Burdo-Stas. — Oui, parce que nous n'avons plus aucun débouché.

D. Avez-vous encore quelques observations à nous présenter sur l'industrie des laines?

M. Begasse. — Le débit des couvertures de laine des fabriques belges se borne à l'intérieur du pays, puisque les États voisins ont imposé cet article de droits si élevés qu'ils équivalent à une prohibition.

Cette branche d'industrie souffre maintenant beaucoup, les affaires en général vont mal, parce que les ouvriers et la petite bourgeoisie, pour qui cette marchandise est un besoin réel, ne peuvent pas en acheter.

Le débit des couvertures en Amérique est énorme, mais il est dangereux d'y faire des affaires ou d'accorder une confiance entière dans ce pays.

Si le Gouvernement ou des maisons solvables de la Belgique y avaient des comptoirs auxquels on pût se confier sans crainte, ce serait d'un avantage immense pour étendre cette branche de commerce.

Les Français, qui obtiennent une prime d'exportation de 15 pour cent environ, expédient des parties considérables de couvertures en Amérique; cette prime leur donne naturellement de l'avantage sur les fabriques belges; si ces dernières avaient la moitié de cette prime, elles ne craindraient aucune concurrence.

La navigation par bateaux à vapeur qui doit s'établir entre la Belgique et l'Amérique, ne peut être que très-avantageuse à cette fabrication.

D. Vous n'exportez pas maintenant dans les pays lointains?

M. Begasse. — Quelquefois, mais c'est très-dangereux, parce que nous n'y avons pas de maisons de confiance.

M. Burdo-Stas. — Nous sommes dans l'incertitude pour les retours.

D. Votre industrie était-elle plus prospère avant la révolution, lorsque vous aviez le débouché de la Hollande?

M. Begasse. — Nous faisions fort peu en Hollande; la Hollande a elle-même des fabriques, et elle consomme des produits différents de ceux que nous fabriquons.

D. Les comptoirs que vous demandez ne s'établiront-ils pas par suite de la navigation transatlantique?

M. Begasse. — Cela fera beaucoup de bien.

M. Capitaine. — Je regrette que M. Chefneux ne soit pas ici; il aurait pu vous donner des renseignements sur les serges, les baies, les flanelles grossières, les flanelles rouges. La fabrication de ces objets occupait beaucoup d'ouvriers, et elle se trouve maintenant dans un état alarmant; ces articles s'exportaient principalement dans les parties du Limbourg et du Luxembourg qui ont été détachées de la Belgique par le traité du 19 avril, et pour surcroît de malheur il est survenu une baisse d'environ 25 p. % sur les laines, ce qui occasionne une perte considérable aux fabricants qui ont leurs magasins encombrés. Cette in-

dustrie occupait une population de 3 à 4 mille ouvriers, qui se trouvent maintenant dans une véritable détresse.

Anciennement nous exportions beaucoup de grosses flanelles rouges en Hollande, maintenant nous ne pouvons plus le faire.

D. L'industrie dont M. Capitaine vient de parler existe aussi à Lierre, et jamais elle n'y a été dans un état plus prospère que maintenant; depuis quelque temps il s'y est établi 5 ou 6 fabriques nouvelles. Cette industrie serait plus prospère encore si l'on pouvait empêcher l'importation des baies anglaises qui nous arrivent du côté de Breda.

Les articles dont il s'agit se fabriquent avec de grosses laines de la Campine; il est possible que cette industrie soit déplacée, car je le répète, jamais elle n'a été aussi florissante à Lierre que maintenant; c'est à tel point que les fabriques qui employaient auparavant 25 ou 30 ouvriers en emploient aujourd'hui 2 ou 300.

M. Capitaine. — Une des plus anciennes fabriques de chez nous, qui avait encore conservé 17 ouvriers, des vieillards, a été obligée de les renvoyer à l'exception de trois. Je vous cite ce fait pour vous donner une idée de la détresse de cette industrie dans nos environs.

D. Avez-vous encore à nous faire part de quelques renseignements sur cette branche?

M. Capitaine. — Voici des renseignements que M. Vanderstraeten a bien voulu communiquer à la chambre de commerce :

« Pour bien faire sentir toute l'importance des encouragements à accorder à cette industrie, nous nous permettrons de vous exposer un peu de mots les obstacles qui s'opposent à l'introduction d'une industrie nouvelle en Belgique.

L'industriel est obligé d'abord d'aller à l'étranger prendre les informations nécessaires, de se procurer à grands frais les instruments, ustensiles et surtout les machines dont il a besoin, et qu'il paye le plus souvent au-dessus de leur valeur réelle: ensuite il doit faire venir du pays où cette fabrication est connue des ouvriers, pour l'aider à en former d'autres, et encore s'expose-t-il aux chances de perte et aux rebuts.

» S'il réussit à atteindre la fabrication des fabricants étrangers, la concurrence vient inévitablement se mettre à travers et partager un bénéfice légitime, qui devrait le récompenser de deux ou trois années de travail infructueux.

» Le pays, dit-on, semble posséder les éléments nécessaires pour réussir dans cette entreprise; c'est très-vrai si vous entendez parlez des capitaux et de l'esprit industriel, quant au reste, les Anglais et les Français ont sur nous des avantages plus importants. La filature, le tissage et l'apprêt de certaines étoffes sont tout autres que pour les draps et les casimirs, il faut donc faire des changements et des essais onéreux. Mais c'est surtout le tissage qui, lorsqu'il s'agit de dessins variés, exige le plus de soin; à cet effet le fabricant doit changer la routine de ses ouvriers, les rendre plus intelligents, à cause du mécanisme compliqué des nouveaux métiers à tisser, et plus exacts, la moindre irrégularité étant la cause d'un défaut irréparable.

Outre cela, les qualités déjà perfectionnées et introduites en fraude soit de

l'Angleterre, soit de la France, donnent à l'article un nouvel attrait pour la spéculation du négociant en gros, qui est l'intermédiaire entre le fabricant étranger et le détaillant, et par là en opposition avec les produits indigènes.

» L'on évalue généralement le taux des droits d'entrée établis par la loi du 7 avril 1838 de 10 à 12 p. %, ce qui est évidemment beaucoup au-dessus du taux que l'importateur paye réellement, et pour le prouver, nous allons en faire un calcul bien simple, en prenant pour base l'évaluation officielle.

Les 100 kilogrammes de tissus fins payent un droit d'entrée de. fr.	180 00
Plus 16 p. % additionnels	28 80
	208 80

100 kilogrammes, à 40 fr. le kilogramme, ont une valeur de 4000 francs, donc

4000 208-80 × 100 = 5 fr. 22 c^s p. %.

Les 100 kilogrammes *tissus communs* payent à l'entrée. . . . fr.	125 00
Plus 16 p. % additonnels.	20 00
	145 00

100 kilogrammes à 25 francs ont une valeur de 2500, donc

2500 145 × 100 = 5 fr. 80 c^s p. %.

» Ces droits sont bien loin d'être aussi protecteurs qu'on pourrait le croire. Malgré les obstacles que nous venons d'énumérer, nous croyons qu'il restera toujours quelqu'espoir de succès pour ceux qui tenteraient d'implanter ce genre de fabrication, si la protection que le Gouvernement veut accorder est efficace, et pour qu'elle le soit elle devrait, nous paraît-il :

» 1° Assimiler les tissus de toute espèce aux draps et casimirs et ranger les tissus communs dans la catégorie de fr. 1,80 c^s. Les droits pourraient être diminués par degrés, au bout d'un certain nombre d'années, qu'il faudrait pour atteindre la perfection et le bon marché des fabricants étrangers, si la conclusion de traités de commerce, que de toutes parts on désire vivement, rendait cette disposition nécessaire. Cette augmentation nous semble d'autant plus urgente, que les tissus fins remplacent en majeure partie les draps et casimirs, et que les droits actuels sont, comme nous venons de le démontrer, insuffisants pour protéger la fabrication indigène.

» 2° Faire venir à ses frais les meilleurs machines en usage dans les pays où cette fabrication est avancée, les exposer à l'inspection publique ou les céder gratuitement à l'un ou l'autre fabricant, sous la condition de les faire marcher pendant un certain laps de temps, de les montrer à ceux qui désirent les examiner et de fournir tous les renseignements qui leur seraient demandés.

» 3° Réprimer la fraude par tous les moyens possibles, sans recourir à des moyens vexatoires.

» Nous ne pouvons assez engager le Gouvernement à prêter à ce dernier point la plus sérieuse attention ; car nous sommes intimement convaincus que, sans l'extirpation de ce trafic honteux, tous les autres moyens proposés pour relever l'industrie sont vains et sans utilité.

LAINES PEIGNÉES.

D. Nous passons à l'industrie des laines peignées, voulez-vous nous donner quelques détails sur cette branche ?

M. Pastor. — L'industrie des laines peignées s'introduit en Belgique, non sans rencontrer de grandes difficultés.

A part celles qui se rattachent plus particulièrement à l'exécution du travail, nous avons à lutter, pour le placement de nos produits, et contre l'Angleterre, qui, par une production poussée à l'excès, inonde le pays d'articles communs, dont le bas prix a rendu l'usage général, et contre la France, qui livre des marchandises plus fines et nous fait une concurrence d'autant plus redoutable, qu'aucun droit protecteur ne vient nous offrir une compensation pour les difficultés qu'une industrie nouvelle éprouve toujours, surtout quand elle doit lutter contre des fabriques étrangères établies depuis longtemps.

Nous avons encore contre nous le peu d'importance de la consommation du pays et le manque de débouchés extérieurs.

De ces deux faits découle une conséquence très-grave pour l'avenir de notre fabrication.

Nous ne pouvons pas nous borner à un seul, pas même à un nombre limité de genres de fabrication ; il nous est donc difficile de produire aux mêmes prix que les Anglais, chez qui le système de la division du travail est poussé au plus haut degré.

Cependant leur concurrence nous est moins nuisible que celle des fabricants français.

L'Angleterre, ainsi que je l'ai dit, fournit à la consommation belge des articles communs, que le droit d'entrée, prélevé au poids, frappe, comparativement à leur valeur, d'une imposition plus forte que les productions françaises de qualité fine.

En effet, une pièce de tibet anglais du prix de 80 francs, se trouve chargée à l'entrée en Belgique, en droit et frais d'expédition d'une somme de 12 francs, soit de 15 p. °/₀ de la valeur, tandis que les mérinos français du prix de 150 à 200 francs., par l'infériorité de leur poids et leur valeur supérieure, ne se trouvent, suivant leur qualité, frappés que d'un droit de 5 à 7 °/₀.

Il en est de même des laines à tricoter, des laines de bonneterie et de passementerie. Sur ces articles, les frais, droit compris, s'élèvent environ à fr. 0,80 c° par kilog., pour les fils du prix de 6 francs, comme pour ceux de 24 francs.

Il résulterait de ces données que la protection dont jouissent nos fabriques de laines peignées se réduit :

Vis-à-vis de l'Angleterre de 12 à 15 °/₀, et vis-à-vis de la France de 3 à 7 °/₀.

Mais il faut observer que la prime d'exportation accordée par le Gouvernement français compense très-largement et les droits d'entrée belges et les frais d'expédition ; de manière qu'à Bruxelles les mérinos français s'obtiennent au même prix qu'à Rheims.

A la vérité, la prime d'exportation est accordée aux fabricants en restitution du droit d'entrée établi sur les laines, quoiqu'il soit facile de prouver que, seulement en temps prospère, le prix des laines propres au peignage s'élève en France au-dessus du taux des marchés étrangers.

Hors de là, la concurrence des laines du pays suffit pour amener le niveau, et alors la prime devient à notre égard un privilége pour le fabricant français. Il faut remarquer que ceci a lieu dans des temps difficiles.

Cette réflexion a dû être faite lors de la discussion des droits à établir sur les draps et casimirs, car il a été admis que ce droit serait majoré du côté de la France. Et je ne sais pourquoi cette disposition n'a pas été étendue aux lainages en général.

D. Vous demandez donc que le droit d'entrée soit augmenté de la prime d'exportation; moyennant cela, cette industrie pourrait-elle soutenir la concurrence?

M. Pastor. — Oui, avec un droit de 15 à 20 p. %; mais il est à observer qu'en le portant à ce taux sur les articles de qualités fines, il se trouverait trop élevé, s'il était perçu au poids pour les qualités inférieures, et les consommateurs s'en plaindraient avec raison.

D. Ne pourrait-on pas établir des catégories?

M. Pastor. — Peut-être le pourrait-on en suivant l'usage établi à l'égard des tissus de lin, avec la différence toutefois de faire une distinction entre les étoffes à effet de trame et de chaîne, prenant pour base le nombre des fils dominant dans l'une ou dans l'autre.

La finesse, et par conséquent, dans la majorité des cas, la valeur des laines destinées aux tricots, à la bonneterie et à la passementerie, peut se vérifier au dévidoir, pour les fils simples comme pour les fils doublés; mais je doute presque de pouvoir faire paraître ce mode de vérification assez expéditif pour qu'il puisse être admis en pratique en matière de douane.

D. Il a été établi, dans une discussion précédente, que la prime de fraude est de 10 p. % pour les tissus de laine; ne pensez-vous pas que si l'on établissait un droit de 20 p. % on frauderait cet article?

M. Pastor. — Que l'on fasse comme en France, où, par une bonne surveillance des frontières, la fraude est rendue très-difficile.

D. Un projet de loi tendant à assurer la répression de la fraude est présenté, mais il faut tenir compte aussi de ce que notre pays, sur 9 provinces, en a 7 qui sont frontières.

M. Orban. — Augmentez les droits tant que vous voudrez, tant qu'il y aura des primes d'exportation ce sera inutile; ce qu'il faut, c'est empêcher l'entrée. Pour cela, voici les moyens que nous avons indiqués : abandonner la totalité des produits saisis aux employés, faire en sorte que le montant de la saisie leur soit distribué d'une manière très-prompte, supprimer ce grand nombre de formalités par suite desquelles les employés ne reçoivent leur part dans une saisie qu'un an ou 15 mois après qu'ils l'on faite; enfin, augmenter le nombre des employés sur la ligne. Quant à une 2me et une 3me ligne de douanes, nous les repoussons, car avec ce système, les douanes envahiraient tout le pays; il serait utile aussi que les employés qui ont montré du zèle reçussent des grades supérieurs, il faudrait par des récompenses engager les employés à empêcher la fraude; voilà les moyens efficaces que l'on pourrait employer.

M. Capitaine. — Je ferai une observation relativement aux tissus de laines. Cette industrie, comme on l'a dit, est naissante ; il paraît que le Gouvernement est disposé à l'encourager, vu que son importance est considérable. Un encouragement qu'elle sollicite et qui est important pour elle, c'est l'encouragement de la gravure ; on ne peut dissimuler qu'il sera impossible de lutter contre la France, tant qu'elle aura le privilége exclusif de faire la mode. En effet, la mode donne une valeur de fr. 1 50 c^s^ à un tissu qui n'aura qu'une valeur intrinsèque de 75 centimes. Nous devons donc surtout chercher à faire des étoffes dont la forme et le dessin soient de nature à satisfaire le goût, et finissent par conséquent par venir à la mode; car pour ce genre de tissus, la forme l'emporte de beaucoup sur la qualité; sous ce rapport, je crois qu'il conviendrait d'établir une école de dessin appliqué à la teinture et à l'impression des tissus.

BONNETERIE.

D. Parmi les industries existant dans le ressort de la chambre de commerce de Liége, vous nous avez cité la bonneterie, pourriez-vous nous donner quelques renseignements sur cette fabrication ?

M. Capitaine. — Cette fabrication est très-restreinte; nous avons quelques fabriques de bas qui prospèrent assez; mais un grand désagrément, c'est que Visé est dans le rayon de la douane, et que les fileuses, pour deux kilog. de laine, sont obligées d'avoir des documents, des déclarations, ce qui est très-gênant; il résulte de là qu'on ne peut user de la faculté de faire filer dans les villages qui avoisinent Liége.

D. Quel est la valeur du kilog. de laine que l'on emploie ?

M. Burdo. — De trois à cinq francs, on emploie très-peu de laine fine ; comme on vient de le dire, les fabricants de Visé éprouvent beaucoup de difficultés, parce qu'ils sont dans le rayon de la douane. On file très-peu à la main et beaucoup plus à la mécanique. Pour les serges, on n'emploie que des laines peignées et filées à la main.

D. Pourquoi, pour ces étoffes, préfère-t-on la filature à la main à celle à la mécanique ?

M. Orban. — C'est que la main-d'œuvre est à très-bon marché; dans les villages on ne file ainsi que des laines grossières, la filature à la mécanique dédaigne ce travail, elle préfère de filer de la laine plus fine.

D. N'est-ce pas que pour ces étoffes on tient plus au prix qu'à la qualité?

Plusieurs membres de la chambre de commerce. — Oui.

PAPETERIE

D. Cette industrie est-elle florissante?

M. Capitaine. — La papeterie de M. Godin, à Huy, est celle de tout le pays qui est montée sur la plus grande échelle; cet établissement, et la papeterie en général, sont, on peut le dire, dans un état de prospérité; nous nous sommes

apitoyés sur un si grand nombre de branches d'industries, qu'il est heureux que nous puissions nous exprimer ainsi sur la papeterie ; cette industrie demande une protection à l'égard des chiffons qui s'exportent en France par fraude ; c'est la seule amélioration qu'elle demande.

D. La sortie des chiffons est prohibée, mais cette prohibition se trouve, à ce qu'il paraît, éludée par la faculté que laisse la loi de circuler dans le territoire réservé avec des chiffons, pourvu que la quantité n'excède pas 30 kilog. Par ce moyen, on peut exporter tout ce qu'on veut.

SAVONNERIES.

D. Avez-vous quelques observations à nous communiquer sur cette industrie?

M. Capitaine. — Les savonneries ne donnent lieu à aucune observation, parce qu'elles ne produisent que pour la consommation intérieure. Nous n'avons pas d'importation étrangère; cette industrie se maintient au même point.

D. Employez-vous de l'huile de baleine?

M. Capitaine. — Oui, les pays qui produisent l'huile végétale demandent un droit sur l'huile de baleine; cela n'est qu'accessoire pour Liége, la culture de la navette n'a pris que peu d'extension dans la province.

SALINES.

D. Quelques membres de l'assemblée ont-ils des observations à nous faire au sujet de la législation actuelle sur le sel?

M. Hansey. — La loi actuelle, protégeant arbitrairement nos navires, à l'exclusion des vaisseaux étrangers, pour l'importation du sel, constitue une injustice, car les Anglais pourraient eux-mêmes importer leur sel ; je demande donc que la loi sur le tonnage, quant à l'importation du sel, soit annulée, et que les navires anglais, pour cette importation, ne payent ni plus ni moins que les navires belges, ou que la différence soit très-minime, tandis que maintenant elle est prohibitive. Le sel ne peut-il pas être assimilé aux céréales comme premier besoin de l'homme? et cependant l'importation des céréales a lieu par les navires étrangers, concurremment avec les navires nationaux.

SUCRERIES DE BETTERAVES.

D. Y a-t-il plusieurs sucreries de betteraves dans l'arrondissement de Liége?

M. Capitaine. — Nous avons quelques sucreries de betteraves, situées à la frontière de la province de Liége. Nous en avons une à Visé, qui, outre la betterave, avait même cherché à obtenir la saccharification avec les pulpes de pommes de terre; je ne pense pas qu'elle ait réussi.

Nous avons sur la frontière du Limbourg une sucrerie montée sur une échelle assez considérable ; elle a donné des résultats, mais je ne sais de quelle nature ils sont. Elle continue de fabriquer, j'ai vu ses produits qui sont assez beaux ; il n'y avait que la raffinerie qui laissât à désirer, ces Messieurs espéraient obtenir du sucre

plus pur et comparable au sucre exotique, mais le sucre de canne obtient jusqu'ici la préférence. Je ne pense pas que le sucre de betterave ait trouvé un débouché dans la consommation intérieure.

D. Ces établissements se sont-ils fondés depuis 1836?

M. Capitaine. — Oui, en 1837 et 1838.

D. La raffinerie qui existe maintenant ne travaille-t-elle que le sucre indigène?

M. Capitaine. — Elle raffine aussi le sucre exotique, et la proximité de la frontière, qui permet de faire un peu de fraude, aide à la prospérité de l'établissement.

D. Sa prospérité a-t-elle augmenté depuis l'exécution du traité?

M. Capitaine. — Non. Avant l'établissement de cette raffinerie, les fabriques de sucre de betterave étaient obligées d'envoyer leurs sucres dans l'intérieur du pays, pour être raffinés. Elles vendaient leurs cassonades vers le mois de janvier; c'était avec peine qu'elles trouvaient un placement à Anvers, car il est à ma connaissance que leurs sucres étaient achetés par des maisons de Hambourg, quand il y avait trop plein; il en a été ainsi surtout en 1838.

D. Quelle est la position d'avenir de cette industrie?

M. Capitaine. — Je ne crois pas qu'elle soit favorable. Cependant je ne puis me prononcer sur cette question qu'avec réserve, la situation de la fabrique de Visé tient à plusieurs causes qui la mettent dans une position moins favorable que celles de St-Trond, où les terres sont moins rares qu'à Visé, dont l'établissement ne possède pas de terres et est obligé d'acheter la betterave des cultivateurs, tandis qu'à St-Trond la culture de la betterave est faite et surveillée par le propriétaire de la sucrerie.

D. Il existe une autre cause de l'état peu prospère de sucreries de betterave, dont on n'a pas parlé, c'est la baisse qu'a éprouvée le sucre exotique. Le sucre de La Havane, qui se vendait de 18 à 20 florins, est tombé à 15 ou 16, ce qui fait une baisse de 20 p. %; cela ne doit-il pas exercer une assez grande influence sur le sucre de betterave, dont le prix de revient est toujours le même et tend plutôt à augmenter, la valeur des terres ne faisant que s'accroître?

M. Capitaine. — En 1834, la fabrication du sucre de betterave a présenté de beaux bénéfices; les renseignements que j'ai pris m'ont convaincu que le taux auquel était alors le sucre ne pouvait pas être pris pour base, mais bien celui de 1825 à 1828, qu'on devait prévoir une baisse, et que la fabrication du sucre de betterave n'était pas une industrie née viable.

D. Il faut encore remarquer que la culture du sucre exotique a pris un grand développement. Avant la révolution française, les colonies anglaises ne produisaient pas de sucre, et les colonies hollandaises, qui n'en produisaient que neuf millions de kilogrammes, en fournissent aujourd'hui 100 millions, et on prévoit que dans 4 ou 5 ans cette production s'élèvera à 130 où 140 millions de kilogrammes.

M. Capitaine. — On va aussi employer aux colonies notre mode d'extraction

de sucre, car on fabrique en Belgique de ces sortes de mécaniques destinées pour les colonies.

D. On ne tire maintenant que de 5 à 7 p. % de sucre de la canne, tandis qu'il est prouvé qu'elle en contient 14. On ne peut pas tout extraire parce que les moyens coûteraient trop, mais on peut extraire plus qu'on ne fait aujourd'hui. Toutes ces causes ne sont-elles pas destinées à faire baisser le prix des sucres?

M. Regnier-Poncelet. — C'est encore une nouvelle baisse qu'on peut prévoir, comme conséquence des améliorations qu'on va introduire.

DISTILLERIES.

D. Plusieurs distilleries se sont établies sur la Meuse depuis quelques années, leur situation est-elle prospère? la loi qui les régit a-t-elle atteint le but qu'on se proposait?

M. Capitaine. — Il y a à Huy et dans les environs un grand nombre de distilleries, qui sont en voie de prospérité, à tel point que les distillateurs de Hasselt redoutent cette concurrence qui leur fait beaucoup de mal; l'eau de Huy a le privilége qui semblait exclusivement réservé à celle de Hasselt, et la Meuse en fournit beaucoup. La distillerie de Liége est dans une détresse absolue, cela tient à ce que, n'engraissant pas de bestiaux, elle ne peut concourir avec celle de Huy et du voisinage de Liége.

Il n'y a d'autres observations à faire relativement à cette industrie que sur la nécessité de changer le mode de perception du droit. On a établi qu'on ne percevrait que 40 centimes par hectolitre de matière, et qu'on recouvrerait le droit sur la consommation : je pense que ce système a porté ses fruits; le droit est perçu d'une manière très-inégale, les petits débitants payent autant que les grands, aussi les premiers cessent-ils de vendre, c'est-à-dire qu'ils ne le font plus que clandestinement, qu'ils fraudent le droit. Par suite de cette loi, les villes ne peuvent plus percevoir que la moitié de l'impôt, c'est une provocation à la consommation de ces liqueurs qui corrompent la classe ouvrière; le revenu que les villes tiraient de ce droit était autrefois considérable, aujourd'hui il est réduit à 20 centimes par hectolitre, la loi n'autorisant à percevoir que la moitié du droit à titre d'octroi.

D. Cependant la patente du débitant n'a-t-elle pas produit un million?

M. Capitaine. — Les résultats ne seront plus les mêmes cette année, à en juger par ce qui se passe sous nos yeux.

M. Nagant. — La cause de décadence des fabriques de genièvre à Liége, contrairement à l'état prospère de celles de Huy et des campagnes, ne provient nullement de ce que les distillateurs n'y emploient pas les résidus ou vinasses de leurs fabrications à l'engrais des bestiaux, ils les utilisent d'une autre manière, en les vendant aux cultivateurs des environs de la ville; mais la vraie cause de la gêne croissante de cette industrie dans cette ville, provient de ce qu'elle est grevée de nombreuses augmentations de frais de fabrication occasionnés par l'octroi de la ville.

Le salaire des ouvriers y est beaucoup plus élevé par le fait des droits d'octroi ou de consommation qui y rendent la vie beaucoup plus coûteuse. Les bâtiments construits pour usines ont coûté plus cher par les droits sur les matériaux de construction, et par le prix de main-d'œuvre plus élevé ici, à cause des droits de consommation.

La houille dont cette industrie se sert paye un droit d'octroi élevé. La différence des droits et des contributions pour ces distillateurs d'avec ceux de l'extérieur est une surcharge pour les premiers. Le droit sur le foin et la paille enlève les avantages de l'engrais des bestiaux chez le distillateur.

Cependant la ville de Liége (la régence), loin de donner de la protection à cette industrie, en retour des ressources financières assez élevées qu'elle lui apporte tant directement qu'indirectement, a encore abaissé le droit d'entrée sur les genièvres provenant de l'extérieur, et ceux-ci n'étant pas grevés de toutes les charges ci-dessus énoncées, de frais de fabrication, viennent faire une concurrence redoutable aux genièvres de la ville. Voilà la cause irrécusable de la décadence de cette industrie à Liége.

TABACS.

D. La province de Liége, qui est une de celles qui se livrent actuellement le plus à la fabrication des tabacs, n'a-t-elle pas à se plaindre par suite de l'exécution du traité avec la Hollande ?

M. Capitaine. — Les fabriques de tabacs ont été dans une position assez belle, Liége et Menin étaient les deux villes où il s'en fabriquait le plus ; cette industrie était encouragée je ne dirai pas par la fraude, mais par le commerce interlope établi sur les frontières ; maintenant ce commerce est devenu très-difficile parce que la Hollande est venue se placer comme intermédiaire entre nous et la France, dans la partie cédée du Luxembourg. Je ne sais si des comptoirs ont été établis, mais le fait est que sur ce point elle nous écrase. Cette perte est grande pour le commerce de tabac, car il était en quelque sorte acquis à la province de Liége. Il en était de même pour les denrées coloniales.

Aujourd'hui la fabrication du tabac est dans une situation beaucoup moins prospère, on peut évaluer à un tiers la diminution qu'a éprouvée cette fabrication. Cela tient à ce que, d'un côté, des points importants ont été enlevés, et à ce que, d'un autre, la France a pris des mesures qui ont nui au commerce interlope du tabac.

FOURS A CHAUX.

D. Les chaux que vous fabriquez sont-elles destinées exclusivement à la consommation intérieure, peut-on les exporter?

M. Orban. — Nos fours à chaux ont une grande activité ; ils fournissent à la consommation de la Hollande, où l'on exporte beaucoup de chaux, le droit d'entrée y étant très-minime.

D. Ce n'est peut-être qu'un déplacement, car Tournay se plaint de l'état de souffrance de ses fours à chaux ?

M. Orban. — Ce n'est pas la même chaux.

D. Est-ce de la chaux hydraulique que vous fabriquez?

M. Orban. — Nous en faisons de deux espèces; la fabrication de la chaux hydraulique s'est accrue d'une manière extraordinaire, à cause de la construction du chemin de fer, mais cette chaux ne s'exporte pas, nous n'exportons que de la chaux grasse et de la chaux blanche.

M. Capitaine. — Dans le pays cette chaux remplace celle de Tournay.

MOULINS A VAPEUR.

D. N'avez-vous pas des moulins à vapeur pour moudre de la farine?

M. Capitaine. — Nous en avons un très-considérable.

D. A-t-il été établi pour l'exportation?

M. Capitaine. — Oui, il a exporté, mais je ne sais s'il exporte maintenant.

D. A-t-il pu profiter de la loi sur l'exportation des farines?

M. Orban. — Les formalités prescrites par la loi et le haut prix des céréales, rendent l'exportation des farines impossible.

M. Capitaine. — Il y a une scierie de long qui forme appendice à ce moulin à vapeur, ses produits sont très-beaux, et tous destinés pour l'intérieur; cet établissement est sous la raison Ve de Boer et Ce, M. Hansey est propriétaire de la machine à vapeur, il a un intérêt considérable dans l'établissement. Il reçoit les gros bois d'Anvers, et les débite pour l'intérieur.

CHAPELLERIE.

D. Cette industrie est-elle prospère, ses produits s'exportent-ils?

M. Capitaine. — La chapellerie de feutre perd beaucoup depuis l'innovation des chapeaux de soie.

Mais nous avons maintenant la fabrication des chapeaux de paille, qui est dans un état prospère, elle exporte beaucoup. Cette industrie chez nous a pris naissance dans un village voisin de Liége, et s'est étendue dans plusieurs autres villages; il y a de 2,500 à 3,000 ouvriers qui s'en occupent avec un grand succès; les exportations qu'on fait pour Francfort et pour toute l'Allemagne sont très-considérables.

D. Est-ce avec la paille du pays que ces chapeaux se font?

M. Capitaine. — Les fabricants tirent accidentellement des pailles d'Italie, mais quand la récolte réussit ils emploient la paille d'épeautre du pays.

ALUNERIES. — PRODUITS CHIMIQUES.

M. Capitaine. — Les aluneries sont peu importantes.

Les produits chimiques sont une industrie naissante.

D. Les aluneries ont-elles été dans un état plus prospère?

M. Capitaine. — Oui, c'est un commerce qui a donné de bien beaux résultats du temps de l'empire; sous le Gouvernement de la Hollande, il a commencé à décliner.

D. Le débouché était donc vers la France?

M. Capitaine. — Oui, c'était Paris.

PLOMB.

D. Cette branche est-elle importante?

M. Orban. — Il y a plusieurs établissements qui reçoivent d'Anvers des saumons dont ils font des plaques et des tuyaux; mais cette industrie est bornée à la consommation intérieure.

M. Regnier. — A Verviers on trouve une extraction de plomb.

BATELAGE ET NAVIGATION DE LA MEUSE.

D. Avez-vous des observations à nous faire connaître sur cette partie?

M. Orban. — La patente de batelier étant prise pour toute l'année, quand la rivière n'est pas navigable elle doit se payer également; cependant on peut la déposer pour un mois, mais s'il arrive de l'eau à la fin du mois, il faut payer comme si l'on avait navigué tout le mois entier.

M. Joiris. — Le droit de patente est beaucoup plus fort sur la Meuse que sur les différents canaux, car sur ces derniers on peut naviguer en tout temps, tandis que sur la Meuse nous ne pouvons le faire que momentanément.

Les bateliers se plaignent de la trop grande élévation de la patente, et voudraient qu'on restreignît le temps pendant lequel on peut la déposer, par exemple, à 15 jours au lieu d'un mois.

La navigation de la Meuse est mauvaise, parce que depuis longtemps on n'a fait aucun travail pour l'améliorer, il faut que le Gouvernement s'en occupe. Les passes n'ont que quatorze pouces d'eau; je demande s'il est possible de mettre un chargement sur un bateau de grande dimension?

J'ai reçu un mémoire de 500 francs de péages sans avoir rien pu faire. Nous avons adressé maintes réclamations au Gouvernement pour faire cesser ces abus; mais nous n'avons encore rien pu obtenir.

M. Capitaine. — La Meuse a été assimilée à l'Escaut et aux autres rivières de la Belgique, qui sont toujours navigables, tandis que sur la Meuse la navigation est interrompue en hiver par les glaces, et en été par le manque d'eau. Les conditions de navigation sont différentes.

D. Est-ce en raison du tonnage que le droit se paye?

M. Joiris. — Oui, mais un bateau qui ne charge que 5000 kilogrammes doit payer comme s'il avait charge entière; on nous a fait une légère faveur en nous accordant une espèce de réduction, il y a deux ans, mais cette exemption est illusoire, il faut pour en jouir rester 30 jours en stagnation. J'ai eu des bateaux qui sont restés 29 jours sans pouvoir bouger, et qui, pour un jour de navigation, n'ont pu jouir de l'exemption. J'ai demandé qu'on déduisît les jours effectifs pendant lesquels on ne naviguait pas.

D. Demandez-vous la révision de la loi des patentes?

M. Orban. — C'est nécessaire; la patente de batelier est aussi élevée que celle d'un banquier de premier ordre.

M. Joiris. — Non-seulement nous payons cette patente en Belgique, mais nous ne pouvons aller en Hollande sans la payer de nouveau; si nous payons 600 francs, nous devons en payer autant en Hollande quand nous y allons. La patente de batelier est payée indépendamment des droits de navigation; j'ai chez moi des documents qui en font foi.

M. Capitaine. — Par les lois de 1816 et 1822 tous les fleuves et rivières sont assimilés, et les bateaux qui y naviguent sont assujettis à la même patente, sans tenir compte des interruptions de navigation qu'on éprouve sur certaines rivières, et qu'on n'éprouve pas sur d'autres, des difficultés de remonte, des frais de halage, des passes difficiles à la manœuvre, toutes choses cependant qui devraient être prises en considération dans la fixation du droit de navigation sur les diverses rivières du pays.

D. Transbordez-vous quand vous allez en Hollande?

M. Joiris. — Oui, nous transbordons quand nous arrivons à Maestricht.

M. Orban. — De cette manière le charbon arrive en Hollande sans payer le droit de 2 florins; les importations en Hollande ne sont plus ce qu'elles ont été, mais il faut remarquer que les relations viennent seulement de se rétablir. Quand des relations ont été interrompues, elles ne se rétablissent pas tout d'un coup.

CÉRÉALES.

D. Messieurs quelle est votre opinion relativement à la loi sur les céréales?

M. Capitaine. — La chambre de commerce de Liége a demandé deux fois qu'on apportât à cette loi des modifications qui sont devenues tout à fait indispensables; l'examen de cette question exigerait de longs développements, si on voulait considérer les résultats qu'a eus cette loi.

La production se plaint de la cherté de la main-d'œuvre, qui la place dans une position d'infériorité à l'égard de beaucoup de nations avec lesquelles nous pourrions lutter, principalement avec l'Allemagne. Le motif le plus raisonnable de la cherté de la main-d'œuvre, c'est le prix élevé des vivres.

La loi actuelle établit un *maximum* qui éloigne la spéculation. Il arrive que le capitaliste qui pourrait prévoir une augmentation, ne peut pas spéculer et faire des achats dans la Baltique. Il faut six mois pour faire l'opération, achetant au moment où le grain peut s'importer : lorsqu'il arrivera, les marchands prévoyant l'importation, n'auront pour l'empêcher qu'à faire baisser le grain d'un centime, et cela suffira pour éloigner ce qui pourrait nous arriver de l'étranger.

De cette manière, il y a obligation pour les spéculateurs à entreposer, ce qui leur enlève toute chance de réussite, et fait maintenir le prix établi au taux où il est actuellement, taux qui est beauconp trop élevé.

Il y a une autre considération à faire valoir, c'est l'anomalie qui a été déjà signalée par M. Orban; pour le seigle il est admis à l'entrée quand il dépasse le prix de 15 francs, mais il doit payer 21 fr. 50 c^{s}, c'est là une véritable anomalie

que d'interdire la sortie et de ne permettre l'entrée que moyennant un droit.

M. Orban. — Le seigle est maintenant prohibé à la sortie, c'est une preuve que nous en avons besoin et que nous devons retenir ce que nous avons; si donc il en est ainsi, pourquoi frapper un droit de 21 fr. 50 c^s^ sur l'entrée du seigle? c'est une contradiction évidente.

M. Capitaine. — Il y a encore une autre considération : aujourd'hui nos ouvriers économisent toutes leurs ressources pour leur alimentation; il y a eu un calcul fait par la chambre de commerce de Bruxelles : on a dit que dans l'hypothèse où la vie animale coûterait cinq centimes de plus par individu, cela équivaudrait à 75 millions.

On comprend que ces 75 millions, qui ne peuvent plus être employés que pour la nourriture, et non pour les vêtements et autres besoins, restreignent nécessairement le développement de l'industrie.

M. Orban. — La population s'accroît tous les jours; le Gouvernement, pour construire ses chemins de fer, a pris une grande quantité de terres; la culture de la betterave en a envahi aussi une partie. Aujourd'hui le lin est cher, et il y a des provinces qui cultivent le lin aujourd'hui et qui ne s'en occupaient pas autrefois. Il y a des cultivateurs dans la province de Namur qui ont maintenant dix ou douze bonniers de terre employés à la culture du lin.

Il est certain que toutes ces terres étant employées à une autre culture que celle des céréales, la production a dû en diminuer, et si nous nous isolons toujours des pays étrangers qui produisent beaucoup de céréales, et peuvent les livrer à bon marché, nous serons toujours obligés d'acheter et de consommer à des prix élevés; je pense donc qu'il est indispensable que le système qui régit les céréales soit modifié.

D. La loi sur les céréales établit une échelle, et maintenant la sortie en est prohibée.

M. Orban. — Je ne blâme pas la mesure qu'on a prise. La chambre de commerce a demandé le maintien de la loi jusqu'à ce que l'on pût juger de l'état de la récolte; mais, vous nous avez demandé des vues générales sur la loi des céréales, et la chambre de commerce voyant la nécessité que la main-d'œuvre soit à bon marché, voudrait que la loi pût donner les moyens de rendre la consommation moins chère.

D. Demandez-vous l'introduction des grains étrangers?

M. Orban. — Nous voudrions que l'on pût profiter des moments où les grains sont à bon marché dans les pays étrangers, de manière à ce que nous ne soyons pas toujours dans le cas d'acheter et de consommer cher.

M. Regnier-Poncelet. — Je crois que ce serait ici le cas de parler des défrichements.

M. Orban. — C'est un objet extrêmement important; il y a des parties du territoire de la Belgique qui ont besoin d'encouragements pour l'agriculture, en première ligne je placerai la province de Luxembourg; lorsqu'on parcourt cette province, on reconnaît, surtout entre l'Ourthe et jusqu'au delà de Bastogne, une

masse énorme de terres incultes, quoique le fond n'en soit pas mauvais. Les défrichements s'opèrent depuis qu'on a permis le transport de la chaux en l'exemptant des droits de barrière, les cultivateurs de ces pays viennent avec des bœufs et même avec des vaches chercher de la chaux à Marche, et font ainsi huit lieues pour emporter une quantité de chaux que nous pourrions traîner sur une de nos brouettes.

Le Gouvernement devrait encourager ces défrichements, en reprenant le canal de Luxembourg et en le continuant jusqu'à La Roche; s'il ne peut pas être un canal de commerce, qu'il soit au moins un canal agricole.

Il y a une autre partie du pays dans la même position, c'est la Campine; dans un pays comme le nôtre, dans vingt-cinq ans, il ne devrait plus y avoir une seule partie de terrain inculte.

D. Que faudrait-il pour le Luxembourg?

M. Orban. — Il leur manque la chaux pour les premiers défrichements; c'est une terre pauvre qui doit être améliorée. Cette province a beaucoup perdu par suite de la séparation de la partie allemande; elle ne peut plus compter sur le commerce, c'est l'agriculture qui doit la sauver. Mais les moyens de transport manquent, si la chaux pouvait y arriver facilement, cela favoriserait des défrichements considérables.

LÉGISLATION ET SYSTÈME COMMERCIAL.

D. Nous allons maintenant passer à la seconde question; elle consiste à s'enquérir si la législation actuelle est suffisante. Quant à la législation industrielle, nous nous en sommes occupés séparément; vous avez fait connaître les besoins de plusieurs industries, vous avez dit que beaucoup d'entre elles réclamaient une augmentation du tarif, que d'autres en réclamaient le maintien et que beaucoup d'autres enfin avaient besoin qu'on arrivât à une meilleure répression de la fraude. Vous avez même indiqué quelques moyens pour obtenir cette répression.

Nous devons donc examiner si la législation commerciale proprement dite est insuffisante.

La troisième question tend à présenter les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir, dans l'intérêt de la nation, dans le cas où il serait reconnu que la législation actuelle est insuffisante.

Ces deux questions ne peuvent pas être discutées séparément, elles se lient ensemble d'une manière tellement connexe, qu'il est impossible de discuter l'une sans discuter l'autre.

Ne pensez-vous pas que, par des modifications à notre législation et par un meilleur système de répression de la fraude, l'industrie du pays devant acquérir le marché intérieur, on arriverait ensuite à lui donner des débouchés extérieurs, en introduisant dans notre législation commerciale des modifications, telles que des faveurs accordées aux importations des provenances directes, et à notre pavillon national?

M. Orban. — La manière dont la question est posée est un peu vague. Pour apprécier quel pourrait être l'effet de ce système, il me semble que si on nous faisait savoir quels sont les avantages qu'on veut accorder au pavillon national,

nous pourrions examiner plus convenablement quel serait l'effet de ces faveurs sur l'industrie intérieure.

Ainsi, par exemple, il s'agit de droits différentiels, si on nous disait tel article sera importé à tant, etc....., nous examinerions tous les articles en détail, et nous verrions mieux quelle idée nous pouvons avoir sur ces changements.

J'entrerai néanmoins dans quelques considérations, parce que je crois que la matière n'est pas épuisée.

Toutes les industries se plaignent, et la cause primitive, la cause principale, c'est l'excès de production en tout genre, non-seulement dans notre pays, mais partout. Les fabricants se sont dit : nous emploierons de grands capitaux, nous produirons beaucoup; et quand les productions sont nombreuses ces articles diminuent et on produit à meilleur marché. Cette idée a pu être bonne, mais il ne fallait pas aller à l'exagération; car lorsque ces produits sont présentés en trop grande quantité à la consommation, cette consommation n'est plus en rapport avec la production, et ne s'accroît pas en proportion. Tel fabricant d'étoffes et d'indiennes, etc., trouve qu'il ne vend plus que la moitié des pièces qu'il vendait autrefois; ce fait a une cause, c'est que la consommation est partagée, chaque fabricant doit nécessairement chercher à attirer la consommation, et quand un fabricant veut toujours suivre la route ordinaire et toujours faire du coton, des imprimés de telle manière, il est évident qu'il se trouve écarté de la consommation.

Les fabricants de draps ont eu un assez long intervalle de prospérité, rappelez-vous les énormes manteaux dont on s'affublait, et dans lesquels il entrait une demi-pièce de drap; aujourd'hui il s'est introduit une mode nouvelle, celle des sous-pieds; on ne peut plus employer de drap pour les pantalons depuis cette introduction, il a fallu faire des étoffes plus solides, et on a fabriqué une quantité de nouveaux tissus; toutes ces étoffes viennent naturellement changer la nature de la consommation, et les fabricants de draps ont dû voir diminuer leur fabrication.

Quant aux fontes, on a dit : il faut fabriquer beaucoup de fontes. C'est un bien pour le pays, parce que nous approchons du prix des fontes anglaises, mais tous ces capitaux engagés vont souffrir considérablement; d'un autre côté, le pays y gagnera, parce que nous aurons une industrie en état de lutter avec les autres nations.

Notre pays est réduit à des proportions minimes, il avait la Hollande, il exportait vers Java, tout cela est changé, il faut bien que les fabricants consentent à diminuer leur production, et il y aurait de l'exagération de leur part à rendre le Gouvernement responsable de ce qu'ils se sont livrés à une production exagérée.

D. Il est certain que les fabricants doivent mettre leur production en rapport avec la consommation; mais s'ils étaient assurés du marché intérieur, ils pourraient nécessairement chercher à exporter.

Les pays coloniaux appartenant à d'autres nations nous sont fermés, mais d'un autre côté, il est des pays qui nous sont ouverts, comme à toutes les autres nations industrielles; on pourrait essayer d'ouvrir des relations avec ces pays par des agents, et en établissant une navigation régulière avec ces nations.

Ne pensez-vous pas que, par des modifications sagement, graduellement introduites, car il faut toujours éviter de donner à la navigation un monopole qui serait nuisible, et d'ailleurs cette navigation ne peut pas naître en un jour; ne pensez-vous pas, dis-je, que sans prohiber la navigation étrangère, on pourrait faire naître graduellement une navigation nationale, en accordant un peu plus de faveur à notre pavillon national?

M. Orban. — Il faudrait savoir de quelle nature seraient ces faveurs.

Quant aux exportations en général, pour pouvoir exporter, il faut présenter des produits similaires à ceux des nations étrangères, et à aussi bon marché: la première condition à obtenir, c'est que nous puissions présenter sur les marchés étrangers des produits en état de soutenir la concurrence avec ceux des autres nations. Toute autre condition serait illusoire.

D. La première condition est de pouvoir concourir sur les marchés où nous sommes admis comme les nations étrangères. Mais ne pensez-vous pas que si on parvenait, par des modifications introduites dans notre législation, à faire naître les relations qui nous manquent, nous pourrions exporter nos produits et faire naître une navigation nationale?

M. Orban. — Les navires nationaux ne se chargeraient pas d'exporter nos produits sans s'exposer à une perte assurée.

D. Cependant n'avez-vous pas signalé des industries qui offriraient des bénéfices à l'exportation, telles que les draps, les armes, etc?

M. Orban. — La navigation directe serait un moyen de pouvoir exporter quand les demandes sont arrivées; c'est ce qui a manqué jusqu'à présent, nous avons été obligés d'aller au Havre pour expédier des armes.

La chambre de commerce considère comme un bienfait la navigation directe entre Anvers et les pays d'outre-mer; nous attendons ces avantages, parce que nous croyons qu'ils seront suffisants pour les industries dont je vous ai signalé la situation, en remontant à une époque déjà éloignée, et pour pouvoir produire en concurrence avec tous les autres pays.

C'est pour cela que je reviens toujours à cette question : de quelle nature sont les avantages que l'on accorderait au pavillon national?

Dernièrement M. le Ministre nous a fait appeler à Bruxelles, et nous avons vu quatre systèmes en présence.

M. Capitaine. — Voici un exemple du système de la chambre de commerce d'Anvers : un navire américain allant charger du café au Brésil, ne jouirait pas de la prime de 15 francs par tonneau; pour jouir de la prime il faudrait qu'il apportât des produits américains.

D. Dans ce sens que le navire américain venant d'Amérique, serait traité de la même sorte qu'un navire national venant d'Amérique?

M. Orban. — Ces Messieurs demandaient que toutes les matières premières fussent admises en exemption de droits, mais par contre tous les objets de consommation devraient payer un droit au profit de la marine, de sorte que toutes les marchandises arrivant directement, soit en entrepôt, soit par terre, soit par les rivières, payeraient un droit de consommation au profit de la marine.

Il y avait un autre système, celui de la chambre de commerce de Bruxelles,

il y avait enfin encore un autre système qui consistait en ceci, c'est que les navires qui exporteraient des produits belges jouiraient d'une prime, ou plutôt de la restitution du droit qu'ils auraient payé sur les marchandises importées de l'extérieur.

Je voudrais, en définitive, qu'on voulût bien nous dire ce qu'on entend par droits différentiels; nous pourrions mieux fixer notre opinion.

D. Ne vous vous êtes-vous pas trompés sur le système de la chambre de commerce d'Anvers; ce système n'admet pas de distinction de pavillon?

M. Capitaine. — Il y a divergence d'opinions dans la chambre de commerce d'Anvers, parce que les réponses qu'elle a faites aux questions qui ont été posées par la commission d'enquête, diffèrent de ce que son président, M. Cateaux-Wattel a dit au sein de la réunion qui a été tenue à Bruxelles; j'en ai fait l'observation, je ne savais à quoi attribuer cette variation.

Puisque j'ai la parole, je demanderai à émettre également mon opinion.

Ignorant le système de droits différentiels qu'il serait utile d'adopter, je crois que nous devons nous borner à considérer cette question comme une question de principes, qui consiste à se demander : Les droits différentiels sont-ils nécessaires? La question devient surtout importante pour nous, qui sommes dans un district manufacturier, et elle l'est d'autant plus, qu'on a cherché a établir que les droits différentiels doivent surtout être favorables à l'exportation de nos produits industriels. S'il ne s'agissait que d'établir un droit destiné à favoriser notre marine marchande, la question se rétrécirait considérablement, il n'y aurait là qu'une question de prime; je dois dire que dans les divers entretiens que nous avons eus avec les personnes qui représentaient le commerce maritime d'Ostende, on ne nous a pas caché qu'on réclamait en faveur de la marine, une protection comme le tarif en assurait aux autres industries.

Quant à la province de Liége en particulier, nos observations ont porté surtout sur ce point, que quel que fût le droit différentiel, ce droit aurait en dernière analyse pour résultat de frapper de stérilité nos moyens actuels de communication avec les pays frontières, au profit des villes maritimes.

Maintenant il se présente une autre question ; il faut bien le dire, nous ne pouvons pas concevoir qu'en encourageant même notre marine, l'on puisse en déduire qu'elle exportera nos produits.

On n'est pas d'accord sur le taux du droit différentiel, Anvers, par exemple, a demandé 15 francs par tonneau; maintenant déjà l'on jouit de 10 p. % de réduction sur le droit de douane. Cela équivaut pour le café à 2200 francs; supposez maintenant un navire d'une capacité de 200 tonneaux, voilà 3000 francs. Il faut en convenir, c'est une prime illusoire. Je crois que si l'on veut examiner la question comme elle doit l'être, il faut se placer sur le terrain de la chambre de commerce d'Ostende, qui a mis directement en avant le droit différentiel français.

Cette chambre nous dit : Le droit différentiel pour un navire français va de 25 à 30,000 francs; il est de fait que si nous prenions ce chiffre pour l'appliquer à notre marine, nous arriverions à un taux excessivement élevé.

En effet, la consommation de la Belgique en produits exotiques est à peu près de 500,000 tonneaux, et cette importation est affectée à une marine qui s'élève de 1400 à 1500 voiles; faisant maintenant à chacun de ces navires l'application

de la prime française, nous arriverions à un chiffre de 35 à 40 millions, dans l'hypothèse que la marine nationale pût suffire à nos besoins.

Maintenant, si l'on examine la question de cette possibilité, on ne voit pas trop comment notre marine, qui n'est composée actuellement que de 150 à 160 navires, pourrait, dans un temps donné, s'accroître dans une progression assez considérable pour suffire à nos importations et à nos exportations.

Revenant maintenant à la question industrielle, je dis avec M. Orban : qu'il est de fait que, quand nous pourrons placer avec avantage nos produits dans les pays étrangers, les navires ne nous manqueront pas, et que dans l'état actuel des choses, quelle que fût la prime qu'on accorderait, il n'est pas probable que les armateurs d'Anvers ou d'Ostende, dans l'incertitude où ils sont de pouvoir placer nos produits, iront à l'aventure faire des chargements sur lesquels ils auront moins de chances de gain que de perte; ce serait en quelque sorte à qui perd gagne.

C'est un système que nous ne pouvons pas comprendre.

Ainsi nous arrivons toujours à ce résultat, que plus nous avons de navires étrangers qui abordent chez nous, plus nous avons de chances d'exportation. Car nous avons demandé à MM. les armateurs d'Anvers et des autres ports maritimes : Nous servirez-vous d'intermédiaires? Ils nous ont répondu que non, que leur rôle consistait à être armateurs, à louer leurs navires avec le plus de bénéfice possible, et non pas à faire le commerce.

Maintenant on conçoit qu'on ne peut pas demander non plus qu'en imposant des droits différentiels, on impose en même temps l'obligation d'acheter de nos produits. Il faudrait cependant, pour que l'industrie fût encouragée par les droits différentiels, que nous eussions la certitude que tous les navires de provenance chargeront chez nous des articles susceptibles d'être exportés. Nous pensons que si la ville d'Anvers n'a pas exporté jusqu'à présent autant qu'elle aurait pu le faire, cette circonstance doit être attribuée à la difficulté qu'on éprouve à faire des cargaisons de partance. Nous croyons que notre chemin de fer une fois parvenu à ses dernières limites, l'Allemagne, les deux tiers des produits considérables qui s'exportent d'Allemagne en transit pour la France, arriveront chez nous, et qu'alors il deviendra facile de former des cargaisons de sortie.

L'on devrait donc au moins ajourner la question actuelle jusqu'à ce que le chemin de fer ait atteint les frontières prussiennes.

M. Orban. — De tous les droits différentiels, le plus élevé doit nécessairement atteindre tous les produits qui arrivent par terre. Ainsi, nous avons des relations avec la Hollande par la Meuse, déjà nous éprouvons la perte des 10 p. % établis en faveur de sa marine, cela suffit pour que nous ne puissions plus tirer des cafés des entrepôts de Hollande; que serait-ce donc si le droit venait à être considérablement augmenté?

Voilà pourquoi, j'aurais voulu qu'on formulât un système.

M. Capitaine. — Il me reste à faire une observation, c'est qu'en consultant ce qui existe, nous voyons qu'il y a des droits différentiels pour certains articles, c'est-à-dire pour le thé; or, est-il arrivé que des navires belges soient allés chercher du thé à Canton, et y aient importé de nos produits? La marine belge jouit encore du monopole pour l'article sel, en est-il résulté un moyen d'exportation pour nous? point du tout; ce qu'on a importé en Angleterre, savoir : des

écorces et des lins, on les y aurait importés même si ce monopole n'avait pas existé. Vous avez encore les sucres qui jouissent d'une protection suffisante, eh bien, on n'a pas vu nos navires charger des sucres dans les pays transatlantiques, mais bien dans les ports de Hollande et à Hambourg.

D. Et à La Havane?

M. Capitaine. — Admettons qu'ils se soient rendus à La Havane, mais ces navires ont-ils transporté vers La Havane de nos produits en plus grande quantité que les navires étrangers?

D. Sans doute, c'est un fait connu de tout le monde.

M. Destrivaux. — Je pense que ce ne sont pas les moyens de transport qui nous manquent, mais bien la certitude que nos expéditions dans ces contrées lointaines y seront placées avantageusement.

Cette certitude n'existe nulle part; alors même que nous aurions le plus grand nombre de navires possible, les producteurs n'iraient pas confier à l'aventure des cargaisons, ni même des parties de cargaison, incertains qu'ils sont de pouvoir les placer d'une manière convenable dans les pays de destination.

Il faudrait donc, avant tout, être certain de ce qui se passe dans ces pays, pour s'occuper des moyens d'encourager notre marine pour l'exportation de nos produits; aussi long-temps que nous n'aurons pas cette certitude, la discussion de ces moyens d'encouragement est prématurée; car, je le répète, si nous avions une marine bien encouragée, personne ne voudrait néanmoins faire des expéditions vers les pays lointains, dans l'incertitude de placement où l'on est. L'on n'est pas plus certain des retours soit en numéraire, soit en produits d'une valeur équivalente. L'armateur ne donnera et ne pourra donner aucune garantie commerciale aux industriels qui auront recours à lui, parce que sa cargaison ne pourra pas être composée d'une seule espèce d'articles; plus sa cargaison sera multiple, quant aux objets qu'il exportera, moins il pourra offrir de garanties à l'industriel.

On a voulu faire directement quelques expéditions lointaines, on avait même pris pour quelques-unes la précaution de les faire accompagner d'un mandataire particulier; arrivées au lieu de destination, les cargaisons se sont trouvées dans un espèce de désert, et des personnes très-intelligentes en commerce ont ainsi fait une très-mauvaise opération. Je le répète donc, la question de la protection à accorder à la marine me paraît prématurée.

D. Cette protection n'est pas destinée à la marine pour elle-même, mais elle doit servir de moyen au commerce extérieur pour s'étendre. Or, n'est-ce pas presque toujours par des faveurs accordées au pavillon national, qu'on a cru pouvoir arriver à établir des relations sûres avec les pays lointains, ainsi que des retours avantageux?

M. Orban. — L'opinion générale de la chambre de commerce, c'est que le système qu'on cherche à établir est un peu intempestif, alors que nous recommençons à faire des affaires et que bientôt nous aurons avec l'Allemagne une communication qui, dans l'opinion de la chambre de commerce, ne doit pas être considérée comme une source de produits, mais comme un moyen établi en faveur du commerce et de l'industrie, c'est-à-dire que nous pensons que les capitaux employés à cette entreprise doivent porter peu d'intérêt.

Je crois donc que nous ne devons rien changer, du moins pour le moment, à l'état actuel des choses, à la veille de recevoir des produits d'Allemagne, qui transiteront par notre pays vers les contrées lointaines. Je pense qu'alors nous pourrons faire suivre nos produits dans ces expéditions, et nous former ainsi une idée de ce qui est convenable à notre exportation. Il me semble que si nous établissons maintenant une communication vers l'Allemagne d'un côté, pour lui retirer la moitié d'une autre part, à cause des droits élevés, c'est fermer notre avenir. Selon nous, notre avenir doit être dans une certaine liberté commerciale, et le système qu'on vient d'établir tend à nous en priver.

D. Il résulte des informations que nous avons reçues, que la plus grande partie du sucre importé en Belgique vient directement de La Havane, et que c'est à l'aide de ces relations établies pour le sucre à La Havane, que nous sommes parvenus à exporter des produits du pays, par exemple, des armes, des verreries, des clous.

La protection accordée à notre marine n'influe-t-elle pas ainsi sur nos exportations?

M. Orban. — Les armes, les clous, etc., ont été exportés parce qu'on était certain de faire des bénéfices sur les expéditions; le sucre est tout à fait étranger à cela.

Je dirai, quant au sucre, que d'après les renseignements que j'ai obtenus, la faveur profite uniquement à l'armateur et non au consommateur. Les nouvelles faveurs qu'on voudrait accorder aux armateurs n'auraient d'autre effet que d'accorder à ces derniers des avantages au détriment du consommateur.

D. Ignorez-vous que presque tous les navires étrangers qui entrent en Belgique, en sortent très-peu chargés de nos produits?

M. Capitaine — J'admets que nos produits ont été exportés par nos navires, mais je demanderai si les commandes de ces produits ont été faites aux armateurs, ou si elles sont arrivées directement aux fabricants.

Il y a, par exemple, des américains qui viennent dans le pays, qui visitent les fabricants et leur font des commandes. Naturellement, on prend le vaisseau qui se présente pour faire les expéditions, mais elles n'en auraient pas souffert s'il n'y avait pas eu de navires nationaux.

Pour résumer la discussion je dirai que nous n'entrevoyons pas la possibilité, quelle que soit la prime qu'on lui accorde, qu'un navire national charge des produits belges, si l'on n'a pas la certitude d'un débouché facile, et qui lui soit parfaitement acquis. Nous pensons aussi que la navigation transatlantique par bateaux à vapeur, offrira de grands avantages, parce que beaucoup de fabricants enverront sur les lieux des représentants pour explorer le pays et reconnaître quels sont les objets qu'on veut y avoir; sous ce rapport, cette navigation rendra de grands services.

Quant à la grave question des matières premières, dont on a dit un mot, il est vrai que souvent elles sont dans les ports européens à un taux moins élevé qu'au lieu de provenance; dans le système des droits différentiels, on nous obligerait à aller acheter ces matières premières au loin, tandis que nous pourrions nous les procurer à meilleur compte dans un port rapproché.

J'ajouterai à cela qu'il convient peu de favoriser la navigation à voiles, en

présence du développement que prend la navigation à vapeur, qui, en moins de deux ans, s'est composée pour l'Angleterre de 212 navires d'un tonnage considérable, au nombre desquels se trouve un vaisseau qui jauge 1800 tonneaux; ces bâtiments font des voyages dans un temps donné très-court.

Je ne crois pas que le moment soit réellement opportun pour établir des droits différentiels, qui amèneraient une véritable perturbation dans l'état actuel des choses.

D. Vous avez établi qu'il y a à Liége au moins trois articles qui s'exportent avec avantage sur les marchés étrangers : ce sont les armes, les draps et les clous. J'ai remarqué dans votre rapport, et dans l'exposé que vous venez de faire de votre opinion, que vous considérez la proposition d'établir des droits différentiels comme étant faite dans le seul but de favoriser la navigation nationale; c'est là une erreur complète, la seule intention de ceux qui proposent d'établir ce système, c'est l'exportation des produits de notre industrie. Vous avez établi dans un autre mémoire que vous ne trouvez pas à Anvers des occasions pour exporter vos produits, et vous reconnaissez encore que l'établissement d'une navigation transatlantique contribuera puissamment à vous procurer ces occasions; l'établissement de cette navigation transatlantique est réellement une faveur accordée à la navigation nationale; sous une autre forme, ce n'est qu'un droit différentiel. Mais je vous demanderai comment vous exporterez dans d'autres pays lointains que les États-Unis, vos clous, vos armes, vos draps, que vous pouvez présenter avec avantage sur les marchés étrangers, et que vous n'avez pu exporter jusqu'ici par suite du manque d'occasions?

M. Orban. — En accordant des avantages à la marine belge, vous diminuerez d'autant plus les arrivages des navires étrangers, et vous ferez par là hausser le prix du fret dans la même proportion; c'est pour que le fret soit à bon marché que nous demandons qu'il y ait une grande concurrence de navires.

D. Vous pensez que les droits différentiels feraient renchérir le fret, n'est-ce pas une erreur, on croit au contraire qu'ils le feraient baisser; quelle preuve pourriez-vous apporter à l'appui de cette allégation?

M. Orban. — Si vous favorisez les navires nationaux, vous empêcherez nécessairement les étrangers de faire des importations chez nous, et comme nous serons alors réduits au petit nombre de vaisseaux que nous possédons, le fret sera nécessairement plus cher.

D. Vous avez avancé qu'il y aura dans notre pays un grand transit vers l'Allemagne : dans ce cas, il y aura toujours à Anvers un grand nombre de navires étrangers, car les droits différentiels n'atteindraient pas les marchandises destinées au transit; il y aura donc toujours une grande concurrence pour la navigation.

Ensuite, les traités de réciprocité avec les autres nations n'offriront-ils pas des avantages, et les navires de ces pays, étant assimilés aux nôtres, n'augmenteront-ils pas encore la concurrence?

M. Orban. — On répète toujours que c'est pour favoriser l'exportation de nos produits que l'on veut protéger la navigation nationale, nous ne pouvons

pas admettre qu'un système qui aurait pour résultat de faire renchérir les matières premières, puisse être favorable à l'industrie.

M. Capitaine. — Nous avons dit, en effet, que très-souvent, nous ne rencontrons pas dans le port d'Anvers, des navires qui puissent se charger des articles que nous pourrions expédier dans les pays d'outre-mer; qu'avant la révolution, les occasions étaient plus fréquentes, parce qu'alors nous trouvions dans les ports hollandais des navires qui prenaient nos articles; mais il faut remarquer que nous avons voulu parler des articles de pacotillage, et voici comment les choses se passent à cet égard. Un fabricant d'armes a 5000 fusils à expédier; il s'adresse à un navire qui doit se rendre dans le port où il veut expédier ces fusils; mais ce navire n'ayant pas une charge complète, et ne pouvant en trouver une à Anvers, est obligé de se rendre dans un autre port, ou d'attendre qu'il puisse achever sa cargaison. Dans l'un et l'autre cas, il ne peut arriver au lieu de sa destination qu'au bout d'un temps plus ou moins long : or, les commandes devant ordinairement être exécutées dans un délai fixé, le fabricant d'armes, que j'ai pris pour exemple, ne peut pas expédier par ce navire. Voilà de quelle manière les occasions de faire des expéditions nous manquent, et je ne vois pas comment les droits différentiels pourraient porter remède à cet état de choses. Ce qu'il faut faire, c'est encourager, autant que possible, les arrivages de toute espèce, parce que, plus il y aura de navires dans le port d'Anvers, plus il y aura d'occasions d'expédier nos produits.

Le système qu'on veut établir sera à peu près semblable à celui qui régit le Portugal; là, les navires nationaux jouissent d'une faveur de 22 p. %, et il en résulte que les navires portugais vont à une certaine distance charger les marchandises qui ont été amenées par des bâtiments étrangers, importent ces marchandises dans les ports du Portugal, et perçoivent les droits différentiels comme s'ils étaient allés chercher leur cargaison dans les pays de provenance. La même chose arrivera chez nous, si vous donnez une faveur à la marine nationale; nos 150 navires, qui sont insuffisants pour faire les voyages de long cours, se rendront dans les ports voisins, et nous amèneront de là toutes les matières premières, tous les produits coloniaux dont nous avons besoin; vous aurez donc écarté les navires étrangers, ainsi que la navigation vers les pays lointains, et vous nous aurez mis dans l'impossibilité de rien expédier sur les marchés transatlantiques.

Si, au contraire, vous favorisez l'arrivage de toute espèce de navires, si vous protégez le transit, il y aura toujours dans nos ports une grande concurrence de navires, et, d'un autre côté, les marchandises que l'Allemagne expédiera par notre pays, serviront avec nos propres marchandises, à former des cargaisons que celles-ci ne peuvent compléter seules; nous aurons donc alors les occasions d'expédier qui nous manquent aujourd'hui, et qui nous manqueraient encore plus, si vous admettiez le système des droits différentiels en faveur de la marine nationale.

Concevez-vous en effet qu'un navire américain, par exemple, qui nous aura amené du café ou du coton, sorte de nos ports pour aller chercher une cargaison ailleurs, s'il peut trouver chez nous un chargement d'articles qui présentent autant de chances de placement que ceux qu'il irait chercher dans un port étranger, si nous pouvons offrir à ce navire des articles aussi avantageux que

ceux qu'il trouvera en Angleterre, ira-t-il partir d'ici sur lest et faire un voyage qui lui coûtera à peu près 1,600 francs pour le seul plaisir d'aller charger, dans un port anglais, des articles qu'il peut prendre chez nous?

D. Vous supposez toujours que les navires étrangers exporteront nos produits; mais vous avez établi vous-même que, malgré le grand nombre de navires étrangers qui arrivent à Anvers, vous n'avez pas trouvé jusqu'ici l'occasion d'expédier vos clous, vos armes, vos draps, articles que vous pouvez cependant fournir à des conditions au moins aussi avantageuses que les étrangers; vous avez encore avoué que sans la navigation à vapeur, que le pays va établir à grands frais, vous n'auriez jamais pu expédier directement ces articles. Je vous demanderai comment vous parviendrez à les importer sur les autres marchés lointains, où vous pourriez les vendre, et avec lesquels vous n'aurez pas une navigation à la vapeur?

La navigation nationale, ou plutôt le commerce national, ne peut jamais exporter les produits du pays, lors qu'il n'a pas la certitude d'avoir des retours; car, quand il n'y a pas de retour, c'est la cargaison de sortie qui doit payer tous les frais du voyage, tandis que quand il y a des retours, les frais sont répartis sur la cargaison de sortie et celle de retour, ce qui réduit nécessairement le fret d'une manière considérable.

M. Orban. — L'obstacle principal à l'exportation de nos produits, c'est qu'ils ne suffisent pas pour former des cargaisons complètes; lorsque le transit sera établi, les produits de l'Allemagne concourront avec les nôtres à remédier à cet inconvénient, et alors nous aurons des exportations plus régulières. La navigation transatlantique contribuera aussi d'une manière puissante à nous donner des exportations.

M. Capitaine. — On dit toujours que dans tous les pays, c'est la marine nationale qui exporte les produits nationaux; mais voyons si ce système est avantageux à l'industrie: ce qui se passe à cet égard en France, où il existe des droits différentiels très-élevés, va nous guider. Dans les villes de France où l'industrie est la plus développée, à Mulhouse par exemple, on demande déjà l'abolition des droits différentiels.

Je ne conçois pas un système qui consisterait à engager le commerce à faire des exportations qui présenteraient de la perte, dans l'espoir de trouver la compensation de cette perte dans une espèce de prime qui lui serait accordée sur les retours.

M. Orban. — Ce serait en définitive le trésor, et par conséquent les contribuables qui payeraient le montant de la perte résultant de ces exportations.

D. Il paraît que le fait rappelé par M. Capitaine a été mal renseigné par le journal qui en a parlé, je n'ai cependant pas de données bien certaines à cet égard; mais je tiens d'un négociant qui représente des maisons de Mulhouse à Bruxelles, que cette ville a déjà obtenu ce qu'elle avait demandé, ce n'est pas une modification au système des droits différentiels qui a été sollicitée par Mulhouse, c'est seulement une disposition qui permette d'établir à Strasbourg un marché de matières premières qui y arriveraient par le Rhin, afin que Mulhouse ne soit plus obligée d'aller chercher ses matières premières au Havre ou à Mar-

seille, points très-éloignés d'elle; eh bien, cette demande rentre tout à fait dans le système que l'on voudrait établir chez nous, et qui tend à créer à Anvers un marché de matières premières, et à favoriser en même temps l'exportation de nos produits.

M. Orban. — Je crois que la demande des fabricants de Mulhouse coïncide parfaitement avec le traité qui vient d'être conclu entre la France et la Hollande; la Hollande se propose de conduire les matières premières, le coton, à Strasbourg par le Rhin, et ce que Mulhouse demande, c'est que ces matières premières, importées ainsi indirectement, puissent être livrées à la consommation avec les mêmes avantages que celles qui sont importées directement. La demande de Mulhouse est donc entièrement en opposition avec le système que l'on voudrait établir en Belgique.

D. N'est-il pas indispensable qu'Anvers devienne un grand marché de denrées coloniales, et pour cela ne faut-il pas favoriser les importations directes? Ne faut-il pas tâcher de sortir de la nécessité où nous sommes maintenant de recevoir les cafés, par exemple, par l'intermédiaire de la Hollande?

M. Orban. — Nous n'avons pas pu vivre politiquement avec la Hollande, et cela nous a causé un dommage considérable; mais s'il en a été ainsi jusqu'à présent, tâchons maintenant de vivre commercialement avec ce pays, et n'oublions pas que la Hollande est un pays avec lequel nous pouvons faire des opérations considérables. C'est cette nation seule qui a un système favorable à notre industrie, car elle reçoit tous ceux de nos produits que nous pouvons lui fournir à des conditions aussi avantageuses que les produits similaires des autres nations. Anvers voudrait que les cafés ne fussent pris que sur son marché, mais elle ne dit pas qu'elle va chercher le café Java en Hollande, et qu'elle le vend comme s'il venait directement des colonies.

Relativement à la demande des fabricants de Mulhouse, je demanderai si ce n'est pas une chose injuste que d'obliger ces fabricants à aller acheter leurs matières premières dans des ports d'où ils ne peuvent les faire venir qu'en payant des frais de transport considérables, dont ils seraient affranchis si les droits différentiels n'existaient pas?

D. Il est admis en France comme dans tous les pays commerciaux du monde, que l'exportation des produits nationaux est impossible sans importations directes, c'est pour cette raison que la France a établi et maintient des droits différentiels.

On dit toujours que nous n'avons que 150 navires, mais aujourd'hui, ils ne sont pas employés à la navigation lointaine, par la raison fort simple qu'ils ne pourraient pas se défaire avantageusement des produits qu'ils importeraient, à cause des importations qui se font par navires étrangers. Favorisez la navigation nationale, et vous la verrez bientôt prendre un développement considérable.

On a dit que ce serait les contribuables qui payeraient ce qu'on a appelé une espèce de prime, résultant de l'établissement des droits différentiels; c'est là une grande erreur. Aujourd'hui les navires étrangers payent un droit différentiel trop faible, il s'agit d'étendre la faveur dont jouit la navigation nationale, de lui

permettre d'importer ses retours sans payer le droit différentiel; je ne vois pas là de prime payée par le trésor.

M. Orban. — Si les navires nationaux n'arrivent pas en nombre suffisant, il faudra bien payer ces matières premières plus cher.

D. S'il y a avantage à importer, les navires étrangers importeront. la production ne répond-elle pas toujours à la demande?

M. Capitaine. — Si la protection accordée à notre marine ne lui est pas donnée à titre de prime, nous sommes exposés à voir prendre par les autres nations des mesures de représailles qui pourront nous nuire considérablement; si au contraire cette protection est donnée à titre de prime, alors nous éloignerons la navigation étrangère. Or, si notre marine est insuffisante pour nous amener toutes les denrées coloniales dont nous avons besoin, il arrivera qu'il y aura disette de ces denrées sur nos marchés, et alors il nous en viendra en 2 ou 3 fois 24 heures des ports de la Hollande, de l'Angleterre ou de la France; mais nous devrons les payer le prix auquel on voudra bien nous les céder, parce que nous ne pourrons pas nous en passer.

Vous avez dit que c'est la navigation nationale qui, dans tous les pays du monde, exporte les produits nationaux, à cause de la certitude de retours avantageux que la législation de ces pays accorde à leurs navires; je pense que vous trouverez toujours des navires pour se rendre dans les pays lointains, quand vous aurez à leur offrir une cargaison de départ qui présente des chances de placement, parce qu'en définitive, les produits coloniaux sont toujours d'une vente certaine.

M. Bauduin. — Je fais depuis nombre d'années un commerce assez considérable de vins, et jamais il ne m'en a été amené par navires belges; cependant j'ai toujours donné l'ordre de leur confier l'expédition, parce que j'aimais à profiter de la différence de 10 p. % dont ils jouissent.

M. Hansey. — Notre législation ne permet qu'aux navires nationaux de nous importer du sel, il en est résulté que nous devons payer le fret du sel à 27 p. % de plus que ce que nous donnerions si les navires étrangers pouvaient nous importer cet article.

D. N'est-il pas constaté que le privilége accordé à la navigation belge pour l'importation du sel, a plutôt diminué le fret qu'il ne l'a fait augmenter?

M. Hansey. — J'ai eu la preuve du contraire; lors de la révolution, j'écrivis au Gouvernement provisoire pour obtenir que le sel pût être importé par toute espèce de navires, et le Gouvernement provisoire porta un décret dans ce sens, décret qui ne fut aussi que provisoire; je reçus deux cargaisons de sel par navires anglais, et je payai le fret 1/3 de moins. Si la législation était changée vous auriez le même avantage, car les navires anglais nous arrivent à 25 p. % moins que les nôtres; c'est bien de la part des Anglais de voir sortir leur marchandise de compte à demi.

D. Je demanderai à donner deux mots d'explication; ce vœu d'Anvers que vous indiquiez tantôt, n'a été exprimé que par un très-petit nombre de personnes,

et il y a eu une grande divergence d'opinions. Si on voulait parler d'un vœu exprimé par Anvers, ce serait plutôt celui de la chambre de commerce. Il y a eu à Anvers trois jours de discussion : un grand nombre d'opinions s'y sont fait jour, et il serait bien difficile d'en signaler une seule comme étant exprimée par toute la ville ; on ne pourrait pas dire quelle est celle de la majorité.

M. Orban. — Nous connaissons l'opinion d'Anvers, et nous avons été étonnés de lui voir formuler un autre système dans la réunion où nous nous sommes rencontrés ; nous avons cru alors que quelques intérêts particuliers de la chambre de commerce étaient intervenus.

Ce qu'on doit désirer le plus, c'est de voir multiplier les arrivages, parce que toutes les frontières françaises veulent acheter leurs denrées de consommation et de fabrication au meilleur marché possible, et la concurrence doit nécessairement amener le meilleur marché. Je crois que quand le chemin de fer sera terminé, les fabricants de la Suisse, profitant des avantages de la descente du Rhin, arriveront à Cologne, et viendront profiter du bon marché. Si nous savons sacrifier quelques capitaux pour les chemins de fer, Anvers aura un avenir considérable, et quand, dans un port, il y a un grand mouvement, les fabriques du pays trouvent toujours des moyens à peu près certains d'exporter. Il me semble qu'il est inutile de rester plus longtemps sur toutes ces questions.

M. Capitaine. — Notre grand embarras pour répondre aux questions, c'est que nous ne savons pas sous quelle forme se présentent les droits différentiels.

D. Mais ne faut-il pas d'abord établir les principes ?

M. Orban. — Non, car c'est de la difficulté d'application du principe que doit résulter pour nous son rejet ou son admission.

D. Vous connaissez le système ?

M. Orban. — Nous avons cherché à le saisir, mais il nous a paru assez obscur.

D. Il a été bien compris par les chambres de commerce qui appartiennent à des villes maritimes.

M. Capitaine. — Peut-être est-il avantageux pour les villes maritimes, mais je crois que les auteurs de la proposition n'en ont pas calculé toute la portée.

Voilà, quant aux droits différentiels, d'après Bruxelles ce qui arriverait. On voudrait accorder, comme en Portugal, une prime à chaque navire arrivant chez nous sous pavillon national. Dans ce cas, les navires nationaux iraient charger des denrées en Hollande, viendraient en Belgique, et jouiraient ainsi de l'avantage accordé à la marine.

Il est dit aussi que le navire qui partira avec un chargement de nos produits, jouira d'un dégrèvement sur l'impôt qu'il aura payé à l'importation des marchandises qu'il aura amenées ; mais nous avons dit que ce ne serait pas là le moyen d'encourager les exportations dans les pays lointains, et d'assurer des débouchés à notre industrie, ce sont précisément les exportations lointaines qu'il faudrait encourager.

D. Cependant, vous vous plaigniez que vos produits sont prohibés en France,

vous êtes également repoussés en Allemagne, chaque nation ne protége-t-elle pas son industrie et ne cherche-t-elle pas à lui assurer le marché intérieur?

M. Capitaine. — La chambre de commerce de Liége a formulé son système; quand on a devant soi une population de 25 à 30 millions d'habitants, comme la France, quand à cette grande population se joignent les dispositions topographiques qui se rencontrent en France, un système protecteur et jusqu'à un certain point prohibitif peut se justifier; il en est de même pour l'Allemagne, elle renferme une population de 25 millions d'habitants, possède une superficie considérable, elle a donc pu protéger son industrie par des droits prohibitifs, mais en Belgique on s'est trop fié sur le passé; l'industrie s'est développée dans une proportion qui dépasse les besoins de la consommation, vouloir lui assurer le marché intérieur, c'est se faire illusion; cela est impossible dans l'état topographique de nos frontières.

D. Mais la question se reporte sur les marchés extérieurs; vous ne pouvez pas exporter sur le continent. Il faut donc chercher des débouchés extérieurs, et la question est de savoir quels sont les meilleurs moyens pour entrer en concurrence avec les autres nations sur les marchés extérieurs?

Si vous allez chercher des cotons au Havre, où vous ne pouvez rien exporter, l'industrie ne pourra trouver de débouchés, mais si on va les chercher dans les pays de provenance, on aura toujours quelqu'occasion d'exporter; quant à moi, je ne vois que les exportations lointaines qui puissent nous convenir.

M. Capitaine. — Comment se fait-il, par exemple, que nous n'ayons jamais été chercher le thé dans le pays de provenance, quand nous pouvions le faire? cela doit se rattacher à la question du fret, qui était trop cher. Si nos navires pouvaient aller chercher des cotons dans les pays de provenance à meilleur compte, quand ils trouveront dans nos produits les moyens de faire des chargements d'aller, les droits différentiels seront alors avantageux aux fabricants; mais s'ils doivent payer un fret plus élevé pour aller chercher les matières premières, il y aura toujours perte alors même qu'il y aurait une prime au retour.

Voilà comment s'explique l'opposition de la chambre de commerce de Liége, c'est qu'elle voit que dans l'état actuel de notre fabrication, elle ne peut pas fournir à l'exportation.

M. Orban. — Il y a un autre danger à l'adoption du système que vous proposez. Ne croyez-vous pas que, dans ce moment où la question de l'entrée des toiles s'agite en France, on ne saisisse l'occasion de la situation où vous vous placez, pour frapper nos toiles de prohibition? Ne craignez-vous pas aussi que la Hollande vienne à changer son système, lorsque nous voudrons changer le nôtre? Si vous accordez une prime au pavillon national, les armateurs de Bordeaux, qui nous expédient des vins, ne se plaindront-ils pas à leur Gouvernement; déjà, malgré les recommandations de charger sur navires belges pour jouir de la prime, aucune expédition de ce genre n'a eu lieu.

D. On a dit, que dans le nouveau système qu'il s'agirait d'introduire, le transit serait toujours laissé aux navires étrangers; aujourd'hui ces navires ont deux moyens à leur disposition, le marché intérieur avec une défaveur de 10 p. %, et le marché du transit. — Maintenant je demanderai si l'on pense ici, qu'en

ôtant le marché intérieur à la navigation étrangère, cette navigation serait encore possible?

M. Orban. — Je répondrai négativement.

D. Il est certain, néanmoins, que toutes les nations étrangères ont établi des droits différentiels, aussitôt que la navigation des autres pays cherche à fournir pour la consommation intérieure.

M. Capitaine. — Reste toujours la question que nous avons répétée : quels seraient les droits différentiels, seraient-ils payés par nous, ou par les nations qui enverraient chez nous?

D. Ce serait un impôt de consommation.

M. Capitaine. — Mais le consommateur paye déjà aujourd'hui, puisqu'à l'exception des 10 p. % sur toutes les marchandises qui arrivent par pavillon national, il n'y a aucune espèce de privilége.

D. Vous avez établi des moulins pour la farine, pensez-vous que les américains qui exportent leurs farines au Brésil, et reviennent chargés de café, parce qu'ils peuvent le verser chez nous, feraient ces exportations s'ils n'avaient pas cette faculté? si vous ne favorisez pas vos retours, vous n'exporterez ni vos farines, ni les autres produits de votre industrie. Le fret sur la farine ne présente pas un bénéfice suffisant.

M. Orban. — Nos farines sont sorties, le but est rempli; si elles ne sortent plus maintenant, c'est à cause de la cherté provoquée par la loi et dans le haut prix des céréales.

M. Capitaine. — L'argument roule sur ce point, que ce sont les retours qui deviennent inquiétants, retours qui doivent servir à solder; mais les armateurs d'Anvers ne veulent pas servir d'intermédiaires, ils ne font que louer leurs navires, on ne doit donc pas, dans leur intérêt, se préoccuper des retours. Toutes les expéditions se payent en retours aux risques et périls du négociant qui a expédié; *l'armateur ne court aucun risque.*

La question des droits différentiels a été agitée lorsqu'il s'est agi du péage sur l'Escaut. Anvers a demandé le remboursement de ce droit, même pour les navires hollandais; comment Anvers voudrait-il maintenant faire volte-face?

La France et l'Angleterre, qui ont une marine militaire, ont voulu que la marine marchande fût sur un bon pied pour alimenter leur marine militaire; je conçois cela, et je crois que ces nations ont eu raison d'acheter cet avantage par des droits différentiels. Comme nous n'avons pas de marine militaire à entretenir, nous devons attirer dans nos ports les bâtiments de toutes les nations et donner la préférence pour nos transports à ceux qui nous offrent les meilleures conditions. La concurrence seule peut nous en procurer de bonnes.

Nous nous sommes toujours trouvés dans cette position, que notre industrie ne peut pas venir en concurrence avec les pays les plus avancés, et par conséquent, que nous ne pouvons pas exporter. Dans ces circonstances, admettre des droits différentiels, c'est mettre notre industrie dans un plus grand embarras encore, en la forçant d'aller acheter les matières premières à New-York, quand elle pourrait les avoir à meilleur marché dans les ports européens, sur le marché de Rotterdam, de Liverpool, et même dans l'entrepôt d'Anvers, qui est une

des villes où se déverse le trop plein des autres ports. Pour le tabac, Anvers est une des places les mieux approvisionnées, je veux parler du tabac de Virginie, car pour le Maryland, c'est Brême qui est le marché le plus considérable; si nous trouvons des tabacs à meilleur marché en Europe qu'au pays de provenance, pourquoi les aller acheter ailleurs? l'armateur y perdrait malgré la prime.

Nous ne cherchons à combattre ici que le principe du droit différentiel, car le système n'est pas défini, c'est pour nous un fantôme que nous ne pouvons pas saisir. Je laisse de côté la proposition de la chambre de commerce de Bruxelles; on a dit qu'elle avait obtenu quelques suffrages, je crois le contraire, sept chambres se sont trouvées contre, Anvers, Bruges, Gand, Liége, Ostende, Louvain et Verviers; quelques-unes n'ont formulé aucune proposition, et ont dit que la position de l'industrie était tellement déplorable, que toute innovation serait une amélioration qu'il fallait appuyer, pourvu qu'elle ne fût pas contraire aux intérêts du pays.

La proposition de Bruxelles est un impôt de consommation; nous payerons les objets plus chers, je préfère cela, parce que si les droits différentiels frappaient sur les navires étrangers, on userait de représailles à notre égard.

D. Nous n'avons pas à craindre de représailles, parce que les droits différentiels chez les nations étrangères sont tels que vous ne pouvez pas arriver dans leurs ports; il n'y a pas d'augmentation à craindre.

M. Orban. — On augmentera les droits sur les productions de notre industrie.

D. Ne sacrifiez-vous pas ainsi les moyens d'exporter pour avoir des marchandises à meilleur marché à Anvers?

M. Orban. — Nous ne sommes pas d'accord là dessus; ce qui s'exporte s'exportera toujours, parce que la place est marquée.

M. Capitaine. — Quand on veut exporter, on s'enquiert du fret de tous les navires, et on s'adresse à celui qui offre le plus d'avantage, mais ce qui vous tourmente le plus, c'est le retour; sans doute, c'est une chance, mais on la court depuis qu'on fait des expéditions lointaines, depuis trois siècles.

D. Mais si on consulte la balance commerciale, la trouvera-t-on en notre faveur, nos exportations sont inférieures à nos importations?

M. Capitaine. — Nous ne pourrons jamais exporter autant que nous importons, car nous sommes sur les marchés étrangers en lutte avec toutes les nations, dont plusieurs sont plus avancées que nous en industrie.

D. Dans des discussions qui ont eu lieu à la Chambre, on a cherché à démontrer que plus on importe, quand les importations excèdent les exportations, plus on est dans une mauvaise position; en un mot, qu'un pays qui importe plus qu'il n'exporte, se ruine. Partagez-vous cette manière de voir?

M. Capitaine. — Pour répondre à cette question, je citerai des faits qui se sont accomplis, et qui ont été observés par les économistes. Ils disent que depuis que l'Angleterre fabrique pour ses exportations, elle a absorbé trois ou quatre fois le capital qui circule dans le globe entier. La masse de numéraire en

est-elle plus considérable en Angleterre? on peut dire que non, si on en juge par les emprunts que la banque d'Angleterre a faits à la banque de France.

Je crois que cette observation en entraîne une autre, c'est celle de savoir comment se soldent les différences; je ne me sens pas la force de résoudre cette question. On a vu que des pays, chez lesquels on a importé, se sont enrichis, et il y en a d'autres qui, en exportant, se sont ruinés, de sorte qu'aujourd'hui cette question est dans le doute, et dans le doute *abstiens-toi*, dit le sage.

Le train général de vie qu'on mène en Belgique n'annonce pas trop qu'on soit ruiné.

D. Dans les discussions de la Chambre, qu'on vient de rappeler, on a dit qu'il fallait tâcher de maintenir la balance commerciale.

Je ferai ici observer qu'on confond souvent la balance numéraire avec la balance commerciale; il y a des pays où la balance numéraire est à leur avantage tandis que la balance commerciale ne l'est pas. Le Nord vend plus à l'Angleterre qu'il n'en reçoit; l'Angleterre est obligée de lui envoyer le solde en numéraire, cependant si on voulait faire la balance commerciale, on trouverait qu'elle est à l'avantage de l'Angleterre.

M. Capitaine. — J'ai la conviction que l'Angleterre travaille à perte, il ne faut pas juger cette nation par sa production, la gêne qu'elle éprouve vient de ce qu'elle ne peut pas payer avec des traites, les grains qu'elle est obligée d'acheter à l'étranger.

L'Angleterre doit être gravement tourmentée par sa position industrielle.

Pour résumer la discussion, nous pensons, quant à nous, que l'établissement des droits différentiels empêcherait l'arrivage d'un plus grand nombre de navires, et ne faciliterait en rien nos exportations, et ces motifs nous empêchent d'admettre ce système.

J.-J. ORBAN.
F. CAPITAINE.
LELIEVRE.
BURDO-STAS.
L. ELIAS.
A. GEOFFROY.
VANDERSTRAETEN.
Frédéric DE SAUVAGE.
Ferd. PIRLOT.
C. NAGANT.
J.-N. HANSEY.
Jos BEGASSE.
Clément FRANCOTTE.

Seny, le 7 octobre 1840.

LA COMMISSION D'AGRICULTURE DE LA PROVINCE DE LIÉGE,

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Par votre lettre en date du 30 septembre dernier, n° 49, vous m'avez fait l'honneur de m'informer que vous vous proposiez de vous rendre à Liége, lundi 5 octobre courant, pour procéder à l'interrogatoire de la chambre de commerce et des négociants et industriels, et de soumettre au collége que je préside les questions qui, dans cette enquête, pourraient intéresser l'agriculture.

Je regrette infiniment, Messieurs, que l'arrivée tardive de votre lettre ne m'ait pas permis de convoquer mes collègues et de me rendre avec eux à votre séance. Nous étions, eux comme moi, désireux d'assister à la réunion à laquelle vous nous aviez fait l'honneur de nous inviter, parce que nous savions qu'il serait question des céréales, et qu'il ne nous était pas indifférent de laisser sans réponse les questions que vous auriez jugé nécessaire de nous adresser. Mais la réalisation de ce vœu a été impossible. Je viens donc vous exprimer le désir de vous voir entendre, par écrit, la commission d'agriculture de la province sur les points que vous aviez l'intention de soumettre à ses membres dans votre réunion du 5 du courant. La commission s'empressera, je vous prie d'en être bien persuadés, Messieurs, de satisfaire à votre demande.

En attendant, d'après ce que je viens d'apprendre, l'opinion aurait été émise dans votre séance qu'il faut, dans l'intérêt de l'industrie manufacturière et de la classe ouvrière, admettre les grains étrangers à l'entrée dans le royaume au taux le plus faible possible, et je crois bien faire en vous remettant ci-joint copie d'un rapport dans lequel la commission s'est déjà exprimée, relativement aux prix auxquels il importe que le cultivateur ici puisse vendre ses différentes espèces de récoltes en céréales, si l'on ne veut point exposer l'agriculture à des atteintes qui pourraient amener sa ruine.

Le président de la commission provinciale d'agriculture de Liége,

ARS. FABRI-LONGRÉE.

Liége, le 23 janvier 1840.

LA COMMISSION D'AGRICULTURE DE LA PROVINCE DE LIÉGE,

A Monsieur le Gouverneur de la province.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par vos dépêches en date des 21 septembre et 24 octobre derniers, 3e division, nos 3757 et 4177, vous nous avez fait l'honneur de nous consulter sur divers points relatifs à la législation des céréales.

Depuis, une loi, celle du 25 novembre 1839, est venue satisfaire au besoin du moment en prohibant à la sortie les grains et farines de froment et de seigle, les pommes de terre et leurs farines. Il est vrai que cette loi n'est que *provisoire*, et que ses effets doivent cesser au plus tard le 30 novembre de la présente année; mais par cela même qu'elle n'est que provisoire, nous croyons n'avoir plus à nous occuper que des modifications qu'il importerait d'apporter *définitivement* dans la législation sur les céréales, soit à l'entrée, soit à la sortie.

C'est donc là-dessus que nous avons porté notre examen et que nous aurons l'honneur de vous soumettre le résultat de nos observations.

Nous avons d'abord été d'avis d'admettre, contrairement à l'opinion que nous avons émise dans un rapport adressé en février 1834, à la commission d'agriculture et d'industrie près la Chambre des Représentants, et de préférence à l'établissement de droits fixes et invariables, un système progressif, mais mieux gradué que celui de la loi du 31 juillet 1834, et combiné d'ailleurs avec l'idée de ramener toujours les blés étrangers introduits dans le royaume, aux prix auxquels le cultivateur devrait pouvoir vendre les différentes espèces de céréales, pour être honnêtement récompensé de ses travaux et de ses peines, et n'être point exposé à recevoir moins que ses frais.

Ainsi, ayant reconnu que le prix de 20 francs d'une part, de 15 francs d'autre part, et de 10 francs d'une troisième part, est celui auquel devrait toujours se vendre le froment, le seigle et l'épeautre pour ne point amener la ruine de notre agriculture, nous voudrions que le droit à l'entrée sur ces céréales fût tel que les grains étrangers ne pussent jamais être livrés à la consommation à des taux plus bas. Nous admettons, du reste, une prohibition et une liberté entière à l'entrée et à la sortie dans des cas donnés. Pour mieux exprimer notre pensée à cet égard, nous transcrivons ci-après un projet de tarif tel que nous le concevons :

	ENTRÉE.	SORTIE.
FROMENT.		
Lorsque l'hectolitre se vend, terme moyen, 24 francs et au-dessus	Libre	Prohibé.
20 fr. jusque 23 99 c^{s}	Libre	» 25
15 » » 19 99 »	Un droit égal à la différence existant entre le prix et le taux de 20 francs, en forçant toujours la fraction de centime. Ainsi, par exemple, 1 franc de droit par hectolitre lorsque le prix est de 19 francs à 19 99 c^{s}	» 25
En dessous de 15 francs	Prohibé	Libre.
SEIGLE.		
Lorsque l'hectolitre se vend, terme moyen, 17 francs et au-dessus	Libre	Prohibé.
15 fr. à 16 99 c^{s}	Libre	» 25
9 » à 14 99 »	Un droit égal à la différence existant entre le prix et le taux de 15 francs, en forçant toujours la fraction	» 25
En dessous de 9 francs	Prohibé	Libre.
ÉPEAUTRE.		
Lorsque l'hectolitre se vend, terme moyen, fr. 12 50 c^{s} et au-dessus	Libre	Prohibé.
10 fr. à 12 49 c^{s}	Libre	» 25
7 50 à 9 99 »	Un droit égal à la différence existant entre le prix et le taux de 10 francs, en forçant toujours la fraction	» 25
En dessus de fr. 7 50 c^{s}	Prohibé	Libre.

Nous assimilons l'orge et l'escourgeon au seigle, l'avoine à l'épeautre, c'est-à-dire que nous appliquerions en tous points la législation du seigle à l'orge et à l'escourgeon, et celle de l'épeautre à l'avoine.

Nous avons d'autant plus lieu d'adopter les taux ci-dessus mentionnés de 20 fr., de 15 fr., et de 10 fr., comme bases du système de notre tarif, qu'ils ne sont d'un autre côté pas trop élevés pour la consommation du pays.

Quant au méteil, nous croyons comme vous, Monsieur le Gouverneur, que le plus sûr moyen d'éviter l'abus que vous nous signalez, est de l'assimiler à l'espèce de grains dont il est mélangé, qui paye au moment de l'importation le droit le plus élevé.

En ce qui concerne les farines, nous pensons que la majoration de droit devrait être portée à fr. 2 50 c^{es}. par 100 kilog., dans tous les cas où le grain dont elles proviennent n'est pas prohibé à l'entrée, parce qu'il est très-probable que l'on introduira plutôt des fleurs de farine que de la farine commune. Ce droit protégerait à la fois nos établissements de mouture et notre agriculture elle-même, en empêchant des introductions de farines qui viendraient nuire à la vente de nos propres céréales. On pourrait établir outre ce droit à l'entrée, une exemption entière à la sortie des farines, quand le grain dont elles proviennent serait lui-même libre à la sortie.

Voilà, Monsieur le Gouverneur, notre opinion sur les propositions que vous avez bien voulu soumettre à notre examen. Nous désirons qu'elle puisse servir à éclairer le Gouvernement dans la question qui l'occupe. Nous ajouterons que le droit à l'entrée et à la sortie pourrait être établi à raison de 100 kilogrammes, comme il l'est dans le tarif du 31 juillet 1834.

PAR LA COMMISSION :
Le Secrétaire,
BEAUJEAN.

Le Président de la commission provinciale d'agriculture de Liége,
Ans. FABRI-LONGREE.

Pour copie conforme :
Le Secrétaire, BEAUJEAN.

Séance du 7 octobre 1840, à Verviers.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Foere, David, Mast De Vries, De Decker, Zoude et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Présents : MM. Armand Simonis, Président, Jules De Grandry, Vice-Président, Henri Peltzer, G.-J. Laoureux, L. Frédérici, père, Jos Zurstrassen, J.-J.-A. Cornet, Gilon-Francotte, J.-B. Clavareau, Secrétaire,

INDUSTRIELS.

Présents : MM. Raymond Biolley, fabricant de draps à Verviers, Lejeune-De Bar, fabricant de draps à Dison.

D. Dans une première série de questions nous allons examiner la situation du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture du pays. D'abord, je vous prierai de nous faire connaître les différentes branches d'industrie de votre arrondissement.

M. Simonis. — La chambre de commerce m'a chargé de vous exprimer son désir de ne répondre que par écrit à certaines questions qui ne lui sont pas très-familières, à celles par exemple, sur la navigation et les droits différentiels. Maintenant, répondant directement à votre demande, je vous citerai entre autre industries principales, celle des draps; c'est la plus importante de notre arrondissement; mais nous avons aussi la fabrication du coton et de la laine peignée, des ateliers de constructions de machines, des savonneries et quelques tanneries. Nous avions invité un tanneur à assister à cette séance, mais il ne s'est pas présenté.

D. Avez-vous des sauneries ?

M. Clavareau. — Non, le transport du sel est aujourd'hui trop coûteux, peut-être pourra-t-on en établir quand le chemin de fer sera poussé jusqu'ici.

Aux industries qui viennent d'être mentionnées, il faut ajouter celle de la fabrication des cardes.

COTONS FILÉS. — LAINES PEIGNÉES.

D. Quelle est la situation et l'importance des filatures de coton et de laine peignée ?

M. De Grandry. — Je suis ici le seul représentant de la filature de coton, mon établissement est aussi le seul dans notre arrondissement. Cette industrie n'a pas une très-grande importance, nous passerons légèrement là dessus.

J'ai une autre filature, une filature de laine peignée, et il y a un second établissement de ce genre appelé la fabrique belge. Cette industrie n'est pas dans un état très-prospère. Je ne pourrais pas entrer dans le détail des causes de sa situation ; c'est une branche très-difficile. Pour l'exportation, l'Angleterre nous fait une grande concurrence, nous avons obtenu une augmentation de droits, mais le grand inconvénient que nous rencontrons, c'est le remboursement du droit ou prime d'exportation qu'on paye à la sortie de France, et qui fait qu'on nous introduit des produits dans ce pays, le droit perçu à l'entrée en Belgique ne compensant pas la prime d'exportation qu'on reçoit en France.

Nous avons encore à signaler l'insuffisance du droit sur les étoffes légères, sur les mousselines laines, droit qui est annulé par la prime d'exportation.

CARDERIES.

D. Cette industrie réclame-t-elle quelques changements au tarif existant?

M. Laoureux. — La carderie tire ses fils de fer d'Angleterre et de France, en payant un droit élevé, bien que nous n'ayons pas de fabrique de fil de fer ici.

D. A quoi tient-il que nous n'avons pas de fabriques de fil de fer?

M. Laoureux. — A la qualité du fer. L'Aigle en France, seul en fournissait autrefois, mais depuis quelque temps nos fabricants préfèrent les fils anglais.

D. Il y avait dans la province de Luxembourg une fabrique qui marchait très-bien; les frais de transport d'un côté et de l'autre la modicité du droit sur les fils de fer anglais, ne l'ont-ils pas forcée de cesser?

M. Biolley. — En Angleterre la fabrication du fil de fer est très-perfectionnée. L'établissement de Luxembourg n'était probablement pas assez bien monté et n'avait pas sans doute de machines anglaises; voilà pourquoi il n'aura pas réussi. Pour celui qu'on a formé à Aix-la-Chapelle, on a fait venir des machines d'Angleterre, et il a fallu beaucoup de temps pour le mettre en activité. Ce sont les moyens perfectionnés de fabrication qui manquaient à l'établissement du Luxembourg, car les frais de transport de la matière ne sont pas d'une grande importance, la valeur du fil de fer est tout entière dans la main-d'œuvre.

D. La qualité de fer manquait aussi; le meilleur pour cet usage n'est-il pas celui de l'Aigle?

M. De Grandry. — Le fer anglais est préférable. Quand nous faisons une commande de cardes, nous mettons toujours la condition qu'elles seront faites avec du fer anglais.

M. Biolley. — L'un est cassant, tandis que l'autre se plie quoique résistant.

D. L'établissement dont j'ai parlé était très-bien monté et dirigé par des anglais. Le fer d'entre Sambre et Meuse ni celui de la Meuse n'avaient été trouvé propre à cette fabrication, mais dans la province de Luxembourg, on avait trouvé du fer qui réussissait. On a demandé à la Chambre une augmentation de droits sur le fil de fer anglais, on ne l'a pas obtenue; je crois que l'établissement est maintenant abandonné.

M. Biolley. — Il y a des fils de fer fins et des gros; je pense que le gros ne pourrait pas se faire en Belgique, mais pour le fin l'on pourrait se procurer le fer étranger et supporter les frais de transport.

D, Quel est le droit sur le fil de fer?

M. De Grandry. — Six francs 84 centimes.

M. Biolley. — Il faudrait faire une différence entre le fil de fer brut et le fil de fer poli. Le droit de 6 francs est très-considérable sur le fil de fer commun. Pour les cordes de piano et pour d'autres objets, entre autres les cardes, c'est le fil poli, luisant qu'on emploie; sur celui-là le droit est très-faible. Si on avait établi des catégories on aurait peut-être favorisé cette fabrication dans le pays.

CONSTRUCTION DE MACHINES.

D. Avez-vous des ateliers de construction?

M. Laoureux. — Nous en avons quelques-uns.

D. Travaillent-ils pour l'exportation?

M. Laoureux. — Oui pour l'intérieur et pour l'exportation.

D. Où exportez-vous les machines?

M. Laoureux. — En France, en Allemagne, en Danemarck, en Russie.

D. La situation de ces établissements est-elle prospère?

M. Laoureux. — Non, elle ne l'est pas dans ce moment. Quand l'industrie souffre, les constructeurs de machines s'en ressentent.

D. L'exportation des machines ne trouve-t-elle pas une entrave dans la hauteur du droit qu'elles payent en Prusse?

M. Laoureux. — On exporte malgré ce droit.

D. Quelle est la proportion du droit avec le prix des machines?

M. Laoureux. — Cela varie de 15 à 20 p. %, suivant les différentes pièces dont se compose la machine. Le droit est différent pour le fer battu, le fer coulé et le cuivre.

D. Les roues de waggons représentant une valeur de 180 francs ne payent-elles pas 100 francs de droit?

M. Laoureux. — C'est du fer fondu qui paye 6 écus le quintal; les pièces de fer battu payent un écu quand la lime y a passé, quand elles sont travaillées elles payent trois écus.

DRAPERIE.

D. Quelle est la situation de l'industrie drapière? est-elle prospère?

M. Clavareau. — L'industrie drapière n'est pas très-prospère aujourd'hui; plusieurs causes contribuent au malaise de sa situation; d'abord, la crise financière américaine, dont les suites se font encore sentir, puis les bruits de guerre qui jettent beaucoup d'incertitude dans le commerce et arrêtent la vente. J'ai entendu dire, il y a quelques jours, à Bruxelles, que la vente était réduite de près de moitié. Ces causes sont indépendantes du Gouvernement, mais il en est d'autres qu'il peut faire disparaître. Ainsi, le manque de débouchés ou plutôt le manque de moyens d'exploiter les débouchés, car il existe des pays lointains qui consomment les draps; au Brésil, au Mexique, en Chine, dans le Levant, en un mot presque partout, l'usage en est répandu. Mais les fabricants n'ont pas les moyens d'exploiter ces débouchés lointains, et il est à remarquer que sur le continent nos produits sont repoussés ou par la prohibition ou par des droits presque prohibitifs. Il en est ainsi en Russie, en Italie, en Espagne, en France; force est donc aux fabricants de chercher la vente de leurs produits dans les pays lointains; mais, à l'exception de deux ou trois maisons auxquelles leurs grands capitaux permettent d'exploiter ces débouchés, les fabricants ne peuvent en profiter. ils sont obligés de débourser les droits, ce qui augmente le capital qu'ils doivent avancer, et dans lequel ils ne peuvent rentrer que lors du placement de leur marchandise. Il n'y a en Amérique, par exemple, que deux époques de vente par an, de sorte qu'il faut attendre six mois et quelquefois un an pour réaliser une opération. Nos fabricants ne sont pas en mesure d'attendre aussi long-temps la rentrée de leurs fonds. Lorsque nos fabricants, par suite d'une stagnation d'affaires, se trouvent avoir deux ou trois cents pièces de drap dans leurs magasins, la vente étant arrêtée, ils ne savent plus que faire; c'est ce qui a lieu maintenant.

Une cause du mauvais état de nos affaires c'est la fraude; car on ne le sait que trop, malgré la douane, la fraude trouve toujours moyen de se faire. Nous avons la certitude qu'il se fraude beaucoup d'étoffes de France pour pantalons, qui font concurrence à la fabrication de MM. Lieutenant et Peltzer. Cette fraude se fait au moyen de l'abandon de la prime qu'on reçoit en France. Une maison française expédie franco à une maison de Bruxelles, moyennant l'abandon de la prime française qui est de 9 p. %. Nous avons demandé à plusieurs reprises qu'on avisât aux moyens de réprimer cette fraude.

La situation de nos ouvriers se rattachant à l'industrie drapière en grande partie, nous croyons devoir vous signaler une cause qui met notre nombreuse population ouvrière dans une gêne extrême, c'est le haut prix des céréales. Nous avons écrit au Ministre que nous ne savions pas si la loi sur les céréales pourrait amener du bien, mais que cependant il y avait dans cette loi des anomalies que nous croyions devoir signaler. Par exemple, quand le seigle et le froment sont prohibés à la sortie, l'entrée du froment est libre, tandis que le seigle est frappé d'un droit d'entrée de fr. 21 50 c^{s}. Quand on prohibe la sortie du seigle on devrait le laisser libre à l'entrée.

Il faut remarquer ensuite que Verviers se trouve dans une position exceptionnelle pour les grains. Nous ne pouvons pas tirer nos grains de l'intérieur, pres-

que tous ceux que nous consommons nous viennent de la Prusse. Il faudrait établir dans la loi une exception pour le district de Verviers, l'autoriser à tirer de la Prusse une certaine quantité de grains. Dans notre arrondissement, on cultive peu les céréales, presque toutes les terres sont des prairies. Maintenant la partie cédée du Limbourg ne peut pourvoir à nos besoins. Il faut donc, je le répète, qu'une exception constante, établie dans la loi, nous permette de tirer nos grains de la Prusse.

Le conseil communal a adressé une demande dans ce sens au Gouvernement.

Je crois maintenant, Messieurs, vous avoir fait connaître les principales causes qu'on peut assigner aux souffrances de l'industrie drapière.

D. La loi a établi, dans l'intérêt de l'arrondissement, une exception pour les grains venant du marché d'Aubel. Cette exception ne vous paraît pas suffisante?

M. Clavareau. — Non.

M. Biolley. — Nous demandons que l'exception soit étendue à un autre marché. Je n'ai pas approfondi cette question. Mais il arrive que, comme on prend pour base de la fixation du prix du pain les prix du marché d'Aubel, qui est le marché le plus rapproché, et comme ces mercuriales sont toujours plus élevées qu'elles ne devraient être, le pain coûte toujours plus cher qu'il ne devrait coûter.

M. Clavareau. — Le pain coûte 72 centimes quand il devrait coûter 60 centimes.

D. Les inconvénients qu'on a indiqués peuvent-ils exister, maintenant que l'entrée des grains est libre?

M. Clavareau. — Depuis le traité Aubel n'est plus bien approvisionné. Les grains du Limbourg ne s'y rendent plus.

M. Biolley. — Il y a eu des entraves; les bureaux belges n'étaient pas en concordance avec le bureau hollandais. Puis il y a eu quelques obstacles en Hollande. Mais ce n'est là qu'un état de choses momentané, qui tient au chiffre actuel des mercuriales. Il serait bon que, constamment, on pût faire venir des grains de la Prusse pour l'arrondissement de Verviers, avec un droit modéré.

M. le président de la chambre de commerce. — Nous sommes dans une position exceptionnelle.

D. La Chambre n'a-t-elle pas apprécié cette position, puisqu'elle a pris pour l'arrondissement de Verviers une mesure à part?

M. Biolley. — Elle n'a pas été assez loin.

M. le président de la chambre de commerce. — J'insisterai pour l'adoption d'un meilleur système pour prévenir et réprimer la fraude. Il a été question d'adopter le système prussien, qui a réussi pleinement en Allemagne.

M. Clavareau. — Si vous mettez en discussion la répression de la fraude, on pourra, si vous le jugez convenable, discuter en même temps l'estampille et les autres moyens qu'on jugera les plus propres à prévenir la fraude. (*Adhésion.*)

D. Vous avez demandé l'adoption d'un meilleur système de répression de la fraude; donnez-vous la préférence au système prussien?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — La chambre de commerce est unanime sur ce point.

D. Vous connaissez sans doute ce système?

M. CLAVAREAU. —Nous avons été consultés par le Gouvernement sur la question de l'estampille. Nous avons fait un rapport à ce sujet. En Prusse, l'apposition de l'estampille sur les tissus n'est pas autorisée. L'administration des douanes a la faculté de se faire représenter les documents qui constatent le payement des droits de douane.

Les négociants sont astreints à tenir des registres dans des formes prescrites pour constater le payement des droits. Les employés des douanes se transportent dans les magasins, et ils exigent la reproduction des documents. Il est prouvé qu'en Prusse il n'y a pas de fraude sur les tissus; il se fait bien quelque fraude sur les denrées coloniales, mais sur les tissus la fraude est nulle.

La Chambre a donné la préférence à ce système. Elle n'admet pas l'estampille sur les tissus, mais elle admet la recherche à l'intérieur et l'autorisation d'exiger la production des documents, tendant à prouver le payement des droits de douane. Ce système a effrayé quelques personnes, qui l'ont jugé incompatible avec nos institutions libérales; mais nous sommes persuadés que le Gouvernement n'en abuserait pas, et qu'il serait d'un effet moral excellent. On connaît les fraudeurs, on sait que telle maison fait venir en fraude toute espèce de tissus; on peut suivre les ballots jusque dans les magasins, et exiger la production des documents qui constatent le payement des droits. Ce ne sont pas les colporteurs, les gens qu'on emploie pour faire la fraude qu'il faut punir; ce sont ceux qui reçoivent les objets fraudés; ceux qui les envoient on ne peut les atteindre, ce sont des maisons établies sur des points rapprochés des frontières, et qui font leurs offres aux négociants par circulaire ou par voyageurs. Ce sont donc, je le répète, ceux qui reçoivent les marchandises fraudées qu'il faut atteindre Le système que nous proposons doit amener ce résultat.

D. Vous demandez la recherche à l'intérieurs : l'estampille n'a été proposée que comme un moyen d'assurer cette recherche. Ce moyen vous paraît-il inutile?

M. CLAVAREAU. — L'estampille sans recherche à l'intérieur n'est qu'un vain mot, ou plutôt l'estampille est un mot sous lequel se cache le résultat. *La recherche à l'intérieur,* mots que l'on n'ose pas prononcer, il faut l'oser : c'est ce que nous faisons.

Nous demandons la recherche à l'intérieur et nous repoussons l'estampille, du moins pour l'industrie drapière; car, si les fabricants de tissus de coton veulent se soumettre à l'estampille, nous ne nous y opposons pas. Nous demandons seulement que ce soit facultatif, que les industries qui considèrent l'estampille comme une garantie efficace contre la fraude, aient cette garantie; quant à nous, nous nous contentons de la recherche à l'intérieur, et plutôt que d'être soumis à l'estampille, nous préférons la fraude. Déjà, en 1826. on a voulu nous soumettre à cette formalité, parce que Verviers se trouvait dans la ligne des douanes. Des plaintes nombreuses se sont élevées contre ce projet, parce qu'on a compris que, sous le prétexte de prévenir la fraude, on nous soumettrait à une foule de mesures vexatoires.

D. Comme vous le dites fort bien, la Prusse a remplacé l'estampille par des

factures et des documents. Lorsqu'un négociant vend une ou plusieurs pièces de tissus, ou des parties de pièces, il en fait une facture détaillée qu'il inscrit sur ses registres. Il doit en outre faire une facture spéciale qu'il remet au marchand auquel il vend. Celui-ci doit produire cette facture tant qu'il n'a pas fini de vendre les marchandises qui y sont indiquées.

M. Clavareau. — On a agité la question de savoir si la recherche à l'intérieur aurait lieu pour les coupons de drap, etc. On a été généralement d'accord que ce n'étaient pas les détaillants, mais les marchands en gros seuls qui devaient être soumis à cette mesure.

M. Biolley. — Ce sont plutôt les ballots qui entrent dans le pays que l'on doit suivre.

D. N'est-ce pas surtout dans les bureaux de roulage et de diligence que la surveillance devrait être grande?

M. Clavareau. — On verrait, par exemple, un ballot venant de France à l'adresse de tel négociant; on le suivrait jusqu'à l'arrivée chez le destinataire; on reconnaîtrait qu'il contient des tissus; on demanderait la justification du payement des droits, à défaut de cette justification on saisirait.

D. Par nos relations avec la Prusse et tous les pays soumis aux douanes allemandes, vous pouvez savoir, Messieurs, si ce droit de recherche, exercé comme il l'est, a donné lieu à des plaintes?

M. De Grandry. — On n'en fait usage que rarement; c'est plutôt un épouvantail qu'autre chose. Quel marchand voudrait, pour faire la fraude, s'exposer aux amendes énormes dont elle est punie? On en a cité un seul exemple : en Prusse un marchand fut convaincu d'avoir fait la fraude et condamné à une amende considérable, le Gouvernement lui en fit la remise et lui dit que, s'il fraudait encore il serait ruiné. Depuis lors il n'a plus jamais fraudé.

M. Clavareau. — A Hambourg, on m'a assuré qu'il existe des peines sévères contre le fraudeur; il perd ses droits de citoyen. On fait tout en Prusse pour atteindre le fraudeur; en Belgique on ne fait rien.

D. Il y a des espèces de listes de suspects où sont portées les personnes connues pour faire la fraude. Ces personnes doivent se présenter à la police quand elles y sont demandées. Elles sont soumises à une espèce de surveillance de la haute police. Du reste, d'après des informations prises à bonne source, il ne paraît pas que la recherche à l'intérieur donne lieu à des vexations. Presque toujours on ne vient pour saisir que lorsqu'on est certain qu'il y a de la fraude.

Croyez-vous que les mesures que l'on prend en Prusse empêchent la connivence entre les fraudeurs et les employés de la douane?

M. Clavareau. — Il y a des peines très-sévères contre les employés qui se laissent corrompre. Aussi il est très-rare que cela arrive.

M. Biolley. — On s'applique surtout à avoir de bons employés, on est très-sévère dans le choix que l'on fait d'eux, on ne prend pas le premier venu.

M. le président de la chambre de commerce. — Ce sont presque tous anciens militaires.

M. Biolley. — C'est ainsi qu'il y a moins de corruption.

M. Clavareau. — Lorsqu'on aura admis la recherche à l'intérieur, on pourra diminuer le nombre des employés de la douane et les mieux payer. On a demandé une augmentation du personnel de la douane, avec cela on n'arrivera à rien.

M. De Grandry: — Les droits de douane perçus en Prusse s'élèvent à 12 millions. Le produit net de cet impôt est de 9 millions. Les frais de perception ne sont donc que de trois millions. C'est un résultat très-satisfaisant; en Belgique il n'en est pas ainsi.

D. Que pensez-vous des punitions corporelles infligées aux fraudeurs? croyez-vous que ce serait là un moyen efficace de prévenir ou de réprimer la fraude?

M. Clavareau. — C'est très-difficile.

M. le président de la chambre de commerce. — Il faudrait atteindre les recéleurs.

D. Sans doute ce sont les grands fraudeurs qu'il faudrait atteindre. Mais je ne sais comment on pourrait faire pour cela. Lorsque le douane fait une saisie, elle a bien les marchandises que l'on voulait frauder; mais elle ne sait pas qui les a fait frauder. Aujourd'hui on donne 75 p. % de la saisie à l'employé qui arrête le fraudeur. Mais ce malheureux qu'on arrête et qui faisait la fraude pour vivre n'est pas le grand coupable, le grand coupable est celui qui entreprend la fraude moyennant une prime de 5 à 8 p. %. S'il n'y avait pas de ces maisons de fraude, il n'y aurait pas de fraudeurs. Les fraudeurs feraient autre chose, car la fraude est pour eux un métier; ils dépensent le jour et ils travaillent la nuit.

M. De Grandry.—La fraude du café se fait très-activement en Prusse, les douaniers ferment les yeux sur cette fraude, parce qu'ils savent qu'il est impossible de l'empêcher. Si l'on arrête un homme qui fasse cette fraude, on le relâche et il recommence.

D. Vous ne pensez pas que cela fasse mauvais effet?

M. De Grandry. Non.

D. La sévérité ou l'indulgence dépend donc de la nature des objets; ainsi pour la fraude des denrées coloniales que la Prusse ne produit pas, on est très-indulgent; mais pour la fraude des produits similaires à ceux de la Prusse, on est extrêmement sévère.

M. Laoureux. — Cependant on est très-sévère pour ceux qui font la fraude en grand.

M. le président de la chambre de commerce. — On ferme les yeux sur la fraude du café parce qu'elle ne sert qu'à la consommation locale.

Il arrive quelquefois que l'on n'arrête pas les fraudeurs, mais qu'on les oblige seulement à quitter la frontière.

Plusieurs membres de la chambre de commerce. — Ce ne sont alors que des étrangers.

M. Laoureux. — Il y a aussi des gens du pays.

M. De Grandry. — Le système prussien a produit de bons résultats, pourquoi donc alors ne l'adopterions-nous pas? C'est par les résultats que l'on doit juger en pareille matière.

D. Vous avez fait au Gouvernement un rapport sur l'estampille et sur la fraude, pourriez-vous nous en donner une copie?

M. Clavareau. — Oui, nous aurons l'honneur de vous l'adresser.

Nous avons parlé de la répression de la fraude; mais il y a autre chose, c'est l'insuffisance des droits sur certains articles, sur les draps et les tissus similaires les droits seraient suffisants s'ils étaient perçus. Nous avions demandé que l'on établît le même droit sur les étoffes légères en laine, comme les mousselines de laine, etc., et que l'on ajoutât au droit le montant de la prime d'exportation. La Chambre des Représentants n'a pas accédé à cette demande; on a objecté que la prime d'exportation accordée par la France n'était qu'un *drawback*, ou remboursement du droit perçu sur la laine. Mais il n'en est pas ainsi. La France ne paye pas la laine plus cher que nous. Par conséquent la prime de sortie est tout bénéfice pour le fabricant français; il résulte de là que le droit est trop faible pour encourager la fabrication dans le pays. Par exemple les mousselines de laine sont frappées d'un droit de 180 francs, la prime de sortie que la Législature n'a pas voulu ajouter aux droits est de 140 francs avec l'escompte; on fait venir de France de la mousseline de laine qui ne paye rien; nous en avons la preuve, un négociant à qui nous faisions des offres disait : Je ne puis pas vous payer plus qu'on ne paye à Paris, parce que la prime balance les droits. S'il en était autrement nous pourrions fabriquer ces étoffes, et ce serait un grand bien pour Verviers.

Pour les fils de laine, la prime de sortie excède les droits, le droit est de 60 fr. la prime de 30. Ainsi l'on envoie à Tournay beaucoup de fils de Roubaix. Il y a un avantage de 20 francs en payant les droits.

D. Quels droits demanderiez-vous?

M. Clavareau. — Nous n'avons pas établi de calculs, nous attendons des données de Tournay, pour établir nos calculs et les justifier.

D. Vous avez dit que ce qui manquait surtout pour les draps, c'étaient les exportations; qu'il y avait bien quelques fabricants auxquels leurs moyens permettaient de se charger eux-mêmes de l'exportation de leurs produits; mais qu'en général c'était l'élément commercial qui manquait en Belgique, pour que les produits industriels qui peuvent lutter sur les marchés étrangers qui nous sont ouverts avec les produits similaires des autres pays industriels, puissent être transportés sur ces marchés.

Cela posé, ne pensez-vous pas qu'indépendamment de ce qu'il n'y a pas dans le pays un nombre suffisant de négociants qui se chargent de faire le commerce d'outre-mer, ne croyez-vous pas que ce qui nous manque encore ce sont des moyens de navigation?

M. Clavareau. — Il est sans doute à désirer que l'on favorise par un moyen quelconque l'exportation de nos produits. Nous avons une marine nationale, nos navires vont au Brésil, à La Havane et surtout aux États-Unis, où je pense qu'ils sont admis sur le même pied que les nationaux; comment se fait-il que nos ex-

portations ne se portent pas vers ce pays ; que les navires ne se chargent de nos marchandises que comme d'un moyen de transport? Comment se fait-il que le négociant qui fait le commerce d'exportation ne se sert pas des navires qui vont dans ces parages, pour exporter les produits du pays?

Réellement l'élément qui manque, c'est que nos négociants ne sont pas assez familiarisés avec ces expéditions lointaines : ils pourraient aider les petits fabricants, car notre fabrication est assez avancée pour exporter des produits qui soient appropriés à toutes les consommations.

Il s'est formé, il est vrai, des sociétés de commerce à Bruxelles, à Bruges et à Anvers, mais jusqu'à présent ces sociétés ne se sont pas adressées à nous pour se charger de l'exportation de nos produits. C'est le manque de ces maisons qui se fait sentir; si on favorisait davantage la navigation nationale, si nous étions certains que les négociants ou les armateurs seraient plus disposés à exporter nos produits, nous trouverions cela très-bien. Jusqu'à présent nous ne voyons pas que ces MM. aient fait beaucoup d'exportations; jouissant d'un grand avantage sur les importations, ils ne veulent pas courir la chance de perdre ce bénéfice dans des exportations; en leur accordant de nouveaux avantages, ils n'achèteront pas plus pour cela de nos produits; ils se chargeront bien, moyennant un fret, de l'expédition des marchandises que les industriels leur confieront, mais voilà tout.

D'ailleurs, comme on l'a dit, nous ne sommes pas très-versés dans le système de commerce maritime, mais on peut s'éclairer par la discussion. Nous ne demandons pas mieux que la marine nationale soit protégée, comme les autres industries, mais nous ne voulons pas que cette protection soit exagérée et nuise à d'autres industries; qu'elle fît, par exemple, augmenter le prix des matières premières que nous avons à aussi bon marché que partout ailleurs. Du reste, si on nous soumettait un système bien formulé, nous pourrions donner notre avis.

D. Puisque nous en sommes à parler d'exportations, je demanderai si on nous a donné un renseignement exact, en nous disant qu'il y avait dans le discours de M. le Ministre de l'Intérieur, au sujet de la proposition d'enquête, une erreur dans l'énoncé du chiffre de vos exportations de draps, qu'on a porté à 24 millions en 1838?

M. Clavareau. — Sans doute qu'il y a eu erreur, puisque notre production ne va pas au delà de 25 millions.

D. Vous avez demandé comment il se faisait qu'à Anvers le commerce ne se chargeait pas de l'exportation de vos produits; ne pensez-vous pas que cette cause doit être attribuée à ce que nous n'avons pas de commerce maritime, et que si nous n'avons pas de commerce maritime c'est que nous n'avons pas de relations régulières, suivies, avec les marchés étrangers; et que si nous n'avons pas pu établir ces relations, c'est que nous n'étions pas protégés pour les retours comme les autres nations? Ne pensez-vous pas que la navigation nationale doit faire défaut à la sortie de nos produits, si cette même navigation n'est pas protégée par les retours? Si, par exemple, nous pouvions importer des cafés, des cuirs et autres produits des marchés lointains à un prix inférieur à celui que doit payer le commerce étranger, nous pourrions trouver dans la défaite facile de ces produits étrangers dans nos ports un moyen d'exporter nos produits, d'établir des rela-

tions suivies de commerce. Ce n'est pas là de la théorie, c'est la pratique de toutes les nations qui ont créé par ce moyen des relations régulières avec les marchés lointains.

M. Clavareau. — Tout ce que vient de dire l'honorable membre de la commission tend à établir que la marine nationale n'est pas assez protégée : il ne s'agit pas des intérêts du commerce et de l'industrie, il y a bien une connexité entre la marine nationale, l'industrie et le commerce, toutes les industries se lient; cependant il faudrait mettre de côté tout ce qui peut compliquer la question, il faudrait se borner à dire que notre marine nationale n'est pas assez protégée.

Quelle serait cette plus grande protection? Voudrait-on, par exemple, un droit plus fort sur le café?

D. Ce n'est pas du droit de consommation, mais du droit différentiel dont on demande l'augmentation.

M. Clavareau. — Vous voulez une réduction du droit sur les importations par navires nationaux. Si vous vouliez exposer ce système?

D. Voilà en quoi consiste la question des droits différentiels : les navires nationaux qui importent maintenant les cafés, payent 10 p. % de moins que les navires étrangers; on demanderait une augmentation, on payerait, par exemple 15 ou 20 p. % de moins.

M. Clavareau. — Il est possible que nous ne voyons pas d'inconvénient à cela, mais il faudrait connaître les articles sur lesquels porterait le droit différentiel. Nous ne voudrions pas que ce droit différentiel pût faire renchérir le prix des matières premières. Si c'est pour des objets de consommation qu'une réduction plus forte doit être établie en faveur de la marine nationale, je ne pense pas qu'on s'y oppose. Le droit sur le café est de 8 francs par 100 kilogrammes, si l'on voulait réduire ce droit à 4 francs pour les navires nationaux, il n'y aurait point d'inconvénient. Il faudrait alors formuler un projet de loi, examiner quels sont les articles sur lesquels les droits différentiels porteraient, discuter leur importance et s'assurer si ces droits ne peuvent pas nuire à l'industrie.

Un honorable membre de la commission a dit, que lorsque la marine nationale pourra importer avec avantage les denrées coloniales, elle achètera alors des produits nationaux, nos draps, par exemple, pour les exporter; c'est ce que nous ne voyons pas clairement.

Comme je l'ai dit, il me semble que la marine nationale se contentera de l'avantage qu'on lui accorde sur l'importation, et qu'elle ne voudra pas courir des chances qui pourraient lui faire perdre ce qu'elle aurait gagné. Nous ne pouvons donc pas admettre que l'établissement d'un droit différentiel soit de nature à favoriser l'exportation de nos produits; nous ne voyons là qu'un avantage en faveur de la marine nationale.

Il est de fait que nous achetons chez nous les matières premières à aussi bon compte qu'on les achète au Havre. Or, il y a des droits différentiels en France; je puis prouver que les prix courants des matières premières ne sont pas inférieurs à ceux auxquels nous pouvons nous les procurer chez nous.

M. Biolley. — Le système des droits différentiels n'est pas si généralement

adopté, qu'on ne trouve pas un lieu où il n'existe pas. A Hambourg, par exemple, il n'y a pas de droits différentiels; il s'y fait cependant des importations et des exportations de toute nature : c'est une des premières places du monde.

D. Admettez vous en principe une augmentation de droit sur les denrées coloniales, pourvu qu'il n'en résulte pas une augmentation sur les matières premières ?

M. Clavareau. — J'ai dit que j'admettrai une réduction plus forte pour la navigation nationale.

D. Les conditions d'admissibilité pour les navires étrangers resteraient-elles les mêmes qu'elles sont aujourd'hui?

M. Clavareau. — Au lieu d'une réduction de 10 p. % aux navires nationaux, on pourrait la leur accorder de 20.

D. Pour ce qui regarde les matières premières, savez-vous que ces articles ne sont jamais atteints par les droits différentiels ?

M. Clavareau. — Nous l'ignorions.

D. D'après les documents qui vous ont été remis, vous avez pu voir que personne n'a proposé jusqu'à présent d'imposer les matières premières par des droits différentiels. Gand est certainement bien intéressé à recevoir du coton ; cependant pour avoir directement cette matière première, pour se procurer l'avantage du choix sur le marché d'Anvers, et pour pouvoir échanger leurs fabrications contre les matières premières, les industriels gantois ne s'opposeraient pas à un léger droit différentiel même sur le coton.

M. Biolley. — Ce n'est, après tout, qu'une protection en faveur de la marine nationale. Si Gand a exprimé une pareille opinion, c'est le résultat d'une espèce de concession mutuelle. Accordons maintenant une plus grande protection aux armateurs belges, et plus tard nous obtiendrons pour nous l'estampille et tout ce qui s'en suit. Voilà ce que se seront dit les industriels gantois. Je ne puis pas admettre que ce soit pour avoir leur coton à meilleur marché qu'ils ont consenti à l'établissement d'un droit différentiel ; car il est évident qu'ils se procureront leurs matières premières à bien meilleur compte encore, quand elles leur arriveront de tous les pays du monde.

M. De Grandry. — On peut prouver qu'à certaines époques les cotons ont été vendus à Anvers à 10 p. % meilleur marché qu'au Havre.

M. Clavareau. — L'importation du coton à Anvers par navires américains est considérable.

M. Biolley. — La question est de savoir s'il y a nécessité pour les fabriques de coton de Gand, de recevoir le coton par l'intermédiaire des navires nationaux plutôt que de le recevoir au moyen des navires étrangers.

M. De Grandry. — A cette question s'en rattache une autre, c'est que dans ce système les exportateurs du pays n'auraient plus l'occasion d'envoyer leurs marchandises aux États-Unis.

D. Ignorez-vous que dans le système des partisans des droits différentiels, les navires des pays de provenance et les navires américains, qui sont dans ce cas, pourraient importer du coton en Belgique à des conditions aussi favorables que les navires belges?

M. Clavareau. — C'est le système auquel la chambre de commerce d'Anvers s'est arrêtée en dernier lieu. Dans ce système, on assimile les provenances directes par navires étrangers, aux importations par navires nationaux. J'ai entendu dire par des négociants de Bruges, que ce n'était pas leur système à eux, qu'ils ne veulent pas, dans ce cas même, une assimilation parfaite entre les navires nationaux et les navires étrangers.

D. Les matières premières importées directement des lieux de provenance ne payeraient pas de droits différentiels pour ce qui regarde les importations provenant des entrepôts d'Europe; le commerce d'Anvers, dans l'intérêt de son marché, a proposé un droit au *maximum* de 15 francs par tonneau, uniquement pour protéger les provenances directes. On s'obstine à ne voir ici dans les droits différentiels qu'une protection de plus en faveur de la navigation nationale, tandis que cette navigation n'est en cette circonstance qu'un accessoire; le but est toujours la recherche du moyen d'échanger nos marchandises contre des produits exotiques.

Ne confondez-vous pas toujours la marine nationale avec le commerce?

M. Clavareau. — Nous ne confondons pas; mais nous vous demandons comment il pourrait se faire que les américains qui viennent aujourd'hui à Anvers, et ne prennent pas de nos produits, en l'absence de droits différentiels, seraient plus disposés à en prendre sous l'empire de semblables droits?

M. Biolley. — Nous recevons des cotons des États-Unis. Que l'honorable membre veuille bien nous dire si, dans son système, en établissant certains droits sur le coton d'un côté et sur les draps, par exemple, de l'autre, notre exportation de draps vers les États-Unis sera plus considérable qu'elle ne l'est maintenant? Un seul exemple bien posé fera faire beaucoup plus de pas à la solution de la question que toutes les abstractions du monde.

D. Lorsqu'en exportant des draps joints à des articles de pacotillage, vous pouvez combiner vos retours avec vos sorties, il en résulte pour vous ce grand avantage, que la moitié du fret pèse sur la sortie et l'autre moitié sur le retour.

Je suppose que vous preniez aux États-Unis de la potasse, du coton, du tabac, lorsque vous pouvez importer ces articles à un droit inférieur à celui que doivent payer les autres navires, vous êtes en position de vous défaire d'une manière plus facile de vos retours, et lorsque vous pouvez plus facilement vous défaire de vos retours, n'avez-vous pas un plus grand encouragement pour les sorties?

M. Biolley. — Tout cela ne prouve pas que nous vendrons beaucoup de draps aux États-Unis.

D. Vous avez beaucoup applaudi à l'établissement de la navigation transatlantique; lorsque, par cette voie, vous transporterez vos draps aux États-Unis, cela prouve-t-il que vos draps en seront plus vendus pour cela?

M. Clavareau. — Si nous avons applaudi à ce projet, c'est en raison de la vitesse et de la facilité que ce mode de communication devait procurer.

D. La question est actuellement en dehors du marché des États-Unis; les bateaux à vapeur sont aujourd'hui établis, en payant le fret vous transporterez vos marchandises aux États-Unis. La question se rapporte aux autres marchés que nous avons, et je demande comment vous parviendrez à placer vos produits sur les marchés lointains, si vous n'avez pas le même moyen favorable d'exportation?

En ce qui concerne les États-Unis, vous avez admis une protection très-forte, mais je parle maintenant des autres marchés. Vous dites, dans votre rapport, que vous n'exportez pas parce que vous n'avez pas de moyens réguliers de commerce; vous en avez un maintenant, l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur sur les États-Unis, c'est-à-dire une protection énorme accordée à la navigation nationale, protection qui sera payée par le pays; c'est une très-bonne chose, un grand avantage que ce moyen de communication régulière avec les États-Unis, mais ce n'est pas tout; que ferez-vous pour les autres régions transatlantiques?

M. Biolley. — Nous sortons déjà de l'exemple que nous avions pris. Nous avons vu que l'on veut faire une différence en faveur de la navigation nationale pour l'importation des denrées coloniales, nous voyons même que l'on étendrait cet avantage aux navires américains qui viendraient directement avec des produits de leur pays; eh bien, c'est là une chose tout à fait indifférente pour les exportations. Nous voudrions avoir l'explication de la connexité que vous voyez entre l'exportation de nos draps et la faveur accordée aux navires belges et à ceux des États-Unis pour l'importation des denrées coloniales?

M. Laoureux. — Nous manquons d'exportateurs, ce qui est cause que nous n'avons pas d'exportations: il n'existe pas dans notre pays une classe de négociants qui achètent nos produits pour les vendre sur les marchés lointains.

D. N'est-ce pas précisément pour sortir de cet état de choses que nous proposons de modifier la législation actuelle, à laquelle nous attribuons l'inconvénient que vous signalez?

M. Laoureux. — Quand vous aurez établi des droits différentiels, vous n'aurez pas créé une classe de négociants ayant l'esprit d'entreprise et les connaissances nécessaires pour faire avec succès le commerce d'exportation.

Nous avons eu quelques maisons à Anvers qui ont fait des essais; elles ont fait des pertes et elles ont cessé; ce n'est pas ainsi que les choses se passent à Londres, à Liverpool, à Hambourg: les maisons qui existent sur ces places ont fait aussi des pertes en commençant, mais elles ont continué, elles ont acquis de l'expérience et elles ont fini par faire de bonnes affaires.

M. Biolley. — Notez bien qu'il n'y a pas de droits différentiels à Hambourg.

D. C'est possible, mais Hambourg n'a pas derrière elle un pays industriel comme Anvers a la Belgique.

M. Biolley. — Hambourg a derrière elle l'industrie de l'Allemagne, comme Anvers a l'industrie de la Belgique.

D. Hambourg est un port nécessaire à toute l'Allemagne, et les produits de l'Allemagne luttent facilement avec les produits des autres nations sur les marchés étrangers.

Vous vous plaignez comme nous de la situation actuelle des choses, vous vous plaignez de ce que vous ne trouvez pas de maisons qui se chargent d'exporter vos produits pour leur compte; comment voulez-vous sortir de cette position ?

M. Biolley. — Avec un peu de courage et de l'esprit d'entreprise.

D. J'ai déjà eu l'honneur de dire que les droits différentiels ne sont pas proposés dans l'intérêt de la navigation nationale, mais qu'ils sont proposés pour engager les négociants à se charger de l'exportation de nos produits. Vous dites que vos draps peuvent lutter avec les draps des autres nations sur les marchés étrangers. Eh bien, si le négociant qui exporte vos draps jouit d'une faveur pour les retours, et si par suite de cette faveur il est certain d'en trouver le placement, il pourra combiner son exportation avec son importation, et alors les draps ne supporteront que la moitié du fret qu'ils auraient supporté s'il n'y avait pas eu de retour : si ce négociant importe des denrées coloniales, il pourra les vendre à meilleur marché que ne se vendront les denrées de même nature importées par navires étrangers, par la raison qu'il payera moins de droits: c'est ainsi que les droits différentiels procureront des retours avantageux aux navires qui exporteront nos produits, et c'est ainsi qu'ils favoriseront cette exportation. Aujourd'hui il n'y a pas de certitude de retour, parce que les navires nationaux qui importent des denrées coloniales, trouvent nos marchés encombrés de celles importées par les navires étrangers, et que, par conséquent, ils ne peuvent pas se défaire avantageusement de leur cargaison; or, ces navires étrangers partent sur lest, tandis que l'armateur national, s'il pouvait combiner un chargement de sortie avec un chargement de retour, serait encouragé à exporter des articles du pays.

C'est ainsi que les choses sont envisagées dans tous les pays, toutes les nations ne favorisent-elles pas leur navigation, non dans l'intérêt de cette navigation elle-même, mais dans l'intérêt de l'exportation de leurs produits ?

M. Laoureux. — Pour engager les négociants belges à faire des exportations dans les pays lointains, il faudrait prohiber toutes les marchandises arrivant par navires étrangers; ce n'est pas une différence sur le droit qui fera naître l'esprit d'entreprise qui manque à notre commerce.

M. A. Simonis. — Je suppose qu'un navire exporte des draps aux États-Unis; ce navire peut arriver au port de destination dans un moment où les cotons sont à un prix fort élevé sur les marchés d'Amérique; certes, il ne lui conviendra pas de charger des cotons sur lesquels il devrait perdre 50 p. % lorsqu'il serait arrivé à Anvers; il ira donc au Brésil ou ailleurs chercher du café ou d'autres articles dont il pourra se défaire avec avantage. Je ne vois donc pas en quoi les droits différentiels favoriseraient l'importation des produits américains.

M. De Grandry. — Aussitôt que nous aurons des produits propres à être vendus avantageusement sur les marchés lointains, les exportateurs anglais viendront eux-mêmes acheter ces produits pour les exporter; c'est ainsi que l'on commence déjà à venir d'Angleterre nous acheter des draps et certaines autres étoffes que

l'on met en entrepôt à Londres et que l'on exporte de là comme si c'étaient des marchandises anglaises.

Pourquoi n'en est-il pas de même pour tous nos articles, c'est parce que beaucoup de ces articles ne sont pas aussi bien faits, qu'ils ne sont pas à aussi bon compte et aussi bien apprêtés que les articles similaires anglais, ce n'est absolument que pour les draps et les étoffes de laine que l'on s'est jusqu'à présent donné la peine d'arranger convenablement la marchandise.

Ce ne sont pas les droits différentiels qui porteront nos industriels à perfectionner leur fabrication, nous n'avons pas besoin d'armateurs nationanx pour nous apprendre comment nos marchandises doivent être faites, pour pouvoir se vendre sur les marchés lointains; les armateurs étrangers nous l'apprennent bien eux-mêmes. Pourquoi ne vend-on pas à Gand pour l'exportation? parce que les prix sont de 30 ou 40 p. % plus élevés qu'en Angleterre.

M. Clavareau. — On dit que ce qui empêche l'exportation de nos produits, c'est que les négociants qui pourraient acheter des marchandises belges pour les exporter, ne voient pas assez d'avantages pour les retours, et que par conséquent ils doivent faire peser tout le fret sur la cargaison de sortie. Je suppose qu'un navire national prenne une cargaison de produits belges pour les exporter aux États-Unis: arrivé à destination, ce navire prendra en retour de la cargaison, du coton, du tabac, de la potasse; or, vous avez dit tout à l'heure que vous ne vouliez pas de droits différentiels pour les matières premières, le coton et la potasse ne jouiront donc d'aucun avantage, mais le tabac aura une faveur; le tabac est maintenant imposé de fr. 2 50 c^{s} par 100 kilog., c'est à dire pour une valeur d'environ 80 francs, ce qui fait un droit, à peu près, de 3 p. %: je suppose que ce droit soit entièrement supprimé pour les navires nationaux, et qu'il soit maintenu pour les navires étrangers; le navire national aura donc pour un seul des articles dont se compose sa cargaison, un avantage de 3 p. % sur les navires étrangers; or, je demande si c'est pour une faveur aussi minime que l'on voudra courir les chances d'une exportation en pays lointains?

D. La grande question qui se débat en ce moment est celle de savoir si des droits différentiels encourageraient l'exportation de nos produits. Nous pouvons à cet égard consulter ce qui existe en ce moment: la législation actuelle établit des droits différentiels sur trois articles, le thé, le sel et le sucre; l'avantage dont jouit le pavillon national pour l'importation du sucre est de 2 1/2 %. C'est là une faveur bien minime, voyons cependant les résultats qu'elle a produits: C'est que, quoique le pavillon belge paye à La Havane un droit d'entrée très-élevé, c'est cependant le seul pays où nous ayons pu jusqu'à présent exporter des produits du pays, tandis qu'aux États-Unis, où nous sommes admis librement, nous n'avons rien exporté du tout; à quoi devons-nous cela? tous les armateurs d'Anvers sont unanimes pour dire que nous le devons à la légère faveur accordée à l'importation du sucre. Cela prouve bien qu'une faveur, quelque minime qu'elle soit, accordée au pavillon national est utile pour les importations de nos produits. Presque tous les navires qui sont allés chercher du sucre à La Havane ont exporté des toiles ordinaires, des toiles blanchies, des clous, des verreries, pour compte des armateurs d'Anvers.

M. Laoureux. — Il ne faut pas juger d'après le sucre, car il y a dans le com-

merce du sucre quelque chose de tout à fait extraordinaire ; ce n'est pas la différence de 2 1/2 p. %, qui constitue un avantage suffisant pour engager nos armateurs à faire des exportations.

D. Cependant pour bien juger des résultats qu'amèneraient les droits différentiels, ne faut-il pas examiner les résultats obtenus par les droits différentiels qui existent?

M. Biolley. — Il faudrait voir combien de sucre il a été importé de La Havane, combien il en a été importé du Brésil, et combien, d'un autre côté, nous avons exporté ; je suis bien certain que les importations de sucre ont été dix fois plus fortes que les exportations des produits du pays

D. Tous les armateurs d'Anvers vous diront qu'aussi longtemps qu'ils n'auront pas la certitude de retours avantageux, il n'exporteront pas les produits du pays.

M. Biolley. — Ils ont la certitude de retours avantageux pour le sucre: voyons la balance des exportations avec les importations de sucre.

D. C'est vers La Havane qu'ont eu lieu les deux tiers des exportations faites vers les pays transatlantiques.

M. Biolley. — Il faut comparer les exportations faites au Brésil avec le sucre importé de ce pays ; de même celles faites à La Havane avec le sucre qui en a aussi été importé.

D. Je ne suis pas partisan des droits différentiels, mais je crois, quant à la question que vous venez de poser, que la valeur des exportations que nous avons faites à La Havane surpasse la valeur du sucre que nous avons importé de ce pays. Nous pouvons importer de 12 à 14 millions de kil. de sucre de La Havane ; prenez la valeur de ce sucre, d'après le prix auquel nous l'achetons à La Havane, et prenez, d'un autre côté, la valeur des deux tiers de nos exportations, d'après le prix auquel les objets exportés se vendent sur le marché belge, car c'est ainsi qu'il faut calculer, et vous verrez que la valeur des objets exportés à La Havane est plus grande que celle du sucre que nous avons tiré de ce pays.

M. Clavareau. — Pour établir une discussion utile, il aurait fallu préciser toutes ces choses.

M. Biolley. — Les droits différentiels peuvent être utiles comme protection accordée à la marine ; mais il ne faut pas les faire entrevoir à l'industrie comme pouvant favoriser les exportations.

D. Je demanderai si, sans la faveur accordée pour l'importation du sucre, nous aurions exporté nos produits à La Havane ?

M. De Grandry. — Il faudrait connaître les prix auxquels les exportateurs peuvent mieux vendre à La Havane qu'aux États-Unis.

M. Laoureux. — Il ne suffit pas de protéger les armateurs par des droits différentiels, il faudrait encore leur donner de l'argent pour les engager à exporter.

M. Biolley. — Il faudrait rechercher s'il ne serait pas possible d'établir des

sociétés d'exportation sur d'autres bases qu'on l'a fait jusqu'ici ; il faudrait pouvoir établir des catégories de sociétés d'exportation, des sociétés dont l'une s'occuperait exclusivement d'exporter tel article, tandis que l'autre s'occuperait exclusivement d'exporter tel autre. Je sais qu'il serait difficile d'établir de semblables sociétés, surtout après la défaveur qui a frappé toutes les sociétés depuis quelques années; mais si la chose était possible, ce serait là un excellent moyen de développer l'exportation de nos produits, il faudrait en quelque sorte une société spéciale pour chaque industrie, une association de personnes connaissant parfaitement les articles dont cette association s'occuperait. Une semblable société pourrait mettre les fabricants à même de travailler exactement selon le goût des pays où il serait possible d'exporter. J'émets cette idée, mais je ne sais pas si c'est une chose praticable.

M. Clavareau. — A Hambourg ce sont les armateurs faisant le commerce d'exportation qui disent aux fabricants comment ils doivent fabriquer leurs produits pour tel ou tel pays.

M. Biolley. — En Angleterre, chaque fabrique ne fait qu'une seule espèce de draps, l'une fait des draps pour le Brésil, l'autre en fait pour la Chine ; de même les négociants qui font le commerce de la Chine ne font que celui-là, ceux qui vont au Brésil ne vont que là ; par cette expérience de longues années, par les connaissances pratiques qu'elle procure, ces maisons réussissent ; ici, au contraire, une société veut faire une expédition, elle achète à droite et à gauche, puis elle expédie en quelque sorte au hasard ; comment voulez-vous que de semblables opérations réussissent ?

D. Je partage tout-à-fait l'avis de M. Biolley sur l'utilité de sociétés d'exportation ; mais la *maatschappy* n'a-t-elle pas échoué ?

M. Biolley. — Une société générale ne peut pas réussir.

D. Elle a échoué parce qu'il n'y avait pas de droits différentiels assez élevés ; à Java, elle a réussi complétement, parce que pour les produits de ce pays, il existait des droits différentiels suffisants ; mais partout ailleurs n'a-t-elle pas dû supprimer les comptoirs qu'elle avait établis ?

M. De Grandry. — Aix-la-Chapelle travaillait aussi pour le *maatschappy*.

M. Biolley. — C'est en devenant savant dans un seul genre que l'on réussit. En Angleterre, la plupart des industriels ne font qu'un seul commerce et finissent par le faire bien.

M. De Grandry. — Si nous étions restés unis aux Pays-Bas, nous aurions fini par lui fournir tous les draps et toutes les étoffes dites longuelles. Il faut toujours cinq à six années d'expérience pour parvenir à réussir.

M. Biolley. — La société n'a pas perdu à Java, mais au Chili, au Pérou, au Mexique, elle a fait des écoles ; ce n'est pas parce qu'il n'y avait pas de droits différentiels qu'elle a perdu, mais parce qu'elle avait exporté de mauvaises marchandises, entre autres des farines qu'il a fallu jeter à la mer.

M. De Grandry. — Si le Gouvernement pouvait nous mettre dans les ports de Londres sur la même ligne que les Anglais, nous pourrions exporter par les armateurs anglais ; c'est parce qu'on ne trouve pas notre marchandise dans les

ports anglais qu'on n'en achète pas pour l'exportation. Si le Gouvernement pouvait nous mettre sur la même ligne, quant aux frais, que les fabricants anglais, nous enverrions des marchandises à l'entrepôt à Londres, et si elles étaient aussi bonnes que celles qu'on trouve en Angleterre et aussi avantageuses quant aux prix, les exportateurs anglais les achèteraient; cette protection serait beaucoup plus efficace que celle qu'on veut accorder aux exportations lointaines.

D. Pourquoi alors n'envoyez-vous pas vos marchandises à l'entrepôt en Angleterre?

M. De Grandry. — Parce que cela revient trop cher.

D. C'est précisément pour cela qu'il faut chercher des débouchés. L'Angleterre reçoit vos produits pour le transit, mais non pour sa consommation; qui est-ce qui vous empêche d'entreposer vos marchandises soit à Londres, soit à Liverpool? Si vos marchandises sont, en qualité et en prix, supérieures ou égales aux marchandises anglaises, rien ne vous empêche de les envoyer, puisque les Anglais les achèteraient?

M. De Grandry. — Mais si les frais de transport nous coûtent 5 p. % de plus sur une marchandise qui ne donne que 4 p. % de bénéfice, ce sera un désavantage.

D. Pourquoi ne les faites-vous pas prendre par des navires Anglais?

M. Biolley. — Mais ce sont les frais d'ici à Londres qui sont trop chers.

D. C'est pour cela que je vous demande pourquoi vous n'expédiez pas vos marchandises par navires anglais, si vous croyez que les transports sur des navires du pays vous coûtent plus cher?

M. De Grandry. — Il n'y en a pas à Anvers; il n'y a pas un seul navire anglais qui viendrait ici chercher nos marchandises.

M. Biolley. — Je crois qu'on ne s'entend pas bien sur ce qui est en discussion. M. De Grandry parlait des moyens d'exporter, et a dit que de Londres on trouve facilement à exporter. Mais il est certains articles qui ne pourraient pas supporter les frais de passage d'Anvers ou d'Ostende à Londres.

Ce serait une augmentation trop considérable. Pourquoi faudrait-il expédier à Londres? Parce qu'à Londres il y a beaucoup de navires qui font le commerce des Indes.

M. De Grandry disait que si on avait pu obtenir quelques avantages, ces exportations pourraient être favorisées.

M. De Grandry. — D'une manière bien plus directe que par des droits différentiels.

D. Vous préfèreriez les primes?

M. Biolley. — Cela est une chose toute spéciale à Verviers.

Il est très-fâcheux qu'on ne puisse pas obtenir du Gouvernement des modifications dans les frais de transport d'ici à Londres. Si nos produits pouvaient être transportés gratis à Londres, nous nous trouverions dans la même position que les fabricants anglais.

D. A Anvers et à Ostende, ne pourriez-vous pas trouver à charger sur des navires anglais?

M. De Grandry. — Si un industriel demandait à un armateur d'envoyer son navire à Anvers, celui-ci se moquerait d'une pareille proposition.

D. Ne pourrait-on pas obtenir par des navires du pays, le résultat que l'on veut atteindre?

MM. Biolley et De Grandry. — Ce ne serait pas dans cent ans.

M. Laoureux. — Pour cela il faut des hommes de courage qui disent, je vais sacrifier des millions.

D. Cependant chez toutes les nations ne commence-t-on pas par créer une marine nationale?

M. De Grandry. — En attendant, il faut aller là où vous pouvez vous défaire de vos marchandises.

D. Le Gouvernement ne peut pas donner des subrécargues pour aller placer les marchandises; tout ce que le Gouvernement peut faire, n'est-ce pas de créer des moyens d'exportation?

M. Laoureux. — Il faut d'abord créer trente ou quarante exportateurs avec des millions, et vous pourrez alors créer une marine marchande.

D. Ces hommes ne se présentent pas, les capitaux ne se trouvent pas ainsi, quand il n'y a pas de moyens de faire des opérations avantageuses; avez vous de ces hommes dans la situation actuelle?

M. Laoureux. — Non, et vous n'en aurez même pas quand vous aurez créé une marine marchande.

D. Ce ne sera plus alors la faute de la législation, mais la faute du commerce.

M. Laoureux. — Nous ne nous plaignons pas de la législation, nous regrettons seulement qu'il n'y ait pas d'hommes qui aient le courage d'exporter.

D. Se présenteront-ils tant qu'ils n'y trouveront pas des avantages?

M. Biolley. — Ils ne se présenteront pas pour le petit avantage qu'ils retireraient des droits différentiels. Pour bien juger, il faut des exemples matériels; composez une cargaison de sortie et voyons.

D. Vous avez déjà l'exemple des droits différentiels sur les sucres.

M. Laoureux. — J'ai déjà dit que les sucres étaient un article tout spécial : il y a dans le rendement une différence que je ne puis m'expliquer.

M. Biolley. — Je voudrais voir, sur un navire de 200 tonneaux, par exemple (c'est une capacité bien petite), qui va au Brésil ou à La Havane, mettre par cent mille francs ce qu'il a chargé, et combien lui ont valu les droits différentiels sur le sucre.

D. M. Laoureux a commis une erreur, il a confondu l'exportation du sucre raffiné avec l'importation du sucre brut.

Il y a sur les retours de sucre de La Havane des droits différentiels assez con-

sidérables pour protéger les sucres importés par navires nationaux. Vous dites que sur le rendement il y a une différence que vous ne pouvez pas vous expliquer; mais ce rendement existe aussi sur les sucres importés par navires étrangers. Que vous importiez le sucre par navires nationaux ou par navires étrangers, ce rendement est toujours le même.

Lorsque vous exportez vos produits, vous avez intérêt à le faire vers les lieux où les articles de consommation sont à un prix inférieur, parce qu'alors, prenant du sucre en retour, le fret est divisé sur la sortie et sur le retour; c'est la raison pour laquelle nous avons pu exporter à La Havane, par la combinaison du retour au moyen des droits différentiels sur le sucre. Le commerce est satisfait de ces droits différentiels.

Les faits ont prouvé que la faveur accordée à l'importation du sucre a facilité l'exportation de nos produits, non pas parce que l'industrie se trouvait dans une situation anormale ; mais le commerce trouvant un avantage dans le retour du sucre, cela l'encourage à exporter, quand ce sont des articles qui se placent avantageusement sur les marchés étrangers.

M. Laoureux. — Quant à la partie des sucres, je ne peux pas répondre. Cependant on importe du sucre brut, on en fait des pains; mais tout ce sucre ne se consomme pas en Belgique, il en sort une partie, et c'est sur ce qui s'exporte que se font les bénéfices. Ce n'est donc pas l'avantage qui est accordé au retour qui fait que l'on importe des sucres, puisqu'on a besoin de cette matière première.

D. S'il n'y avait pas de droits différentiels, ces importations de sucre pourraient-elles favoriser nos exportations?

M. Laoureux. — Laissons les sucres ; voulez-vous parler du café?

D. Nous en parlerons tout à l'heure, mais on nous demande des exemples; j'ai cité le seul que nous puissions citer, et nous disons que ce droit différentiel sur le sucre a contribué à favoriser nos exportations.

M. Laoureux. — Admettons que vous importez pour 30 millions de sucres, vous en exportez pour 20 millions; mais vous n'établissez pas un rapport semblable sur les autres articles.

D. S'il n'y avait pas de droits différentiels sur le sucre, il faudrait prendre alors les sucres importés par navires étrangers ; la même quantité n'arriverait-elle pas toujours, car la production répond toujours à la demande ?

M. Laoureux. — C'est précisément parce que le Gouvernement rembourse les droits. Il est certain que la cassonade rend tant pour cent, à l'exportation le Gouvernement rembourse tant pour cent; mais entre le rendement et le remboursement il y a toujours une différence.

M. Clavareau. — La discussion qui s'élève prouve que nous ne pouvons pas nous entendre. Quelques membres de la commission disent qu'en favorisant la marine nationale, nous aurons des exportations, mais c'est ce que nous ne voyons pas clairement. Cependant, nous ne nous opposons pas à ce qu'on favorise la marine nationale, c'est une industrie comme une autre.

Il existe déjà des droits différentiels; c'est donc une protection plus grande que veut la marine, car je ne peux pas considérer ce système comme un système nouveau.

D. C'est le même qui existe actuellement et qu'on veut établir sur d autres articles.

M. Clavareau. — Nous avons des droits différentiels sur le sucre et sur le thé. Mais quels sont les autres articles sur lesquels vous voulez établir des droits différentiels, je ne vois que les cafés, les tabacs, peut-être le riz; on a parlé aussi des fruits secs.

Pourriez-vous nous dire quels sont les articles sur lesquels vous voulez établir ces droits?

D. Nous avons les cafés; si nous avions des droits différentiels sur le sucre et sur le café, ils contribueraient puissamment à favoriser nos exportations, puisqu'on en fait au moyen des droits différentiels sur le sucre.

Ces cafés, qui sont importés aujourd'hui par navires étrangers, c'est le consommateur qui en paye tous les droits; s'ils étaient importés par navires nationaux, ils ne payeraient que la moitié du droit, et c'est le consommateur qui en profiterait.

On croit que les droits différentiels seraient nuisibles au consommateur, c'est tout le contraire; quand la navigation nationale sera en activité, ne payera-t-on pas moins de droits?

M. Clavareau. — Mais le spéculateur belge qui serait maître du marché, pourrait toujours faire augmenter le café, et vous établiriez un monopole en sa faveur.

Voilà pour ce qui concerne le café, voyons les autres articles.

D. Vous n'auriez pas à craindre de monopole, car la concurrence qui s'établirait serait la même qui s'est établie à l'égard du sel.

Vous auriez ensuite les tabacs, c'est un article d'une consommation assez importante pour le pays.

M. Clavareau. — Trouvez-vous le droit existant suffisant?

D. Si vous augmentez le droit, le droit différentiel sera en proportion.

M. Clavareau. — Le droit sur le café est de 8 francs par 100 kilog.; le droit pourrait-il être plus élevé que 8 francs?

D. Le droit sera toujours le même, mais le navire belge, en combinant ses opérations pour importer du café, ne payera que 4 francs.

M. Clavareau. — Sil était question d'augmenter les droits sur les articles de consommation directe, nous nous y opposerions de toutes nos forces, par ce que le café est aussi nécessaire que le pain à nos ouvriers.

Ce n'est donc qu'une réduction de droits qu'on accorderait aux navires nationaux, au lieu de 10 p. %, la marine nationale jouirait d'une réduction de 15 à 20 p. %.

Nous ne pouvons croire que l'établissement du système de droits différentiels puisse faciliter nos exportations, c'est la raison qui fait persévérer dans leur opinion, les membres de la chambre de commerce et les industriels ici présents.

Armand SIMONIS.	J.-F.-A. CORNET.
Jules DE GRANDRY.	GILON-FRANCOTTE.
G.-J. LAOUREUX.	Raymond BIOLLEY.
H. PELTZER.	LEJEUNE-DEBAR.
L. FRÉDERICI, père.	J.-B. CLAVAREAU.

Verviers, le 24 octobre 1840.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE VERVIERS,

A Monsieur le Ministre de l'Intérieur.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche du 16 de ce mois, division du commerce, n° 4776, nous avons reçu communication de l'extrait d'un rapport de la chambre de commerce de Tournay, relatif au tarif en vigueur en Belgique, sur les fils ainsi que sur les tissus divers de laine.

Comme nous nous étions déjà occupés de cet objet, avant la réception de votre dépêche, nous sommes en mesure, Monsieur le Ministre, de vous répondre de suite.

Nous partageons entièrement l'opinion de la chambre de commerce de Tournay, quant à l'insuffisance du droit d'entrée existant sur les fils et les tissus de laine, insuffisance que nous avons déjà eu l'occasion de signaler. Mais nous différons quant au mode à établir pour la fixation du droit, et nous ne sommes pas d'avis de changer le droit au poids pour adopter celui *ad valorem*. L'on a reconnu depuis longtemps les inconvénients du droit à la valeur, et l'on sait que pour une foule d'articles, surtout pour les étoffes de fantaisie, tels que les tissus de laine légers, rien n'est plus facile que de réduire le droit à la moitié par les déclarations.

Avec le droit au poids, il peut arriver que quelques articles se trouvent un peu plus ou un peu moins imposés que d'autres, qui sont rangés dans la même catégorie, mais c'est là un très-petit inconvénient, si c'en est un ; l'on est sûr du moins que le droit établi est perçu en entier, et la perception en est bien plus facile. Il suffit de bien spécifier les catégories et de ne pas trop les multiplier, c'est ce que nous avons toujours eu soin d'éviter.

Partant de ce principe, et après mûr examen, nous proposons, Monsieur le Ministre, d'adopter pour les *tissus de laine* le même droit que pour les *draps*, etc., c'est-à-dire 250 francs par 100 kilogrammes, au lieu de 180 francs, droit fixé par la loi du 7 avril 1838, et d'appliquer à ces articles la disposition de ladite loi, qui prescrit *d'ajouter au droit le montant de la prime de sortie allouée dans certains pays sur ces produits*, comme cela existe pour les draps et casimirs et la bonneterie de laine. Il est bien entendu qu'il faudrait conserver la rédaction actuelle de cet article du tarif, c'est-à-dire que le droit de 250 francs serait applicable *aux tissus de laine ou de poils et étoffes où ces matières dominent, qui ne sont pas classés dans une des catégories énoncées, ou qui ne sont pas spécialement dénommés au tarif*. Ce n'est donc pas une nouvelle catégorie que nous proposons, mais seulement une augmentation de droit pour la catégorie susénoncée.

Ce droit de 250 francs pour les tissus de laine est celui que nous avions pro-

posé primitivement lors de la discussion de la loi du 7 avril 1838, et qui a été réduit sans raison. C'est le droit qui existe en Prusse sur tous les tissus de laine sans distinction, et vous vous convaincrez, Monsieur le Ministre, par l'inspection du tableau ci-annexé, qu'il n'est pas trop élevé, puisqu'il équivaut à 10 ¾, 12 ½ et 13 % pour les tissus dont les échantillons sont annexés au tableau remis par la chambre de commerce de Tournay, et qu'il varie de 6 4/7 à 12 % sur les autres tissus de laine, tels que les flanelles et les mérinos.

Il est même à regretter, Monsieur le Ministre, que ce droit n'ait pas été adopté plus tôt, car ce genre de fabrication n'attend qu'une protection suffisante pour s'implanter chez nous.

Dans le cas où, contrairement à notre avis, le Gouvernement jugerait à propos de substituer le droit à la valeur à celui au poids, le taux devrait, suivant nous, en être fixé à quinze pour cent (15 %), avec addition du montant de la prime de sortie.

Quant aux *fils de laine*, nous sommes d'avis qu'il suffirait d'ajouter au droit existant le montant de la prime de sortie, ainsi que vous l'indiquez au § final de votre dépêche.

Nous saisissons cette occasion, Monsieur le Ministre, pour répondre aussi à la dépêche que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 4 septembre dernier, division du commerce, n° 5295, relativement aux étoffes dites mousselines laines.

Sans aucun doute, Monsieur le Ministre, la Belgique possède les éléments nécessaires pour se livrer avec fruit à la fabrication de ces étoffes, et s'affranchir par là du tribut onéreux qu'elle paye à l'étranger.

Plusieurs établissements de filature et de tissage sont déjà montés de manière à pouvoir produire ces étoffes en blanc. Nous en possédons un à Verviers, sous la dénomination de *société belge pour la fabrication des tissus de laine peignée*. Mais nous pensons que la protection que cette fabrication trouverait dans une augmentation du droit d'entrée sur les tissus étrangers, ne suffirait pas seule pour la mettre à même de lutter avec l'étranger, avec la France surtout.

Pour ces tissus légers, la chose principale est l'impression des couleurs, le choix des dessins, et sous ce rapport les fabricants français ont sur nous un immense avantage, en ce que nous n'avons pas d'ateliers montés comme en France pour l'impression des étoffes de laine, de coton, etc.

Pour compléter la protection que le Gouvernement paraît disposé à accorder à cette branche d'industrie, il serait utile qu'il favorisât l'établissement en Belgique de ces sortes d'ateliers, soit en entrant en arrangement avec un imprimeur français, soit de toute autre manière.

Nous vous renvoyons le tableau de la chambre de commerce de Tournay, et nous avons l'honneur d'être avec une respectueuse considération, Monsieur le Ministre, vos très-humbles et très-obéissants serviteurs.

Le Secrétaire, J.-B. CLAVAREAU.

Le Président, ARMAND SIMONIS.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire,

J.-B. CLAVAREAU.

TISSUS DE LAINE LÉGERS.

DÉNOMINATION DES TISSUS.	LARGEUR EN CENTIMETRES.	POIDS DU MÈTRE EN GRAMMES.	PRIX MOYEN DU METRE EN Fcs.	DROIT PROPOSÉ DE Fr 250 PAR 100 KIL. par mètre	DROIT PROPOSÉ DE Fr 250 PAR 100 KIL. en %	Observations.
Flanelle lisse toute laine. . .	70	120	3 »	0 30	10 %	
Flanelle croisée id.	80	160	3 60	0 40	11 %	
Mérinos de France	140	185	7 »	0 46	6 4/7	
Mérinos de Saxe.	93	120	3 »	0 30	10 %	
Mérinos anglais	88	120	2 50	0 30	12 %	
Mérinos tibet	112	170	3 50	0 42	12 %	
Mousseline laine.	»	76	1 75	0 19	10 3/4	Tournay.
Crêpes.	»	76	1 75	0 19	10 3/4	Id.
Meuble rouges	»	225	4 25	0 56	13 %	Id.
Meuble diverses couleurs . . .	»	203	4 »	0 50	12 1/2	Id.

Verviers, le 18 juillet 1840.

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES DE VERVIERS,

A Monsieur le Ministre de l'Intérieur.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche du 20 du mois dernier, division du commerce, n° 4794, vous nous invitez à examiner avec attention le projet de loi présenté à la Chambre des Représentants par MM. de Mérode et autres membres de la Chambre, ayant pour objet de soumettre à l'estampille les tissus et fils de coton, dans le but de réprimer la fraude, et à vous faire part de notre opinion, non-seulement sur son principe, mais aussi sur l'influence et les effets qu'il nous aura paru de nature à produire sous le rapport industriel et commercial, et en ayant égard à la position géographique du pays.

Vous désirez enfin que nous comprenions dans cet examen le point relatif à la convenance qu'il pourrait y avoir d'étendre la mesure en question à d'autres tissus, nommément à ceux de laine.

Plusieurs fois, Monsieur le Ministre, nous avons eu l'occasion d'émettre notre opinion sur cet objet. Nous sommes toujours d'avis que le moyen le plus efficace de réprimer la fraude serait d'autoriser la *saisie à domicile*, tant chez les commissionnaires de roulage, que dans les bureaux de diligences, et même dans les magasins des négociants, des marchandises étrangères pour lesquelles l'on ne pourrait pas justifier l'acquit du droit de douane. Cette mesure est d'autant plus nécessaire chez nous, que notre pays n'est pas en état d'entretenir un personnel de douane suffisant pour garder ses frontières. Nous ne voyons pas d'ailleurs qu'elle soit incompatible avec nos institutions, puisque les visites domiciliaires sont déjà autorisées dans certains cas. Nous sommes donc entièrement d'accord sur ce point avec les auteurs du projet, et nous désirons vivement que ce principe soit adopté et étendu aux draps et autres tissus de laine.

Quant à l'*estampille*, nous la considérons comme une formalité extrêmement gênante et d'une exécution très-difficile.

Déjà en 1826 il avait été question de soumettre les draps fabriqués dans l'arrondissement de Verviers à l'estampille, parce que cet arrondissement se trouvait dans le territoire réservé. Cette formalité n'a pas été mise à exécution, à cause de la vive opposition qu'elle rencontra de la part des fabricants.

Nous proposerions donc, pour ce qui concerne les draps et autres tissus de laine, que l'on adoptât la législation suivie dans les états de l'association douanière allemande : l'apposition d'une estampille sur les tissus n'est point autorisée par cette législation, mais l'administration de la douane a la faculté de se faire représenter les documents qui justifient de l'acquit du droit de douane pour les marchandises qui se trouvent dans les magasins des négociants ; et ceux-ci sont astreints à la tenue de registres énonçant l'accomplissement des formalités exigées, pour constater le payement des droits.

Il résulte, Monsieur le Ministre, des renseignements que nous avons pris à cet égard, que ce mode, suivi en Allemagne, n'a jamais donné lieu à aucune plainte et que la fraude y est, pour ainsi dire, inconnue.

Nous pensons, Monsieur le Ministre, qu'en adoptant chez nous la même législation, l'on parviendrait facilement à réprimer la fraude.

ARMAND SIMONIS.	G.-J. LAOUREUX.
J. DE GRANDRY.	L. FRÉDERICI.
J.-J.-A. CORNET.	GILON-FRANCOTTE.
H. PELTZER.	J.-B. CLAVAREAU.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire,

J.-B. CLAVAREAU.

Séances des 22 et 23 septembre 1840, à Bruxelles.

Présents : MM. Desmaisières, Président, Smits, Dechamps, De Decker et A. Battaille, Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE.

Presents : MM. Vander Elst, père, Président, F. Basse, Vander Elst, fils.

INDUSTRIELS.

Présents : MM. P. Lefrancq, fabricant d'indiennes, Rey aîné, fabricant d'indiennes, F. Heimbourg, teinturier en cotons, Ch. De Poortle aîné, fabricant de rubans, Van Gelder-Parys, fabricant de papiers peints, Washer, fabricant de tulles, De Keyser, fabricant de couvertures de laine, Thienpont, fabricant d'ébénisterie, Stevens, fabricant de faïence, Pauwels, fabricant de voitures, Goossens, distillateur et membre de la commission provinciale d'agriculture.

D. Dans le rapport présenté par la chambre de commerce, je vois l'énumération des diverses industries qui se pratiquent dans le ressort. Nous avons d'abord l'agriculture, qui est la première industrie; ensuite, la chapellerie, l'industrie cotonnière, les brasseries, les dentelles, la carrosserie, les acides, les papiers peints, la papeterie en général, l'imprimerie et la librairie, la navigation, la marine marchande, la broderie, les tulles, la brosserie, les boutons, les fournitures militaires, les distilleries, les meubles (ébénisterie), les couvertures de laine, les pilous, les bassins, la rubannerie, la passementerie, la tannerie et la corroyerie, la saunerie, la savonnerie, les scieries mécaniques, les raffineries de sucre, les faïences, les toiles, les taffetas cirés et gommés, la bonneterie, la filature de lin à la mécanique, les moulins à vapeur à moudre le blé et les fabriques de noir animal.

Je désirerais avoir quelques renseignements sur l'industrie des brasseries. a-t-elle ici quelque représentant?

M. le président de la chambre de commerce. — Non, Monsieur, mais les brasseurs ne se plaignent que de la cherté des céréales.

ACIDES.

D. Les fabricants d'acides, ont-ils quelque réclamation à formuler?

M. le président de la chambre de commerce. — Cette industrie ne demande que l'observation du tarif des douanes, principalement du côté de la Prusse.

Il se fabrique dans le pays beaucoup plus de sulfate de soude et autres produits chimiques, qu'il ne s'y en consomme. Nous demandons que le droit soit porté de 5 à 10 p. %. Voilà les observations que j'avais à présenter au sujet de cette branche d'industrie.

D. Vous ne réclamez aucune mesure de protection?

M. LE PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Non, nous sommes contents quant aux acides; nous demandons uniquement la répression de la fraude.

PAPIERS PEINTS.

D. Quel est l'état de la fabrication des papiers peints?

M. VANGELDER - PARYS. — Cette fabrication va bien, mais je dois signaler la concurrence française, contre laquelle les industriels belges ont à lutter. Cette industrie pourrait se plaindre également de la fraude qu'on pratique en ce qui concerne les déclarations.

D. Ne suffirait-il pas de la préemption pour arrêter la fraude en ce qui touche les déclarations?

VANGELDER-PARYS. — Je ne le pense pas.

D. Pourquoi?

M. VANGELDER-PARYS. — Parce qu'on ne peut pas se défaire des marchandises de préemption.

D. Quant à l'entrée frauduleuse de la marchandise, croyez-vous que le système actuel, qui tend à la réprimer, soit insuffisant?

M. VANGELDER-PARYS. — Oui, je le pense.

TULLES.

D. L'industrie des tulles a-t-elle quelque réclamation à nous adresser?

M. WASHER. — Elle demande la répression de la fraude. Dans l'état actuel des choses, il est impossible que les visiteurs de douane vérifient bien cet article. Il faudrait établir un droit au poids. On pourrait faire faire trois ou quatre catégories, les fabricants indigènes seraient alors certains d'avoir une protection; maintenant ils n'ont qu'une protection illusoire.

D. On nous a dit dans les autres localités où nous nous sommes rendus, qu'aujourd'hui on revenait beaucoup à la dentelle; on paraît généralement abandonner les tulles, ce fait est-il vrai?

M. WASHER. — La broderie a en partie anéanti notre consommation à l'intérieur. Quant aux exportations, les affaires politiques y influent beaucoup. Je suis sûr de recevoir des contre-ordres chaque fois que des bruits de guerre circulent; ce qui nuit encore à cet article, c'est la grande quantité de dentelles que l'on a faite à la mécanique.

D. Ce n'est donc pas à la concurrence avec l'étranger que vous attribuez le manque d'exportations?

M. WASHER. — Je ne pense pas que dans les autres pays on brode beaucoup.

DISTILLERIES.

D Les distilleries réclament-elles quelque changement au tarif?

M. Goossens. — Il serait nécessaire d'établir, quant aux produits des distilleries, un droit de sortie égal à celui qui existe en Hollande ; la Hollande peut nous envoyer beaucoup de genièvre, cela cause un grand tort à l'agriculture.

D. Quels ont été les effets de la loi de 1833? Croyez-vous que cette loi ait produit de bons résultats?

M. Goossens. — Oui ; ou du moins cette loi ne suscite pas autant de tracasseries que la législation précédente. On devrait ensuite accorder la restitution des droits à la sortie.

D. Quelle est la restitution des droits accordée en Hollande pour l'exportation du genièvre?

M. Goossens. — 12 florins par baril.

D. Ne paye-t-on pas un droit en dehors de ce *drawback?*

M. Goossens. — Je ne le pense pas.

D. N'avez-vous pas dit que la loi de 1822 était moins favorable que celle de 1833?

M. Goossens. — Elle est moins compliquée.

D. Vous rappelez-vous la législation de 1816? Cette loi était-elle aussi défavorable que celle de 1822?

M. Goossens. — Non.

D. Cette loi était basée sur l'impôt perçu sur la cuve de macération. Le peu d'exportations des genièvres ne tient-il pas à la qualité des produits?

M. Goossens. — Non ; si l'on en excepte le schiedam, tous les genièvres que l'on fabrique en Hollande sont moins bons que ceux que nous fabriquons.

D. Faites-vous des exportations de genièvre?

M. Goossens. — J'en faisais antérieurement, je n'en fais plus aujourd'hui.

CÉRÉALES.

D. La nouvelle loi sur les céréales a-t-elle produit de bons effets?

M. Goossens.—Oui; sur la demande du Ministre, la commission d'agriculture a émis l'avis que la loi de 1834 était suffisante.

D. D'un autre côté, les industriels ne se plaignent-ils pas de la cherté des céréales, qu'ils attribuent en grande partie à cette loi, et qui fait souffrir la classe ouvrière?

M. Goossens.—La cherté des céréales est un fait ; mais cela provient surtout, d'une part, de l'augmentation successive de la population et de ce que chaque

jour la culture des céréales est plus restreinte; les ouvriers se plaignent, mais ils se plaindront toujours. Ils ne sont pas contents s'ils ne peuvent passer un ou deux jours par semaine au cabaret. Mais il est de fait que le salaire des ouvriers a augmenté en ville; il nous manque des bras, cette circonstance m'a obligé d'employer une machine à chevaux.

D. Pensez-vous que dans les années de bonne récolte les produits excèdent les besoins de la consommation du pays?

M. Goossens. — Je crois qu'il y a excédant dans les bonnes années.

D. La chambre de commerce de Bruxelles dit que l'agriculture est très-prospère, et explique les causes de cette prospérité; vous voyez que, comme représentant de l'agriculture, vous n'êtes pas d'accord avec la chambre de commerce.

M. Goossens. — On prétend que le propriétaire foncier profite de la cherté des vivres; mais le fait est que le propriétaire foncier a de la peine à retirer 2 1/2 p. % de son argent. Du reste, quant à la cherté des céréales, je pense qu'elle diminuera d'ici à un an, la récolte de 1840 ayant été excessivement bonne.

D. Croyez-vous que si l'ancienne législation sur les céréales, que la loi de 1834 est venue modifier, avait été maintenue dans toutes ses parties, nous eussions vu le prix des céréales renchérir dans la progression que ce prix a suivie depuis plusieurs années ?

M. Goossens. — Je ne puis répondre d'une manière positive, je pense cependant qu'oui. Les prix doivent nécessairement renchérir quand les récoltes sont mauvaises, comme en 1818.

D. De manière que vous attribuez le renchérissement actuel des céréales non pas à la législation existante, mais uniquement aux circonstances?

M. Goossens. — Oui, les mauvaises récoltes sont la cause de ce fait; cette année, la récolte est en général supérieure d'un tiers à la récolte des années précédentes. Il est donc à espérer que dans peu les prix diminueront. Je crois que toutes les autres commissions d'agriculture ont opiné comme nous.

D. Les commissions d'agriculture sont généralement d'accord sur ce point, mais vous n'êtes pas d'accord avec la chambre de commerce.

M Goossens. — J'ignore pourquoi la chambre de commerce veut faire peser ce fardeau sur le propriétaire foncier ; je le répète, il ne peut pas avoir 2 p. % de son argent.

M. Basse. — Le fait est que les baux sont plus chers aujourd'hui qu'ils ne l'étaient il y a un certain nombre d'années; M. Goossens dit cependant qu'ils ne rapportent au propriétaire que 2 à 2 1/2. Mais cela n'ôte rien à la vérité de ce que nous avons dit, cela prouve seulement que le prix des propriétés foncières est excessivement élevé. Il en résulte que le fermier est obligé de payer davantage ou de vendre les denrées plus cher.

D. N'y a-t-il pas une distinction à faire entre les nouveaux et les anciens propriétaires fonciers ; ceux-ci ne gagnent-ils pas beaucoup à l'augmentation des baux?

M. Basse. — C'est vrai.

M. Goossens. — L'observation que j'ai faite n'en est pas moins fondée.

D. Considérez-vous la culture de la betterave comme favorable au pays?

M. Goossens. — Je crois que cette culture ne doit pas être portée au delà du dixième ou du huitième de la culture totale, et que si on allait plus loin, le pays ne produirait plus la quantité de céréales dont il a besoin.

COUVERTURES DE LAINE.

D. Nous désirerions avoir quelques renseignements sur l'état actuel de la fabrication des couvertures de laine dans ses rapports avec le commerce extérieur?

M. De Keyser. — Les objets que nous fabriquons sont livrés à la consommation intérieure, qui est suffisante.

D. Votre industrie est donc dans une situation assez prospère?

M. De Keyser. — Oui; cependant une chose qui nous donne beaucoup d'entraves, c'est que nous ne pouvons faire usage de la force motrice de l'eau, grâce aux prétentions des meuniers qui retiennent illégalement les eaux de la Senne. C'est une chose déplorable.

D. Pouvez-vous travailler à des conditions telles qu'il vous devienne possible de faire des exportations?

M. De Keyser. — Si on nous fournissait cette force motrice dont on nous prive sans raison, nous pourrions travailler à de meilleures conditions et peut-être exporter.

D. N'avez-vous pas cherché à exporter?

M. De Keyser. — Non, pas jusqu'à présent; nous avons fabriqué seulement pour la consommation du pays.

D. Pourquoi n'avez-vous pas cherché à exporter?

M. De Keyser. — Parce que le marché intérieur suffisait.

D. Y a-t-il d'autres fabriques de couvertures dans le pays?

M. De Keyser. — Oui, à Liége et dans deux ou trois autres localités.

D. Pensez-vous que vous puissiez soutenir la concurrence avec d'autres nations, pour le cas où vous feriez des exportations vers les marchés étrangers? par exemple, toute la côte orientale de l'Amérique fait une forte consommation de couvertures de laine qui viennent pour la plupart de l'Allemagne, de la France et de l'Angleterre. Seriez-vous, pour l'exportation vers cette côte, dans des conditions égales à celles où se trouvent les fabricants des trois pays que je viens de nommer?

M. De Keyser. — Non.

ÉBÉNISTERIE.

D. Voudriez-vous nous donner des renseignements détaillés sur la situation de l'ébénisterie?

M. Thienpont. — Elle est très-souffrante depuis quelque temps; cinq ou six fabricants ont fait faillite.

D. A quelle cause attribuez-vous cette souffrance?

M. Thienpont. — Au défaut de débouchés.

D. Avez-vous tout le marché intérieur?

M. Thienpont. — Nous avons la concurrence française pour un très-petit nombre d'objets. A cela près, nous fournissons seuls le marché intérieur: mais ce marché n'est pas suffisant pour le grand nombre de nos établissements Avant la révolution nous avions toute la Hollande à fournir.

D. Exportiez-vous encore ailleurs?

M. Thienpont. — Nous exportions dans toutes les parties du monde, mais surtout au Mexique et dans le Levant.

D. Avez-vous encore exporté depuis la révolution?

M. Thienpont. — Nous avons essayé, mais nous ne pouvons plus soutenir la concurrence de l'ébénisterie anglaise qui a une prime d'exportation; il nous faudrait une faveur de 10 p. %.

D. Êtes-vous aussi avancés que les Anglais?

M. Thienpont. — Nous sommes plus avancés, parce que nous avons la main-d'œuvre à meilleur compte, et que nous travaillons aussi bien que les Anglais et que les Français.

D. Êtes-vous bien sûr qu'il existe une prime d'exportation en Angleterre?

M. Thienpont. — Plusieurs marchands anglais me l'ont assuré.

D. J'en doute; avez-vous essayé d'exporter en Portugal?

M. Thienpont. — Non; nous n'avons fait des essais que dans le Levant.

D. La France exporte-t-elle dans le Levant.

M. Thienpont. — Oui.

D. Les fabricants français ont-ils une prime d'exportation?

M. Thienpont. — Ils ont une prime d'environ 10 p. %; du moins d'après ce que m'a dit une personne de Marseille; nous devons maintenant payer en Hollande un droit d'entrée de 10 p. %.

D. Vous devez maintenant pouvoir lutter en Hollande avec les autres nations, car vous avez des frais de transport moins élevés?

M. Thienpont. — Les frais de transport sont à peu près les mêmes pour tout le monde, car une distance un peu plus longue ne les augmente que faiblement. La différence était grande lorsque nous étions réunis, car alors le fret était bien moins élevé qu'aujourd'hui, parce qu'il existe maintenant une foule de charges dont la navigation était exempte à cette époque.

D. A conditions égales pourriez-vous concourir avec la France?

M. Thienpont. — Oui.

D. La France n'a-t-elle pas un avantage par l'empire qu'elle exerce sur la mode?

M. Thienpont. — Cela ne fait rien pour les exportations, parce que chaque pays a ses goûts particuliers. Ainsi les pays chauds veulent un tout autre genre que les pays froids.

D. Avez-vous aussi à vous plaindre du défaut d'occasions pour expédier?

M. Thienpont. — Les occasions ont beaucoup diminué depuis 1830, et cela est d'autant plus fâcheux que les meubles ne peuvent s'expédier que par occasion. Quand un navire n'a pas un chargement plein, il prend des meubles pour compléter sa charge.

D. Obtenez-vous la matière première, le bois, à aussi bon compte que les fabricants des autres pays?

M. Thienpont. — Oui; d'ailleurs la matière première entre pour peu dans notre fabrication. Il y a des meubles où il n'y a pas un huitième de matière première; tout le reste de la valeur consiste en main-d'œuvre.

D. Dans quelle proportion, terme moyen, la matière première entre-t-elle dans les meubles?

M. Thienpont. — Dans la proportion d'un quart.

D. Pourriez-vous nous dire quel était à peu près le chiffre des exportations de votre industrie avant notre séparation de la Hollande?

M. Thienpont. — Je ne pourrais pas dire le chiffre, mais cela devait être considérable; il ne partait pas de navire pour Batavia, qui n'emportât des meubles; tous les ans cela prenait de l'extension. Aujourd'hui nous n'exportons plus rien pour les Indes; ce sont les Anglais qui nous ont remplacés.

D. Les ateliers d'ébénisterie ne sont-ils pas devenus plus nombreux depuis la révolution, et la concurrence intérieure n'est-elle pas plus grande?

M. Thienpont. — Non; la concurrence n'est trop forte que parce que le nombre des fabricants était proportionné à la double consommation de l'intérieur et des pays où nous exportions, et que maintenant nous ne pouvons plus exporter; comme le même nombre d'ouvriers existe toujours, et que les fabricants ne peuvent plus en employer qu'une partie; il en est beaucoup qui travaillent de côté et d'autre, et cela fait tellement baisser les prix que si nous n'obtenons pas de débouchés, si nous ne sommes pas favorisés d'une manière quelconque, beaucoup de fabricants devront cesser de travailler.

D. Dans quelle proportion la concurrence étrangère existe-t-elle?

M. Thienpont. — Dans le pays la concurrence étrangère ne nous porte presque aucun préjudice; elle n'existe que pour quelques objets de luxe.

D. Ainsi le tarif est suffisamment protecteur, et vous ne demandez qu'une prime d'exportation?

M. Thienpont. — Oui, si nous avions une prime d'exportation, l'ébénisterie

pourrait devenir une branche de prospérité pour le pays ; nous pourrions alors concourir dans les quatre parties du monde, car nos meubles sont estimés partout pour la solidité et la perfection du travail.

D. Ainsi ce que vous voulez, ce sont des débouchés qui vous manquent aujourd'hui, et pour obtenir ces débouchés vous demandez des primes d'exportation comme celles qui existent en Angleterre et en France; vous désirez ensuite avoir des occasions plus régulières pour expédier?

M. Thienpont. — C'est cela.

D. La navigation vers le Levant est-elle moins étendue qu'avant 1830? Je crois qu'elle a plutôt pris quelque extension : s'il en est ainsi, comment se fait-il que les occasions d'expédier manquent?

M. Thienpont. — Avant la révolution nous avions des occasions tous les mois?

D. Expédiez-vous par d'autres voies que par les ports du pays?

M. Vander Elst. — Nous avons expédié par Marseille.

D. Vos expéditions se faisaient-elles par navires hollandais ou par navires d'Anvers?

M. Thienpont. — Par les uns et par les autres; il y avait un navire qui partait tous les huit jours pour l'Écosse.

D. Vous savez qu'il existe en Hollande un régime d'entrepôt libre; vous pouvez, lorsque vos marchandises arrivent en Hollande, les déclarer en entrepôt et les réexporter ensuite; ne faites-vous pas usage de cette faculté?

M. Thienpont. — C'est comme cela que j'opère quand j'ai des expéditions à faire. Mais nous avons maintenant à payer aux Indes des droits plus élevés qu'auparavant, et cela nous empêche d'y exporter.

D. Les Hollandais ne payent aux Indes que 12 1/2, mais toutes les autres nations payent 25; vous êtes sur le même pied que toutes les nations étrangères. A combien évaluez-vous les frais que vous avez à supporter lorsque vous vous servez des entrepôts libres de la Hollande?

M. Thienpont. — Je ne pourrais pas vous le dire, parce que les affaires que je fais de cette manière je les fais indirectement, j'expédie jusqu'à Amsterdam puis cela ne me regarde plus. Ces frais consistent dans le fret d'ici jusqu'à l'entrepôt hollandais, le droit de transit, le magasinage, etc., tout cela peut s'élever à 10 ou 12 francs par tonneau.

D. Ces frais n'étaient-ils pas les mêmes avant 1830, lorsque vous expédiez par la Hollande?

M. Thienport. — Nous n'expédions jamais que par Anvers.

D. M. Vander Elst ne vient-il pas de dire que vous expédiez aussi par Marseille?

M. Thienpont. — Moi je n'ai jamais expédié par Marseille.

FAÏENCERIE.

D. Voudriez-vous nous donner des renseignements sur cette industrie?

M. Stevens. — Elle est dans une situation tout à fait déplorable, à cause de la trop grande importation de marchandises étrangères; nos produits sont repoussés partout et les produits étrangers entrent chez nous en ne payant que des droits insignifiants. Le Luxembourg peut importer chez nous pour 400,000 fr. par an. Il est impossible aux agents de la douane d'apprécier la valeur de ces articles. Ces 400,000 francs s'élèvent au moins jusqu'à un million.

D. N'est-ce pas principalement la concurrence anglaise qui vous nuit?

M. Stevens. — Elle nous fait du tort, mais c'est surtout le Luxembourg qui nous écrase.

D. Vous désireriez donc que l'on révoquât la loi exceptionnelle qui a été faite en faveur du Luxembourg?

M. Stevens. — Oui, nous voudrions que l'état actuel des choses fît place à un système de réciprocité. La France nous fait aussi beaucoup de tort; dans les moments de gêne les Français viennent déverser leurs produits chez nous.

D. Tirez-vous vos matières premières du pays?

M. Stevens. — Toutes, à l'exception des substances métalliques, le plomb et l'étain.

D. Êtes-vous satisfait du tarif des douanes en ce qui concerne le plomb et l'étain que vous tirez de l'étranger?

M. Stevens. — Oui.

D. Sous le rapport de la matière première, votre position est-elle aussi avantageuse que celle des Français?

M. Stevens. — L'Angleterre a des matières qu'elle seule possède, mais nous avons plus d'avantages que la France sous le rapport de la matière première et de la main-d'œuvre pour la faïence; pour la porcelaine, la France est plus avantagée que nous.

D. De sorte que le prix de revient est aussi bas ici qu'en France?

M. Stevens. — Nous travaillons à meilleur compte que les Français.

D. Comment se fait-il alors que les Français en payant 12 p. % de droits d'entrée puissent vous faire concurrence sur votre propre marché?

M. Stevens. — D'abord le droit, qui est de 8 à 12 p. %, se réduit à 5 ou 6; ensuite ce n'est pas au centre du pays que les Français nous font concurrence, mais sur la frontière, dont les établissements français sont plus rapprochés que les nôtres. Après cela les Français font des sacrifices dans les moments de gêne pour écouler leur trop plein, ce que nous ne pouvons pas faire : lorsque nous avons trop de marchandises, nous devons les garder jusqu'à ce que nous puissions les écouler sur notre propre marché, parce que les tarifs des autres pays nous repoussent.

D. Quelle est l'importance de votre industrie?

M. Stevens. — Il existait il y a une douzaine d'années trois manufactures dans notre arrondissement, maintenant il n'y en a plus qu'une. Il doit en exister deux à Tournay, une à Nimy, une à Genappe. Pour quelques articles nous pouvons lutter avec les Anglais, mais pour la généralité nous ne le pouvons pas.

D. Est-ce sous le rapport du prix ou sous celui de la qualité que les Anglais nous surpassent?

M. Stevens. — Pour la qualité et le prix en rapport.

D. A quoi attribuez-vous cela?

M. Stevens. — Pour le prix à leurs grands débouchés et aux nombreuses occasions d'exportation. Pour la qualité je l'attribue à la matière première que les Anglais possèdent seuls, et qu'ils ne laissent pas sortir de chez eux. Du reste ils agissent en cela comme toutes les autres nations; partout les matières premières ne peuvent sortir qu'en payant des droits élevés; c'est ce qui n'existe pas chez nous; ici la terre à faïence ne paye à la sortie qu'un et demi p. %. Or, je vous demande ce que c'est que 1 1/2 p. % sur de la terre? Aussi les Hollandais viennent prendre la matière première chez nous, tandis que si nous ne la laissions pas sortir ils seraient peut-être obligés de nous prendre la marchandise fabriquée.

CARROSSERIE.

D. Cette industrie est-elle florissante?

M. Pauwels. — Oui, aussi florissante que je l'ai jamais connue.

D. Vous n'avez pas éprouvé de malaise depuis notre séparation de la Hollande?

M. Pauwels. — Avant le traité du 19 avril nous avons souffert de l'absence du débouché de la Hollande; maintenant nos relations sont rétablies. Il y a un droit à payer, mais il est minime.

D. Exportez-vous beaucoup?

M. Pauwels. — Rien qu'en Hollande, en France nos produits sont prohibés; en Angleterre nous ne pouvons pas exporter parce que les Anglais travaillent mieux que nous; en Prusse le droit n'est pas élevé, mais on y travaille aussi bien qu'ici.

D. De sorte que vous n'avez que le marché intérieur et la Hollande. Mais il paraît que cela vous suffit puisque votre industrie est prospère?

M. Pauwels. — Oui.

INDUSTRIE COTONNIÈRE.

D. Quelle est la situation de l'industrie cotonnière dans ses rapports avec le commerce extérieur?

M. Lefrancq. — Je ne suis pas à même d'établir d'une manière positive le chiffre des exportations, mais ce que je puis dire, c'est qu'elles sont beaucoup moins considérables qu'avant la révolution. En général, à cette époque, les exportations se faisaient grâce à la protection qui était accordée par l'État.

D. C'étaient les exportations aux Indes qui jouissaient de cette protection?

M. Lefrancq. — Oui; nous exportions vers Java, aujourd'hui on exporte à l'aventure dans divers pays, mais sans aucune certitude.

D. N'exportez-vous pas à Java par l'intermédiaire de la Hollande?

M. Lefrancq. — Quelquefois, mais à nos risques et périls. Ces exportations, du reste, sont très-coûteuses, à cause du droit énorme et arbitraire dont les employés de Java frappent eux-mêmes les marchandises. Il n'y a pas de tarif, ce sont les employés qui fixent les droits.

D. Le tarif de Java n'est-il pas de 25 p. %?

M. Lefrancq. — Oui, mais une marchandise qui vaut douze florins est évaluée par les employés à 24 florins, et alors on paye 50 au lieu de 25 p. %.

M. Basse. — Il ne peut pas en être autrement pour les articles de cette espèce, dont la valeur est toujours relative; cela dépend de la mode, et ces articles valent peu ou beaucoup suivant le goût des localités.

M. Lefrancq — Dans ces endroits il ne s'agit pas de mode; il s'agit d'ailleurs d'objets sur lesquels la mode ne peut avoir aucune influence, surtout pour les pays transatlantiques.

M. Basse. — Cela peut être exact pour certains produits, mais non pour les cotons imprimés : par exemple, tel ou tel dessin peut se vendre plus ou moins cher, suivant qu'il plaît plus ou moins.

M. Lefrancq. — Je n'ai parlé que de la fabrication en général. Il est vrai que certains tissus en rouge d'Andrinople auront quelquefois plus de succès à Java que certains tissus de Mulhouse.

M. Basse. — Si vous me le permettez, Messieurs, je pourrai entrer dans quelques développements sur cette industrie.

En général, l'industrie cotonnière n'a jamais été prospère que par de grands débouchés. Elle a pris naissance sous le système prohibitif de l'empire, alors l'empire entier lui était ouvert comme débouché. Lorsqu'en 1814 et en 1815 ce débouché lui a été enlevé, l'industrie cotonnière est tombée dans un état misérable, et est restée dans cet état jusqu'au moment où le Gouvernement des Pays-Bas établit la société de commerce de La Haye, et mit des droits sur les produits venant des pays étrangers.

Vous connaissez le grand développement qu'a pris cette industrie, on peut même dire qu'à Gand ce développement a été exorbitant. Pour le prouver je n'ai besoin que de citer un fait. A Gand, en 1822 ou 1823, il n'y avait que deux ou trois machines à vapeur, et en 1830 il y en avait 70. Cet exemple suffit pour donner une idée du développement énorme qu'avait pris l'industrie cotonnière, mais les événements de 1830 ont mis obstacle à la continuation de ce développement, en enlevant à l'industrie cotonnière le débouché nouveau qui lui avait été ouvert.

Il faut remarquer que depuis cette époque, quelques efforts qu'ait faits le Gouvernement, quelque sollicitude qu'il ait montrée à cet égard, cette industrie est toujours restée languissante. Si on considère la position à laquelle est réduite maintenant l'industrie cotonnière, on ne peut se refuser à dire que le

défaut de débouchés est la principale cause de son malaise ; quelques efforts qu'elle ait faits pour trouver des débouchés, elle n'y est parvenue qu'avec beaucoup de peine et d'une manière peu satisfaisante. Les exportations sont peu considérables, et c'est principalement sur les moyens de porter remède au défaut d'exportation que le Gouvernement doit surtout fixer son attention. Dans l'état actuel de la législation, les exportations ne sont pas assez encouragées ; elles ont besoin d'un concours qui ne leur a pas été offert jusqu'ici. Quand il sera question des moyens à employer pour porter remède à cet état, j'entrerai dans des développements à cet égard.

Je n'ai tracé jusqu'à présent que l'état de l'industrie cotonnière, et j'ai démontré que cet état ne provient que du défaut de débouchés. Aujourd'hui cette position est misérable, parce que l'industrie cotonnière est réduite aux limites de la Belgique. Les importations étrangères se font au moyen de droits peu élevés ; tandis que les produits belges ne sont admis ni en France, ni en Angleterre, il suffit d'une crise commerciale, d'un malaise industriel en Angleterre ou en France, pour qu'on importe ici une masse de marchandises dont on se défait à tout prix. Ce mal excessivement fort dans les moments de crise, est pour ainsi dire permanent. A la fin de chaque année, les fabricants étrangers déversent chez nous les marchandises qu'ils ont de trop plein, à très-bas prix, même à perte ; mais ce qui les porte à faire ces sacrifices, qui au premier abord pourraient paraître ruineux, c'est que ces sacrifices ne diminuent que faiblement la masse des bénéfices qu'ils ont faits. Les fabricants français qui ont devant eux 32 à 35 millions de consommateurs, peuvent effectuer des bénéfices assez importants pour pouvoir sans se ruiner, sacrifier des sommes assez fortes sur l'excédant de leurs produits.

Mon intention n'a été jusqu'ici que de donner un aperçu de la situation de l'industrie cotonnière. Si vous le jugez à propos, j'entrerai dans des développements sur les mesures à prendre pour porter remède à cet état.

M. Heimbourg. — Tout ce que vient de dire M. Basse sur la situation de l'industrie est parfaitement exact ; cependant je ne suis pas d'accord avec lui sur le remède qu'elle exige. Il pense qu'il faut que le Gouvernement continue à chercher des débouchés, cependant il y a un autre remède, c'est celui de nous assurer le marché intérieur. Que le Gouvernement nous fasse jouir de ce marché, que les autres Gouvernements réservent avant tout à l'industrie nationale, et quand nous jouirons de notre marché intérieur, nous parviendrons plus facilement à concourir avec l'Angleterre, la France et l'Allemagne sur les marchés étrangers. Aujourd'hui nous végétons parce que notre marché est encombré de produits étrangers. Que le Gouvernement nous accorde le marché intérieur, et je crois que les exportations se feront sans le concours du Gouvernement. Nous exporterons à perte s'il le faut, mais les bénéfices que nous ferons sur le marché intérieur nous rendront plus facile d'exporter même avec perte.

M. Basse. — Mon intention n'avait pas été d'aborder les moyens de porter remède à la situation de l'industrie cotonnière ; j'ai seulement dit que le manque de débouchés était la cause du malaise ; j'ai parlé des exportations, mais je n'ai pas encore discuté sérieusement les moyens à prendre. M. Heimbourg a été plus loin que moi, il a abordé cette question sur laquelle il croit à tort que je ne suis pas d'accord avec lui. Attribuant le malaise de l'industrie au défaut de dé-

bouchés, j'ai seulement expliqué comment nous avons perdu les moyens d'exporter, et comment notre marché est encombré de produits étrangers, qu'on importe chez nous à tout prix. Maintenant, si on entre dans la question des remèdes à prendre pour mettre un terme aux maux de l'industrie, j'entrerai dans des explications qui prouveront que nous sommes d'accord.

D. Relativement aux approvisionnements de matière première, les industriels belges n'ont-ils pas un grand désavantage que n'éprouvent pas les fabricants d'Angleterre et de France?

M. Basse. — Je ne crois pas.

M. Lefrancq. — La différence de Liverpool est bien peu de chose.

D. Mais ne faut-il pas payer une commission?

M. Lefrancq. — Il faut la payer également à New-Yorck.

D. Et si nous avions un marché à Anvers?

M. Lefrancq. — Il y aurait, il est vrai, un avantage, mais cet avantage serait très-faible.

D. Les fabricants de Manchester qui vont à Liverpool faire leurs provisions, n'ont-ils pas un avantage sur ceux de Gand?

M. Lefrancq. — Oui, celui de trouver le marché plus fourni; mais je le répète, cet avantage est peu de chose.

D. Les fabricants de Gand ne sont-ils pas obligés de consacrer des fonds considérables pendant 6 et 8 mois pour leurs achats, tandis que ceux de Manchester ne font leur provision que successivement, à mesure de leurs besoins?

M. Lefrancq. — Oui; ceux de Manchester réalisent plus facilement et achètent moins à la fois.

D. On nous a dit à Gand, que l'avantage des fabricants de Manchester était de 10 à 12 p. %.

M. Lefrancq. — Je ne crois pas qu'il soit aussi considérable.

D. Si on parvenait à établir un marché régulier à Anvers, comme au Havre et à Liverpool, ne serait-ce pas un grand bienfait pour les industriels belges?

M. Basse. — Oui, lors même que l'avantage ne serait pas aussi considérable qu'on vous l'a dit à Gand. Avec du coton on fait du fil et avec du fil on fait des étoffes, l'avantage ne fût-il pas aussi grand qu'on l'a dit à Gand, ce serait toujours un avantage pour les fabricants d'avoir un entrepôt ouvert pour pouvoir s'approvisionner.

Du reste, il y a peu de filateurs à Bruxelles, et tout ce qui tient à la matière première est principalement du domaine des filateurs.

D. Il est incontestable que les marchés de Liverpool et du Havre seront plus grands que celui d'Anvers, parce que la fabrication est beaucoup plus étendue en France et en Angleterre. Je demanderai si l'avantage qu'on a signalé n'est pas détruit par les droits d'entrée et autres frais dans les ports d'Angleterre et de France?

Il peut y avoir avantage pour les fabricants à acheter dans les grands marchés, mais aussi, d'un autre côté, il y a des désavantages qu'il faut mettre en regard. Ces désavantages n'existent-ils pas en Angleterre et en France?

M. Lefrancq. — J'ignore si en Angleterre on restitue toujours le droit, quand on exporte; mais je sais qu'en France ce droit d'entrée est restitué sous forme de prime.

D. Vous n'avez pas de données particulières à cet égard?

M. Lefrancq. — Non; je sais seulement qu'on restitue un franc et demi par pièce de tissu de coton.

M. Washer. — Je pense que le coton consommé en Angleterre paye de gros droits, mais à l'exportation ces droits sont restituées; c'est un *drawback*.

M. Basse. — Je crois que ce système existe toujours en Angleterre. Eu égard aux charges de la nation anglaise, les exportations seraient impossibles, et les fabricants ne pourraient pas soutenir la concurrence des fabricants du continent, s'ils n'obtenaient pas la restitution de ces droits qui sont extrêmement élevés, voilà les avantages des Anglais : tout ce qui se consomme à l'intérieur paye de fortes contributions et alimente le trésor, mais du moment que l'on exporte, on restitue les droits, et alors les fabricants peuvent lutter avec avantage contre les fabricants du continent, qui payent, il est vrai, moins de contributions, mais à qui on ne restitue rien.

M. Washer. — On est effrayé de cette prime qui n'a jamais existé. C'est simplement une restitution de droits.

M. Basse. — Je le sais; mais avec cette restitution, les fabricants anglais sont dans une meilleure position que ceux du continent.

D. Les pièces que vous exportiez à Java avant la révolution, étaient-elles toutes faites avec du fil du pays. N'y entrait-il pas du fil anglais?

M. Lefrancq. Oui, en ce qui concerne tous les tissus fins.

D. Fabriquez-vous encore de ces mêmes tissus?

M. Lefrancq. — Depuis quelque temps on a cessé d'en faire.

D. Pouviez-vous vous procurer de ces fils dans le pays?

M. Heimbourg. — Non, nous ne pouvions y trouver les fils fins. Pour les grands teints il fallait nous procurer des fils anglais; nos filateurs n'étant pas assurés de demandes continues, ne fabriquent pas exclusivement le même numéro.

D. Si les fabricants belges avaient à leur disposition des fils fins anglais, auraient-ils un avantage pour pouvoir exporter?

M. Lefrancq. — Oui.

D. Avec le droit d'entrée actuel, pouvez-vous vous procurer ces fils fins?

M. Lefrancq. — Non.

D. Ainsi ce serait un avantage si on pouvait se procurer ces fils en franchise de droit?

M. Heimbourg.—Aussi longtemps que les exportations n'augmenteront pas, la consommation du fil fin n'augmentera pas non plus.

D. A St-Nicolas on nous a dit qu'on n'exportait pas parce qu'on n'avait pas de fils fins.

M. Heimbourg.—Ce n'est pas précisément le défaut de fils fins qui empêche les exportations, cela tient à tout autre cause.

D. La teinturerie en rouge d'Andrinople y gagnerait-elle aussi?

M. Heimbourg.—La teinturerie suit la bonne et la mauvaise fortune des fabriques de coton; si l'exportation des étoffes fines augmentait, la teinturerie en rouge d'Andrinople s'en ressentirait nécessairement.

M. Basse. — C'est une question qui a déjà été agitée, et les personnes qui ont été consultées se sont trouvées dans un grand embarras, parce qu'elles se trouvaient placées entre les demandes et les intérêts des teintureries en rouge d'Andrinople d'une part, et des filateurs de l'autre.

Les teinturiers ont dit : nos filatures ne produisent pas de fils fins; il faut les laisser entrer en franchise de droits, à charge de réexportation; nous pourrons travailler et on fera des étoffes qu'on ne peut pas faire aujourd'hui. Ces étoffes seront propres à l'exportation et le pays y gagnera. Vous sentez dans quelle position difficile le Gouvernement a dû se trouver. Les filateurs disaient : c'est parce que les exportations ne sont pas encouragées, que nous ne faisons pas de fils fins, si nous trouvions à en vendre, nous en ferions; nous avons prouvé que nous savions en faire, mais nous n'en faisons pas parce que nous n'y gagnons rien.

Si vous permettez l'introduction du fil fin, vous allez donner un nouveau moyen à la fraude. Dans quelque temps on fera entrer du fil moins fin et même du fil commun, et vous ferez crouler vos filatures, sans avoir porté un secours efficace aux teintureries. Ces considérations méritent d'être pesées. Si vous augmentez les débouchés des produits, nos filatures s'occuperont alors de faire des fils fins qui manquent aujourd'hui, parce qu'on ne trouve pas de débouchés.

M. Lefrancq. — Nous approuvons complétement ce que vient de dire M. Basse.

M. Basse. — Il ne faut pas que les uns vivent aux dépens des autres, et que les teinturiers, dans l'espérance chimérique de faire quelques bénéfices, fassent porter un coup fatal à nos filatures. C'est une question très-délicate.

M. Heimbourg. — Je suis parfaitement d'accord avec M. Basse, j'ai seulement répondu à la question qui a été posée.

M. Basse. — J'ai traité la question dans tout son jour, afin de ne pas nous égarer, car on peut facilement s'égarer sur des points isolés, quand on n'examine pas jusqu'où ces points isolés se rattachent à la question en général.

Si vous voulez de l'industrie cotonnière, vous devez vouloir des filatures qui en forment la base; vous ne pouvez donc pas porter un coup mortel à ces filatures, et je pense que ce serait un coup fatal pour elles que de permettre l'introduction des fils fins; ce serait un remède pire que le mal.

M. Washer. — Je m'occupe de la fabrication des tulles, et je dois dire que ce n'est qu'au changement de la législation que je dois mon existence. La législa-

tion permet maintenant l'introduction à 5 francs les 100 kilog. des nos 140 et au-dessus. C'est à cette seule protection que je dois mon existence; si je ne l'avais pas obtenue, il y a longtemps que mes métiers fonctionneraient dans un autre pays.

M. Basse. — Les numéros dont vous parlez sont dans une catégorie tout à fait à part et ne sont pas compris dans ce que j'ai dit.

D. Dans l'état actuel, les filateurs ne veulent pas faire des fils fins parce que la consommation n'en est pas assez grande; et si on paye des droits énormes à l'entrée, les tissus de coton en numéros fins doivent en souffrir?

M. Basse. — Le droit n'est pas énorme, puisqu'il est uniforme sur tous les cotons importés; le droit se paye au poids, par conséquent une certaine longueur de fil fin paye moins que la même longueur de fil commun.

D. Mais ce droit est encore assez considérable?

M. Basse. — Il faut nécessairement maintenir un droit. Nous ne pouvons pas ouvrir entièrement nos barrières à des voisins qui nous ferment les leurs. Les consommateurs des fils fins n'ont pas à se plaindre, puisque le droit se paye au poids, ce sont les filateurs qui, au contraire, auraient droit de se plaindre. Ils pourraient dire qu'on ne les encourage pas parce qu'on ne met pas de droits assez forts sur les fils fins; mais les filateurs ne tiennent pas ce langage.

D. On est d'accord avec M. Basse, sur la nécessité qu'il y a pour le Gouvernement d'encourager les filateurs; ceux de St-Nicolas nous ont proposé un système qui pourrait, semble-t-il, concilier l'intérêt des filateurs et des teinturiers. Ils ont dit : Nous ne filons pas de fil fin parce que la consommation n'est pas assez grande, cela est vrai; mais nous sommes persuadés que si nous avions ces fils fins, la consommation augmenterait considérablement dans le pays, et nous pourrions facilement les admettre en franchise de droit pendant un temps donné, sauf à les rétablir ensuite.

Que le Gouvernement admette en franchise de droit ces fils fins pendant cinq ans, par exemple; d'ici là, il se sera formé un marché de consommation, et ensuite le droit sera de nouveau perçu. Il y aura un marché tout formé pour nos filatures. Quelle est votre opinion sur cette mesure?

M. Basse. — Je ne puis en aucune manière adopter ce système; il serait de nature à porter un coup fatal à nos filatures; si effectivement il y avait avantage à faire des fils fins, on les obtiendrait dans le pays, puisqu'on les a déjà faits. Lorsque nous avions les débouchés des Indes, on fabriquait des fils très-fins; mais la France introduit chez nous des marchandises fines à 50 et 60 p. % de perte, comment voulez-vous que l'on en fabrique ici? Si nous avions des débouchés, je suis persuadé que nos manufactures nationales produiraient tout ce que ces débouchés pourraient exiger; s'il était nécessaire de monter des filatures pour les fils fins, elles se monteraient en très-peu de temps; ce n'est pas l'habileté qui manque à nos filateurs, c'est la vente, ce sont les débouchés.

M. Lefrancq. — Je suis persuadé que nos filatures pourraient produire des fils fins, comme on les désire, si on fabriquait continuellement des tissus fins.

M. Basse. — C'est ici le cas de renouveler une observation : il nous est impossible de fabriquer des tissus fins, parce que l'on introduit dans le pays, à

un droit minime, des marchandises françaises à 40, 50 et 60 p. % de perte. Il nous est impossible de fabriquer des tissus fins, j'ai vu vendre des marchandises très-fines, très-belles, qui n'avaient d'autre défaut que d'avoir vieilli pendant 2 et 3 mois; on les vend à vil prix et en grande quantité, comment donc pourrions-nous essayer de fabriquer des produits fins? Je reviens toujours à mon texte, c'est-à-dire que ce sont des débouchés qu'il faut tâcher d'obtenir.

D. Les fabricants de St-Nicolas disaient aussi qu'il faut des débouchés, mais que si on pouvait obtenir la matière première plus facilement, ce serait un avantage, tandis que si on continue à percevoir de forts droits, il sera impossible de travailler pour l'exportation.

M. Basse. — Il y a déjà longtemps que je suis dans les manufactures et j'ai de vieux souvenirs. J'étais déjà attaché à la fabrication des cotons imprimés lorsqu'il a été question de prohiber en France les tissus de coton venant de l'étranger. Vous voyez que je parle des premiers jours de l'empire français. Je me souviens, comme si c'était d'hier, des discussions qui ont eu lieu à cet égard; alors tous les imprimeurs de coton disaient ce que disent les teinturiers de St-Nicolas : Nous n'avons pas de filatures en France, elles ne font que de naître et elles sont hors d'état de suffire aux besoins. Si vous prohibez l'introduction des toiles de cotons étrangers, vous allez porter un coup mortel aux imprimeries de coton en France, et vous n'aurez rien à la place. Ce raisonnement paraissait plausible et frappa certaines personnes; cependant la prohibition eut lieu, et un an ou 18 mois après, les filatures se multiplièrent et suffirent à tous les besoins, et par son énergie la France est devenue maîtresse d'une industrie qui a contribué en majeure partie à sa prospérité industrielle. Je crois que devant ces souvenirs que vous ne révoquerez pas en doute, nous aurions tort de reculer, non pas devant une difficulté aussi grave, mais devant une difficulté de détail; je crois que nous ferions aux filatures un tort considérable. Si nous avions des débouchés, en trois mois nos filatures se mettraient à même de produire tout ce qu'on pourrait employer.

M. Lefrancq. — Mais maintenant ceux qui veulent faire du fil fin se ruinent en un an de temps.

RUBANNERIES.

D. Les pilous et basins, la passementerie et les rubanneries étant dans les mêmes conditions que l'industrie cotonnière, les industriels qui s'en occupent ont-ils quelques observations à nous adresser?

M. De Poorter. — Je déclare que tout ce que l'on fera pour l'industrie cotonnière influera favorablement sur les pilous. Quant aux rubanneries, il n'en existe plus que très-peu dans le pays : les principales sont à Ypres où l'on ne travaille que trois ou quatre fois par semaine. Il en est de même pour la passementerie; c'est l'industrie la moins protégée; les industriels ont adressé des réclamations il y a quelque temps, une proposition a été faite à la Chambre pour établir un droit de 20 p. %.

D. Le projet de loi présenté à la Chambre sur l'industrie cotonnière a trait également à la rubannerie; mais ce projet a été ajourné jusqu'à ce qu'il ait été statué sur un autre projet relatif à un meilleur système de répression de la fraude.

M. De Poortle. — Comme l'industrie que j'exerce emploie également les fils de lin, je me propose, Messieurs, de vous faire connaître mes vues sur cette branche.

Depuis vingt ans j'ai vu d'année en année diminuer en qualité les fils de lin et les fils d'étoupe apportés sur les marchés publics, et recherchant la principale cause qui produisait cet effet, j'ai reconnu que c'était la diminution successivement progressive du salaire, et de là cette négligence de tous les soins que nécessite cette précieuse filature. La bonne ouvrière abandonne son rouet à un enfant inhabile, la vieillesse s'en empare; on partage entre diverses mains sur le même rouet le même travail, on varie ainsi de qualité et de finesse jusqu'aux écheveaux de fil qui forment le paquet que l'ouvrière apporte aux marchés. Ces fils inégaux en finesse, en fabrication et toujours vendus ainsi mélangés, empêchent l'acheteur de bien choisir, suivant le genre d'emploi qu'il doit en faire, une partie de fil égal en finesse et en qualité. Le fil anglais filé à la mécanique est venu, après le fil d'Allemagne filé à la main, nous prouver que le fabricant a le plus grand intérêt à juger le fil qu'il emploie sur la longueur comparée à son poids. De là je crois cette préférence qu'il accorde aux fils filés à la mécanique; il en obtient un tissu plus régulièrement fabriqué, plus égal et plus fin à la vue, l'ouvrier en fait plus d'ouvrage par jour, et si dans l'usage du tissu, je le crois moins solide que le fil filé à la main, il aurait peut-être l'avantage d'avoir moins de durée et de préparer une plus grande consommation. Un savant écrivain, l'auteur de l'ouvrage intitulé *de l'Industrie en Belgique,* à qui j'ai fait connaître un moyen qui me semble infaillible pour faire améliorer le sort de la filature à la main, actuellement en concurrence avec la filature mécanique, en a fait mention dans cet ouvrage, mais ne l'a pas assez développé. Voici ce moyen : tout fil filé à main devrait être dévidé sur des dévidoirs qui auraient un mètre de circonférence; à chacun de ces dévidoirs serait appliquée une vis sans fin sur une roue à cent dents appelée compteuse, la détente d'un ressort marquerait cent tours du dévidoir ou cent mètres de fil qui formeraient l'échevet. Dix échevets de cent tours contenus par une ficelle qui les entrelace, formeraient une liasse de mille mètres; le nombre de liasses ou le nombre de fois mille mètres qui entreraient dans le kilogramme désignerait le numéro du fil; dix mille mètres dans un kilo. porteraient n° 10, douze mille mètres marqueraient le n° 12 et ainsi de suite. Les établissements de bienfaisance devraient d'abord adopter ce système; l'administration des prisons ne devrait pas acheter des fils autrement dévidés, les communes devraient distribuer des dévidoirs gratis aux personnes indigentes; et à partir d'une époque à déterminer, aucun fil ne pourrait être présenté sur les marchés publics que portant son numéro. Il en résulterait que l'acheteur qui aurait besoin de 50 kilo. de fil n° 10, pour faire une chaîne de toile, n'achèterait que les paquets de fil qui porteraient ce numéro; il se procurerait ces 50 kilo. de fil de la même finesse, et en ferait une toile, plus unie et dans laquelle on n'apercevrait pas ce mélange si fréquent de gros fils avec des fils plus fins, qui diminue tant la qualité et la valeur d'un tissu uni. D'après le prix d'achat de ces fils, le fabricant saurait d'avance calculer le coût de la pièce de toile à mettre sur le métier, ce qui, par le système vicieux qui est en usage, ne saurait être précisé à 10 p. % près, avant la fabrication. Ce système régulier de dévider les fils offrirait plus de 3 p. % d'avantage au fabricant dans la manipulation, moins de déchet au bobinage et profit d'un tiers sur la main-d'œuvre;

le teinturier en fil pourrait mieux les disposer pour la teinture, surtout pour les cuves au bleu ; ils seraient plus propres à subir les opérations du blanchiment ; les blanchisseurs savent quels soins ils doivent apporter aux écheveaux de fils inégaux entre eux en longueur et en épaisseur, pour ne pas en casser des fils quand il faut ou les secouer ou les étendre.

Ce nouveau système de numérotage du fil aurait encore l'avantage de contraindre le fileur à filer plus égal, car l'égalité d'un fil augmente sa longueur, et plus il atteindrait de mètres de longueur dans un kilo., plus élevé serait à proportion le n° de son fil, et plus il aurait de bénéfice.

A ceux qui reculeraient devant les difficultés de faire adopter ce système, je n'aurais qu'une observation à faire, c'est qu'en Allemagne on n'a jamais vendu les fils filés à la main qu'à la longueur et à l'échevet.

D. Le fil à la main d'Allemagne est donc nécessaire à votre fabrication ?

M. Depoorter. — Il est plus tendre et plus long ; il a aussi plus de lustre. Le fil anglais n'a pas ce brillant qui lui est ôté par certaines opérations qu'on fait subir au lin.

D. Réclamez-vous une augmentation de droit ?

M. Depoorter. — Cette industrie réclame l'établissement d'un droit de 20 p. % au poids.

D. Aujourd'hui, on ne fraude pas les droits parce qu'ils sont peu élevés, mais n'est-il pas à craindre que si on les élève au taux indiqué, on n'ouvre la porte à la fraude ?

M. Depoorter. — La fraude est impossible, les articles sont trop volumineux.

D. Notre pays est ouvert de tous côtés : sur neuf provinces, sept sont des provinces frontières. Nous avons vu que les tissus même les plus lourds, tels que les draps et les *duffels* étaient quelquefois importés clandestinement avec une prime de 9, 10 ou 11 p. % ; si l'on établit en faveur de votre industrie un droit de 18 p. % par exemple, ne craignez-vous pas que dans ce cas la fraude ne surgisse ?

M. Depoorter. — Je le répète, je ne le pense pas, parce que les articles sont trop volumineux.

D. Pas plus volumineux que les draps ?

M. Depoorter. — Je vous demande pardon, c'est plus volumineux ; je fais moi-même plus de 150,000 aunes par jour.

D. Combien, terme moyen, 100 kilogrammes de ruban peuvent-ils valoir ?

M. Depoorter. — Cela dépend de la largeur, mais en moyenne 100 kilogrammes de ruban peuvent valoir de 7 à 800 francs.

L'article rubannerie paye à ce qu'il paraît un droit à la sortie de 1/2 à 2 p. %. Je désirerais que la commission d'enquête voulût bien vérifier ce fait.

On nous menace d'augmenter les droits à l'entrée des fils de lin étrangers ; que deviendra dans ce cas la fabrication de rubans de fils qui a besoin d'acheter ses fils surtout dans les n^os^ 10 à 14, en étoupe et en lin, pour pouvoir rivaliser

autant qu'elle peut avec la rubannerie d'Allemagne, fabriquée avec des fils qui reviendront 10 à 15 p. % meilleur marché que les fils qu'elle devra alors exclusivement se procurer ici dans nos nouvelles filatures ou sur nos marchés?

Je crois pouvoir encore répéter ici à la commission d'enquête, qu'il n'y a pas dans tout le tarif un seul article moins protégé que l'article rubannerie et passementerie, et il n'y en a peut-être point qui nécessite autant la protection demandée, ne serait-elle que de 18 p. % réellement perçus, et dans la forme que les députés des Flandres l'ont proposée à la Chambre en 1835. Depuis cette époque cette industrie est réduite à la moitié de ce qu'elle était autrefois. Peut-on concevoir que l'on n'accorde que 6 p. % de protection, réduits par la fraude en déclaration à 3 p. %, sur un tissu appelé ruban de coton ou de fil, tandis que tous les autres tissus fabriqués des mêmes matières sont protégés par un droit de 20 à 25 p. %?

J'ajoute encore que je partagerai cependant l'opinion de ceux qui demandent la perception d'un droit minime à l'entrée des fils étrangers, si, par contre, on augmente au tarif proportionnellement les droits des tissus étrangers qui se fabriquent avec ces fils, comme les toiles, la rubannerie, la passementerie.

D. Revenons, Messieurs, à l'importante question du marché intérieur. Quels sont, selon vous, les moyens qu'il faudrait employer pour nous assurer ce marché?

M. Heimbourg.—La prohibition de certains produits étrangers, ou au moins l'estampille, pour garantir la perception des droits actuels.

D. Les fabricants de Gand nous ont dit que, pour le moment, il leur suffirait d'avoir l'estampille et la recherche à l'intérieur, qu'ils regardent comme les meilleurs moyens d'assurer la répression de la fraude, et qu'ils ne demandent pas maintenant de modification au tarif; car avant que l'on puisse savoir s'il est nécessaire de le modifier, il faut qu'il soit une vérité dans l'exécution. Si le droit actuellement établi était rigoureusement perçu, il pourrait peut-être suffire, pensent-ils, pour protéger convenablement la fabrication du pays, qui ne s'occupe que des qualités communes.

M. Heimbourg. — Nous nous rallions entièrement à la demande des fabricants de Gand. Pour assurer la perception du droit, il n'y a pas d'autre moyen que l'estampille et la recherche à l'intérieur, cela n'est pas d'ailleurs aussi effrayant dans ses effets, qu'on veut bien le supposer. Un employé du fisc entrera dans une boutique, il dira : ôtez-moi une pièce là, il s'en fera présenter 4 ou 5, et si toutes ces pièces sont estampillées, la recherche sera terminée et cet employé ira ailleurs faire la même opération. Cela suffira, car les boutiquiers craindront toujours d'avoir des marchandises non estampillées, parce que la visite des agents de la douane pourra aussi bien tomber sur celles-là que sur les autres. Là se bornera donc la recherche à l'intérieur. Les douaniers pourraient aussi se dispenser d'entrer dans les magasins et dans les fabriques, parce que les boutiquiers seront nécessairement les contrôleurs des fabricants et des négociants en gros; ils n'achèteront que des marchandises estampillées, dans la crainte d'être mis en contravention.

D. Ne serait-il pas à craindre alors de voir la vente se déplacer, de voir les consommateurs acheter directement chez les magasiniers?

M. Heimbourg. — C'est possible.

M. Lefrancq. — Cette estampille présente de grandes difficultés.

M. Rey. — Les plus grandes difficultés seront pour les fabricants.

M. Lefrancq. — Les fabricants devront être soumis au contrôle des agents de la douane, sans cela, comme on vient de le dire, il pourrait y avoir déplacement, et les fabricants pourraient devenir eux-mêmes détaillants.

M. Rey. — Il faudrait que la mesure fût générale.

M. Heimbourg. — Ne serait-il pas à craindre même qu'on vendît les marchandises fraudées dans les maisons particulières? Il faudrait que les agents de la douane eussent le droit d'aller aussi dans les maisons particulières qui seraient connues pour faire la fraude.

D. Dans une autre chambre de commerce, on nous a dit que l'estampille rendrait la fraude extrêmement facile parce qu'il suffirait de corrompre l'employé chargé d'apposer l'estampille. On a ajouté que cela se pratiquait autrefois d'une manière très-régulière. Ne serait-ce pas un obstacle à l'adoption de cette mesure?

M. Heimbourg. — On pourrait mettre dans chaque bureau deux employés ayant chacun une estampille différente.

D. Toujours est-il que si l'on voulait maintenant recourir à la corruption il faudrait, pour ainsi dire, corrompre toute une armée d'employés; tandis que, même avec le système que vous proposez, il n'y aurait jamais que deux employés à corrompre, et, une fois la corruption effectuée, la fraude marcherait régulièrement sans la moindre entrave. J'insiste sur cette observation, parce qu'un négociant d'une autre localité nous a dit qu'il avait lui-même fraudé très-régulièrement de cette manière, du temps de notre réunion à la France.

M. Heimbourg. — On pourrait changer les employés tous les mois; je conviens que la chose serait difficile, il faudrait trouver un moyen quelconque d'éviter la corruption.

D. Une loi a été présentée pour la répression de la fraude; cette loi ne comprenait pas l'estampille, mais elle établissait un double rayon de douanes et d'autres moyens de répression; ne pensez-vous pas qu'une loi semblable puisse réellement empêcher la fraude?

M. Heimbourg. — Cela ferait toujours beaucoup, mais sans l'estampille, je ne pense pas qu'on puisse entièrement réprimer la fraude.

M. Lefrancq. — Il faudrait comminer des pénalités plus fortes contre les fraudeurs, et leur défendre de résider dans le rayon en cas de récidive.

M. Vander Elst. — La chambre de commerce de Bruxelles pense aussi que si les fraudeurs étaient exposés à être mis au carcan, le nombre en diminuerait considérablement, et que dès lors la prime de fraude augmenterait dans la même proportion.

D. La chambre de commerce de Bruxelles appuie-t-elle l'estampille? je n'ai encore entendu qu'un seul membre se prononcer pour cette mesure?

M. Lefrancq. — Le marché naturel d'un pays c'est le marché intérieur ; il faut absolument nous assurer ce marché, et pour cela il faut adopter la recherche à l'intérieur, qui existe dans les autres pays ; on pourrait ajouter à cette mesure des pénalités plus fortes contre les fraudeurs, et prohiber les tissus étrangers qui ont au moins 20 ou 21 fils dans un quart de pouce de France. Une fois que le marché intérieur nous serait assuré, une société d'exportation pourrait nous faire aussi beaucoup de bien.

D. La recherche à l'intérieur existe chez certaines nations avec l'estampille, chez d'autres elle existe sans estampille ; si on établissait la recherche à l'intérieur sans estampille, mais avec les moyens qui existent dans d'autres pays pour rendre la recherche efficace, ne pensez-vous pas qu'alors il ne devrait pas y avoir de prohibition, et que l'on pourrait se contenter des droits qui existent actuellement ?

M. Lefrancq. — C'est le système actuel, sauf une meilleure répression de la fraude ; or, sous ce système, nous existons d'une manière bien pénible, nous avons peine à lutter contre l'étranger sur notre propre marché, non pas parce que nous ne produisons pas aussi bien et à aussi bas prix que les autres, mais parce que les autres produisent plus que nous, et que les bénéfices qu'ils ont réalisés sur leurs propres marchés, leur permettent de déverser leur trop plein chez nous à tout prix.

M. Vander Elst. — On a dit que le rapport de la chambre de commerce est plutôt fait en faveur des négociants en indiennes qu'en faveur des fabricants ; pour repousser ce reproche, je ferai remarquer que la chambre de commerce ne renferme pas un seul négociant en indiennes qui ne soit en même temps fabricant.

D. Je ne comprends pas bien la recherche à l'intérieur sans l'estampille ou un moyen quelconque de vérification ; car les produits similaires ont la même apparence, et s'ils ne portent pas un signe distinctif, comment pourrait-on reconnaître ceux qui sont fabriqués dans le pays ? En Angleterre la recherche à l'intérieur existe sans l'estampille, mais là les employés ont le droit de dire à toute personne qui a des marchandises : « Avez-vous payé ces droits ? » Si le détenteur de la marchandise répond : oui ; il doit prouver qu'il a payé les droits, et s'il ne peut pas administrer cette preuve, la marchandise est saisie.

En Prusse, l'estampille s'applique non pas sur la marchandise, mais sur la facture que le marchand est obligé de tenir à la disposition de la douane aussi longtemps que la marchandise existe. Lorsque les négociants en gros vendent aux détaillants, ils doivent leur donner un extrait de cette facture. Ne pensez-vous pas, Messieurs, que ce dernier système permette d'éluder la loi ? En effet, lorsqu'un négociant reçoit des marchandises de l'étranger, ne peut-il pas faire estampiller une facture portant moins de marchandises qu'il ne reçoit réellement, et ne payer les droits que sur le montant de cette facture ? Comment constater l'identité de la marchandise ?

M. Heimbourg. — On ferait venir deux ou trois pièces semblables, et l'on n'en porterait qu'une sur la facture ; il n'y a rien de mieux que l'estampille pure et simple avec la recherche à l'intérieur. C'est le seul moyen de protéger notre industrie contre la fraude.

D. Mais si l'estampille peut s'apposer frauduleusement; s'il s'établit comme cela se faisait autrefois des maisons qui ont l'air de fabriquer, et où l'on ne fait autre chose qu'estampiller des marchandises étrangères?

M. Lefrancq. — Ces maisons seraient bientôt signalées.

M. Heimbourg. — Les véritables fabricants auront toujours les yeux ouverts sur de semblables menées; ils reconnaîtraient bientôt les marchandises qui ne seraient pas fabriquées dans le pays.

M. Rey. — On les reconnaît même sur échantillon.

D. Cependant l'industrie ne doit-elle pas chercher à imiter aussi parfaitement que possible les produits avec lesquels elle veut concourir?

M. Lefrancq. — Le marché intérieur n'est pas le seul remède à apporter aux maux de l'industrie cotonnière; ce qui aiderait aussi beaucoup cette industrie, c'est la formation d'une société de commerce qui ne se bornerait pas à faire des avances aux fabricants, mais qui achèterait pour exporter pour son propre compte. Dans les autres pays les fabricants trouvent des acheteurs qui exportent à leurs risques et périls; c'est ce qui n'existe pas chez nous.

M. Heimbourg. — Avant d'aller aux antipodes avec nos marchandises, nous devrions commencer par exploiter nôtre propre marché; dès qu'il nous sera assuré, les exportations se feront sans l'intervention du Gouvernement ou d'une société quelconque. Lorsque nous aurons à fournir seuls à la consommation intérieure, nous fabriquerons en plus grande quantité et par conséquent à meilleur compte; alors nous aurons plus de facilités pour concourir avec les étrangers sur les marchés extérieurs.

M. Rey. — Plutôt que de former une société avec l'intervention du Gouvernement, je crois qu'il faudrait accorder des primes d'exportation afin que chacun puisse exporter pour son propre compte.

M. Vander Elst. — Une prime d'exportation est une perte réelle.

M. De Poorter. — D'une manière comme de l'autre il faut que le Gouvernement fasse des sacrifices.

M. Rey. — La *maatschappy* a fait beaucoup de bien à l'industrie.

D. Si la nécessité d'une société de commerce se fait sentir, cela ne résulte-t-il pas principalement de ce qu'il n'existe pas chez nous une classe de négociants achetant et exportant pour leur propre compte? et si cette classe n'existe pas ou existe peu, ne faut-il pas l'attribuer à ce qu'il n'y a pas de bonnes affaires à faire, parce que nous manquons de relations directes, suivies, régulières, avec les pays transatlantiques? S'il en est ainsi, et si cet état de choses n'est pas modifié, ne pensez-vous pas que la société de commerce que l'on formerait, se trouverait dans la même position où se trouvent aujourd'hui les particuliers qui veulent s'occuper de l'exportation de nos produits; c'est-à-dire qu'elle n'aurait pas de bonnes affaires à faire?

M. Rey parlait tout à l'heure de la *maatschappy*. Dans une autre chambre de commerce, on nous a dit que la *maatschappy* a tâché d'établir des agences et des comptoirs non-seulement à Java, mais aussi sur d'autres points, et qu'une

grande partie de ces comptoirs sont tombés, parce que la législation hollandaise, en ce qui ne concernait pas les colonies, ne favorisait pas assez les retours, et que par conséquent ces comptoirs n'avaient pas assez d'avantages pour les exportations. Ne pensez-vous pas qu'il faudrait faire précéder la formation d'une société de commerce par l'établissement d'un système de législation commerciale, qui favorisât plus qu'on ne l'a fait jusqu'ici les retours et par-là les exportations, en encourageant davantage le commerce direct et la navigation nationale? Ne pensez-vous pas que, sans cela, la société que l'on voudrait établir ne pourrait pas faire de bonnes affaires?

M. Rey. — Je le pense.

M. Lefrancq. — Généralement les expéditions qui ont été faites depuis 1830, l'ont été à l'aventure, sans connaissance des lieux, parce que nous n'avons pas de relations établies; et il est certain que des expéditions faites de cette manière doivent toujours présenter une perte plus ou moins grande; car les marchandises arrivent, soit dans un moment défavorable, soit dans un pays à la consommation duquel elles ne conviennent pas. Une société de commerce aurait des relations suivies avec les différents pays; elle serait à même de savoir ce qui convient à chacun d'eux; ensuite, ayant de grands capitaux à sa disposition, elle pourrait acheter aux fabricants à des prix bien moindres que ceux auxquels ils voudraient exporter eux-mêmes, car lorsqu'un fabricant est sûr de toucher les fonds de suite, il vend à bien meilleur compte que quand il doit exporter et attendre pendant un temps infini les retours.

Nous avons des marchandises qui sont entrées à Java immédiatement après la conclusion du traité de paix avec la Hollande; elles ont été réalisées et jusqu'à présent il a été impossible d'obtenir des retours, soit en lettres de change, soit en denrées coloniales.

M. Rey. — La société pourrait aussi acheter aux fabricants dans les moments où ils ont besoin de vendre; ce serait encore là un grand avantage.

D. Ne pensez-vous pas que, dans l'état actuel de la législation commerciale, des relations pour propre compte ne peuvent être établies ni par des particuliers, ni par une société d'exportation? Ne faut-il pas préalablement adopter un système de législation qui favorise l'exportation?

M. Thienpont. — Cela est clair; il faut favoriser les retours. Il faut que les produits importés par pavillon national payent moins de droits que ceux importés par pavillon étranger.

M. Lefrancq. — Il faudrait favoriser les provenances directes comme on fait en France. Il y a des primes pour les navires venant des Indes, c'est afin d'encourager les expéditions lointaines. Je crois que si l'on suivait un tel système, ce serait favorable à nos exportations.

D. Vous avez vu par les journaux que quelques industriels de France, notamment de Mulhouse, ont réclamé contre ce système, et ont demandé qu'il fût abandonné dans l'intérêt de l'industrie.

Les fabricants de Gand se sont plaints de l'avantage qu'ont sur eux les fabricants de Rouen et de Manchester, à raison de ce qu'ils ont près d'eux un marché de coton de première main, où souvent il y a du trop plein et des fluctuations qui amènent les prix à un taux très-minime. Ce marché rapproché leur donne

la faculté de pouvoir choisir et de faire des achats par petites quantités ; ils sont privés de ces avantages et ils ont de plus à payer des frais de commission, de déchargement, rechargement, etc. Ils ont évalué à 10 ou 12 p. % le désavantage total qui en résulte pour eux. Ils pensent qu'il serait très-avantageux pour eux d'avoir en Belgique un marché de coton de première main, et ils estiment qu'Anvers est dans une position à devenir le marché de la Belgique, de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Alsace, étant pour cela dans une position géographique bien plus favorable que le Havre. Les fabricants de Gand ont cru que, pour arriver à former ce marché, il serait convenable que les cotons provenant des entrepôts d'Europe fussent frappés d'un droit léger, établi d'une manière graduée, afin de ne pas froisser l'industrie. Je désirerais connaître votre opinion sur ce projet?

M. Lefrancq. — Nous avons à répondre à cette question que les filateurs peuvent mieux l'apprécier que nous ; que si la filature prend un plus grand développement, il est hors de doute que le marché d'Anvers deviendra plus important. Les marchés de coton ne sont que là où il y a une grande consommation. Si la Belgique fabriquait davantage, ce marché de coton se formerait naturellement, et par conséquent il y aurait des arrivages directs. Un navire de marchandises fabriquées représente dix navires de matières premières. La garance, la potasse, l'indigo étendus sur la toile, n'occupent pas de place; le coton en laine occupe deux fois plus de place que le même coton en tissus. Si la fabrication était protégée, il est hors de doute qu'il y aurait à Anvers un marché considérable, de préférence au port de Rotterdam, parce que là il n'y a pas de consommation.

D. Dans votre opinion, la première condition pour arriver à avoir un marché de coton serait une plus grande consommation dans le pays. Pensez-vous que cela puisse suffire? L'Angleterre et la France ayant un système de droits différentiels, chacune de ces nations favorisant d'une manière différente les arrivages directs dans ses entrepôts, si la Belgique ne prend pas un système analogue, ce marché pourra-t-il se former par le seul moyen que vous indiquez? Ne faut-il pas adopter une législation prudente, qui fasse contre-poids aux législations anglaise et française? ne faut-il pas des droits différentiels modérés pour attirer dans nos ports les arrivages directs?

M. Lefrancq. — Certainement.

D. Aujourd'hui l'industrie peut tirer ses matières premières de tous les marchés où les prix sont les plus favorables. Vous avez reconnu que les marchés de Liverpool et du Havre seraient toujours plus considérables que le nôtre, qui ne peut avoir d'importance tant que nous n'aurons pas de relations ouvertes avec l'Allemagne. En France et en Angleterre la fabrication est bien autrement grande que chez nous ; de là est résultée la nécessité des marchés spéciaux dans ces deux pays pour les matières premières; l'Amérique et les pays de provenance sont venus consigner au Havre et à Liverpool une grande quantité de marchandises, et il arrive quelquefois que les matières premières sont sur le marché européen à un prix inférieur à celui des pays de provenance. Ne pensez-vous pas dès-lors que, dans l'intérêt des industriels, il convient de leur laisser la faculté de prendre les matières premières sur le marché qui leur offrira les conditions les plus avantageuses ?

M. Lefrancq. — La même chose pourra se présenter à Anvers, lorsqu'il y aura

surabondance de matières premières, et cela arrivera si ce marché acquiert de l'importance; ce fait s'est même, je crois, déjà présenté.

D. Oui, l'an dernier. Mais c'est en principe général qu'il faut poser la question. Il s'agit de savoir s'il faut que l'industriel paye plus cher au lieu de provenance que sur le marché européen, quand le prix y est plus favorable? Il ne faut pas oublier que plus la matière première est chère, plus la fabrication est coûteuse.

M. Lefrancq. — Ce ne sont pas en général les fabricants qui profitent de ces baisses de prix, ce sont les négociants, les consignataires qui s'occupent de ce commerce.

M. Vander Elst. — Le fait qui vient d'être posé est vrai; mais c'est une exception; car, lorsque sur les marchés il y a encombrement, il n'y a que ceux qui ont absolument besoin de vendre qui encombrent ces marchés. Vous savez que l'état normal du commerce doit au moins procurer un petit bénéfice; or, ceux qui vendent en grande quantité dans les moments de baisse, de manière à encombrer les marchés, vendent à perte. C'est donc là une exception.

M. Thienpont.—Il est bien certain d'ailleurs que, quand les prix du Havre et de Liverpool seront inférieurs à ceux des pays de provenance, il en sera de même à Anvers; car les frais de débarquement sont à meilleur compte dans ce dernier port que dans les deux autres.

D. J'ai posé la question en termes généraux. J'ai dit : Aujourd'hui l'industrie peut prendre ses matières premières sur le marché où les prix sont les plus favorables, voilà la situation actuelle?

M. Vander Elst. — Dans la situation normale, les prix sont plus favorables au lieu de provenance.

D. La question est de savoir s'il faut changer cet ordre de choses dans l'intérêt de l'industrie?

Un de ces Messieurs vient de dire que ce ne sont pas en général les fabricants, mais les négociants et les consignataires qui profitent des baisses de prix. D'un autre côté, on a signalé dans une autre chambre de commerce (celle d'Anvers), que les négociants achètent plutôt d'après l'ordre des fabricants que pour leur propre compte. Ne pensez-vous pas qu'aussi longtemps que les fabricants belges auront la faculté de s'approvisionner sur les marchés du Havre et de Liverpool, les consignations en coton ne se feront guère en Belgique, ou ne s'y feront que d'une manière exceptionnelle? En effet, je me suppose consignataire à Anvers; ne ferai-je pas le raisonnement suivant : je ne puis faire des avances aux américains, parce que sitôt que j'aurai reçu leurs cotons, une baisse peut se déclarer sur les marchés de Liverpool et du Havre, et que les fabricants du pays ayant la faculté d'acheter sur ces marchés, les cotons qui me seront arrivés me resteront entre les mains; pour que je puisse faire des avances, il faudrait que je fusse assuré de la vente aux fabricants du pays. Aussi longtemps donc que les arrivages des entrepôts d'Europe auront lieu aux mêmes conditions que ceux des pays de provenance, ne pensez-vous pas que les avances sur consignation seront impossibles, et qu'elles n'auront lieu qu'exceptionnellement?

M. Vander Elst. — Lorsque des consignations sont offertes au négociant

d'Anvers, si les prix lui conviennent il les accepte, et il fait des avances calculées sur le prix du jour et sur les chances de baisse. Après cela, il est certain que sa position serait plus favorable s'il était sûr de la consommation du pays. Dans l'état actuel, il y a des filateurs qui achètent à Liverpool, parce que là les cotons sont très-bien classés, et que quand ils demandent telle ou telle qualité, ils sont sûrs de l'avoir.

D. Il y a deux avantages à balancer : d'un côté, l'avantage pour les fabricants d'acheter le coton où bon leur semble et où les prix sont le plus favorables : mais si vous voulez conserver cet avantage, le marché de coton ne se créera pas ; d'un autre côté, il y a l'avantage d'avoir un marché de coton. Lequel des deux est préférable, de maintenir l'état de choses actuel, ou d'empêcher, par des droits établis graduellement, nos fabricants de s'approvisionner à Liverpool et au Havre, afin d'obtenir des arrivages directs sur notre propre marché? Voilà les avantages qu'il faut balancer. Je voudrais avoir là dessus votre opinion.

M. Heimbourg. — Les juges les plus compétents sur cette question, sont les fabricants de Gand, les filateurs. Nous devons nous en rapporter à ce qu'ils auront proposé.

M. Vander Elst. — Ainsi que je l'ai déjà dit, l'industriel doit trouver son bénéfice dans la fabrication, dans son travail. Si, à côté de cela, il achète les matières nécessaires à la fabrication, dans un moment de baisse, à un prix très-favorable, il a raison ; mais il fait là un acte plutôt commercial qu'industriel. Tout ce à quoi il peut prétendre comme industriel, c'est à avoir un marché rapproché et bien assorti. Si un marché comme celui de Liverpool est établi à Anvers, l'industriel gagnera à cela les frais de transport de Liverpool en Belgique.

D. Dans la création d'un marché de coton, et dans l'introduction d'un système gradué et prudent, favorisant les provenances directes et le pavillon national, les industriels de Gand n'ont pas seulement vu l'avantage d'avoir leurs matières premières directement et pour ainsi dire à leurs portes, ils y ont vu aussi un moyen d'arriver à l'exportation de leurs fabricats. Ils ont pensé en outre, comme vous, que pour les mettre à même de profiter de ces moyens d'exportation, c'est-à-dire, de faire dans leur fabrication des progrès qui leur permissent de soutenir la concurrence sur le marché étranger, il fallait leur assurer le marché intérieur. Partagez-vous leur opinion ?

M. Heimbourg. — Oui, car les exportations ne seront faciles que quand l'industriel aura fait des progrès et diminué ses prix de revient. Les frais généraux sont les mêmes pour une grande et pour une petite fabrication. Si donc, en assurant au fabricant le marché du pays, vous lui permettez de fabriquer sur une plus grande échelle, vous diminuez son prix de revient. Après cela, il faudra favoriser les exportations par un système de droits différentiels, protégeant le pavillon national et le pavillon des pays de provenance.

D. Ainsi vous pensez que les droits différentiels seront un moyen de favoriser les exportations. Avez-vous bien étudié toutes les conséquences de ce système?

M. Heimbourg. — Oui, dans son application au coton, autrement, non.

D. Il y a maintenant un fait digne de votre attention. Vous avez l'Allemagne qui trouve un débouché très-considérable sur toute la côte orientale d'Améri-

que, à partir de l'Amérique du nord jusqu'au cap Horn. Les exportations de l'Allemagne sont nombreuses; elles se font en général par Hambourg et Brême. La navigation de ces deux villes ne jouit d'aucun droit différentiel. Il n'y a pas de système d'importations directes et indirectes; tout est reçu sur le même pied. Les exportations cependant sont considérables; cela ne prouve-t-il pas que l'industrie se trouve bien de ce système de liberté sage, en vigueur dans les villes anséatiques? Est-il nécessaire, d'après cela, d'établir des priviléges?

M. Heimbourg. — La position de l'Allemagne ne peut être comparée à la nôtre. Là, il y a des relations établies depuis longtemps, et les marchandises sont constamment placées, quand elles arrivent à destination; ensuite, en Allemagne, la main-d'œuvre est moins chère qu'en Belgique; il en est de même en Suisse. Ainsi, il est reconnu que la Suisse fabrique à meilleur marché que nous.

D. En Suisse, les frais généraux sont moindres, parce que les moteurs sont différents; en Allemagne, il n'en est pas de même; là, la main-d'œuvre est peut-être plus chère. Mais ne reconnaissez-vous pas que l'Allemagne est, quant à la matière première et quant la fabrication, dans des conditions égales aux nôtres, puisque vous dites que si la jouissance de notre marché intérieur vous permettait de fabriquer sur une plus grande échelle et de diminuer vos frais généraux, vous pourriez concourir avec l'Allemagne sur le marché étranger?

M. Heimbourg. — La différence entre la main-d'œuvre de l'Allemagne et celle du pays, est plus grande que le montant des frais qu'ils ont à supporter pour le transport de leurs marchandises dans le pays.

M. Vander Elst. — La plupart des exportations qui se font à Hambourg sont pour le compte de maisons d'Allemagne, tandis que nous nous n'avons guère de maisons qui exportent.

M. Thienpont. — L'Allemagne a des relations établies, tandis que nous, nous n'en avons pas.

D. Ainsi, vous considérez l'établissement de comptoirs comme une chose essentielle? Si la société des Pays-Bas n'a pas réussi, ce n'est pas faute de débouchés, c'est parce qu'elle avait créé des comptoirs avec des éléments étrangers. Quand les Anglais, les Allemands, créent un comptoir, c'est un frère, un parent, qui va s'établir dans les pays lointains; de cette manière, les intérêts de la maison sont toujours bien gérés; il n'en est pas de même quand ces intérêts sont confiés à des étrangers. La société des Pays-Bas en a fait l'expérience.

M. Heimbourg. — Tous les comptoirs, si bien gérés qu'ils soient, ne feront rien pour l'industrie aussi longtemps que la possession exclusive de notre marché ne nous aura pas mis à même de fabriquer à meilleur compte.

M. Lefrancq. — On ne peut jamais trop fabriquer, parce que plus on fabrique, plus on produit à bon marché. La chambre de commerce de Liége a attribué le malaise de l'industrie à ce qu'elle a pris un trop grand développement; cela est vrai, jusqu'à un certain point. Cependant, on peut objecter à cela que la fabrication étrangère s'est substituée à la fabrication belge, et que, sans cela, la fabrication belge n'aurait pas excédé les besoins. Si l'on faisait un raisonnement pareil aux Anglais, ils hausseraient les épaules.

M. Vander Elst. — Je crois que si un marché de coton était établi, il fourni-

rait à la consommation de l'Allemagne et de la Suisse ; car quoique le fret soit à très-bon marché dans les eaux de la Hollande, il est calculé d'après le cubage, tandis que sur le chemin de fer il est calculé d'après le poids ; l'avantage serait donc pour notre pays.

D. Pensez-vous, qu'en 1828 et 1829, en un mot avant la séparation, le marché d'Anvers était très-favorable et qu'il suffisait à l'industrie cotonnière ?

M. Lefrancq. — N'ayant pas de renseignements statistiques sous les yeux, je ne pourrais répondre à cette question.

M. Vander Elst. — Le marché de coton à toujours été peu de chose à Anvers.

D. Cependant il était en rapport avec la consommation du pays?

M. Vander Elst. — Ces années-là, parce qu'il y avait un excédant de production en Allemagne.

D. Ne pensez-vous pas que le marché d'Anvers ne peut que gagner en importance, et que les maisons américaines ayant reconnu par l'expérience les inconvénients qu'il y a pour elles à consigner une masse de marchandises sur les marchés du Havre et de Liverpool, et ces inconvénients étant pour longtemps restés gravés dans leur mémoire ; ces maisons, dis-je, continueront de chercher un débouché à Anvers, surtout lorsque nos relations s'étendront du côté de l'Allemagne ? Cela ne doit-il pas nécessairement arriver ?

M. Vander Elst. — J'en doute, parce que la plupart des maisons d'Anvers, consignataires des marchandises américaines, ont vendu à perte.

D. Il y a une cause à assigner à cela, en toute chose il peut y avoir excès. Autrefois les consignations arrivaient librement ; les négociants auxquels elles étaient envoyées réalisaient. D'autres négociants ont voulu recueillir le bénéfice de ces opérations ; il ont commencé par offrir une avance du quart, puis de la moitié ; ils sont allés jusqu'aux trois quarts et enfin aux sept huitièmes ; il n'est pas probable que cela arrive désormais. Il peut y avoir encore de fortes consignations ; mais il n'y aura plus de négociants qui consentent à faire des avances. Dès lors les envois n'étant basés que sur les besoins de la consommation, ne pourront-ils pas être dirigés sur Anvers comme sur le Havre et Liverpool ?

M. Vander Elst. — Les maisons américaines qui seront obérées et qui voudront réaliser au plus vite, consigneront plutôt sur les marchés du Havre et de Liverpool, qu'elles considèrent comme plus avantageux ; elles n'expédieront pas nécessairement sur Anvers.

D. Il a été dit tout à l'heure que les maisons d'Anvers qui avaient fait des avances aux Américains, et qui avaient vendu les marchandises à perte, ne s'exposeraient plus probablement à faire ces avances ; mais si l'on adopte un système favorisant les arrivages directs, et frappant les arrivages des entrepôts d'Europe d'un droit un peu plus élevé, ne pensez-vous pas que les maisons d'Anvers seraient dans une position plus favorable pour traiter avec les maisons d'Amérique ?

M. Vander Elst. — Ces maisons d'Anvers avaient fait des avances sans garantie ; elles ne voulaient plus donner d'argent ; elles ne pouvaient réaliser les consignations qui leur avaient été faites ; elles étaient bloquées. Il y avait tant de cargaisons arrivées d'Amérique, que de Gand, pour avoir une quantité de coton

si grande qu'elle fût, on n'avait pas besoin d'écrire aux États-Unis, il suffisait d'en faire la demande à Londres, de suite l'ordre était rempli. Cet état de choses exceptionnel, provenait d'un excédant de production aux États-Unis, qui avait reflué sur l'Angleterre et de là sur la Belgique. Il y avait excédant parce que l'on avait conservé beaucoup de coton aux États-Unis, dans l'attente d'une hausse; la récolte ayant été abondante, il y eut au contraire une baisse très-forte, tant à raison de l'abondance de cette récolte, que parce qu'on avait conservé celle de l'année précédente.

D. Les pertes subies sur les marchés de Liverpool et du Havre n'engageront-elles pas les producteurs à ne consulter dans leurs envois que les besoins de la consommation, afin qu'il n'y ait plus ni encombrement ni baisse considérable ?

M. Vander Elst. — Sans doute il en serait ainsi si les Américains étaient aussi sages que nos négociants, mais nous savons combien ils font les affaires à la légère. Souvent ce à quoi ils tiennent le plus, c'est à réaliser de suite ; au Havre, et surtout à Liverpool, ils le peuvent facilement, là il y a beaucoup de spéculateurs.

D. Il y a des maisons dans le pays qui ont fait des avances s'élevant jusqu'aux trois quarts ?

M. Vander Elst. — Mais si le consommateur ne se présentait pas, elles ne pourraient pas vendre ; ici il n'y a pas de spéculateurs, à Liverpool ils abondent; de sorte que, quel que soit le prix, on peut toujours acheter ou vendre.

D. C'est-à-dire que le négociant qui a engagé ses capitaux attend une occasion favorable pour vendre, de manière à rentrer dans ses capitaux. Ne résulte-t-il pas de là que vous payeriez la matière première plus cher, s'il vous est interdit de l'acheter sur des marchés où il y a des spéculateurs ?

M. Vander Elst. — Non, la matière première ne sera pas plus chère, mais le prix en sera plus uniforme. S'il y a parfois des baisses considérables sur les marchés où l'on spécule, il y a ensuite des hausses qui sont très-défavorables aux fabricants, pour l'industrie cotonnière comme pour toutes les autres; c'est un avantage que le prix uniforme de la matière première, cela vaut mieux que les fluctuations.

M. Heimbourg. — Il y en a d'autres qui ne sont pas de cet avis.

M. Vander Elst. — Si vous gagnez sur des fluctuations, ce ne sont pas là des opérations de fabricants ; ce sont des opérations commerciales.

M. Lefrancq. — Les fluctuations en hausse sont toujours au détriment de l'industriel.

M. Vander Elst. — Très-souvent, je le sais par expérience.

P.-J. VANDER ELST.
F. WASHER.
F.-E. VANDER ELST.
FRÉDÉRIC BASSE.
STEVENS.
J. THIENPONT.
CH. DE POORTER, aîné.

Bruxelles, le 22 septembre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

L'article basin, dimitte, pilous, etc., qui se ressent excessivement de l'état languissant où se trouve le commerce en général, représente une des nombreuses branches qui constituent l'industrie cotonnière.

Par conséquent tout ce qu'on fera pour améliorer la situation de cette dernière, ne pourra qu'agir favorablement sur l'article dont il est ici question ; nous avons tâché d'en développer l'importance par les lettres que nous avons eu l'honneur d'adresser à M. le Ministre de l'Intérieur les 6 et 12 novembre dernier.

Le débit de cet article, privé de son écoulement ordinaire en Hollande, où on en fait un grand usage, y rencontre maintenant la concurrence anglaise, et est singulièrement contrarié ici par la situation fâcheuse de la classe ouvrière, au vêtement de laquelle il sert exclusivement. La cherté des vivres absorbe les dernières ressources de cette classe, qui ne peut comme autrefois renouveler ses vêtements de première nécessité. Cet aperçu ne donnera qu'une faible idée de la position des malheureux ouvriers ; nous avons cru convenable d'en faire l'objet de la présente, plutôt que d'en faire mention en assemblée générale, ainsi que nous y étions engagés par quelques confrères, séance de ce jour, à laquelle nous ne pourrons du reste pas nous rendre à cause d'affaires urgentes.....

P.-G. DAMS ET CATTOIR.

838

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

(SESSION DE 1840.)

ENQUÊTE

COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE.

N° 4.

839

COMMISSION D'ENQUÊTE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE.

Circulaire aux Administrations communales.

MESSIEURS LES BOURGMESTRE ET ÉCHEVINS,

La commission d'enquête commerciale et industrielle s'est transportée dans le sein de toutes les chambres de commerce du royaume, à l'effet de recueillir des renseignements sur la situation des diverses industries, leurs rapports avec le commerce extérieur et les modifications qu'il conviendrait, dans leur intérêt, d'apporter à l'état actuel de la législation.

Mais il existe encore d'autres localités où il s'exerce des industries fort importantes, et qui auraient peut-être des améliorations législatives à réclamer.

Dans cet état de choses, voulant s'entourer de toutes les lumières et recevoir toutes les réclamations qu'on pourrait lui adresser, la commission a décidé qu'elle tiendrait au Palais de la Nation, à Bruxelles, les 23, 24, 28, 29 et 30 de ce mois, à 10 heures du matin, des séances auxquelles les industriels des villes et communes qui n'ont pas été visitées, seraient invités de se rendre, afin de combler, en ce qui les concerne, la lacune qui existe actuellement, et à laquelle l'importance des travaux de la commission ne permet pas de suppléer d'une autre manière.

Nous vous prions, Messieurs, de vouloir bien porter cette lettre à la connaissance des principaux industriels et négociants de votre ville, et de nous faire connaître en temps opportun, ceux d'entre eux qui se proposent de répondre à cet appel, soit par des notes écrites, soit en assistant à ces séances.

Agréez, Messieurs, l'assurance de notre parfaite considération.

Bruxelles, le 15 octobre 1840.

Le Secrétaire, A. BATTAILLE.

Le Président, L. DESMAISIÈRES.

Séance du 24 octobre 1840, à Bruxelles.

Présents : MM. Desmaisières, Président, A. Dechamps et A. Battaille, Secrétaire.

Interrogatoire de M. Joubert, *fabricant d'huiles à Brugelette.*

D. Vous venez nous soumettre quelques observations dans l'intérêt de l'industrie des huiles ?

R. Oui, en mon nom comme en celui des fabricants de nos environs, qui m'ont confié cet officieux mandat, je vais présenter à la commission les réclamations de notre industrie.

D. Vos usines sont-elles à vapeur ?

R. J'en ai une mue par la vapeur et une autre par l'eau.

D. Combien fabriquez-vous ordinairement ?

R. 25 aimes par jour.

D. Est-ce par 12 heures ou par 24 heures ?

R. C'est par 24 heures.

D. Combien obtenez-vous de tourteaux ?

R. J'emploie cent hectolitres de graines par jour, ce qui fait environ 3500 tourteaux.

D. Vos usines existaient-elles avant 1830 ?

R. J'avais une usine à eau avec 4 presses. En 1830, nous étions dans un état tellement prospère que chacun chercha à s'aggrandir. Je fis alors une usine à vapeur, qui m'a entraîné dans des dépenses considérables ; la révolution est venue arrêter notre prospérité, et depuis quatre ans je ne gagne pas un sou avec mon établissement qui m'a coûté plus de 250 mille francs.

D. Sont-ce des presses hydrauliques que vous avez ?

R. Non, ce sont toutes des presses battantes.

D. Quelle est l'importance de la fabrication des huiles dans votre arrondissement?

R. Dans un rayon de deux lieues il y a une douzaine de fabriques.

D. Dans quelle situation se trouvent-elles ?

R. Personne ne travaille. Un moment, à l'époque de la récolte, la fabrication avait repris; mais alors les Français sont venus acheter nos graines, ce qui en a tellement augmenté le prix que nous ne pouvons plus rien faire, car nos huiles sont prohibées en France.

D. Votre industrie était-elle plus prospère avant 1830 ?

R. Sous le Gouvernement des Pays-Bas le commerce des huiles était extrêmement favorisé; nous n'avions pas il est vrai le marché français, qui a contribué sous l'empire à établir un si grand nombre de tordoirs, mais nous avions les colonies et la Hollande. Depuis la révolution, et surtout depuis le traité de paix, nous ne pouvons plus rien faire.

D. A quelles causes attribuez-vous la prospérité de votre industrie sous le régime hollandais ?

R. Nous avions un marché plus étendu, par conséquent la consommation était plus forte. Les fabriques de draps consommaient beaucoup d'huile; aujourd'hui elles emploient de l'huile de Gallipoli; à cette époque l'usage du gaz, à présent si répandu, était encore très-restreint. Les fabriques de savon n'employaient pas autant d'huile de poisson que maintenant, on a même trouvé aujourd'hui le moyen de la rendre propre à l'éclairage.

D. Quelles mesures conviendrait-il de prendre dans l'intérêt de votre industrie ?

R. L'on devrait établir un droit d'entrée plus élevé sur les huiles de baleine et toutes les huiles étrangères; frapper d'un droit d'entrée les tourteaux et d'un droit de sortie les graines oléagineuses.

D. Que faites-vous de vos tourteaux ?

R. Tous nos tourteaux sont livrés en Belgique, et les Français nous apportent encore les leurs. Les tourteaux se consomment principalement à Courtray, à Ypres, à Menin et dans toute la Flandre. On les y emploie pour engraisser les terres et pour le bétail; la consommation en est considérable dans tout ce pays, et je n'en ai jamais expédié ailleurs; j'en ai envoyé surtout dans les environs de Termonde et de Gand.

Je pense que les tourteaux français devraient payer des droits d'entrée; les Français nous enlèvent nos graines, ils fabriquent de l'huile qu'ils expédient vers Paris, où le prix est le plus élevé, et ensuite ils nous envoient encore leurs tourteaux sans payer aucun droit. Les députés des Flandres diront que cela est favorable à l'agriculture, mais les cultivateurs peuvent bien payer les tourteaux un peu plus cher, cela n'empêchera pas leurs terres de produire.

D. Il faudrait nécessairement que les divers droits que vous réclamez fussent établis de manière à ce qu'ils ne fussent pas préjudiciables à l'agriculture; or, un droit d'entrée sur les tourteaux aurait ce résultat, à moins que d'un autre côté le droit de sortie que vous demandez sur les graines ne vous mît à même de pro-

duire des tourteaux en quantité suffisante pour remplacer ceux que la France cesserait de nous envoyer par suite du droit?

R. Remarquez que nos usines chôment souvent. Si par l'emploi des moyens que j'ai eu l'honneur de vous indiquer, nous étions mis à même de travailler toute l'année au lieu de 6 mois comme maintenant, les tourteaux ne manqueraient plus. On dira peut-être que nous n'aurions pas assez de graines; cela est vrai, quant aux graines du pays, car la Belgique ne peut pas produire assez de graines pour alimenter toutes nos usines, mais il nous arrive des quantités considérables de graines du Nord.

D. Mais ces droits protecteurs que vous réclamez feraient nécessairement élever le prix des graines?

R. Oui, mais aussi les fabricants d'huile ne seraient plus exposés à des pertes considérables, on ne verrait plus de ces fortes baisses dont nous avons eu tant à souffrir. Sous l'ancien Gouvernement les graines étaient fort chères, elles revenaient à 40 francs par hectolitre, mais les huiles se vendaient en proportion et les prix se soutenaient.

D. Quel est le chiffre du droit que vous voudriez voir établir sur les tourteaux?

R. Il me semble que ce droit devrait équivaloir à la valeur des tourteaux sur le marché de Courtray.

D. Quelle est cette valeur?

R. Cela varie, aujourd'hui elle est de 10 florins par 100 kilog., elle va quelquefois à 12.

D. Le droit devrait-il être perçu au poids ou à la valeur?

R. A la valeur.

D. Un droit de 5 p. % serait-il suffisant?

R. Non, l'ancien droit que payaient les Français était même insuffisant. Nous n'avons pas besoin de leurs tourteaux; en supposant même que les fabriques du pays ne fournissent pas assez de tourteaux pour la consommation, on peut trouver d'autres engrais; je ne vois pas pourquoi on favoriserait l'industrie étrangère aux dépens de l'industrie du pays.

D. Il faudrait donc frapper les tourteaux à l'entrée d'un droit supérieur à 5 p. %?

R. Il faudrait empêcher que les Français ne pussent venir inonder nos marchés de leurs tourteaux.

D. Mais cependant vous ne voudriez pas d'un droit prohibitif?

R. Non.

D. En entravant l'entrée des tourteaux français, ne craignez-vous pas de nuire à l'agriculture? A Courtray, on nous a soutenu que les tourteaux manquaient et que c'était au grand détriment de l'agriculture.

R. Il est vrai que tous les agriculteurs s'opposent à cette demande, mais dès qu'il y aurait des droits établis, il se ferait un revirement. Dans le doute même

j'essaierais d'employer cette mesure, j'en attendrais le résultat et je crois qu'il doit y avoir des moyens pour faire revivre notre industrie.

D. A Courtray, on nous a dit que les tourteaux n'étaient que d'un intérêt très-accessoire pour les tordoirs ; qu'en favorisant la sortie de nos tourteaux et en frappant des droits sur les tourteaux français, cela ne ferait pas grand'chose en faveur des tordoirs, et ferait un grand mal à l'agriculture. Partagez-vous cette opinion ?

R. La question des tourteaux n'est que secondaire, j'ai dit qu'il fallait d'abord mettre des droits élevés sur les huiles du Sud. Mais pour faire revivre notre industrie, il faudrait d'autres mesures ; car aujourd'hui notre tarif et les tarifs étrangers nous font du tort.

D. Pensez-vous que si on donnait une plus grande protection aux tordoirs, on fabriquerait davantage, et que les tourteaux que l'on ferait en plus compenseraient ce qui viendrait en moins de tourteaux français ?

R. Oui assurément.

D. Vous avez attribué une des causes de la détresse de votre industrie à ce que les Français nous enlevaient nos graines ; ne le faisaient-ils pas avant 1830 ?

R. Nos graines payaient alors 5 francs par hectolitre à l'entrée en France, aujourd'hui ce droit n'est plus perçu.

D. La loi ne serait donc pas exécutée, car elle n'a pas été modifiée ?

R. Je ne sais si la loi n'est pas exécutée, mais il est certain que nos graines peuvent sortir. Il serait cependant bien nécessaire d'empêcher cet état de choses, car le nombre de nos usines est considérable. La sortie de nos graines est favorable à l'agriculture, dit-on, mais il ne faut pas tout sacrifier à l'agriculture ; depuis bien des années tous les produits se vendent à des prix très-élevés, il résulte de là que le prix des terres est augmenté ; cela a son bien et son mal pour les cultivateurs.

D. C'est pour ce motif que vous demandez un droit de sortie sur les graines oléagineuses ?

R. Oui, je connais toute l'importance de cette mesure, je comprends que l'on ne pourrait pas établir une prohibition complète ; mais on pourrait établir un tarif comme pour les céréales.

D. Ce droit devrait-il frapper également les graines du Nord ?

R. Oui, car sans cela les Français viendront toujours acheter chez nous après les récoltes, et feront hausser les prix ; or, cette hausse se maintient toute l'année. Le fermier qui a vu son voisin vendre à un prix élevé, se décide difficilement à vendre au-dessous.

D. Ce droit sur la sortie des graines devrait-il être élevé ?

R. Non, le droit devrait être établi au moyen du tarif, avec une échelle proportionnelle.

D. Quel système de perception faudrait-il employer ?

R. Le droit à l'hectolitre.

D. Non pas à la valeur?

R. Non.

D. Comment les Français ne reçoivent-ils pas directement les graines du Nord?

R. Parce que leur navigation est plus directe d'Anvers vers Lille.

D. Cependant les Français ont des ports à leur portée, Dunkerque par exemple.

R. Oui, mais en général toutes les graines viennent à Anvers, et les deux tiers s'en vont à Lille. Tous les tourteaux reviennent en Belgique.

D. Comment pourrait-on empêcher ces graines d'aller en France?

R. Ne pourrait-on pas forcer les Français à payer un droit de transit?

D. Ce droit de transit ne pourrait jamais être très-élevé. Si vous établissez un droit quelconque de transit ou d'entrée, du moment qu'il sera suffisant pour nous protéger, vous allez détourner la navigation vers Dunkerque.

R. Je conçois que c'est dangereux, et que d'un autre côté on pourrait dégoûter nos négociants de faire venir des graines de l'étranger, ceci demande de grandes réflexions.

D. Ne vous paraît-il pas très-difficile d'établir des droits sur ces graines?

R. Je crois qu'on pourrait cependant établir un droit de transit.

D. Un droit de sortie établi sur les graines du pays, me paraît difficile à recevoir son exécution, par suite même de ce que vous êtes obligés de laisser passer les graines du Nord. Au moyen de la libre sortie de ces graines, on pourrait faire sortir celles du pays.

R. C'est ce qui s'est déjà fait.

D. Avez-vous exporté autrefois?

R. J'ai toujours vendu pour l'intérieur; cependant avant la révolution, j'ai indirectement exporté vers l'Allemagne, vers le Luxembourg et le Limbourg. Je faisais des affaires avec des négociants de Louvain qui expédiaient vers ces pays.

D. La France exporte-t-elle à l'étranger?

R. Oui, vers l'Espagne; mais sa forte consommation intérieure lui donne déjà de grands avantages sur nous.

D. Cependant les huiles sont plus chères en France qu'en Belgique, et malgré cela les Français exportent; comment donc, vous qui fabriquez à meilleur compte, ne pouvez-vous pas exporter? Cela tient-il au défaut de communication?

R. Je ne sais; mais nous n'exportons qu'un peu d'huile de lin, le tarif ne nous protége pas assez.

D. C'est cependant le même tarif qu'avant la révolution, et vous étiez en prospérité alors; comment se fait-il donc qu'aujourd'hui vous soyez dans un état de souffrance?

R. A cette époque on ne recevait pas, ou du moins on recevait fort peu

d'huile de Gallipoli ; aujourd'hui toutes les fabriques de drap de Verviers emploient cette huile presque exclusivement et au détriment des huiles indigènes.

D. Avant la révolution n'exportiez-vous pas à Java ?

R. Oui, et dans toutes les colonies hollandaises.

D. Fournissiez-vous en Hollande ?

R. Oui, il y avait un échange en Hollande. Les Hollandais faisaient des huiles, mais jamais je n'en ai vu en Belgique. On est bien venu quelquefois à Bruxelles faire des offres, mais c'était plutôt un jeu de bourse, leurs tourteaux seuls venaient chez nous.

D. Avez-vous encore quelques observations à présenter ?

R. On se plaint aussi de ce qu'il n'existe pas à Bruxelles, pour le commerce moyen, une banque assez large pour faire les escomptes ; car dans la partie des huiles on a besoin d'escompter, parce qu'on fait toutes les ventes à terme. La suspension de la banque de Belgique a fait un tort immense à l'industrie de notre province.

D. N'a-t-elle pas beaucoup repris ses escomptes ?

R. Ce n'est pas comme avant sa chute. Auparavant nous pouvions nous livrer à quelques opérations qui nous étaient favorables, la société générale prêtait sur marchandises, et cette facilité apportait un grand mouvement dans les affaires.

Séance du 28 octobre 1840, à Bruxelles.

Présents : MM. Desmaisières, President, De Foere et A. Battaille, Secrétaire.

Interrogatoire de M. Van Immerseel, *fabricant de papier, à Termonde.*

D. Quelle est la situation actuelle de votre industrie; est-elle prospère ?

R. Non, elle souffre beaucoup, d'abord de la sortie des chiffons qui se fait en fraude et d'une manière considérable ; ensuite de la grande augmentation de la production, qui est résultée de l'emploi des nouvelles mécaniques, ce qui a amené un encombrement, les moyens d'écoulement n'ayant pas augmenté avec la production.

D. Ne vous faudrait-il pas des débouchés ?

R. Oui, mais il est extrêmement difficile d'en trouver, parce que les places sur lesquelles on pourrait exporter présentent peu d'avantages. Quand on expédie en pays étranger et qu'on s'en retire avec perte, ce n'est pas encourageant. Si le Gouvernement pouvait accorder une prime d'exportation à notre industrie, cela engagerait à envoyer des marchandises sur les places étrangères où on croirait trouver quelques avantages, parce que la prime couvrirait une partie de la valeur expédiée.

D. Croyez-vous que votre industrie soit maîtresse du marché intérieur ?

R. Non, car on introduit beaucoup de papiers étrangers, malgré le droit qui est de 15 p. %.

D. Quelle espèce de papier fabriquez-vous ?

R. Je ne fabrique pas dans ce moment, mais je vais fabriquer du papier avec de la paille, l'année prochaine. Je me suis associé avec quelqu'un qui a un brevet.

D. Vous fabriquiez des papiers avec des chiffons. Quelle espèce de papier fabriquiez-vous ?

R. Des papiers à écrire et des papiers à emballer, excepté les papiers à sucre.

D. Faisiez-vous des papiers à meubler ?

R. Oui, mais les mécaniques nous ont obligés de cesser, parce que les mécaniques font les papiers à meubler d'une seule pièce, tandis que les feuilles de papier faites à la main sont de petite dimension et doivent être collées.

D. Pourquoi n'avez-vous pas établi aussi une mécanique ?

R. Parce que j'ai appris que ceux qui en faisaient usage n'y trouvaient que peu de bénéfice, la production ayant dépassé la consommation, et se repentaient d'avoir établi ces mécaniques.

D. Vous avez parlé de votre projet de fabriquer du papier avec de la paille; est-il à votre connaissance qu'on emploie en d'autres pays ce procédé de fabrication ?

R. On l'emploie à Paris, mais on manipule d'une autre manière.

D. Cette fabrication est-elle prospère à Paris ?

R. Oui, d'après ce que m'a dit mon associé.

D. Croyez-vous qu'avec le tarif actuel, une fabrique de papiers quelconques établie dans de bonnes conditions de main-d'œuvre et de matière première puisse prospérer en Belgique? ne pensez-vous pas qu'il y aurait lieu de modifier le tarif en ce que concerne les droits d'entrée sur les papier étrangers ?

R. Nous pouvons introduire nos produits en France en payant un droit de 15 p. %, comme on peut introduire de France chez nous les mêmes produits en payant le même droit; si nous augmentions le droit chez nous, la France ne manquerait pas d'en faire autant de son côté. Nous avons un encombrement de nos produits et je ne sais comment font les Français, ils trouvent encore moyen de nous importer une masse de marchandises.

D. Cela prouverait que le tarif n'est pas assez élevé, ou peut-être peut-on frauder ?

R. Il n'y aurait que sur le droit, qui se perçoit à la valeur, que l'on pourrait frauder; on a bien la faculté de préempter, mais reste à savoir si les douaniers connaissent bien cette marchandise. Si un papier valant 10 francs la rame est déclaré n'en valoir que 5, et que personne ne connaisse la valeur de cette marchandise, le droit est fraudé de moitié.

D. Le droit en France est de 160 francs les 100 kilog., par la frontière de terre. Que représente ce droit à la valeur ?

R. Je ne pourrais pas le dire.

D. Quelle est la valeur de 100 kilog. du papier le plus commun ?

R. De 25 à 40 francs. Le droit alors serait en France de 400 p. % sur ce papier, tandis qu'en Belgique le droit n'est que de 15 p. % sur le papier à écrire et 10 p. % sur le papier à meubler.

D. Votre fabrication était-elle prospère avant 1830?

R. Oui, nous avions un plus grand débit et nous n'avions pas une production aussi considérable : de plus, la Hollande prenait une grande quantité de nos papiers communs. pour la fabrication desquels elle ne pouvait pas concourir avec nous.

D. Où se procure-t-elle maintenant ces papiers?

R. Je crois que l'Allemagne lui en fournit, et je suppose que des fabricants qui faisaient des papiers fins se seront mis à en faire de moindre qualité

D. Exportiez-vous avant 1830?

R. Non.

D. N'avez-vous jamais essayé?

R. Un essai a été tenté, mais le navire s'est perdu ; on ne l'a pas renouvelé.

D. Vers quelle contrée aviez-vous fait cette expédition?

R. Je ne sais pas. C'est une maison d'Anvers qui faisait cette exportation pour son compte. Nous n'en avons plus entendu parler.

D. Demandez-vous une modification au tarif?

R. Si les droits sont réciproques, nous n'avons rien à exiger de plus ; mais s'ils ne le sont pas, nous demandons la réciprocité et nous demanderons en outre qu'on nous accorde une prime comme on en accorde pour les constructions de navires. Cela encouragerait les essais d'exportation.

D. Vous n'avez pas d'autres observation à présenter?

R. Non.

Interrogatoire des délégués d'Alost.

Présents : MM. Cumont-De Clercq, négociant en toiles, fils et houblons; Elias Cools, négociant en fils; J. Boone, tanneur; Van Santen-Vandewiel, fabricant de coton, et De Tramazure, négociant en huiles et graines.

D. Quelles sont les branches d'industrie de l'arrondissement d'Alost?

M. Cumont-De Clercq. — Les principales sont les houblons, les toiles, les huiles, les dentelles, la tannerie, l'impression et la filature de coton et la filterie de lin.

HOUBLONS.

D Cette industrie est-elle prospère?

M. Cumont-De Clercq. — Cette année la récolte n'a pas été très-abondante,

le prix est élevé ; c'est avantageux pour le cultivateur qui a eu le bonheur de faire une bonne récolte. Année commune, nous récoltons de 6 à 7 millions de livres de houblon ; à 50 centimes la livre, cela fait un produit annuel de 3 à 4 millions

Notre commerce de houblon souffre des droits auxquels l'imposent les pays voisins et surtout la France, qui était notre principal débouché. Le droit y est de 36 francs les 50 kilog. ; déjà nous avons fait beaucoup de démarches pour obtenir l'abaissement du tarif français, nos démarches ont été sans aucun résultat. Nous insisterons encore pour tâcher d'avoir cette faveur.

Dans les années comme celles-ci il nous arrive des houblons de l'étranger, cela fait tort à nos cultivateurs. Ces houblons nous viennent d'Angleterre ; les expéditeurs ont d'autant plus d'avantage à nous les expédier, qu'ils obtiennent à la sortie un *drawback*, le remboursement d'un droit qu'il n'ont pas payé. Le tort qu'ils nous font n'est cependant pas très-grand, car les houblons étrangers ne nous arrivent que quand le prix est très élevé sur nos marchés. Toutefois vous verrez, Messieurs, s'il n'y aurait pas lieu d'établir le même droit qu'en France. C'est ce que des cultivateurs nous ont chargés de demander.

Notre prix ordinaire est de 50 francs, par conséquent, si sur une valeur de 50 francs on met un droit de 36 francs, cela équivaut à la prohibition ; et ce n'est que dans les années où la récolte manque, que nous pouvons introduire quelque chose.

D. Les houblons étrangers ne venant que dans un moment de disette, les brasseurs ne s'opposeront-ils pas à l'établissement de ce droit.

M. Cumont-De Clercq. — Aussi je ne suis pas très-convaincu de la nécessité d'établir ce droit, parce que si nous n'admettons les houblons étrangers que quand nous en manquons, ils ne nous font pas grand tort ; cependant on m'a chargé de demander l'établissement du droit français.

D. En France on a voulu encourager la culture du houblon, et n'a-t-on pas réussi ?

M. Cumont-De Clercq. — Maintenant les Français ont des houblons partout ; ils peuvent se passer des nôtres. Avant l'établissement du droit, on n'y cultivait pas la dixième partie de ce qu'on en cultive maintenant.

D. Sont-ils d'aussi bonne qualité?

M. Cumont-De Clercq. — Les houblons des Vosges et les houblons de Bousquet sont aussi bons que ceux de Poperingue.

D. Cependant ne leur donne-t-on pas le nom et la marque des houblons de Poperingue ?

M. Cumont-De Clercq. — Cela tient à la vieille réputation des houblons de Poperingue ; il y a aussi en France beaucoup de houblons de qualité inférieure.

CÉRÉALES.

D. Avez-vous des observations à nous présenter au sujet des céréales?

M. De Tramasure. — Je me permettrai de vous faire quelques observations relatives à la loi sur les céréales.

Une chose certaine qui restera prouvée, c'est que toute loi sur cette matière, qui n'a pas pour base la libre importation des grains, aura presque toujours un effet contraire au but qu'on s'était proposé, et peut même tôt ou tard amener une catastrophe de disette. Néanmoins si on veut maintenir le principe de cette loi défectueuse, il serait indispensable, d'après mon opinion, d'y opérer les changements suivants.

Le prix de 24 francs par hectolitre, auquel on a permis l'importation libre du froment est trop élevé; il devrait être basé sur les prix de 16 à 20 francs par hectolitre pour la libre importation et exportation, et il faudrait en défendre seulement l'exportation lorsque les mercuriales des marchés régulateurs seraient montées à 24 francs par hectolitre.

Au prix de 12 à 15 francs l'importation payerait 5 francs pour cent kilogrammes. Au-dessous les 12 francs toute importation devrait être défendue.

Le seigle, d'après la loi, pour être exempt de droits, doit valoir 17 francs l'hectolitre; alors il est assimilé au froment et ne peut-être exporté; le prix doit baisser de 15 à 16 francs par hectolitre pour qu'il puisse entrer et sortir en franchise de droits. Ce grain ne pèse ordinairement que 70 à 72 kilogrammes par hectolitre, ce qui répond à 21-40 à 23 francs par 100 kilogrammes, prix exorbitant, et auquel nous avons vu monter tout récemment ce grain en 1839. Cette base est vicieuse, Messieurs, parce que le prix *maximum* du seigle, 17 francs par hectolitre, est beaucoup trop élevé en proportion du prix du froment, 24 francs par hectolitre; eu égard à la qualité de ce grain, il ne peut jamais être considéré, comme quelques économistes l'ont taxé, aux deux tiers de la valeur du prix du froment; sa valeur réelle doit être calculée à 40 p. % au-dessous de celle du froment; car pour être conséquent, il faut avoir égard à sa valeur vénale, en considérant le poids et la qualité, ensuite le comparer au poids du froment pesé à l'hectolitre. Il pèsera toujours en moins de 9 à 10 kilogrammes par hectolitre, ce qui ferait une disproportion dans sa valeur d'environ fr. 2 50 c^{s} sur la même mesure, et établirait une base de fr. 14-50 c^{s} au lieu de 17 francs, le froment étant supposé valoir 24 fr.; ce qui revient bien à sa vraie valeur, 40 p. % au-dessous du prix du froment. Examinez les mercuriales des marchés régulateurs, vous y remarquerez que les prix du seigle s'établissent dans cette même proportion, à peu d'exceptions près. Or, la proportion sur laquelle la loi du 31 juillet 1834 aurait dû être faite, serait 14 francs par hectolitre pour la libre entrée et défense d'exportation, au lieu de 17 francs; de 11 à 13 francs pour libre importation et exportation; de 8 à 10 francs, importation 2 francs pour 100 kilogrammes; 7 francs importation, 4 francs pour 100 kilogrammes; en-dessous les 6 francs, importation défendue.

Une singularité c'est que le seigle paye même aujourd'hui encore un droit de fr. 21 50 c^{s} pour mille kilo., tandis que le froment est dégrevé n'importe à quel taux la mercuriale descend. Il faut prendre également en considération, Messieurs, que le seigle étant la nourriture d'une grande partie du peuple, ouvriers, campagnards, etc., est aussi nécessaire aux distilleries agricoles, dont l'augmentation est notoire; cela en enlève une grande partie à la consommation, et pour peu que la récolte ne soit pas abondante, vous verrez chaque année, vers les mois de mai, juin et juillet, augmenter le prix du seigle en disproportion avec le froment. En adoptant une meilleure proportion, vous favoriserez encore plus ces industries, qui ne peuvent prospérer qu'avec le bon marché, et vous éviterez ces

fluctuations dans les prix. Je ne vous ferai pas valoir les avantages que le commerce en doit retirer; ils sont minimes en proportion du soulagement que les bas prix des céréales apportent à la classe ouvrière, et par suite aux industries en général.

Pour ce qui concerne les orges, sarrasins, pois, fèves, avoines, ils pourraient subir quelques légères modifications abandonnées à la sagesse du Gouvernement.

Je dois vous faire observer encore, Messieurs, que si on adoptait pour *maximum*, par exemple, 20 francs par hectolitre de froment pour la libre importation et exportation, ou tout autre prix comme je l'ai dit au commencement, il conviendrait que les prix du seigle fussent calculés sur ces mêmes prix à 40 p. % au-dessous de la valeur de ceux du froment, et en suivant les gradations.

D. Ce sont à peu près les mêmes observations qui nous ont été présentées dans d'autres localités.

Vous demandez que, pour le seigle, on règle le droit d'après le prix qui est toujours de 40 p. % au-dessous de celui du froment; vous voudriez que le droit fût établi dans cette proportion.

Votre marché est-il considérable?

M. De Tramasure. — Chaque semaine le marché est de 900 hectolitres environ.

D. Et le marché de St-Nicolas?

M. De Tramasure. — Il est plus considérable encore. Notre marché n'est pas aussi fourni qu'il le serait, si les marchands de grains n'allaient pas faire leurs achats dans les campagnes.

D. Vous ne demandez pas qu'on en revienne à l'ancienne législation; mais seulement qu'on introduise dans la législation actuelle les modification que vous indiquez?

M. De Tramasure. — Je préfèrerais qu'on établit la libre importation et exportation, en posant une limite pour empêcher le prix de descendre trop bas et de s'élever trop haut. Mais si on maintient la législation existante, je demande qu'on y introduise les modifications que j'ai indiquées.

D. Ces modifications ne seront-elles pas défavorables à l'agriculture?

M. De Tramasure. — Je ne le crois pas; quand les céréales sont chères, tous les ouvriers ont de la peine à vivre, cela fait souffrir toutes les industries parce que les ouvriers se trouvent dans une position moins aisée.

HUILES.

D. Les tordoirs dans l'arrondissement d'Alost sont-ils nombreux?

M. De Tramasure. — Il y en a quatre qui sont mus par la vapeur, il y en a aussi qui sont mus par le vent et par l'eau; mais les plus importants sont ceux qui sont mus par la vapeur.

Autrefois nous avions un marché considérable qui, par suite de l'établissement du chemin de fer, est tombé en partage à Termonde.

D. Sont-ce des huiles de colza qu'on fabrique chez vous?

M. De Tramasure. — Oui, mais nous fabriquons aussi de l'huile de chanvre et de lin en très-grande quantité.

D. Nous avons reçu des réclamations de certaines localités contre la diminution du droit de sortie sur les tourteaux; on y craint que cela ne fasse tort à l'agriculture qui a besoin de ces tourteaux; on a réclamé, et notamment dans l'arrondissement de Courtray.

M. De Tramasure. — C'est sans doute le seul arrondissement qui réclame?

D. Ypres a réclamé également.

M. De Tramasure. — Quand les prix des tourteaux sont élevés comme ils le sont aujourd'hui, l'exportation n'en est pas à craindre; quand les prix sont bas, il y a avantage à ce que l'exportation puisse avoir lieu. Il y a des années où réellement nous sommes surchargés de tourteaux, et dans ce cas il serait désirable que l'on eût une diminution sur le droit de sortie.

D. Cependant les Français n'introduisent-ils pas beaucoup de tourteaux?

M. De Tramasure. — Oui, mais seulement du côté de Courtray. Les tourteaux sont très-chers en ce moment; ils sont au delà de 200 francs.

D. Les Français ne viennent-ils pas enlever nos graines?

M. De Tramasure. — Oui; nos huiles sont prohibées en France et nos graines peuvent y entrer librement; mais si la France nous enlève nos graines, à notre tour nous recevons des graines du Nord. Quant aux graines, je crois qu'il serait préférable de ne pas modifier l'état des choses existant.

D. Il ne faudrait donc pas un droit à la sortie?

M. De Tramasure. — Dans mon opinion, non.

D. Les graines du Nord remplacent donc avantageusement les graines que les Français nous enlèvent? comment se fait-il que les Français n'aillent pas s'approvisionner eux-mêmes dans le Nord?

M. De Tramasure. — Ils trouvent que les conditions du commerce leur sont moins onéreuses ici qu'à Hambourg, et dans les autres places du Nord.

D. Avez-vous des savonneries?

M. De Tramasure. — Oui.

D. Y emploie-t-on de l'huile du pays?

M. De Tramasure. — Rien que l'huile du pays, car il règne une prévention contre l'huile de poisson.

D. Il y a des localités où on l'emploie.

M. De Tramasure. — Oui, il paraît qu'à Gand on s'en sert abondamment

D. Pourriez-vous nous indiquer le chiffre de la production en huiles de tous les moulins de l'arrondissement d'Alost?

M. De Tramasure. — Six moulins à vapeur et 30 à 35 moulins à eau, au vent et à chevaux, consommant année ordinaire 160 à 170 mille hectolitres de graines diverses telles que colza, lin, cameline et chanvre, produisent environ 33 à 34 mille hectolitres d'huile, estimés à une valeur de 4 millions de francs au prix du jour, le produit des tourteaux y compris.

D. Vous n'avez pas d'autres demandes à faire que celles qui ont déjà été faites par les autres industriels?

M. De Tramasure. — Non.

DENTELLES.

D. Un de ces Messieurs peut-il donner des renseignements sur cette branche d'industrie?

M. Cumont-De Clerq. — Nous ne nous occupons pas de cette industrie, mais les fabricants denteliers, ont fait observer qu'ils n'avaient rien à réclamer; que leur industrie n'avait pas besoin de protection.

D. Cette industrie est donc aujourd'hui plus prospère?

M. Cumont-De Clerq. — Oui.

TANNERIES.

D. Quel est l'état de cette industrie.

M. Boone. — Cette industrie, autrefois très-florissante en Belgique, se trouve aujourd'hui dans un état de souffrance, tant à cause de l'élévation des droits d'entrée dont sont frappés nos cuirs tannés et corroyés en pays étrangers, que de la faiblesse des droits établis par notre Gouvernement à la sortie des cuirs frais en poil et des écorces.

En effet, en Hollande nos cuirs fabriqués sont imposés d'un droit d'entrée d'au moins 15 p. % en principal, indépendamment des droits additionnels, de sorte que ce débouché, autrefois si important, a infiniment diminué.

Dans les pays réunis aux douanes allemandes, les droits d'entrée sur les cuirs fabriqués sont encore plus élevés, et nous permettent à peine d'y faire le quart des affaires que nous y traitions avant cette réunion et l'établissement de ces droits.

En France et en Angleterre, les droits y sont tellement élevés qu'ils équivalent à une prohibition, et nous empêchent ainsi d'y écouler nos produits.

Tandis que nos voisins apportent ces entraves à l'écoulement de nos cuirs fabriqués, nous leur accordons toutes les faveurs en leur permettant d'enlever sans les plus faibles droits nos matières premières, tels que cuirs frais en poil et nos écorces. C'est surtout la France et l'Angleterre qui viennent s'approvisionner chez nous de ces matières, et leur font subir des hausses subites et extraordinaire qui font le plus grand tort à nos fabriques; c'est ainsi que les cuirs frais viennent d'éprouver une hausse de 30 p. % en peu de temps. S'ils n'est pas au pouvoir du Gouvernement de remédier au premier des maux signalés ci-dessus, je pense qu'il pourra du moins apporter quelque adoucissement à l'état de nos tanneries et corroyeries en élevant les droits de sortie sur les matières premières,

afin que ces droits, aujourd'hui si insignifiants, procurent au moins quelque protection à nos fabriques. En conséquence, j'ai l'honneur de proposer un droit de 15 à 20 p. % sur la sortie des cuirs en poil, au lieu du droit actuel.

2° De mettre un droit de sortie de 20 francs au moins par 1000 kil. sur les écorces, tant grosses que fines, au lieu du droit actuel de fr. 1 06 c^s par 1000 kil.

D. D'après vos observations l'état de votre industrie n'est donc pas prospère?

M. Boone. — Notre industrie est la plus maltraitée de toutes, en effet, le droit est énorme pour l'importation de nos cuirs à l'étranger.

D. Avez-vous beaucoup de tanneries?

M. Boone. — Je ne pourrais en donner le chiffre exact.

D. Votre tannerie est-elle considérable?

M. Boone. — Je crois que c'est une des plus importantes du pays.

D. Après celles de Stavelot ?

M. Boone. — Les tanneries de Stavelot sont distinctes des nôtres; à Stavelot on ne travaille que des cuirs sauvages, et nous nous tannons des cuirs indigènes.

D. Combien de fosses avez-vous?

M. Boone. — De 40 à 60.

D. Vous demandez un droit de sortie de 15 à 20 % sur les peaux?

M. Boone. — Oui.

D. Et un droit de 20 p. % à la sortie par 1000 kil., sur les écorces de chêne?

M. Boone. — Oui.

D. Il y a beaucoup d'opposition à l'établissement de ce droit. Il y a même des localités où les tanneries étaient prospères, et qui le sont devenues davantage depuis l'exécution du traité. C'est ce qu'on nous a dit principalement à Namur; mais les industriels de cette localité ont ajouté que cet état d'amélioration tenait à leur position; que depuis l'exécution du traité leurs tanneries étaient prospères parce que les cuirs qu'ils font, rivalisaient avec ceux que l'on fabrique dans les territoires cédés, et que maintenant qu'ils étaient débarrassés de cette rivalité, ils pouvaient marcher, prospérer même. Avez-vous connaissance de ces faits?

M. Boone. — Je ne puis pas admettre la vérité de ces assertions d'une manière générale; car pour ce qui me concerne j'ai les preuves du contraire. Au reste les cuirs qu'on tanne à Namur sont également des cuirs sauvages. Notre fabrication est différente de celle-là; et pour ce qui regarde mon établissement même, il est en grande souffrance.

D. Votre industrie était-elle prospère lors de la réunion avec la Hollande?

M. Boone. — Notre production était alors beaucoup plus considérable.

D. Nous ne jouissions cependant pas alors d'un droit de sortie sur les écorces et les cuirs frais. A quoi attribuez-vous votre prospérité d'alors?

M. Boone. — A notre débouché vers la Hollande.

D. Est-ce que vous envoyiez alors des cuirs autre part qu'en Hollande?

M. Boone. — Oui, en Prusse; c'étaient les deux seuls pays vers lesquels nous exportions.

D. Exportez-vous encore en Hollande?

M. Boone. — Oui, mais nos exportations se sont beaucoup affaiblies.

D. Allez-vous encore en Prusse?

M. Boone. — Nos relations avec ce pays existent encore, mais elles ont aussi beaucoup diminué. Les droits sont trop forts; je crois que sur nos articles le droit est de 23 ou 23 1/2 p. %.

D. A l'intérieur avez-vous à lutter contre la concurrence étrangère?

M. Boone. — Non, on introduit peu de cuirs tannés étrangers.

D. Vous n'avez pas d'autres observations à présenter?

M. Boone. — Non.

INDUSTRIE COTONNIÈRE.

D. Cette industrie est elle prospère à Alost?

M. Van Santen-Vandewiel. — Vous dire que l'industrie cotonnière en Belgique marche à grands pas vers sa ruine, c'est une vérité qui n'est malheureusement que trop bien constatée par tant de fabriques qui ont cessé leurs travaux, et par des milliers d'ouvriers qui se trouvent sans travail et qui sont tombés dans la plus grande misère. Alost, comme toutes les villes de la Belgique, ne se trouve pas en dehors de cette détresse industrielle, et je pense que vous en avez la pleine conviction.

Je ne ferai donc qu'émettre mon opinion sur les améliorations qu'il conviendrait d'apporter pour venir au secours de l'industrie en souffrance. Privée de tout débouché à l'extérieur, ne pouvant même trouver un écoulement assuré en Belgique, je pense que si l'on ne veut voir périr l'industrie cotonnière chez nous, on doit lui assurer le marché intérieur :

1° Par une protection qui nous mette à même de lutter contre les produits étrangers que l'on jette en masse dans le pays, et qui se vendent même à perte pour écraser nos fabriques;

2° Par l'estampille et la recherche à l'intérieur, sans lesquelles aucune protection n'est possible;

3° Par des lois pénales rigoureuses contre les fraudeurs, afin d'empêcher la fraude qui ruine le fabricant et l'ouvrier.

Voilà ce me semble, Messieurs, les seuls moyens de pouvoir protéger l'industrie en souffrance et près de périr en Belgique. S'il s'agissait seulement des intérêts des fabricants, je dirais moi-même qu'on ne fasse rien pour eux, qu'on les laisse périr si cela peut faire le bonheur du pays; mais il s'agit de la classe ouvrière; sans elle il n'y a pas de prospérité possible pour la Belgique.

Ne doutant aucunement de votre coopération, Messieurs, j'espère que le sort d'une industrie jadis si florissante, qui fait la richesse du pays, va s'améliorer, et que par les mesures que prendra le Gouvernement, on apportera bientôt une fin à la grande misère des ouvriers.

D. Vous n'êtes pas le seul industriel de votre catégorie dans l'arrondissement d'Alost ?

M. Van Santen-Vandewiel. — Non il y a deux imprimeries et teintureries, nous n'avons pas de filatures de coton à Alost.

D. Vous demandez comme tous vos confrères des autres localités qu'on vous assure d'abord le marché intérieur ?

M. Van Santen-Vandewiel. — Oui, car nous ne pouvons pas exporter; j'ai fait antérieurement des affaires avec la Hollande; j'en ai fait aussi avec la Prusse; mais depuis la cession du Limbourg et du Luxembourg, il n'est plus possible de faire encore quelque chose; il y a trop de difficultés maintenant, surtout quant à la Prusse, le droit d'entrée étant de 400 francs par 100 kil. sur nos articles.

D. Vous demandez l'estampille et la recherche à l'intérieur, c'est-à-dire que vous demandez avant tout la recherche à l'intérieur, l'estampille n'étant qu'un moyen de sanction?

M. Van Santen-Vandewiel. — On mettrait le triple de douaniers, qu'il serait encore impossible d'empêcher les fraudeurs de traverser la ligne des douanes, parce que notre pays est ouvert de tous côtés. Ainsi, ce que nous demandons nous est indispensable.

D. A Verviers les industriels ont demandé aussi la recherche à l'intérieur, mais ils ont demandé en même temps les mêmes moyens de sanction que ceux qui existent en Prusse, où la recherche à l'intérieur est établie; mais elle n'a pas pour sanction l'estampille appliquée sur les tissus, elle a pour sanction l'estampille appliquée sur les documents que les marchands doivent exhiber à la réquisition de la douane.

M. Van Santen-Vandewiel. — Cela est exact.

D. Les drapiers de Verviers ont demandé qu'on établît la recherche à l'intérieur sur les draps et sur les autres étoffes de laine, ainsi que sur celles qu'ils ne fabriquent pas encore et qu'ils se proposent de fabriquer. Il paraît que sans la recherche à l'intérieur, ils ne pourraient pas se livrer avec succès à cette nouvelle fabrication. Du reste, ils ne s'opposent pas à ce qu'on accorde l'estampille aux fabricants de tissus de coton; mais pour leur industrie, ils pensent que l'appliquer sur les tissus serait une gêne, et qu'elle prêterait peut-être à la fraude; suivant eux le moyen de sanction employé en Prusse serait plus efficace que l'estampille. Partagez-vous cette opinion?

M. Van Santen-Vandewiel. — Je ne crois pas que ce moyen puisse être mis en usage pour notre industrie : il nous faut l'estampille et la recherche à l'intérieur.

D. Je le répète, les fabricants de Verviers demandent aussi la recherche à l'intérieur; mais ils pensent que pour faire porter des fruits à l'application de ce système, il faudrait employer de préférence le moyen de sanction usité en Prusse. Quel est votre avis sur cette mesure?

M. Van Santen-Vandewiel. — Il faudrait alors des douaniers parfaitement au

courant de la fabrication des indiennes, mais il est à remarquer que les douaniers prussiens sont tellement au courant qu'ils reconnaissent parfaitement tous les cotons de l'intérieur ; ils vont dans les fabriques, ils prennent des notes, ils voient ce qu'on y fait, ils font faire des visites domiciliaires, ils remarquent les dessins ; aussi sont-ils en état de reconnaître sur-le-champ si un coton est un produit étranger, ou s'il a été fabriqué en Prusse. Aussi ont-ils le droit de faire des visites domiciliaires, sur la simple supposition qu'un négociant recèle dans sa maison des marchandises étrangères sans en avoir payé le droit, et de se faire produire les factures de toutes les marchandises, ainsi que leur correspondance et livres de commerce.

D. N'obtiendrait-on pas ici le même résultat qu'en Prusse, si nos douaniers étaient mis au courant comme les douaniers allemands?

M. Van Santen-Vandewiel. — Oui, ce serait déjà un grand bien.

D. Et si l'on restreignait les bureaux d'importation du coton étranger?

M. Van Santen-Vandewiel. — La mesure serait également bonne.

D. Vous demandez aussi des lois pénales rigoureuses contre les fraudeurs. Connaissez-vous le projet qui a été présenté à la Chambre?

M. Van Santen-Vandewiel. — Non.

D. Il est inutile alors que je vous fasse des questions à ce sujet. Ce projet établit plusieurs dispositions plus rigoureuses que celles qui existent actuellement; mais il réduit en même temps certaines peines qui sont tellement fortes que souvent les tribunaux ne veulent pas les appliquer. Avez-vous besoin des calicots plus fins que ceux qu'on fait dans le pays?

M. Van Santen-Vandewiel. — Chez nous, nous n'imprimons que sur calicots 2400 et 3000 fils qu'on fabrique à Gand ; nous ne pouvons pas lutter contre les Anglais pour les cotons fins, à cause du manque de débouchés à l'extérieur Les Anglais ayant de grands débouchés, peuvent faire des masses et varier beaucoup, tandis que les fabricants du pays ne pourraient subvenir à leurs frais, puisqu'il faut faire les mêmes frais de dessin et de gravure pour fabriquer cent pièces que pour mille.

D. On nous a dit à Saint-Nicolas que si l'on pouvait avoir la libre entrée des fils anglais, numéros fins, on pourrait se mettre à fabriquer des tissus qui se vendraient avec beaucoup d'avantage, même pour l'exportation. Êtes-vous d'accord avec ces industriels sur l'utilité de cette libre entrée des fils fins?

M. Van Santen-Vandewiel. — Il est possible que pour leur industrie spéciale cette mesure ferait du bien, car les fabricants de Saint-Nicolas font des cotonnettes fines.

FILS.

D. Demandez-vous que le tarif vous accorde une plus grande protection?

M. Éliaert-Cools. — Je demande un droit d'entrée sur les fils retors venant de

France et l'Angleterre ; quant aux fils écrus, je voudrais également qu'on y mît à la sortie un léger droit, ainsi que sur les lins fins. La sortie du lin nous fait toujours beaucoup de tort.

D. Quels sont les droits en France ?

M. Eliaert-Cools. — Ces droits sont très-élevés, très-majeurs, et il y a différentes catégories.

D. Ne les a-t-on pas modifiés depuis ?

M. Eliaert-Cools. — Seulement pour les fils d'étoupe.

D. Voici ce que porte le tarif français :

Toiles à voiles	fr.	31 90	par 100 kilog.
Autres toiles.		48 40	—
Fils retors, pour dentelles.		11 »	—
Tous autres fils.		67 60	—
Fils teints.		131 60	—

Mais je ne sais pas si ces droits n'ont pas été modifiés.

M. Eliaert-Cools. — Je ne le pense pas, on a seulement modifié le tarif en ce qui concerne le fil d'étoupe, et cela depuis trois mois. Le fil d'étoupe a été assimilé au fil de lin, on paye maintenant 26 francs pour toute espèce de fil, à partir du n° 10, par 100 kilogrammes, le droit se perçoit au poids.

D. Ainsi vous demandez le tarif français ?

M. Eliaert-Cools. — Oui, pour les fils blancs, les fils retors et les fils teints.

D. Et pour les autres fils laisseriez-vous subsister ce qui existe maintenant ?

M. Eliaert-Cools. — Il faudrait aussi un droit sur les fils simples, je demanderai également un droit sur le fil de coton retors, qu'on appelle vulgairement fil d'Écosse. Ce fil fait aujourd'hui beaucoup de tort au fil de lin.

D. N'existe-t-il pas à Alost une fabrique assez importante de ce fil ?

M. Eliaert-Cools. — Oui ; ce serait une protection pour cette fabrique. Je pense qu'un droit de 75 p. % ne serait pas trop élevé.

D. Le commerce de fil à Alost est-il plus prospère qu'avant 1830 ?

M. Eliaert-Cools. — S'il est plus prospère à Alost, c'est au détriment des localités voisines, mais en général ce commerce est moins prospère qu'avant la révolution. Nous avons à lutter contre le fil anglais ; il s'importait beaucoup de nos fils en Hollande et nous ne pouvons plus vendre dans ce pays. Les Anglais commencent même à importer leurs fils en Belgique, et c'est pour cela que nous demandons une augmentation de droits. Les Anglais arrangent leurs fils sur de petites bobines d'une manière qui les rend très-attrayants pour le consommateur.

D. Avez-vous fait valoir ces considérations devant la commission de l'industrie linière ?

M. Eliaert-Cools. — Pas toutes, nous avons seulement demandé un droit de sortie sur les lins et un droit d'entrée sur les fils simples écrus étrangers ; nous n'avons

demandé qu'un droit modéré, un droit de 10 p. %. Le droit de sortie sur les lins rencontre beaucoup d'opposition, cependant il en résulterait un bien considérable pour les fabricants de toiles et les fabricants de fils; des négociants assez marquants conviennent des avantages que ce droit produirait, et ils disent qu'ils ne s'y opposeraient pas; mais ils ne veulent pas émettre cette opinion publiquement.

Un droit sur le fil étranger simple, sans un droit de sortie sur le lin, serait ruineux; il empêcherait nos tisserands de travailler; d'ailleurs il est indispensable d'établir un semblable droit de sortie, car sans cela notre industrie linière ne peut pas subsister, et si cette industrie succombe, des provinces entières seront réduites à la plus extrême misère. Du reste, ce droit n'entraverait pas le commerce des lins, les Anglais n'en achèteraient pas beaucoup moins.

J'insiste surtout pour l'établissement d'un droit d'entrée sur le coton retors et sur le fil retors teint et blanc.

D. Y a-t-il longtemps qu'il existe à Alost une fabrique de coton retors?

M. Eliaert-Cools. — Deux ou trois ans. Il vient de s'en établir une à Bruxelles dans le faubourg de Namur; il y en a encore deux autres à Alost. Ce serait un grand malheur si nos filatures devaient tomber; or, elles sont fortement menacées. J'insiste beaucoup pour l'élévation des droits au taux du tarif français.

CENDRES.

D. Avez-vous encore quelques réclamations à faire?

M. Cumont-Declerq. — Nous avons chez nous des négociants en cendres qui nous ont chargés de vous présenter quelques demandes. Le Gouvernement perçoit un droit d'entrée sur ces cendres, et ce droit est établi par tonneau, calculé à un mètre et demi. D'un autre côté, la loi établit un droit de patente, et pour la perception de ce droit le tonneau est calculé à un mètre seulement. Depuis quelque temps la douane prétend que le droit doit être payé, non sur le tonneau de marchandise, mais sur le tonneau qui sert de base à la perception du droit de patente; alors le droit serait augmenté de moitié. La chose n'est pas importante pour le droit qui se perçoit en Belgique; mais les négociants dont nous vous soumettons la réclamation, craignent qu'en Hollande, où l'on a pris jusqu'ici le tonneau d'un mètre et demi pour base de la perception du droit, on ne finisse aussi par calculer le tonneau à un mètre seulement; en Hollande le droit est de 10 florins, et la chose serait par conséquent fort importante. Ces négociants se sont adressés à M. le Ministre des Finances, qui leur a dit que la chose lui paraissait fort simple, et qu'ils auraient réponse dans la huitaine. Jusqu'à présent la réponse n'est pas encore arrivée, cependant la réclamation a été faite au mois de mai, et elle a été renouvelée depuis. J'ai l'honneur de vous remettre la copie des pièces qui ont été adressées à M. le Ministre pour cette affaire.

Le commerce des cendres est fort important; les cendres sont un engrais pour l'agriculture.

Voici des notes qui m'ont été remises par les négociants qui s'occupent de cette branche de commerce.

NOTE.

La loi du 26 août 1822, *Journal Officiel* n° 38. a établi les droits sur les cendres des foyers par tonneau de mer, en les fixant :

A l'entrée à	fl 0	10	cents P.-B.	par tonneau de mer
En transit à	2	50	—	
A la sortie à	2	50	—	

L'article 292 de la même loi a fixé chaque tonneau à 1000 livres des P.-B. (kilog.), représenté par 1 1/2 mètre cube, depuis la mise en vigueur de cette loi. Cette base a été maintenue, et les droits d'entrée en Belgique ont été perçus sur ce pied depuis 1830 jusqu'au mois de mai dernier, époque où le receveur des douanes à Anvers a commencé par exiger des bateliers la production de leur patente, et à percevoir les droits d'entrée sur la capacité des bateaux telle que la porte la patente, ce qui a donné lieu à une augmentation de droits d'un tiers, parce que la loi du 6 avril 1823, *Journal Officiel* n° 14, qui a établi le droit de patente, a fixé la capacité des tonneaux à un mètre cube pour la perception de cet impôt.

Le Gouvernement hollandais, apparemment instruit de la nouvelle mesure que le Gouvernement belge venait de prendre, exigea aussi le droit de sortie sur la capacité des bateaux, d'après le jaugeage fait pour la fixation du droit de patente; des réclamations furent immédiatement faites près ce Gouvernement, et par une décision ministérielle du 5 mai 1840, ci-jointe par copie sous le n° 1, les droits à la sortie furent établis sur l'ancien pied et perçus sur la capacité des bateaux calculée à 1 1/2 mètre cube.

Les négociants de Bruxelles, Termonde et Alost, se sont rendus le 7 août dernier, chez M. le Ministre des finances, pour réclamer contre cette perception illégale, et la requête dont copie ci-jointe, sous le n° 2, lui a été laissée; il leur a promis une décision endéans la huitaine, et nonobstant que l'on ait de nouveau écrit le 2 octobre à M. le Ministre la lettre ci-jointe par copie sous le n° 3, aucune décision ne paraît être intervenue, puisqu'on exige par continuation les droits sur le pied d'un mètre cube par tonneau.

N° 1.

Extract uit het register der resolutien van den Minister van Finantien.

'S Gravenhage, 5 mei 1840.

« De Minister, gelezen hebbende het request van H. Vissers a.z., verzoekende nadere uitlegging van de bedoeling der resolutie van 11 april laatstleden, n° 107, waarbij ten gerijve van de belanghebbende is bepaald, dat voorthands en hangende eene nadere beslissing, de zeeton van haardasch in plaats van met den inhoud van tien mudden, met die van vijftien mudden kan worden gelijk gesteld, en zulks uit hoofde van moeijelijkheden welke zich te dier zaak ten kantoore Batz zouden hebben voorgedaan;

» Heeft goedgevonden en verstaan den heer staatsraad, gouverneur van Zeeland, mits dezen uittenodigen om wel zoo spoedig doenlijk de vereischte

elucidatien te willen geven speciaal aan de ambtenaren te Batz, ten einde de aangifte van volle ladingen haardasch bij getal van zeetonnen geschiedende, deze worden vergeleken met de gemetene inhoud der schepen, en daarbij de evengemelde resolutie zoodanig worde toegepast, dat de ton met den inhoud der schepen met een derde worde vermindert. Ter daarstelling van de reductie op tonnen van 15 mudden welke voor de haardasch zijn geadmitteerd, zullende de eventuele opperlast naar advenante kunnen worden opgegeven en erkend, zonder tot eene opzettelijke verificatie van dezelve overtegaan, mits bij de aangifte eene behoorlijke verhouding is in achtgenomen, oogschijnelijk te erkennen voor eene oppervlakkige vergelijking met de gemetene inhoud der schepen.

Afschrift dezer zal aan de adressanten worden uitgereikt, enz.

N° 2.

A M. le Ministre des finances à Bruxelles.

Exposent avec respect les soussignés, négociants en cendres, domiciliés à Alost et Termonde, que M. le receveur des droits d'entrée, de sortie et accises au bureau d'Anvers, exige depuis le mois de mai dernier (d'après un ordre qu'il dit avoir reçu de votre Département), les droits d'entrée sur les cendres de foyers arrivant de Hollande, à raison de dix cents par tonneau ordinaire d'un mètre cube, équivalent à 1000 kilogr., comme le porte la patente des bateaux, tandis que d'après la loi du 26 août 1822, les cendres des foyers ne doivent payer qu'un droit d'entrée de dix cents par tonneau de mer, équivalent à 1 1/2 mètre cube, ne pesant même que 750 kilogr. au plus.

Nous croyons, Monsieur le Ministre, ne pas devoir entrer en grande explication, pour vous démontrer la fausse application de la loi du 26 août 1822, car personne n'ignore que le tonneau de mer est, aux termes des lois en vigueur, et conformes sur ce point au droit maritime de tous les peuples commerçants, représenté par 1 1/2 mètre cube, tandis que la loi du 6 avril 1823, relativement aux patentes, a assimilé le tonneau pour la perception de cet impôt au tonneau de transport par terre, équivalent à un mètre cube de 1000 kilog.

Le législateur qui a établi l'un et l'autre de ces droits, n'ignorait pas la différence de ces tonneaux en y donnant une dénomination différente. Il a voulu éviter tout doute pour la perception du droit de patente, en fixant dans la loi même la capacité de ces tonneaux à un mètre cube; mais cette fixation, qui n'est relative qu'à la patente seule, ne peut être appliquée aux droits d'entrée et de sortie, qui doivent continuer à se percevoir par tonneau de mer, comme la loi du 26 août 1822 les a fixés *.

Ce principe est tellement reconnu vrai par ce même législateur, que le Gouvernement hollandais exige aujourd'hui encore des bateaux belges qui se rendent en Hollande le droit de patente à raison de la capacité des bateaux, calculée sur

* Depuis que ces réclamations sont faites, nous avons acquis la conviction que le Gouvernement même envisage le tonneau de mer comme équivalent à 1 1/2 mètre cube, puisque la prime de fl. 30 par tonneau accordée aux constructeurs de navires, ne leur est payée que sur la capacité des tonneaux, calculés sur 1 1/2 mètre cube.

(*Moniteur* du 25 octobre 1840.)

le mètre cube, tandis qu'il ne fait percevoir les droits de sortie sur les cendres que par tonneau de mer de 1 1/2 mètre cube, ce qui donne en résultat que les droits de sortie en Hollande sont évalués à 60 tonneaux pour tout navire qui paye un droit de patente de 90 tonneaux.

Le Gouvernement hollandais n'a certes pas intérêt à nous favoriser de ce côté, et s'il ne croyait reconnaître l'équité de cette perception sur ce pied, il exigerait les droits de sortie sur le tonneau du mètre cube. chose qui pourrait très-bien arriver si notre Gouvernement persiste à ne pas reconnaître nos justes réclamations, et à donner une autre interprétation à la loi du 26 août 1822, principe qui ne tarderait pas à être connu en Hollande et qu'on ne se ferait aucun scrupule d'y suivre dans l'intérêt du trésor, et cela d'autant plus volontiers que pareille interprétation ferait, pour ce Gouvernement, une différence de 66 centimes par tonneau, tandis qu'elle ne fait pour notre Gouvernement que 7 centimes par tonneau. Nous croyons pouvoir nous dispenser de dire quel tort une pareille mesure ferait à notre agriculture; notre commerce de cendres serait bientôt anéanti, sans calculer encore que pareille interprétation de la part de notre Gouvernement pourrait avoir des suites fâcheuses pour la perception de la taxe établie sur la navigation de l'Escaut.

Nous espérons, Monsieur le Ministre, que ces explications vous suffiront pour faire droit à notre juste réclamation, et que, non-seulement vous donnerez les ordres nécessaires pour que dorénavant les droits d'entrée sur les cendres ne soient plus perçus que d'après l'esprit de la loi, par tonneau de mer de 1 1/2 mètre cube, mais, qu'indépendamment, vous nous ferez obtenir restitution de ce que nous avons été forcés de payer indûment depuis le mois de mai dernier, et vous ferez justice.

N° 3.

Alost, le 2 octobre 1840.

A Monsieur le Ministre des Finances, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Lorsque nous eûmes l'avantage d'être admis à votre audience du 7 août dernier (accompagnés de notre co-intéressé, M. Annemans de Bruxelles), nous avons eu l'honneur de vous remettre une requête par laquelle nous réclamions le redressement d'une fausse interprétation donnée par votre prédécesseur à la loi du 26 août 1822, relativement aux droits d'entrée sur les cendres des foyers. Indépendamment de cette requête, vous avez bien voulu écouter les observations verbales, que nous avons cru pouvoir vous faire sur la matière, et notamment examiner la décision prise à cet égard par le Gouvernement hollandais et dont la copie vous a été laissée.

Nous quittâmes votre audience avec l'assurance que vous ne tarderiez pas à examiner la question de près, disant même, sans cependant vouloir nous le persuader, que vous croyiez que nous étions dans nos droits, qu'il y avait à cet

égard une disposition dans la loi générale, et qu'une décision nous parviendrait endéans la huitaine.

Voilà bientôt deux mois, Monsieur le Ministre, que vous avez bien voulu nous faire cette promesse, et, jusqu'à ce jour, rien ne paraît avoir été décidé à cet égard, puisqu'on nous fait payer par continuation les droits sur le même pied.

Nous venons donc, Monsieur le Ministre, vous rappeler la promesse que vous nous avez faite le 7 août dernier, avec prière de statuer sur la requête que nous vous avons remise à cette époque. La question ne nous paraît pas difficile à résoudre, car, d'après nous, il ne s'agit réellement que de décider si les droits d'entrée, établis d'après la loi du 26 août 1822, sur les cendres des foyers, par tonneau de mer, doivent être perçus d'après la capacité des tonneaux fixée d'après l'article 292 de la même loi à 1 1/2 mètre cube, ou d'après la loi du 6 avril 1823 fixant le tonneau, pour la perception du droit de patente, à un mètre cube.

Nous espérons, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien prendre une prompte décision et nous faire droit, car, tout minime que soit le droit, il est toujours trop élevé quand on croit qu'il est exigé arbitrairement.

D. Avez-vous encore à nous faire part de quelques réclamations demandées par le commerce d'Alost?

M. Cumont-De Clercq. — Nous avons encore à vous entretenir d'un objet d'intérêt local; nous voulons parler du canal latéral à la Dendre de Mons à l'Escaut. Alost a tout perdu par l'établissement du chemin de fer, nous n'avons plus rien, notre ville devient une espèce de village; nous avons perdu le marché des huiles, l'exécution de ce canal serait une sorte de dédommagement.

D. Le Gouvernement ne s'est-il pas occupé de cet objet? Il y a eu une commission d'enquête.

M. Cumont-De Clercq. — Un concessionnaire se présente; il demande une garantie d'un *minimum* d'intérêt de 3 %, si cela était accordé, les travaux pourraient commencer.

D. N'y a-t-il pas de concurrence pour cette concession?

M. Cumont-De Clercq. — Pas que je sache, mais dès que le Gouvernement aurait garanti un *minimum* d'intérêt, les amateurs ne manqueraient pas. Cette entreprise serait d'une très-grande utilité pour toutes les localités par lesquelles passerait le canal et pour le pays en général; car lorsqu'une localité est prospère, les autres s'en ressentent toujours plus ou moins.

D. Vous êtes du ressort de la chambre de commerce de St-Nicolas; votre localité n'a-t-elle pas demandé à être représentée dans cette chambre de commerce?

M. Cumont-De Clercq. — Nous avons fait une demande, et M. le Ministre ne trouve aucun inconvénient à ce qu'il y soit fait droit. Ces Messieurs de St-Nicolas ne s'y opposent pas; dans tous les cas, vous nous feriez plaisir, Messieurs,

si vous vouliez bien appuyer notre réclamation ; nous sommes la seconde ville de la province, et nous n'avons aucun représentant pour défendre nos intérêts.

CUMONT-DE CLERQ. A. BOONE.
VAN SANTEN-VANDEWIEL. ÉLIAERT-COOLS.

Interrogatoire de M. Deby, *représentant la maison* Hamoir et Deby, *fabricants de ceruse, à Laeken.*

D. Votre industrie réclame-t-elle quelque protection?

R. Qu'il nous soit permis d'attirer votre attention sur une branche d'industrie qui réclame une juste protection. Il s'agit de la fabrication de la céruse, qui doit non-seulement lutter à l'intérieur contre un préjugé existant, mais encore contre la concurrence étrangère que vient lui faire en Belgique ce produit, importé d'Angleterre, d'Allemagne et de Hollande. Les céruses étrangères n'ayant à supporter à l'entrée qu'un faible droit de 2 florins par 100 kil., tandis que les nôtres sont frappées à l'étranger de 15 à 20 p. %, équivalant à une prohibition, une grande partie de la consommation de notre pays nous est enlevée, sans que cette perte réelle soit compensée par une égale réciprocité. En Hollande même, où le droit d'importation est moins élevé qu'ailleurs, il est encore double de celui établi à l'entrée en Belgique.

Les fabricants, par notre organe, prennent donc la confiance de vous signaler la défaveur dont souffre leur industrie, et réclament de votre impartiale sollicitude une augmentation des droits d'entrée proportionnée à ceux qui existent en pays étranger à l'égard de ce produit. Nous vous prions instamment de vouloir insister sur cette mesure équitable, qui aidera en même temps à effacer le préjugé qui accorde sans motif réel la préférence aux céruses de Hollande, et qu'une expérience de peu d'années viendra nécessairement effacer à jamais.

D. Votre établissement est-il important?

R. Je crois qu'il est le plus important de tous ceux qui existent en Belgique ; nous pouvons fabriquer 2 mille kilog. par jour. En ce moment, nous ne fabriquons que 1000 kilog. parce que nous ne pouvons pas vendre davantage.

D. Depuis quand votre établissement existe-t-il?

R. Depuis deux ans. Ce n'est que depuis la révolution que cette industrie s'est introduite dans le pays, car auparavant il aurait été impossible de lutter avec les fabricants hollandais.

D. Suivez-vous les mêmes procédés de fabrication que ceux que l'on suit en Hollande?

R. Oui.

D. Obtenez-vous vos matières premières aux mêmes conditions que les fabricants hollandais?

R. Oui, je crois cependant que les Hollandais ont quelques avantages pour le transport ; leurs frais de navigation sont moindres.

D. Et la main-d'œuvre ?

R. Elle est au même prix en Hollande et en Belgique

D. Vous demandez un droit de 15 à 20 p. %. Le droit actuel est de 4 francs par 100 kilog., à combien pour cent de la valeur cela revient-il ?

R. A 6 p. %

D. Voudriez-vous que le droit continuât à être perçu au poids, ou faudrait-il l'établir à la valeur ?

R. Il faudrait continuer à le percevoir au poids.

D. Les fabricants de céruse que nous avons entendus à Anvers, nous ont dit que leur industrie est prospère, qu'ils exportent déjà beaucoup, et qu'ils n'ont rien à réclamer. Il paraît que vous n'êtes pas d'accord avec eux sur ce point.

R. Ces Messieurs ne travaillent que pour l'exportation, de sorte que le marché intérieur leur est à peu près indifférent; cependant leurs exportations ne réussissent pas complétement, et ils ont déjà reçu plusieurs affronts dans les pays étrangers.

D. Ils nous ont dit qu'ils ont exporté : en 1837 300,000 kil., en 1838 beaucoup moins, et en 1839 encore moins ; ils attribuent cette diminution au défaut d'occasions d'expédition ? Partagez-vous cette opinion ?

R. Les occasions d'expédier ne manquent pas, il y en a toutes les semaines ; je crois plutôt que ces Messieurs ne peuvent pas lutter avec les produits étrangers.

D. La céruse étrangère qui entre chez nous paye-t-elle les droits ou entre-t-elle en fraude?

R. Elle paye les droits; il serait très-difficile de frauder cette marchandise. Il y a un préjugé très-ancien en faveur de la céruse étrangère, ce qui fait qu'il se vend des quantités considérables de céruse belge sous des noms étrangers ; on imite même les marques étrangères; cependant notre céruse est aussi bonne, sous tous les rapports, que la céruse étrangère.

Interrogatoire de M. Bontridder, *fabricant d'étoffes de crin, à Vilvorde.*

ÉTOFFES DE CRINS.

D. Quels sont les besoins de cette industrie ?

R. Les produits français entrent en Belgique avec un droit de 6 p. % à la valeur, tandis que nos produits sont entièrement prohibés en France; il serait juste qu'il y eût réciprocité, et que nous pussions livrer en France au même droit que les Français.

D. Est-ce que les Français reçoivent un *drawback* à la sortie ?

R. Je ne sais pas.

D. Vous ne travaillez que pour le marché intérieur ?

R. Oui, autrefois, nous fournissions en Hollande, mais depuis quelque temps il s'y est établi plusieurs fabriques et par suite notre fabrication a beaucoup diminué

D. Les tissus de crin sont prohibés à l'entrée en France, et ne payent que fr. 1-50 de droits de sortie par 100 kilog., ce qui est sans doute un droit de balance. Quelle est la valeur moyenne de 100 kilog. d'étoffe de crin ?

R. Je ne sais pas au juste, *mais cela va de 1000 à 1500 francs.*

D. Les Français ne payent à l'entrée en Belgique que 6 pour cent, et vous demanderiez qu'il y eût réciprocité?

R. Oui.

D. Le tarif belge est donc de 6 pour cent à la valeur ?

R. Les tissus de crins ne sont pas classés ; pour les objets non classés le tarif est de 6 pour cent à la valeur, et cela ne revient guère qu'à 3 p. %, car jamais on ne déclare la valeur réelle.

D. Ainsi vous demandez à être placé dans la même situation que les Français, mais en France il y a prohibition absolue, et vous savez qu'ordinairement le mot prohibition est assez mal accueilli. Pensez-vous que des droits plus élevés que 6 pour cent seraient suffisants ?

R. Les fabricants Français ne devraient pas être favorisés à nos dépens ; il serait juste que ceux qui envoient des étoffes ici fussent traités comme nous le sommes.

D. Envoyez-vous des tissus dans d'autres pays ?

R. Autrefois nous en envoyions en Hollande ; mais depuis qu'il s'y est établi des fabriques, nos exportations ont beaucoup diminué.

D. Vous n'exportez pas vers d'autres pays ?

R. Non.

D. Combien y a-t-il de fabriques dans le pays ?

R. Il y en a une assez importante à Bruxelles et trois autres petites ; deux à Vilvorde et une à Anvers.

D. C'est assez pour établir la concurrence dans l'intérieur du pays, de manière que la consommation ne souffre pas.

Vous ne pensez pas que vous pourriez lutter contre les fabriques françaises avec un droit modéré ou élevé ?

R. Si le droit était élevé ce serait toujours mieux ; 6 p. % font un droit bien minime, d'autant plus qu'il est encore éludé, et qu'en réalité on ne paye que 3 pour cent.

D. Si on établissait un droit porté terme moyen à 12 pour cent, pourriez-vous lutter ?

R. Non. Les étoffes de crin sont légères.

D. Vous avez dit que 100 kilog. valent terme moyen 1500 francs. Eh bien, si on établissait un droit de 150 francs, ce qui serait 10 pour cent de la valeur, pourriez-vous lutter?

R. Ce serait toujours mieux que maintenant.

D. Vous pensez donc qu'il faudrait aller plus loin que 10 pour cent?

R. Il me paraît qu'il serait juste de prohiber également.

D. Mais je vous ai précisément fait cette objection qu'en général le mot prohibition est toujours mal accueilli?

R. Si on établit des droits plus élevés cela donnera lieu à la fraude.

D. La fraude ne serait pas facile, car c'est un objet assez pesant?

R. Pas plus pesant que les autres étoffes de coton.

D. Mais la valeur est moindre?

R. Pardonnez-moi.

D. Alors effectivement des droits élevés pourraient donner lieu à la fraude. Pourriez-vous fournir en France s'il n'y avait pas de prohibition?

R. Je n'ai jamais essayé; mais pour la qualité, nous fabriquons comme eux.

D. Cependant les Français viennent fournir dans notre pays.

R. Ce sont des étoffes pour casquettes principalement.

D. N'est-il pas à croire cependant que leurs conditions de fabrication sont meilleures que les vôtres, puisqu'ils viennent concourir ici?

R. Ils ne fournissent que des étoffes légères, et ne payent que 6 p. % à l'entrée.

D. De quelle importance est votre fabrication?

R. Nous avons trente à quarante ouvriers.

D. Combien produisez-vous par an?

R. De 50 à 75 mille francs.

D. Si vous étiez plus protégé pourriez-vous produire davantage?

R. Assurément, nous produirions plus si la vente devenait plus considérable.

Séance du 29 octobre 1840, à Bruxelles.

Présents : MM. Desmaisières, Président, De Foere, Cogels et A. Battaille, Secrétaire.

Interrogatoire de MM. Jean Lamot, Van Nuffel-Van Rompa, Ceulemans-Stylaerts, fabricants de pannes, à Boom, et délégués par les autres fabricants de cette localité.

D. Quelles sont les réclamations que vous avez à nous adresser au sujet de votre industrie?

M. J. Lamot. — Voici une note que nous avons rédigée à cet effet. Les délégués par les fabricants de pannes, domiciliés et ayant leurs fabriques dans les communes de Boom et Niel, ont l'honneur de porter à votre connaissance que depuis 1830, la consommation de leurs pannes a tellement augmenté qu'ils ont dû faire les ouvrages et constructions nécessaires, afin de pouvoir livrer annuellement à la consommation un nombre de pannes au moins double de celui auquel se portait la fabrication antérieurement à cette époque.

Que cette prospérité, toujours croissante, ne profite pas seulement aux exposants, que des centaines de familles d'ouvriers, dont cette fabrication réclame la main-d'œuvre, lui doivent une existence honnête.

Qu'en outre, ce commerce a contribué et contribue de plus en plus à la mise en culture des bruyères; c'est là que celles-ci envoient annuellement, comme à leur seul débouché, cet immense produit de bois de sapin, produit qui augmentera ou diminuera d'après le degré de prospérité de ces fabriques.

Que la prohibition des pannes de Hollande fut cause de la grande prospérité de ces fabriques, comme aussi désormais leur stagnation devra être attribuée à l'entrée presque libre de ces mêmes pannes, dont déjà on inonde la Belgique

Et puisque le mal qui les menace ne peut être évité qu'en frappant les pannes de Hollande d'un impôt au moins égal à celui qui atteint les pannes des fabriques belges à leur entrée en France, impôt qui, dans l'espèce, serait d'autant plus fondé, qu'en Belgique la fabrication des pannes excède de beaucoup les besoins

de la consommation, tandis qu'en France la consommation est infiniment plus grande que les moyens de fabrication.

Qu'un tel impôt, tout en perpétuant ici l'état prospère des fabriques, ne peut inspirer la crainte d'être nuisible au consommateur : car, outre que la concurrence existant entre ces diverses fabriques présente toute garantie à cet égard, la France, qui absorbe annuellement une si grande quantité de pannes belges, en règle le prix et le tient dans des limites qu'il ne peut dépasser, sinon celle-ci trouverait plus d'avantage à exploiter ses propres fabriques.

D'ailleurs le passé nous en fournit une preuve bien convaincante, et tandis que la prohibition des pannes de Hollande a eu pour effet de porter au double la fabrication des pannes belges, cette même prohibition n'a pas exercé la moindre influence sur le montant du prix qui est toujours resté le même.

Dans ces circonstances, les fabricants de panne profitant de l'infatigable sollicitude avec laquelle vous travaillez à l'amélioration du commerce, s'empressent de soumettre à votre examen les présentes observations ; ils espèrent que vous en apprécierez le bon fondement, et que vous trouverez dans vos lumières et votre zèle le moyen de prévenir la chute d'une industrie dont les conséquences seraient des plus déplorables.

D. Vous vous plaignez de la concurrence que vous font en Belgique les pannes hollandaises ; mais avant la révolution, les Hollandais qui exploitaient comme vous les marchés belges, ne fournissaient-ils pas beaucoup de pannes en Belgique ?

M. J. Lamot. — Oui.

D. Vos établissements avaient-ils alors l'importance qu'ils ont aujourd'hui ?

M. J. Lamot. — Non. Nous avons commencé à donner de l'accroissement à cette fabrication quand nous avons été en possession du marché intérieur.

Depuis la révolution, les Hollandais n'ont plus fait d'expéditions de pannes en Belgique ; c'est depuis cette époque que nous avons fabriqué des pannes de la même dimension ; mais aujourd'hui, depuis le traité du 19 avril, les envois ont recommencé, le droit d'entrée n'étant pas assez élevé.

D. Ainsi, lorsque la Belgique a été séparée de la Hollande, les Hollandais n'ont pas continué à fournir la Belgique ?

M. J. Lamot. — Non.

D. Ont-ils staté entièrement leurs envois ?

M. J. Lamot. — Oui.

D. Pour quelle raison ?

M. J. Lamot. — Il y avait impossibilité pour les Hollandais d'arriver en Belgique.

D. Cependant on n'a pas modifié la législation ?

M. J. Lamot. — Non, mais ils devaient expédier par mer, et les frais étaient trop considérables ; les pannes ne pouvaient pas venir par les eaux intérieures.

D. Cependant il nous est venu par les eaux intérieures des cafés, des vieux fers et autres objets. Ne l'a-t-on pas fait pour les pannes?

M. J. Lamot. — Non.

D. Quelle est la valeur de mille pannes ?

M. J. Lamot. — Environ de 50 francs. Mais il faut observer que nos pannes rouges sont meilleur marché.

D. Ainsi le droit d'entrée de 4 fr. 24 c^s^, qui réprésente 8 à 9 p. % de la valeur, n'est pas suffisant ?

M. J. Lamot. — Non, car la France frappe d'un droit trop élevé nos pannes. et les Hollandais fabriquent à meilleur marché.

D. Les Hollandais fabriquent à meilleur marché que vous ; à quoi cela tient-il ?

M. J. Lamot. — Notre main-d'œuvre est beaucoup plus chère ; nous devons extraire nos terres à une grande profondeur, de 75 à 100 pieds, puis il y a la différence du chauffage ; les Hollandais cuisent avec de la tourbe, tandis que nous devons nous servir de bois ou de bonne houille.

M. Ceulemans-Steylaerts. — Les pannes sont diminuées de 4 à 5 francs par mille, et nous ne pouvons plus concourir à cause des frais énormes de chauffage.

D. Les Hollandais cuisent-ils exclusivement avec de la tourbe ?

M. J. Lamot. — Oui, et voilà pourquoi ils peuvent livrer à bien meilleur marché que nous.

D. Trouvent-ils la tourbe sur les lieux même où ils fabriquent?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Oui.

D. Est-ce que les pannes sont aussi bien cuites avec la tourbe qu'avec le charbon ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Oui.

D. Vous n'avez pas de tourbe dans vos environs ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Non.

D. A combien évaluez-vous les frais de combustible et de chauffage pour la cuite d'un mille de pannes ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Un four nous coûte 140 florins; il y a environ 8000 pannes, une douzaine de mille carreaux à paver et une dizaine de mille briques. Nous ne cuisons jamais des pannes seules. En dessous on met des briques, par dessus les carreaux à paver et on met les pannes au-dessus.

D. Pour un four de 8000 pannes il vous faut 140 florins de combustible; mais vous cuisez en même temps des carreaux à paver et des briques. Cela ne revient-il pas à environ à 10 florins par 1000 pannes ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Oui.

D. Quel est le prix de la cuite en Hollande, où l'on emploie la tourbe ?

M. Ceulemans-Steylaerts.—J'ai été en Hollande et le chauffage pour la cuite d'un millier de pannes ne revient pas à plus de 3 ou 4 florins.

D. Cela fait une différence de 6 à 7 florins pour le combustible nécessaire à la cuite d'un millier de pannes : combien vaut la tourbe en Hollande ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Je ne sais pas.

D. Votre matière première est-elle aussi bonne que celle de Hollande ?

M. J. Lamot. — Oui, nous pouvons fournir la même qualité ; et sous le rapport du prix nous pourrions concourir.

D. N'êtes-vous pas obligé d'extraire vos terres à une grande profondeur ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Oui, à 75 ou 100 pieds ; encore contient-elle de petites pierres qu'il faut ôter, ce qui augmente la main-d'œuvre.

D. N'avez-vous pas de grands frais pour extraire l'eau, car en cherchant vos terres à une aussi grande profondeur, vous devez toujours vous rendre maîtres de l'eau ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — En hiver, car c'est en hiver que nous préparons nos terres, nous avons une vingtaine d'ouvriers pour préparer les terres et 5 à 10 hommes pour épuiser les eaux.

D. Quel est la différence pour la matière première que vous extrayez à grands frais ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — La matière première nous coûte au moins le triple de ce qu'elle vaut en Hollande.

D. Pour combien la matière première entre-t-elle dans la fabrication d'un millier de pannes ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Nous avons 1 florin de main-d'œuvre pour la préparation de la terre, 7 sous pour la mouler et la pétrir, 8 sous pour la préparer en bloc.

D. Ainsi la matière première toute préparée pour le moulage vous revient environ à 3 francs ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Oui.

D. Ainsi pour être le triple du prix de la matière première en Hollande, il faut que pour mille pannes cette matière première n'y revienne qu'à 1 franc ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Oui, ils l'ont à la surface de la terre qui ne contient pas de pierres ; avec un seul homme ils en font plus en un jour que nous en une semaine avec dix ouvriers.

D. Vous demandez une protection plus grande, faudrait-il augmenter de beaucoup le tarif ?

M. J. Lamot. — Les pannes que nous exportons en France coûtent, terme moyen, 30 à 34 francs ; celles de Hollande en coûtent 50, de sorte que pour

34 francs nous payons 10 francs, et les Hollandais pour 50 francs ne payent que 4 francs.

D. Leurs pannes sont donc plus chères?

M. J. Lamot. — Oui, elles sont plus grandes que les nôtres. Ce n'est que depuis la révolution que nous avons commencé à en faire de semblables ; mais si les pannes hollandaises continuent à entrer en Belgique, nous ne pourrons plus concourir.

D. Vous demandez alors que l'on adopte ici le tarif français ?

M. J. Lamot. — Oui.

D. D'après vos renseignements, il y a une augmentation de frais de 2 francs sur la matière première, et de 6 à 7 florins sur le combustible, ce qui fait en tout un avantage de 13 francs que les Hollandais ont sur vous. Le droit que vous demandez n'est que de 10 francs ; supposez-vous pouvoir regagner cette différence de 3 francs, parce que vous êtes plus à proximité des consommateurs.

M. Ceulemans-Steylaerts. — Oui.

D. Mais les fabricants hollandais n'ont-ils pas à supporter des frais de transport qui doivent nécessairement augmenter le coût de leurs pannes?

M. J. Lamot. — C'est principalement dans les Flandres qu'on emploie ces pannes. Dans le Brabant on se sert de plus petites. Les frais de transport de la Hollande jusqu'à Gand ne sont pas plus chers que de chez nous. Actuellement qu'il y a beaucoup d'eau, les frets sont plus élevés de Boom à Gand que venant directement de Hollande.

D. Les navires qui partent d'Anvers ne prennent-ils pas de pannes pour lest?

M. J. Lamot. — Oui.

D. Pour quel pays?

M. J. Lamot. — Pour l'île de Jersey.

D. Et pour le nord de l'Europe?

M. J. Lamot. — Ce sont des pannes de la dimension des pannes de Hollande ; on en expédie aussi à La Havane.

D. Mais malgré les droits élevés, c'est la France qui est votre plus grand débouché. Vous aviez autrefois toute la consommation intérieure?

M. J. Lamot. — Oui, mais depuis l'exécution du traité, les Hollandais arrivent avec leurs pannes et nous enlèvent une partie de la consommation.

D. Êtes-vous les seuls fabricants de pannes?

M. J. Lamot. — Non, il y a à Boom 52 fabricants ; et nous avons été délégués par tous nos collègues.

D. Sont-ils unanimes dans ces réclamations?

M. J. Lamot. — Oui.

D. Y a-t-il des fabriques dans d'autres localités ?

M. J. Lamot. — Il y en a à Rulst, mais les fabricants de Rulst habitent tous la commune de Boom.

D. N'avez-vous aucune observation à faire quant aux briqueteries ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Les briques de Hollande nous font aussi du tort ; elles ne payent que 6 p. % à l'entrée.

D. Pensez-vous les faire aussi bonne et aussi dures que celles de Hollande, principalement celles qu'on appelle *klinkaert*, et dont on se sert pour la construction de routes ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Oui, mais elles ne sont pas jaunes.

D. Cependant du côté de Dixmude ne fait-on pas beaucoup de briques jaunes ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Oui, elles ont la couleur, mais elles n'ont pas la qualité.

D. Le *klinkaert* hollandais a de la dureté et de la résistance, il est moins cassant que le nôtre ; il résiste à la fois au frottement et au poids des roues, tandis que le nôtre se brise. On s'en sert en Belgique pour paver le dessous des portes cochères et les remises. Vous ne réclamez rien quant aux autres espèces de briques ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Il n'en entre pas du tout.

D. Vous n'avez pas d'autres observations à nous présenter ?

M. Ceulemans-Steylaerts. — Non.

Séance du 30 octobre 1840, à Bruxelles.

Présents : MM. Desmaisières, Président, Cogels et A. Battaille, Secrétaire.

Interrogatoire de MM. Willems, Platel et Teuwens, *distillateurs à Hasselt.*

D. N'êtes-vous pas, Messieurs, délégués par les distillateurs de Hasselt, pour présenter à la commission quelques observations au sujet de votre industrie?

M. Willems. — Oui, à défaut de chambre de commerce, il y a une société de distillateurs établie depuis 1829; mais cette mesure ne suffit pas.

M. Platel. — Cette société s'est formée par suite de vexations que nous étions obligés de supporter sous le régime hollandais, en vertu de la législation de 1822. Les employés se montraient très-exigeants; individuellement, nous ne pouvions faire de réclamations qui eussent quelques chances de succès, nous avons été obligés de nous réunir.

M. Willems. — Ce moyen est très-faible. Cette société ne peut correspondre avec les autorités. C'est une institution exclusivement locale. Une chambre de commerce est de la plus grande nécessité dans le Limbourg.

D. Quelle est la situation actuelle des distilleries?

M. Teuwens. — L'industrie des distilleries est plus ou moins souffrante par suite du droit dont elle est frappée; ce n'est que par un impôt peu élevé que nous pouvons soutenir la concurrence contre la Prusse et la Hollande; nous sommes en second lieu surchargés par l'impôt communal. Toutes nos matières premières sont frappées; la levure est imposée à 36 p. % de la valeur à l'entrée en ville. Il faut observer que notre ville suffit à peine au dixième de nos besoins; nous sommes obligés d'aller chercher le surplus dans d'autres localités.

D. N'avez-vous pas fait de réclamations à ce sujet?

M. Teuwens. — Oui, mais jamais elles n'ont été accueillies.

D. M. Willems, n'êtes-vous pas bourgmestre de la ville de Hasselt, et à ce titre, n'avez-vous pas eu connaissance de ces réclamations.

M. Willems. — Oui, mais malheureusement il y a division dans le conseil.

M. Teuwens. — Le conseil ne fait aucune attention à nos réclamations; c'est un parti pris. On dirait qu'il y a dans le conseil une espèce d'animosité contre notre industrie. Ces Messieurs ont été jusqu'à dire que, sans notre industrie, la ville serait également prospère, et que d'ailleurs les industriels se plaignaient à tort. Le Gouvernement pourrait facilement s'assurer de l'exactitude des faits que j'avance, mais je ne crois pas qu'il y attache une grande importance. Nous ne pouvons que signaler les faits; nous attribuons le malaise de notre industrie à l'élévation du droit et de l'imposition communale.

D. Mais la mesure qui a été prise par l'autorité communale ne doit-elle pas être approuvée par le Gouvernement?

M. Willems. — Oui.

D. Le Gouvernement pourrait ainsi s'opposer à ce que les matières premières fussent frappées d'un impôt communal trop élevé. Si vous reconnaissez que vos matières premières sont imposées à un taux exorbitant, et s'il existe dans votre conseil une majorité qui l'emporte pour l'adoption d'une mesure que vous savez être réellement mauvaise, n'avez-vous pas pour contrebalancer l'influence de cette majorité votre recours au Gouvernement, en lui demandant de ne pas approuver des mesures qui sont contraires à votre industrie?

M. Willems. — Nous nous sommes adressés à la députation permanente et au Ministre de l'Intérieur; mais jusqu'à présent aucune décision n'est intervenue.

D. Vous attribuez donc la souffrance de votre industrie à l'élévation de l'imposition communale?

M. Teuwens. — C'est une des causes de notre malaise. Mais, d'après ce que nous avons appris, nous craignons que le Gouvernement n'ait l'intention de proposer une nouvelle loi sur les distilleries; si ce projet se réalise et que les droits soient augmentés, notre industrie est perdue.

D. Ne disiez-vous pas que la manière dont on exécutait la loi de 1822, sous le régime hollandais, aggravait alors beaucoup votre situation?

M. Willems. — Oui.

D. Mais cette loi a été encore en vigueur pendant trois ans sous le nouveau régime; l'administration actuelle a-t-elle été aussi tracassière?

M. Teuwens. — Grâce aux circonstances des temps, nous étions alors un peu moins tracassés que nous ne l'étions avant la révolution. Mais peu à peu les vexations sont revenues de plus belle.

M. Willems. — Je puis vous dire, comme saunier, que dans ce moment on fait des recensements intermédiaires; sous le Gouvernement hollandais, on n'en faisait qu'un sous suspicion de fraude, mais le Gouvernement actuel en fait faire quelquefois jusqu'à trois par an.

D. Le principal motif qui fait désirer à beaucoup de membres de la Législature qu'on en revienne à la loi de 1822, c'est que sous le régime de cette loi, l'impôt produisait au delà de cinq millions, et que maintenant il ne produit plus que 2 à 3 millions. C'est une diminution de près de moitié. Cependant depuis la nouvelle loi de 1833, il s'est établi beaucoup de nouvelles distilleries. On fabrique davantage et l'impôt produit moins. Un autre motif fait encore désirer qu'on revienne à la loi de 1822. Ce motif est puisé dans un intérêt de moralité. La consommation du genièvre est considérablement augmentée, et il est reconnu que cette boisson est extrêmement pernicieuse pour le bas peuple. On sait par des exemples malheureusement trop nombreux, que l'homme qui s'adonne au genièvre court presque toujours à sa ruine et y entraîne sa famille. Autrefois nos ouvriers buvaient de la bière et très-peu de liqueurs fortes; mais depuis que le genièvre est à bon marché, ils s'adonnent à cette liqueur. Presque tous ces hommes se ruinent; ils détruisent même leur santé; ils croient trouver dans le genièvre de nouvelles forces, et n'y trouvent au contraire qu'une excitation passagère suivie d'épuisement et de faiblesse.

C'est dans cet intérêt que l'administration communale d'Anvers avait demandé le retour à la loi de 1822, et pour le cas où cette mesure ne serait pas adoptée, la faculté d'imposer plus fortement les boissons distillées. Toutes ces considérations ne tendent-elles pas à faire adopter des modifications à la loi de 1833?

M. Willems. — Quant à l'immoralité qu'on a rattachée à l'usage du genièvre, on s'en est emparé comme d'un excellent argument, et moi je pense que ce n'est qu'un songe creux; car ce qui est vrai, c'est que la chopine de genièvre se vend aujourd'hui au prix de 7 à 8 cents, et elle se vendait au même prix sous le régime de la loi de 1822. Il n'est survenu aucune différence dans le prix du genièvre chez les détaillants; or, c'est chez les détaillants que l'ouvrier va boire du genièvre, et il le paye aussi cher qu'autrefois; comment dès-lors le prix peut-il influer sur la moralité? Réellement ce n'est pas là qu'est le mal.

D. Ce que vous dites sur le prix du genièvre ne peut-il pas exister dans certaines localités et ne pas exister dans d'autres, car je crois qu'à Anvers, même chez les détaillants, le genièvre est à plus bas prix qu'il ne l'était sous l'ancien Gouvernement?

M. Teuwens. — Chez nous il y a 25 distilleries, nous avons une masse d'ouvriers, et cependant, dans notre localité où le genièvre est à meilleur compte, aucun crime ne se commet.

M. Willems. — Il est possible que d'autres administrations communales aient à cet égard une opinion différente; mais ce que je puis affirmer, c'est que notre opinion sur le peu d'influence qu'a le genièvre sur l'immoralité des ouvriers, est partagée par grand nombre de conseils communaux, celui de Spa entre autres, où sont agglomérés une foule d'ouvriers par suite du voisinage de Verviers. Je ne pense pas que cette autorité communale ait jamais fait de réclamation, et cependant la consommation du genièvre y est très-forte.

M. Teuwens. — Ce que vient de dire M. Willems réfute victorieusement le reproche que l'on fait à notre industrie de favoriser l'immoralité dans la classe ouvrière; il a cité trois villes, Verviers, Spa et Hasselt surtout, où le genièvre se boit en plus grande quantité; eh bien, qu'on ouvre les annales de la justice et

l'on verra qu'aucun grand crime ne s'est commis dans ces localités dans l'espace de 27 ans. Les excès de boisson y sont fort rares.

D. Il n'en est pas de même dans d'autres provinces, où le goût du genièvre a toujours régné, parce qu'on y boit peu de bière.

M. Teuwens. — Aujourd'hui nous vendons 90 c^s le pot de Hasselt; supposez que le prix du pot soit porté à un franc, on n'en boira pas moins de genièvre. J'ignore dans quel but on s'est emparé de cette question de moralité, si c'est le Gouvernement qui a pris l'initiative, et je suis porté à le croire, d'autant plus qu'il s'y trouve une question d'argent et qu'il faudrait ainsi une majoration de droits. Toute préjudiciable que dût nous être cette majoration, nous devons dire que, pourvu que le principe de la loi nous reste, et que nous n'ayons pas à redouter la concurrence étrangère, nous nous résignerons à supporter ce nouveau sacrifice; mais si l'on vient de nouveau nous tracasser avec la loi de 1822, il ne nous restera plus qu'à fermer nos usines.

D. Avec la loi actuelle pourrait-on encore majorer le droit, sans ouvrir des portes très-larges à la fraude, et sans risquer de recevoir beaucoup moins? Je crois que cette majoration a été reconnue impossible?

M. Willems. — Si on rétablissait la loi de 1822, quel personnel ne faudrait-il pas? Aujourd'hui nous avons deux employés, sous le Gouvernement hollandais nous en avions dix, et ce nombre suffisait à peine.

D. Il y a encore une autre observation qui a été faite, et qui, je crois est fort juste; c'est que lorsque la loi actuelle a été faite, on ne savait pas encore tout ce que pouvaient produire les distilleries établies d'après le nouveau système. Ainsi on a supposé une production de moitié moindre que la production réelle; il en résulte que le droit qu'on a à payer est en partie éludé, puisque ce qu'on paye n'est que la moitié de ce qu'on devrait payer réellement.

D'un autre côté, là où on avait supposé pour d'autres distilleries qu'elles fabriquaient un certain nombre d'hectolitres, il a été reconnu qu'elles en produisaient moins; c'est ainsi que les grandes distilleries ont fait disparaître beaucoup de petites distilleries en faveur desquelles la nouvelle loi a été principalement établie, parce qu'en votant cette loi on a eu aussi en vue un intérêt d'agriculture. On voulait favoriser les petites distilleries de campagne, mais elles ne peuvent pas lutter. La justesse de cette observation n'a-t-elle pas été généralement reconnue?

M. Teuwens. — Je vous demande pardon, on n'a pas voulu, en votant cette loi, avoir égard aux distilleries agricoles, car dans notre pays toutes les distilleries indistinctement sont agricoles.

M. Platel. — Ce dont l'honorable membre parle en ce moment, se rapporte non pas au produit de l'impôt, mais à la production du genièvre.

D. Le distillateur n'a-t-il pas une production double de celle qu'on avait supposée?

M. Platel. — Non, mais l'art fait des progrès.

M. Teuwens. — La majoration de droits que l'on a établie en 1837, nous a été

fort préjudiciable et très-sensible. Elle a beaucoup diminué les facilités que nous avions à écouler nos produits. Que deviendrions-nous avec notre pays si restreint, si l'on établissait une nouvelle majoration. Les expéditions que nous faisons en Hollande, en France et en Prusse, sont déjà assez peu considérables; si vous augmentez encore l'impôt, loin d'envoyer du genièvre en Prusse, la Prusse nous en enverra. La Prusse a sur la frontière une masse de distilleries; aujourd'hui, grâce au prix de notre genièvre, les distillateurs prussiens ne peuvent pas entrer avec leurs produits chez nous; au contraire, nous envoyons les nôtres dans leur pays; mais ils guettent le moment où le Gouvernement belge augmentera l'impôt sur les genièvres indigènes, pour introduire les leurs en Belgique. Nous ne redoutons une augmentation d'impôt que sous ce point de vue, et il mérite toute votre attention.

M. Willems. — Je puis citer un fait à l'appui de ce que vient de dire M. Teuwens, c'est qu'à Malmédy, dans le voisinage de la Prusse, il existait avant la révolution une maison de commission qui importait frauduleusement en Belgique du genièvre prussien; mais depuis que, sous le Gouvernement actuel, une diminution sur le genièvre indigène a été opérée, cette maison a fait l'inverse; elle exporte frauduleusement notre genièvre en Prusse.

Voilà donc ce que nous avons gagné à la diminution de droit, c'est qu'aujourd'hui nous envoyons du genièvre en Prusse, tandis que nous en recevions auparavant de ce pays. Maintenant que nous sommes séparés de la Hollande, si la Prusse pouvait venir nous inonder de son genièvre, il est évident que nos fabriques seraient ruinées. C'est un point sur lequel nous ne pouvons trop insister et appeler votre attention. Une question d'argent préoccupe le Gouvernement, si nous n'avions pas la concurrence étrangère à redouter, nous préférerions une majoration de droits à un changement dans le principe de la loi. Ce principe doit rester intact.

D. Comme je l'ai déjà dit, la majoration de droits a été, jusqu'ici du moins, reconnue presqu'impossible avec la loi actuelle, parce que vous concevez que plus on augmente un droit, plus on offre d'appât à la fraude; ne faut-il point dès lors renforcer les moyens répressifs de la fraude, et par conséquent changer la loi?

M. Platel. — J'ignore quels peuvent être, sous la loi actuelle, les moyens de fraude auxquels on ne pouvait pas avoir recours sous le régime de la loi de 1822.

D. N'avez-vous pas reconnu vous-même que la loi de 1822 était beaucoup plus gênante pour vous que la loi actuelle? Plus on vous oppose d'entraves, plus l'administration est certaine de pouvoir vous empêcher de frauder.

M. Platel. — Si nous avions de nouveau le régime de la loi de 1822, certainement les mêmes moyens de fraude praticables aujourd'hui, continueraient d'exister. Nous n'aurions qu'une infinité de gênes et de tracasseries de plus.

D. Mais la fraude ne rapporte-t-elle pas d'avantage, plus le droit est élevé?

M. Willems. — Je crois que la fraude serait très-difficile, eu égard à l'assiette actuelle de l'impôt, à moins que l'on eût des cuves cachées. C'est un moyen de frauder que l'on n'empêchera sous aucune loi.

M. Platel. — Aujourd'hui, sans cuves cachées, il est impossible de frauder;

au reste, sous quel régime que ce soit, celui qui veut frauder est toujours assez habile pour trouver des moyens de frauder, s'il en existe.

D. Les objections qui viennent d'être faites, ne sont pas le résultat d'une opinion personnelle; mais elles ont été faites par beaucoup de membres des deux Chambres, et j'ai voulu vous fournir l'occasion de les combattre. Si vous reclamez le maintien de la loi actuelle, je vous engage à y réfléchir, et à adresser à ce sujet un mémoire à la Chambre des Représentants.

M. Willems. — Nous rédigerons une pétition, et il nous sera facile de combattre les objections qui ont été faites.

M. Teuwens. — L'opinion que l'on prête à beaucoup de membres des deux Chambres était celle de M. d'Huart, parce que c'est sous son Ministère que l'impôt a été augmenté; mais il n'était pas fixé sur le taux de l'augmentation.

D. C'était aussi l'opinion de l'administration des contributions, qu'on ne pouvait plus majorer le droit avec la législation actuelle, sans risquer de provoquer la fraude. C'est pourquoi l'on a pensé que si l'on voulait absolument que cet impôt rapportât plus, il fallait changer la législation.

M. Willems. — Si on change la législation, et si on augmente l'impôt en même temps, notre industrie sera ruinée. Que le Gouvernement voie ce qu'il a à faire.

M. Platel. — Il n'y a que l'un ou l'autre de ces deux partis à prendre : nous laisser la loi actuelle, sans augmentation d'impôt, ou nous donner un autre régime que celui de 1822.

M. Willems. — Le changement que l'on introduirait dans le principe de la loi, nécessiterait une augmentation de personnel qui absorberait, je crois, l'augmentation de produit qui résulterait de ce changement.

M. Teuwens. — Je crois que si nous avions à donner des détails, nous pourrions facilement prouver avec évidence, que les choses ne sont pas telles que beaucoup de personnes se l'imaginent. D'un autre côté, nous n'avons pas dit jusqu'ici que les distilleries sont pour le pays d'une importance beaucoup plus grande qu'une foule de gens ne paraissent le croire. L'agriculture est florissante aujourd'hui, mais sans distilleries que deviendrait l'agriculture?

M. Platel. — Si on avait des exportations, une augmentation d'impôts ne ne nous nuirait pas tant. Nous nous récupèrerions sur la restitution du droit à la sortie; mais jusqu'ici nous n'avons pas d'exportations régulières. Le peu d'exportations que nous faisons aujourd'hui se fait en fraude; et c'est grâce au faible droit que nous avons, que nous pouvons exporter de cette manière.

Il y a en outre pour notre localité un désavantage tout spécial, le manque de communications; tout y est plus cher qu'ailleurs.

Les grains doivent y être transportés par voitures, tandis que d'autres localités, où l'on fabrique également le genièvre, peuvent se le procurer par eau. Il en est de même des charbons, qui nous coûtent pour le transport $^2/_3$ de plus qu'à nos concurrents de Huy. Un hectolitre de genièvre de Huy ne coûte que 60 centimes pour être transporté à Liége, tandis que nous avons à payer

deux francs ; de manière que la concurrence que nous avons à soutenir contre les distillateurs de Huy est extrêmement forte. Nos rivaux sont en outre exempts de tout impôt communal.

M. Teuwens. — M. Platel vient de vous dire que nos concurrents de Huy ont sur nous cet avantage, que l'octroi communal ne frappe pas cette matière première. A Louvain la régence s'est aussi empressée d'abolir, à partir du 1er janvier 1835, tous les impôts sur les grains. Chez nous, la régence agit tout autrement, et cependant nous avons 25 distilleries, grâce auxquelles nos campagnes sont florissantes.

D. Combien ces distilleries produisent-elles par an, terme moyen ?

M. Willems. — Trois millions de litres.

M. Platel. — Il y aurait une autre question à examiner, c'est celle de savoir si l'on ne pourrait pas, sans inconvénient, établir des bureaux de sortie par terre dans notre province. Nous retirerions peut-être quelqu'avantage de pareils bureaux de sortie.

Willems. — Mais la communication que nous attendons avec impatience, c'est la canalisation de la Campine ; cela nous sera d'un secours beaucoup plus grand.

M. Platel. — Ma demande ne porte aucun préjudice à la canalisation de la Campine.

D. Les restitutions de droits par terre sont fort dangereuses, parce qu'on fait rentrer quelquefois les articles exportés ; au reste c'est une question qui mérite d'être examinée.

M. Willems. — Il nous reste un autre point très-important à vous soumettre, c'est la nécessité d'établir un droit égal sur l'entrée des bestiaux à tous les bureaux. Le droit établi au bureau de Lommel est presque double de celui établi au bureau de Henri-Chapelle.

D. Cette circonstance est provenue d'un amendement qui a exclu la frontière prussienne de la nouvelle loi. C'était une mesure hostile aux bestiaux hollandais ; cette lacune paraît devoir être remplie aujourd'hui, puisque la position n'est plus la même depuis l'exécution du traité avec la Hollande.

M. Teuwens. — L'intérêt de notre industrie exige impérieusement qu'un droit égal soit établi à tous les bureaux sur l'entrée des bestiaux. Ainsi, Messieurs, pour nous résumer ce qui nous intéresse le plus, c'est le maintien de la loi actuelle. Ensuite nous désirons vivement obtenir une chambre de commerce dans la province. Quand le Gouvernement a besoin de renseignements sur le commerce et l'industrie, il s'adresse à la députation permanente qui y répond avec tout le zèle possible, mais des administrateurs ne sont pas des spécialités commerciales. Une chambre de commerce est pour nous une chose extrêmement importante ; nous en avons fait la demande, mais je crois que c'est encore le mauvais vouloir de notre administration communale qui est cause qu'il n'y a pas été fait droit jusqu'ici.

D. Peut-être n'a-t-elle pas voulu faire les frais ?

M. Teuwens. — Les frais sont alloués, mais l'autorité communale a fait en quelque sorte la menace de retirer le subside, si telle ou telle personne faisait partie de la chambre de commerce.

M. Platel. — L'administration de la ville d'Hasselt a écrit au Gouverneur qu'il n'y a pas moyen de trouver dans toute la province des personnes aptes à former une chambre de commerce; elle n'a pas dit cela ouvertement, mais elle l'a fait suffisamment entendre.

M. Willems. — Cela se trouve dans un journal.

M. Teuwens. — Nous ne voulons pas rendre nos mandataires responsables de ce que publient les journaux. Quoi qu'il en soit, voici les objets sur lesquels nous appelons l'attention du Gouvernement. Nous tenons avant tout, comme je le disais tout à l'heure, au maintien de la loi actuelle, ensuite nous insistons fortement pour obtenir une chambre de commerce; nous demandons un droit uniforme sur les bestiaux étrangers; nous réclamons également avec instance la canalisation de la Campine, et enfin nous prions le Gouvernement de vouloir bien examiner si c'est avec justice que notre octroi communal nous frappe d'une manière si sensible

M. Willems. — Qu'on suive en cela l'exemple des autres localités.

D. N'avez-vous pas quelques fabriques de drap dans le Limbourg?

M. Teuwens. — Non, nous avons des fabriques de garance très-importantes, mais l'industrie principale de notre province c'est la distillerie. C'est là la source du bien-être de notre province, qui est essentiellement agricole; or, sans distilleries, il n'y a pas d'agriculture possible chez nous; nos terrains ne sont pas extrêmement bons, ce n'est qu'au moyen des engrais que notre agriculture existe.

Après les distilleries, nous avons les sucreries de betteraves qui prennent une grande extension; viennent ensuite les tanneries et les fabriques de garance.

D. La prospérité des distilleries ne rejaillit-elle pas aussi sur les fabriques de sucre de betteraves?

M. Teuwens. — Sans doute.

D. Je vous fais cette demande, parce que je cherche à m'expliquer comment il se fait que vos sucreries de betteraves sont florissantes, tandis que dans toutes les autres provinces où nous avons été, cette industrie a fait entendre les plus grandes plaintes?

M. Teuwens. — Je crois que l'on ne doit pas hésiter à attribuer la prospérité des sucreries de betteraves et de l'agriculture en général, à ce que les distilleries marchent; une fois que les distilleries chôment, les sucreries de betteraves doivent nécessairement souffrir aussi.

M. Platel. — Les fabriques de garance sont dans le même cas.

M. Willems. — En ce qui concerne les garances, la commission qui s'est rendue chez nous a consulté tous les fabricants, et elle s'est mise à même de connaître parfaitement les besoins de cette industrie. Or, ce qu'elle demande surtout, c'est une augmentation du droit sur les garances étrangères.

D. C'est que malheureusement les garances étrangères sont une matière première pour nos imprimeries de coton et nos teintureries. Je crois cependant que l'on doit maintenant avoir délivré ou que l'on délivrera bientôt les primes pour la plantation de la garance.

P.-J. WILLEMS.
PLATEL.

Interrogatoire de M. VAN GENECHTEN, *fabricant de papiers de couleurs, à Turnhout.*

D. Veuillez-nous donner quelques renseignements sur votre industrie?

R. Notre industrie compte trois établissements à Turnhout; elle est susceptible de s'étendre beaucoup, mais nous avons à lutter contre les produits allemands, qui ne payent qu'un droit de 3 p. % à la valeur, et comme on ne déclare que la moitié, ce droit se réduit à 1 1/2 p. %. Nous n'avons d'autres débouchés que notre propre marché et la Hollande. En France, nos produits sont frappés de droits prohibitifs. Nous voudrions que le tarif français fût adopté en Belgique; il y a de ces papiers que nous vendions 18 florins et que nous passons maintenant à 8. Les Allemands ont baissé leurs prix à mesure que nous baissions les nôtres.

D. Ne vient-il pas de ces papiers de France?

R. Oui, mais ce sont des papiers fins. Nos papiers payent en France un droit de 1 franc par kilogramme.

D. Quelle est la valeur moyenne d'un kilogramme de papier?

R. C'est difficile à établir. Je pense qu'on peut évaluer cela de 2 à 5 francs. En Hollande, nous pouvons vendre, parce que l'on y a maintenu l'ancien droit de 5 p. %. Si nous avions le même droit qu'en France, au lieu d'employer une cinquantaine d'ouvriers comme je le fais maintenant, j'en emploierais quatre cents; nous ne fournissons pas le tiers de la consommation du pays. Nous demandons le droit qui est établi en France, avec la perception au poids, car sans cela la fraude est trop facile.

D. Vous ne voulez pas de catégories, mais un droit uniforme?

R. Nous croyons qu'il faut un droit uniforme; nous pourrions bien faire le papier fin, mais nous en sommes empêchés par la concurrence française, qui ne nous permet pas de vendre des quantités suffisantes.

D. Ne craignez-vous pas que si l'on élève trop le droit il y ait fraude?

R. Non; du moment où l'on devra frauder une marchandise aussi lourde, nous pouvons sans peine soutenir la concurrence.

Nous n'avions pas réclamé jusqu'ici, parce que nous n'avions pas la certitude de conserver nos ouvriers allemands; mais depuis quelque temps nous avons formé des ouvriers du pays, et nous ne craignons plus rien sous ce rapport.

Il vient de s'établir une nouvelle fabrique à Turnhout, c'est une nouvelle concurrence; néanmoins cela ne me ferait rien si nous étions débarrassés de la concurrence allemande.

Nous faisons aussi des images pour les enfants; c'est une partie qui n'a jamais été considérée; cependant on fait tous les ans à Turnhout plus de cinq mille rames de ces images; notre industrie peut s'étendre considérablement.

D. Tirez-vous votre papier du pays?

R. Oui.

D. Faites-vous des exportations vers les pays lointains?

R. Nous en avons fait quelques-unes à La Havane; ces exportations réussissent fort bien quand les dessins plaisent; alors nous obtenons des prix fort élevés; mais quand les dessins ne plaisent pas, nous ne pouvons pas obtenir la vente de nos papiers.

D. Faites-vous ces exportations pour votre propre compte?

R. Oui, j'ai un commissionnaire à La Havane.

Interrogatoire de M. Hanssens, *fabricant de crins frisés, d'étoffes de crin et de passementerie, à Vilvorde.*

D. Votre fabrication est-elle importante?

R. Je puis occuper à peu près 150 ouvriers. Notre industrie se plaint que les articles de passementerie française entrent en Belgique, tandis que les nôtres sont prohibés en France; il en est de même des étoffes de crin. Je ne crains pas la concurrence française; qu'on me permette d'entrer en France, et je consentirai bien volontiers à ce que les Français viennent chez nous.

D. Demandez-vous la prohibition?

R. Oui, si la France continue à prohiber nos articles. Il faut qu'il y ait réciprocité. Je crois cependant qu'un droit de 10 ou 15 p. % nous suffirait.

D. Ce droit devrait-il être perçu au poids ou à la valeur?

R. Au poids, pour éviter la fraude. La France est le seul pays où je ne puisse pas expédier? J'expédie en Russie, en Allemagne, en Suisse, en Amérique, partout.

D. Faudrait-il un droit uniforme ou bien des catégories?

R. Il faudrait adopter le tarif français. Or, les dispositions en sont presque toutes prohibitives, tandis que nous admettons les produits français avec un droit de 6 p. % à la valeur. La passementerie est une branche très-importante; si nous étions protégés je pourrais fournir pour 5 ou 600,000 francs par an de ces objets. Maintenant ce sont les Français et les Allemands qui nous enlèvent tout cela. Si le tarif français était établi chez nous, je pourrais employer une centaine d'ouvriers de plus.

D. Ainsi les Allemands vous font aussi du tort ?

R. Oui, en ce qui concerne les galons pour voitures.

Si nous pouvions entrer en France; nous y ferions beaucoup d'affaires; car pour les couleurs, les Français ne sont pas très-avancés.

Comme je n'étais pas bien préparé à cet interrogatoire, je vous demanderai la permission de pouvoir vous adresser ultérieurement quelques nouveaux renseignements par écrit.

D. Nous recevrons avec plaisir tous les renseignements que vous voudrez bien nous envoyer.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Les pétitions nombreuses que nous avons déjà adressées à la Chambre des Représentants, et qui jusqu'ici étaient toujours restées sans résultats, nous avaient pour ainsi dire ôté le courage de nous adresser de nouveau à vous, Messieurs, pour tâcher d'obtenir quelqu'amélioration dans le système de douane qui frappe en Belgique la fabrication des articles de crin, d'une prohibition injuste. Mais la sollicitude avec laquelle vous avez accueilli toutes les réclamations qui vous sont parvenues, nous a enfin décidés à vous exposer notre position.

Les étoffes de crin et les crins frisés fabriqués en France entrent en Belgique moyennant un droit de 6 p. % sur la valeur. Ces produits sont ordinairement déclarés moitié ou trois quarts en dessous de leur valeur, cela rend les droits presque nuls. De notre côté nous n'avons aucun moyen d'exporter nos articles en France, par la prohibition dont ils y sont frappés; et cependant, il est bien reconnu que la Belgique peut, aussi bien que la France, se passer d'un concours étranger. Si donc nous ne pouvons être mis sur la même ligne que les fabricants français, c'est-à-dire si une réciprocité des mêmes droits de douanes ne peut être établie pour les deux pays, qu'au moins la prohibition qui pèse sur nous ne favorise pas la France, et qu'elle n'ait pas plus le droit d'importer ses articles chez nous que nous n'en avons d'écouler chez elle quantités de tissus de crins que nous fabriquons beaucoup mieux et avec plus d'avantage qu'elle. Si l'une et l'autre de ces propositions devaient être écartées, nous demanderions que les droits d'entrée en Belgique fussent au moins augmentés des deux tiers de ce qu'ils sont aujourd'hui.

Nous ajouterons, Messieurs, que par suite des importations françaises et de l'impossibilité où nous nous trouvons de faire écouler tous nos produits, notre industrie est loin d'être aussi florissante qu'elle pourrait l'être, et pour vous convaincre de cette assertion, l'un de nous pourrait occuper cinquante à soixante ouvriers de plus, si les fabricants français n'avaient pas sur nous l'injuste faveur contre laquelle nous nous sommes permis de réclamer.

HANSSENS-HAP.

P. p^{on} J.-F. DE BONTRIDER.

M. DE BONTRIDER.

peaux de chevreaux de lait qui n'ont pas encore brouté; autrefois elles valaient 10 cᵉˢ., aujourd'hui elles se payent 90 cᵉˢ. Les éleveurs, encouragés par les prix plus forts qu'on leur a donnés, laissent grandir les chevreaux et les nourrissent; ces chevreaux, s'ils avaient 15 jours à trois semaines, au lieu du prix de 90 cᵉˢ, auquel ils sont vendus aujourd'hui, se vendraient le double. Les peaux de notre pays sont comparables, et même préférables, à tout ce qu'il y a de plus beau sous ce rapport en France. Les chevreaux originaires des provinces méridionales sont beaucoup moins recherchés que ceux qui se rapprochent du Nord, parce que, plus la température est élevée, plus le chevreau transpire et le grain s'ouvre; au lieu qu'à mesure que l'on s'approche du Nord, le grain se resserre et a plus de force; il en résulte une peau plus belle.

Un désavantage pour la ganterie belge, c'est la cherté de la main-d'œuvre, plus élevée chez nous qu'en France et dans le Luxembourg. La couture, partie essentielle de la fabrication, occupe un nombre considérable d'ouvrières qui gagnent 6 à 7 francs par semaine; la couture se paye en France de 4 à 5 francs et dans le Luxembourg de fr. 3 50 à 4 francs. Cependant, il est à remarquer que dans le Luxembourg la vie animale est à meilleure compte qu'ici, de manière que les ouvrières y sont dans une position aussi favorable que les nôtres, qui gagnent une journée plus élevée.

Nous avons à nous plaindre de la législation douanière en ce qui concerne la ganterie de peau; le droit de 6 p. % dont elle est frappée est beaucoup trop faible, d'autant plus, vous le savez, qu'on ne déclare jamais la valeur réelle. Calcul fait, le droit perçu avec les additionnels s'élève à peu près à 1 franc par douzaine. Or, nos rivaux étrangers réalisent comparativement à nous, une économie à peu près égale sur les frais de fabrication; ils ont d'abord les ouvriers mégissiers qui travaillent à beaucoup meilleur compte que nos ouvriers tanneurs proprement dits. Nous n'avons point de mégissiers, cependant les peaux fines demandent des ouvriers spéciaux, car il faut beaucoup de légèreté dans la main pour les travailler et ne pas entamer la fleur. Le dépouillement de cette peau est un secret de fabrication dont nous avons profité. En outre, la peau épaisse et la peau mince, demandent des degrés de fabrication différents, et l'on apprend à ses dépens à apprécier la quantité de mordant qu'il faut pour préparer la peau. Il est à observer que la peau de Belgique est beaucoup plus mince que toute autre peau connue, car plus le chevreau se rapproche du Nord et moins il a de chair à la peau.

Une partie essentielle de notre fabrication, c'est la teinture; pour en obtenir une bonne, nous avons été obligés de faire venir des chimistes français habitués à teindre la peau; pour celle de notre pays, ils ont rencontré des difficultés : jusqu'ici on était rarement parvenu à la maintenir souple, parce qu'étant fort mince, le mordant altérait la peau; mais aujourd'hui, disons-le franchement, la peau belge peut soutenir avantageusement la concurrence avec le gant de peau français.

Un grand obstacle à l'écoulement de nos fabricats, c'est que presque toutes nos maisons sont entichées des produits de la fabrique française; c'est un préjugé fortement établi chez beaucoup de gens, que tout ce qui vient de l'étranger est préférable à ce qui se fait dans le pays. C'est à tel point, et ici je vous fais un aveu qui me coûte, que nous faisons la contrefaçon de certains fabricants français, qui ont l'habitude de mettre un cachet dans l'intérieur de leurs gants;

Séance du 23 novembre 1840, à Bruxelles.

Présents : MM. Desmaisières, Président, Zoude et A. Battaille, Secrétaire.

Interrogatoire de MM. Ipperseel et Cosman, Hegle et Renault, *fabricants de gants, à Bruxelles.*

D. Quelle est l'importance et la situation présente de votre fabrication ?

M. Ipperseel. — Longtemps nous avons été tributaires de l'étranger pour la ganterie ; cette industrie n'a pris naissance en Belgique qu'en 1817 ; de 1817 à 1820 une vingtaine de fabriques s'établirent dans le pays, mais aucune ne réussit. La fabrique Liepman se soutint plus longtemps que les autres, grâce à un subside de 75 à 80 mille florins qui lui fut accordé par le roi Guillaume ; mais cette maison ayant voulu profiter de sa position et élever considérablement ses prix, de nouvelles fabriques se créèrent et la maison Liepman dût elle-même cesser sa fabrication en 1830.

C'est à grands frais que notre fabrique s'est établie, car nous n'avions à notre portée aucun élément de succès ; nous avons été obligés de faire venir de France tous nos ouvriers, nous nous sommes attachés à faire des élèves et nous avons réussi ; aujourd'hui cependant nous ne pouvons nous maintenir qu'en faisant de très-forts sacrifices. L'importance de la fabrication en Belgique, peut être évaluée à 3,000 ouvriers dans les temps ordinaires, mais je crois que depuis un an, le nombre des ouvriers est réduit à la moitié ; cela provient de ce que depuis cette époque, les fabricants français affluent en Belgique, de telle sorte que tous nos gants restent en magasin, et que nous ne pouvons plus les écouler. Par caprice, le consommateur préfère la ganterie française, quoique nos produits soient aussi bien confectionnés, sinon mieux que ceux de nos voisins, et malgré la supériorité des peaux que nous employons ; ces peaux sont du pays, et si la ganterie était prospère la grande consommation qu'elle en ferait offrirait des ressources avantageuses à l'habitant des campagnes. Nous n'employons presqu'exclusivement que des

sans cela notre vente serait fort difficile. C'est ainsi que nous avons offert à nos maisons d'ici des gants fabriqués par nous et absolument semblables aux gants fabriqués par la maison Boivin, dont le nom est bien connu dans la ganterie; les prétendus connaisseurs n'ont fait aucun cas de ces gants, mais lorsque nous avons représenté ces mêmes gants avec le cachet de la maison Boivin, oh alors, nous avons trouvé du débit. Voilà comme la fabrication française nous fait beaucoup de tort, car à prix égal, elle obtient toujours la préférence; or, les fabricants français actuellement surchargés de marchandises, viennent les écouler ici à des prix inférieurs; une seule maison de Paris a envoyé en Belgique, quatre voyageurs avec des quantités énormes de gants; ils ont été quatre mois dans le pays, ils ont exploité toutes les localités et vendu à des prix tels que la matière première n'était même pas payée. La qualité de gants que nous vendons 25 francs, ils l'ont livrée pour 17; aussi après tous les sacrifices que nous avons faits, nous avons pour 180,000 francs de gants en excédant de production, et nous devons ou renvoyer nos ouvriers, ou trouver les moyens de faire écouler nos produits, car sans cela notre industrie est menacée. Et cependant en temps ordinaire nous aurions la certitude de pouvoir lutter. En effet, nous avons plusieurs avantages sur les fabricants français. Nos ouvriers, tous choisis parmi les plus habiles de France, sont occupés à faire des élèves; ils en ont déjà formé plusieurs, et c'est chose difficile, car pour devenir un bon coupeur gantier il faut quatre ans d'apprentissage; cela s'explique par l'immense variété qui existe entre les peaux; sur 200 il n'y en a pas deux qui se ressemblent. La ganterie est la fabrication la plus épineuse qui existe; la peau subit une vingtaine d'apprêts et à chaque nouvel apprêt il se présente un danger nouveau.

Les fabricants de Paris ont une facilité que nous n'avons pas; c'est celle de trouver les peaux entièrement travaillées; les peaux mégissées forment une branche de commerce spécial qu'exploitent beaucoup de maisons chez lesquelles les fabricants français peuvent s'approvisionner dans les moments de fortes commandes. A Paris le métier de coloriste est aussi un métier à part : nous, nous avons dû réunir dans notre établissement toutes les différentes parties de la fabrication; chacun de nous s'attache à l'une ou à l'autre de ces parties, pour lesquelles il faut des hommes spéciaux, car nous ne saurions avoir la prétention d'être à la fois mégisseurs, tanneurs, coloristes, coupeurs et dresseurs. Cette réunion dans nos établissements de toutes les parties de la fabrication nous offre cet avantage sur les fabricants de Paris, que nous recueillons les divers bénéfices qu'ils laissent à des intermédiaires; aussi, je le répète, en temps ordinaire nous pouvons travailler et nous n'avons pas besoin de protection; parce qu'alors, avec nos avantages et le droit de douane, tout faible qu'il est, la ganterie belge est 10 ou 12 p. % moins chère que la ganterie française. Il y a bien en France des établissements où toutes les parties de la fabrication sont réunies, tels sont les établissements de Lunéville et de Grenoble, mais la ganterie qu'on y fabrique est une ganterie secondaire, destinée à l'exportation; tandis que nous, ce que nous fabriquons surtout c'est la ganterie de premier choix; pour la ganterie secondaire nous ne pourrons jamais lutter avec Lunéville et Grenoble, villes de second ordre, qui ont sur nous le grand avantage d'une main-d'œuvre à bien meilleur compte.

Maintenant que nous nous sommes donné beaucoup de mal pour arriver à un résultat, il serait opportun de réaliser les promesses de protection qui nous ont

été faites; de cette manière nous pourrions concourir régulièrement avec les Français. Si l'on considère l'importance que peut acquérir notre industrie, l'on verra qu'elle mérite d'être encouragée. J'affirme que présentement la consommation de la Belgique peut-être estimée au moins à 10,000 douzaines de gants par mois. ce qui fait 120,000 douzaines de gants par an ; sur cette quantité il resterait au moins 600,000 francs de fabrication dans le pays. si nous avions à desservir cette consommation. Si l'on nous accorde des mesures de protection, je prévois que des fabricants français qui ont une clientelle dans ce pays viendront y établir des fabriques; le matériel d'une ganterie est peu de chose, avec 4 à 5000 francs vous pouvez créer une fabrique colossale; mais ce qui entraîne de grands frais ce sont les expériences que l'on tente pour arriver à un résultat; nous, malheureusement, nous avons fait ces expériences dont d'autres profiteront, car ils peuvent attirer à eux les ouvriers que nous occupons.

D. Quel fil employez-vous pour la couture?

M. Hegle. — Nous employons de la soie.

M. Ipperseel. — On n'emploie le fil de lin que pour piquer le gant chamois.

D. Ce qui vous fait tort, c'est l'introduction des gants français; vous demandez une protection plus forte que celle de 6 % *ad valorem*, que vous assure le tarif actuel. Pensez-vous que l'on pourrait substituer avec avantage à la tarification à la valeur, la tarification au poids ?

M. Ipperseel. — Il n'y aurait plus de proportion. L'agneau qui est d'une bien moindre valeur que le chevreau est tel, dans certains cas, qu'il n'est pas possible de le distinguer du chevreau. Nous avons l'agneau du pays de Liége, dont je fais travailler la peau, et dont le grain est aussi beau que celui du chevreau, c'est à s'y méprendre; il faut pour ainsi dire regarder les deux grains à la loupe pour les distinguer l'un de l'autre : pour établir le droit, il faudrait dans la douane un homme spécial, mais la tarification au poids ne peut être adoptée en aucun cas. La tarification à la valeur est infiniment préférable, dans l'autre système vous courriez la chance de faire payer aux gants de première qualité le même droit qu'aux gants de second choix. Cet inconvénient existe pour les articles de bonneterie; nous avons des bas d'Allemagne qui nous reviennent de 7 à 8 francs, et qui payent un droit de 40 à 50 p. %, tandis que d'un autre côté nous avons le bas de fil d'écosse, bas très-fin, qui paye 75c la douzaine. Il en est de même de tous les autres articles de bonneterie.

D. Mais pour la bonneterie vous êtes dans une position différente qu'à l'égard de la ganterie; pour la bonneterie vous êtes les marchands de l'étranger, vous ne pourriez pas appliquer le même principe : ici vous vous plaignez comme marchands de l'étranger du droit au poids qu'on a établi sur les bonneteries. Eh bien, c'est précisément là ce qu'on a voulu atteindre, on a voulu vous forcer à vous plaindre, on a voulu votre mal. C'est pourquoi je vous demandais si vous ne croyez pas que le droit au poids sur les gants est préférable au droit à la valeur; vous dites que le premier mode ne peut être établi, parce que les gants variant extrêmement de valeur, il faut être connaisseur pour distinguer la valeur de la peau; eh bien cette objection va directement contre le système de la perception à la valeur, puisqu'il faut que le douanier puisse distinguer la valeur pour préempter.

M. Ipperseel. — Ce système nous est favorable, mais je crois qu'il ne serait pas très-juste.

M. Hegle. — Que nous importe, si nous parvenons à tuer la concurrence étrangère.

D. Ainsi, vous demandez la tarification à la valeur, pour avoir plus de chance de lutter avantageusement avec l'étranger, pour rendre ses conditions de vente beaucoup moins bonnes dans le pays ?

M. Hegle. — Par là nous aurons un double avantage, nous aurons la ganterie fine et la ganterie commune, que nos rivaux français ne songent pas à introduire.

D. Vous ne connaissez pas de pays où le droit au poids soit établi ?

M. Hegle. — Ce droit existe en Prusse. En Angleterre le droit est établi à la douzaine, et il y a quelques années, dans ce même pays, le fraudeur sur cet article était puni de mort; aujourd'hui l'importation des gants est tolérée moyennant un droit de 5 francs par douzaine.

D. Quel serait le montant du droit dont vous auriez besoin relativement à la valeur ? Est-ce 10, 12, 15 ou 20 p. %.

M. Ipperseel. — 15 p. % au moins et 20 % au plus; le gant de peau est porté par la classe aisée, le droit ne frappe donc en définitive que sur des gens qui peuvent facilement payer.

D. A combien évaluez-vous le kilog. de gants ?

M. Ipperseel. — Huit douzaines par kilog. à peu près.

D. Le kilog. de gants de chevreau pour femmes, reviendrait-il à plus de 200 francs ?

M. Ipperseel. — Oui.

M. Hegle. — Mais il faudrait établir deux catégories.

D. Je vous engagerai à faire des expériences, des estimations de ces valeurs: adressez-nous une note; vous vous baserez sur le chevreau; voyez si vous devez adopter plusieurs catégories.

M. Ipperseel. — Il y a aussi une différence pour le castor.

D. Si, d'après l'estimation précitée, le kilog. de gants valait 200 francs, 15 kilog. vaudraient alors 3,000 francs, et le droit, à raison de 15 p. %, serait de 450 francs. Vous voyez qu'il y aurait alors un grand appât pour le fraudeur, qui pourrait facilement gagner une somme de 450 francs, puisqu'ordinairement le porteur de fraude a une charge de 15 kilog. Ne connaissez-vous pas de moyen particulier pour empêcher cette fraude ?

M. Cosman. — La ganterie ne supporte pas la fraude. Les gants doivent être emballés et transportés avec le plus grand soin pour ne pas être froissés. C'est la fraîcheur qui en fait tout le mérite. Or, ce sont toutes précautions qu'on ne

peut pas prendre quand on fraude; nos articles fraudés sont ordinairement chiffonnés, quelquefois même remplis de boue. On a dit tout à l'heure qu'on fraudait ordinairement 15 kilog. par voyage, la charge d'un fraudeur est ordinairement plus considérable. Par un seul convoi nous avons reçu 4 ballots de bonneterie, pesant chacun 200 kilog.; je ne sais comment on y a réussi. Du côté de l'Allemagne il est très-difficile de frauder.

D. On déclare en transit sans doute, et l'on fait rentrer les marchandises par une frontière où la fraude est plus facile.

M. Ipperseel. — Ce qu'il nous faudrait, ce serait l'estampille et le droit de recherche.

M. Cosman. — C'est presqu'impossible.

D. En Prusse le droit de recherche existe sans estampille.

M. Cosman. — Depuis six mois, nous avons été forcés de chercher un débouché en Hollande.

M. Ipperseel. — Là les droits d'entrée ne sont pas considérables.

D. Avez-vous d'autres débouchés que la Hollande?

M. Ipperseel. — Nous avons exporté en Amérique; mais, de même que les meilleures maisons de France, qui ont tenté le commerce avec ce pays, il nous a fallu y renoncer. En Amérique, tous les trois ou quatre ans, les meilleures maisons font faillite; c'est un commerce. Un de nos associés y est allé pour s'assurer de l'état des choses. C'est une indignité, il y a une protection pour les faillites, de sorte que l'exportation dans ce pays n'est pas possible.

M. Cosman. — Outre cela, il y a une fabrique aux États-Unis, à New-Yorck.

M. Hegle. — Il y en a également une à Rio-Janéiro et à Buénos-Ayres.

IPPERSEEL et COSMAN.
HEGLE.

Bruxelles, le 24 novembre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

Monsieur le Président;

Par suite du désir que vous nous avez témoigné à l'audience qu'il vous a plu nous accorder hier, nous avons l'honneur de vous informer que, nous étant concertés sur les moyens les plus propres pour établir une protection salutaire au développement en Belgique de notre fabrication, nous avons, d'un commun accord, après un mûr examen des questions qui s'y rattachent, résolu de vous faire part des réflexions suivante :

Que, si le Gouvernement belge, suivant en ceci la bienveillante sollicitude qu'avait montrée l'ancienne administration pour le développement en Belgique de la fabrication des gants de peau, était disposé à nous favoriser d'un droit protecteur, il n'y a, suivant nous, que deux moyens pour atteindre convenablement ce but, à savoir, la perception du droit au poids ou l'établissement d'un droit fixe à la douzaine de paire de gants. Il résulte des expériences que nous avons faites de la pesée, tant des gants en peau d'agneau qu'en peau de chevreau, que la moyenne établit à cinq douzaines de paires de gants le kilogramme, qui varie d'une valeur de 100 francs à 180 francs, valeur moyenne 140 fr. le kilogramme, en admettant un droit de 15 p. % sur cette dernière valeur, on arrive à la perception de 21 francs, soit fr. 4 20 cs par douzaine.

Mais comme la pesée de ces articles, qui sont très-fragiles en couleurs claires, demanderait beaucoup de soin pour n'en pas altérer la fraîcheur, et exige dans ce cas le déballage des cartons, nous vous proposerons, à l'exemple de ce qui se fait en Angleterre, où le droit est fixé à 4 schellings, soit 5 francs par douzaine et par quantités qui ne peuvent être moindre de 100 douzaines, de frapper l'entrée des gants de peau en Belgique d'un droit de fr. 3 50 cs à 4 francs la douzaine. C'est le meilleur moyen d'arriver à une solution avantageuse au Trésor, en ce que la perception en sera facile et frappera un article de luxe; et l'industrie indigène y trouvera un avantage qui lui permettra de développer ses moyens de fabrication, en utilisant bon nombre de bras qui ne lui feront pas défaut.

Quant à la fraude de ces articles, elle est presque impossible, les emballages pour le transport devant être extrêmement soignés, et le moindre contact d'humidité non-seulement altère la fraîcheur des gants, mais fait venir des piqures et les rend invendables. Si d'autres renseignements pouvaient vous être utiles, nous serons heureux, Monsieur le président, de pouvoir, en vous les donnant, reconnaître de nouveau la sollicitude éclairée avec laquelle la commission d'enquête commerciale procède avec un si louable zèle.

Nous saisissons cette occasion, Monsieur le président, pour vous renouveler nos remercîments pour la bienveillance que vous avez mise à nous entendre, et vous prions d'agréer la nouvelle assurance de notre considération distinguée.

HEGLE.
IPPERSEEL.
COSMAN.
RENAULT.

NOTE.

Pour un kilogramme il faut	4	douzaines	de	gants	d'hommes,	chevreau.
—	—	—	6	—	—	femmes,	—
—	—	—	3 ½	—	—	d'hommes,	agneau.
—	—	—	5	—	—	femmes,	—

Turnhout, le 14 novembre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

L'un des soussignés a eu l'honneur d'assister à une de vos séances tenues au Palais de la Nation, du 26 au 28 octobre dernier. Voulant vous pénétrer plus profondément de la justesse de notre demande, nous prenons la liberté de vous donner par écrit les éclaircissements suivants :

Notre fabrication consiste principalement en papiers marbrés, turcs, anglais, d'Annonay, tigrés, polonais, racinés, papiers à titre, fleuragés, unis, satinés, pointillés, en un mot tout ce qui est nécessaire pour la reliure, la cartonnerie, la bonbonerie et pour la consommation de tout le pays. Nous n'avons d'autres débouchés que la Belgique et la Hollande; trois fabriques sont établies à Turnhout et deux à Bruxelles. Nous avons la concurrence des Allemands qui est très-redoutable, parce qu'un ancien droit de 3 p. % seulement sur la valeur est établi. Les Allemands ont été toujours les seuls qui fabriquaient quelques sortes de papiers marbrés indispensables pour la reliure. Quelque temps avant l'exposition de 1835, à Bruxelles, nous sommes parvenus, à force de sacrifices, à nous procurer des ouvriers des premières fabriques de l'Allemagne. Ces ouvriers en ont formé d'autres dont quelques-uns, faute de loi spéciale sur les contrats d'ouvriers, nous ont quitté, et ont fait connaître à d'autres les secrets de fabrication que nous leur avions fait apprendre et qui nous ont tant coûté; de manière que nous avions introduit la fabrication générale de tous les papiers de couleur renommés dont les Allemands avaient le monopole. La concurrence entre nos cinq fabriques, tant en marchandises fines qu'en marchandises communes, jointe à celle des Allemands est écrasante, d'autant plus que les Allemands ont de vieilles pratiques dans le pays, et qu'une masse de relieurs allemands qui y sont établis emploient exclusivement les produits de leur pays. C'est donc à juste titre que nous réclamons que les droits d'entrée actuels de 3 p. % soient établis comme en France (soit environ avec additionnels à 120 francs par 100 kilogrammes), nonobstant qu'en France la fabrication est moins avancée qu'en ce pays. Il y a encore quelques papiers de luxe, comme les papiers dorés fins qu'on tire de la France ou de l'Allemagne, parce que la consommation du pays est trop petite pour l'entreprendre momentanément; mais comme les droits seront établis au poids, le droit sur ces articles pourra être acquitté. Nous devons aussi vous faire observer, qu'en déclarant la moitié de la valeur pour un article qui n'est pas coulant, les droits actuels ne produisent à l'État qu'un et demi à 2 p. %.

On peut évaluer la consommation de ces papiers en Belgique et en Hollande,

par an, à environ cinq cent mille francs : nous comptons que la Belgique en fabrique les 3/8 qui occupent environ quatre cents ouvriers. Les papiers de couleur les plus employés, sont ceux de 7 à 35 francs la rame de 480 feuilles.

Nous osons compter sur votre concours pour obtenir l'effet de notre demande.

GLENESSON et **VAN GENECHTEN**, à Turnhout.
WELLENS-DELHUVENNE et Ce, id.
C. VANDELAER, fils, à Bruxelles.
F. HEMELEEST-VAN HOUTER, id.

Dinant, le 21 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Le commerce d'écorces de chêne à *tan* est une des principales branches de l'industrie de notre province et particulièrement de notre arrondissement. Outre les négociants qui s'occupent de cet article, il intéresse encore au plus haut degré les propriétaires de bois, les maîtres de forge, les bateliers et voituriers par terre, et surtout les habitants des campagnes, dont le sort est grandement amélioré par la vente avantageuse qu'ils trouvent à faire des produits de leurs coupes communales.

Cette agglomération d'intérêts dépendant de ce commerce, le rendra sans doute bien digne de toute la bienveillance de votre commission.

Depuis quelques années ce commerce a dû beaucoup souffrir. Il y a peu de temps, les grandes tanneries de Maestricht, de Maseyk, et autres avoisinant la Meuse lui étaient ouvertes; la scission entre la Belgique et la Hollande et les conséquences du traité de paix entre ces pays, lui ont fermé ces débouchés faciles.

Cependant les produits de la Belgique en écorces de chêne sont bien grands : augmentés encore des quantités assez considérables importées de France annuellement, ils sont de beaucoup supérieurs aux besoins de la tannerie nationale, qui trouverait déjà largement tous ses approvisionnements dans la moitié environ des quantités exploitées dans les coupes belges.

Ce ne serait donc nuire aucunement aux intérêts de nos tanneurs, et seulement laisser au commerce des débouchés nécessaires à son existence que de permettre sans droits, la sortie de cette marchandise par la voie de la Meuse, ou tout au moins de réduire de beaucoup le chiffre de ces droits. Pour peu qu'il soit élevé, il équivaut à une prohibition, cette marchandise étant déjà très-frayeuse par elle-même, et laissant peu de chances de bénéfice; libres de droit à la sortie, nos écorces pourraient alors reparaître avec avantage sur les importants marchés dont je parle plus haut, et où leur qualité était grandement recherchée.

Ces considérations m'ont engagé à vous présenter ces notes. Je désire donc, que vous les jugiez utiles à consigner dans votre rapport. J'aime à croire que ces intérêts seront protégés par la représentation nationale, surtout s'ils trouvent en vous, Messieurs, de zélés défenseurs.

A. DIERICX-GARCIN.

Chistelles, le 21 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Le soussigné, distillateur de genièvre et d'esprit indigène, a l'honneur de vous exposer que les produits de son industrie feraient un article important pour nos navires nationaux, pour tous les points des Indes occidentales, orientales et les différents ports de la méditerrannée : mais que, pour rivaliser sur les marchés étrangers, nos spiritueux auraient besoin que les prix fussent de niveau avec ceux des autres pays. Par exemple, la Hollande est le pays qui fournit le plus. Pour pouvoir donc livrer aux mêmes prix, il faudrait que le Gouvernement belge accordât, comme celui de nos voisins, une prime d'exportation de fr. 4 25 c^{s} par hectolitre de genièvre à 50° de l'alcoolomètre de Gay-Lussac. Alors, Messieurs, vous pourriez espérer de voir exporter nos spiritueux par presque tous nos navires nationaux : d'abord c'est un article peu coûteux d'encombrement et de défaite sur tous les marchés étrangers. Beaucoup de distillateurs prendraient des intérêts dans des exportations de concert avec les négociants armateurs, ils trouveraient par ce moyen un débouché facile pour leurs produits, augmenteraient leurs travaux, fourniraient une plus grande masse d'engrais à la culture, consommeraient plus de grains, même ceux de la Baltique, lorsque les nôtres sont à des prix élevés, donneraient de l'emploi lucratif à nos navires inactifs, et par ce moyen aideraient à vivifier notre commerce maritime et industriel.

Il n'est pas nécessaire de vous démontrer que ces ressources suffiraient amplement pour payer la prime que le Gouvernement accorderait à l'exportation de nos produits, car toute industrie qui emploie beaucoup de bras donne de l'aisance à la classe ouvrière, et par conséquent fait augmenter la consommation où le Gouvernement trouve sa bonne part, par les impôts qu'il prélève sur tout ce que l'ouvrier consomme.

Il espère, Messieurs, que vous envisagerez cette question sous le même point de vue et que vous voudrez bien la présenter au Gouvernement comme un puissant moyen de prospérité industrielle et commerciale.

J.-B. DEVILLE.

LE DIRECTEUR

DE L'ÉTABLISSEMENT GÉOGRAPHIQUE DE BRUXELLES,

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Je viens réclamer en faveur d'une industrie qui jusqu'à ce jour est pour ainsi dire passée inaperçue, et qui cependant occupe un grand nombre de bras en Belgique; je veux parler de la lithographie.

L'art de graver sur pierre était déjà perfectionné en Belgique, lorsqu'en France il n'existait encore aucun établissement de ce genre. Cependant nos cartes géographiques et nos estampes ne peuvent pas soutenir la concurrence sur les marchés français, à cause des droits énormes dont la France frappe nos produits à l'entrée, droits qui équivalent à une prohibition, tandis que les cartes et estampes françaises ne payent à leur entrée en Belgique qu'un droit très-minime.

Il serait donc juste de frapper les produits français du même droit que les nôtres le sont à l'entrée en France, à moins que la France ne consente à diminuer son tarif.

Enfin, Messieurs, je demande pour une industrie qui n'est pas sans importance pour notre pays, réciprocité de la part de nos voisins.

PH. VANDERMAELEN.

NB. Nous sommes dans les mêmes conditions vis-à-vis de l'Angleterre.

Lokeren, le 22 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Ayant pris lecture de la circulaire que la commission a bien voulu adresser à toutes les administrations communales du royaume, j'espère que les observations suivantes mériteront bien votre attention.

S'il est vrai, comme l'a annoncé l'*Avondsbode*, que le Gouvernement s'occupe depuis quelque temps du projet d'un traité de commerce qui sera présenté au cabinet de La Haye, et dans lequel on demande une réduction de droits sur les draps, les toiles, les étoffes de coton, les tapis, les dentelles, le fer, les glaces étamées, les bronzes, coutelleries, quincailleries, les armes, les papiers peints, les pierres taillées et surtout les charbons, j'oserais vous prier, Messieurs, de ne pas oublier les chapeaux.

Lors de notre réunion à la Hollande, nos principaux débouchés étaient vers ce pays, et nous employions 190 à 200 ouvriers, tandis qu'aujourd'hui nous n'en employons que 50 à 56.

Les droits d'entrée en Hollande étant de 10 p. %, reviennent, avec le syndicat, à 12 ½ p. %.

De tout temps et jusqu'au mois d'octobre 1822, ces mêmes droits n'ont été que de 6 p. %. A cette époque la Belgique étant réunie à la Hollande, le Gouvernement a porté ces droits à 10 p. %, et ce, pour y empêcher l'introduction des castors de Paris et de Lyon.

Aujourd'hui qu'en Belgique l'usage des chapeaux castors est presque nul, tandis qu'en Hollande ils sont préférés aux chapeaux de soie, le rétablissement des droits à 6 p. %, nous y fournirait un débouché remarquable et nous donnerait le doux espoir de réemployer un grand nombre des ouvriers que nous avons été obligés de congédier.

EYERS-ROELS.

Chef de la maison VRANCKEN et C^e^.

Housse (Liége), le 23 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Le soussigné Mathieu-Arnold Guyot, négociant, domicilié à Housse (Liége), a l'honneur de présenter, au nom des ouvriers armuriers, la requête suivante :

Le suppliant vient d'apprendre que la commission d'enquête, après s'être rendue dans le sein de toutes les chambres de commerce du royaume, vient d'adresser aux administrations communales une circulaire tendant à lui faire connaître la situation des diverses industries qui se pratiquent dans les localités qui n'ont pas été visitées.

Il vient répondre à cet appel, en vous priant de vouloir bien prendre en considération la position des pauvres ouvriers armuriers, qui est déplorable depuis quatre ou cinq ans. Il faut un bon ouvrier pour gagner 5 francs par semaine : comment pourrait vivre un père de famille qui a cinq ou six enfants en bas âge ?

La fabrication d'armes diminue chaque jour ; les ouvriers qu'occupait cette industrie sont forcés d'aller travailler aux routes nouvelles que l'on fait aujourd'hui, et le salaire est si faible qu'il suffit à peine à leur entretien ; d'autres s'expatrient et portent leur industrie à l'étranger.

Il espère que la commission d'enquête prendra les mesures nécessaires pour adoucir les maux qui pèsent sur cette classe d'ouvriers, qui est la même dans toutes les communes environnantes.

Dans la persuasion que MM. les membres prendront en considération l'exposé de ce qui précède, je suis, etc.,

GUYOT, négociant.

Liége, Namur et Andennes, ce 23 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Les soussignés, fabricants de *minium* (oxyde de plomb rouge, à l'usage de la peinture, mastics, etc.), établis depuis longtemps à Liége, Andennes et Namur, s'empressent d'autant plus vite de répondre à votre invitation, que, depuis quelque temps, leur branche d'industrie susmentionnée se trouve à la veille d'être anéantie par la concurrence des fabricants anglais; lesquels, sans doute dans le but de faire cesser la fabrication dudit *oxyde de plomb*, en Belgique comme ailleurs, fournissent à vil prix ce produit industriel.

Ils y réussiront d'autant plus facilement en Belgique, que cet article n'y paye que le modique droit d'entrée de 5 p. %, soit environ fr. 2 50 c^s^ par 100 kilogrammes.

En France et en Prusse, où le système de douane et de protection semble être fort bien compris, cet oxyde paye à l'entrée, savoir:

En France, environ 20 francs par 100 kilogrammes, et
en Prusse, » 9 francs » »

Ces droits, si favorables au trésor, le sont également aux fabricants indigènes, puisqu'ils les protégent et leur permettent de soutenir la concurrence étrangère.

Les soussignés, pleins de confiance dans les bonnes intentions de votre commission et de nos gouvernants, prennent la liberté de réclamer par votre ministère, afin qu'il plaise au Gouvernement de

1° Fixer le plus tôt possible le *droit d'entrée* sur le *minium* étranger, si pas à 20 *francs*, comme en France, au moins à 9 *francs par* 100 *kilogrammes*, comme en Prusse;

2° Abolir le droit de sortie, qui est d'environ un franc, afin d'en faciliter l'exportation et le débit à l'étranger.

Ils espèrent d'autant plus qu'il sera fait droit à leur juste réclamation, qu'ils payent chacun leurs contributions à l'État et en outre une patente s'élevant à 35 francs pour chaque four à minium en activité, lequel four ne produisant pas au delà de 30 mille kilogrammes annuellement, occupe néanmoins cinq ouvriers et un cheval ou une machine à vapeur, et consomme environ 70 mille kilogrammes de charbon, par année, sans compter beaucoup de menus frais, le tout au profit du pays.

Nous aimons à croire que cet exposé véritable de cette faible branche d'industrie actuellement en souffrance par les motifs qui précèdent, obtiendra bientôt un remède efficace par l'entremise de votre commission, dont nous sommes avec respect les très-humbles serviteurs.

CHAUDOIR-BUSSY, fabricant à Liége.
A. HICHEAUX, id. à Andennes.
L. ZOUDE et C^e^, id. à Namur.

Cureghem-lez-Bruxelles, le 24 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Je profite de votre intéressant travail pour vous soumettre quelques observations en faveur d'une industrie que j'ai importée dans le pays, et qui est susceptible d'y apporter une économie notable en diminuant l'exportation des fonds, en échange de la cire étrangère et du blanc de baleine ou spermacéti raffiné. Mais pour cela, ma fabrique de bougies de l'étoile, ainsi que les autres fabriques de bougies stéariques devraient être protégées. Il n'est pas tant nécessaire, à cet effet, d'augmenter le droit d'entrée sur la cire, que d'en établir un sur le spermacéti raffiné et sur la stéarine, matières toutes préparées pour couler les bougies diaphanes et stéariques. Ces matières ne sont pas tarifées, elles entrent conséquemment au simple droit de 2 p. %. Il n'y a aucun rapport entre ce faible droit et celui de 80 francs par cent kilogrammes, taxe pour les bougies diaphanes, et celui de 27 francs par cent kilogrammes exigé pour les bougies stéariques, qui passent sous le nom de chandelles de composition. Il ne coûte pas plus de 8 francs par cent kilogrammes pour réduire le spermacéti et la stéarine en bougies; ainsi le droit d'entrée sur les bougies de blanc de baleine et sur les bougies stéariques est facilement éludé.

Je demande donc que le droit d'entrée sur ces matières ne soit pas illusoire, et qu'il soit assez élevé pour protéger les fabriques du royaume, sans être prohibitif; à cette fin, il faudrait qu'il fût établi pour le spermacéti raffiné à 30 fr. par cent kilogrammes, et à 20 francs par cent kilogrammes pour la stéarine. Ainsi les droits respectifs sur les bougies de ces matières pourraient rester au taux actuel.

Le spermacéti brut, qui contient l'huile la plus propre au graissage des mécaniques et à l'éclairage, devrait rester soumis au droit de 2 p. % au plus à l'entrée. Il s'établirait de suite en Belgique une fabrique pour son épuration, qui, protégée par le droit réclamé plus haut sur les matières raffinées, pourrait lutter contre la concurrence anglaise.

Je reviens sur la cire, dont le droit d'entrée n'est pas non plus en rapport avec celui de la bougie qui en est fabriquée, ni assez élevé pour favoriser la culture de la cire indigène: pour peu que celle-ci soit protégée, nous pourrions nous passer de la cire étrangère par le moyen de ma fabrication qui économise les 2/10 de la cire employée à la bougie.

Il se rattache également à ma fabrication un autre article, dont la matière première est en majeure partie le suif, qui est à un prix si élevé que, malgré la su-

périorité de ma bougie, je ne puis non-seulement en trouver un débouché à l'extérieur, mais pas même lutter, quant au prix, contre la bougie qui se fabrique en Belgique avec la stéarine qui vient de l'étranger.

Le droit élevé sur les bestiaux est en grande partie cause du prix élevé du suif. Ce droit paraît mal entendu ou établi dans l'intérêt particulier des cultivateurs. Tout dans les bestiaux est de première nécessité, la viande est la nourriture générale : sa cherté augmente la main-d'œuvre au détriment de nos fabriques. La peau est la matière première de la chaussure, les os le sont de la colle et du noir animal, qui ainsi que le sang sont des matières premières des raffineries de sucre; la corne sert à faire des peignes, des boutons, des manches de couteaux, des boîtes. Le suif est la matière première du savon de toute espèce, de la chandelle et de la bougie. Je ne pense pas qu'on puisse sacrifier des intérêts aussi majeurs, pour favoriser par trop les éleveurs de bestiaux, qui par là perdent d'un autre côté le débouché à l'extérieur.

QUANOUNE-GOUDEMAN.

Turnhout, le 24 octobre 1840.

LES BOURGMESTRE ET ÉCHEVINS,

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Par suite de votre circulaire du 15 de ce mois n° 61, nous avons l'honneur de vous adresser ci-joints, deux exposés faits par des industriels de notre ville, touchant leurs vœux à l'égard des modifications qu'ils désirent voir apporter à l'état actuel de la législation relative au commerce et à l'industrie. Si de pareilles réclamations nous parviennent encore en temps opportun, chose dont nous doutons, nous nous empresserons également de vous les adresser.

Le Bourgmestre,

Jos. VANLIESHOUT.

Par ordonnnance:

Le secrétaire,

J. Z. CAPET.

Turnhout, le 23 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Le collége des bourgmestre et échevins de cette ville nous a communiqué la circulaire que vous lui avez adressée en date du 15 de ce mois n° 61, concernant l'enquête commerciale et industrielle confiée à vos soins.

Répondant à votre obligeant appel, en ce qui concerne notre industrie, qui est éminemment la plus importante de toutes celles qui s'exercent en notre ville, nous allons vous faire connaître ses besoins et nos vues d'amélioration.

Nos fabriques, Messieurs, occupaient sous le Gouvernement français 1500 métiers, réduits maintenant à la moitié. La France, qui consommait alors les 3/4 de leurs produits, n'en demande aujourd'hui presque plus. Les hauts droits d'entrée qu'ils doivent y acquitter, et qui reviennent à plus de 200 francs de la valeur, les en excluent. La Hollande, avant la révolution, était notre dernière ressource. Nous l'avons en grande partie perdue, car nos coutils y payent maintenant des droits d'entrée de 6 p. %, qui en rendent le placement fort difficile, ayant à combattre dans ce royaume la concurrence allemande et anglaise. Nous avons essayé des expéditions dans des pays d'outre mer, mais sans succès, parce que cette même concurrence s'y rencontre également à des prix plus bas que les nôtres. Il résulte de ce malheureux état de choses, qui s'empire de plus en plus, que le petit nombre d'ouvriers qui nous restent, comparativement au nombre d'autrefois, ne trouve pas encore la moitié du temps à s'occuper; et nous croyons qu'il en est à peu près de même dans presque toutes les fabriques du royaume. Ainsi un nombre considérable d'ouvriers, et par conséquent de familles d'ouvriers, manquent de ressources pour exister dans cette même Belgique, dont les nombreuses et intéressantes fabriques faisaient jadis la gloire et la prospérité!

Après y avoir mûrement réfléchi nous ne pouvons attribuer un changement aussi déplorable qu'à de funestes lacunes existantes dans notre législation. Les moyens qu'elle accorde ne nous paraissent nullement suffisants. Il y a même, dans certains cas, manque total de protection. Pour ne parler que de notre article et de ce qui le concerne le plus essentiellement, nous dirons :

1° Que loin de partager l'opinion de quelques économistes, qui voudraient voir majorer les droits d'entrée en Belgique sur les fils étrangers, nous sommes d'opinion qu'il faudrait, au contraire, supprimer ceux existant, afin d'augmenter l'abondance de la matière première, et d'en faire diminuer le prix le plus possible. Ce moyen et quelques encouragements que le Gouvernement devrait accorder à la filature du lin à la mécanique, favoriseraient et faciliteraient cette

abondance de matière première, que nous regardons comme le nerf principal des fabriques, car l'abondance produit le bas prix et par suite la fabrication aussi à bas prix, condition indispensable et plus exigée de nos jours que jamais, pour pouvoir soutenir la concurrence sur les marchés étrangers. Cet argument nous paraît irréfutable. Toute augmentation de droits d'entrée sur les fils importés en Belgique, serait donc entièrement défavorable à la fabrication de tous les tissus de fil en général, et particulièrement à nos fabriques de coutils et à quelques autres du pays, qui ne peuvent se dispenser d'employer pour la trame une espèce de fil d'Allemagne dite de *mold*, qui est spécialement fort fin et à bon compte, et que la filature à la mécanique n'a encore jusqu'ici pu produire avec les mêmes avantages. Si nous devions payer ce même fil plus cher qu'aujourd'hui par suite d'une augmentation des droits d'entrée, la détresse de nos briques n'aurait alors plus de bornes; il faudrait les considérer comme entièrement anéanties.

2° Que, pour faciliter d'autant plus en Belgique l'abondance des fils, et encourager la filature à la mécanique, il est nécessaire de ne point permettre l'exportation trop libre des lins du pays, et de les imposer à la sortie de droits suffisamment protecteurs, car on ne saurait trop multiplier les mesures ayant pour but de faire baisser en Belgique le prix des fils, afin, nous le répétons, d'obtenir la marchandise fabriquée au taux le plus bas possible, résultat précieux, qui procurerait un écoulement rapide aux produits de nos fabriques, et de celles de toiles et autres tissus de lin existant dans le royaume et se trouvant, comme les nôtres, dans l'état le plus languissant. Combien de milliers de familles seraient alors rendus à leur existence primitive et prospère! nous n'ignorons point que des personnes prétendront que les intérêts de l'agriculture en souffriraient; mais l'industrie, qui fait vivre le commerce et qui en est la base principale, est-elle moins une source de prospérité publique que l'agriculture? serait-il sage de sacrifier l'une à l'autre? Si ce système pouvait prévaloir, que deviendrait la classe ouvrière si nombreuse en Belgique? Nous pensons, Messieurs, qu'il est devenu impérieusement nécessaire que la Législature s'occupe sans relâche des moyens de faire revivre les fabriques du pays, et de prévenir par là l'entier anéantissement dont elles sont menacées.

3° Que des primes d'exportation, à l'exemple de la France et de l'Angleterre, devraient être accordées par le Gouvernement. On objectera sans doute que ce moyen serait trop onéreux pour le trésor; mais le pays ne doit-il pas nourrir ses ouvriers lorsqu'ils se trouvent sans ouvrage? Ces ouvriers, alors oisifs et abandonnés à eux-mêmes ne se démoralisent-ils pas, et leur existence ne devient-elle pas pour la société un vrai fléau? Enfin, si ces malheureux n'obtiennent point le secours auquel ils ont droit, ils s'expatrient et avec eux disparaissent l'industrie et le commerce. Ceci démontre évidemment la nécessité d'accorder des primes d'exportation.

4° Que si l'on ne peut parvenir à conclure des traités de commerce, tant désirés et tant nécessaires, et qui offrent des débouchés à nos articles fabriqués, il faut du moins qu'il y ait parité entre les droits d'entrée qu'ils payent dans d'autres pays, et ceux auxquels sont assujettis les articles similaires de provenance étrangère importés en Belgique, ce qui n'existe pas toujours, puisque nos coutils acquittent plus de 20 p. % de droits d'entrée en France, tandis que les coutils, venant de ce royaume en Belgique en assez grande quantité, n'y payent que

10 p. °/₀, et que peut-être encore il s'en introduit en fraude des droits.

5° Que l'érection d'une grande société commerciale nationale, à l'instar de la société de commerce néerlandaise, qui aurait des capitaux proportionnés, fournis par action, et à laquelle le Gouvernement garantirait l'intérêt des fonds qu'elle ferait valoir en s'occupant pour son propre et privé compte de l'achat de produits belges, de leur expédition et de leur vente dans des contrées lointaines, produirait des avantages certains et immenses, surtout si des primes d'exportation jugées indispensables, étaient à la fois accordées par le Gouvernement à cette société.

Les explications succinctes qui précèdent vous feront assez connaître, Messieurs, les principaux remèdes que nous croyons pouvoir être apportés avec efficacité au malheureux état actuel des fabriques de tissus de lin en général, et des nôtres en particulier, et nous avons la confiance que toute votre sollicitude tendra à leur être utile et favorable.

La Commission de la société des fabricants de coutils, à Turnhout :

DIERCKX Zoon, Président.
BORGHS et C°, Vice-Président.
D. SOMER-VAN LOCKHORST.
F. VAN PELT, fils.
HENDRICKX-DOCKS.
CAPET, Secrétaire.

Turnhout, le 25 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Les soussignés prennent la liberté de vous adresser copie :

1° D'une pétition à la Chambre des Représentants, en date du 23 octobre 1837, demandant une prime à la sortie des cartes à jouer ;

2° D'une requête, en date du 8 novembre 1837, à M. le président de la commission d'industrie de la même Chambre, demandant l'abolition du droit d'un demi p. % à la sortie des papiers colorés ;

3° D'une lettre au même, corroborant les arguments contenus dans la première de ces pièces.

Les motifs qui ont dicté ces diverses réclamations existant encore aujourd'hui, les soussignés ont pensé ne pouvoir mieux venir en aide à la commission dans ses difficiles travaux, qu'en lui transmettant littéralement ces pièces.

BREPOLS et DIERCKX Zoon.

Turnhout, le 23 octobre 1837.

A Messieurs les Membres de la Chambre des Représentants, à Bruxelles.

MESSIEURS,

Le moment de la révision du tarif des douanes étant venu, les soussignés, fabricants de cartes à jouer et autres, respectivement domiciliés à Bruxelles, Gand, Anvers, Liége, Mons, Turnhout et Dinant, ont cru opportun de vous représenter respectueusement que, par suite de l'organisation de la seconde ligne des douanes en Hollande, tant pour sa propre consommation que pour les exportations vers ses possessions d'outre-mer, cet article, qui naguère fut di-

rectement écoulé en fraude vers ce pays, est, par suite de ces mesures, non-seulement doublé en frais, mais dans la presque impossibilité d'y être importé. De cette manière, on est obligé de l'introduire par de grands détours, à des frais très-considérables, soit par mer sous pavillon neutre, soit par terre en empruntant le territoire prussien, où il est en outre soumis au droit de transit.

Les soussignés pensent qu'il est inutile d'entrer dans de plus grands développements pour démontrer combien il serait à désirer qu'on cherchât à mitiger les effets de cette mesure désastreuse; c'est dans la persuasion que le Gouvernement, d'accord avec les Chambres, avise au moyen de soulager l'industrie en souffrance, qu'ils ont pris la confiance de vous demander respectueusement qu'il soit pourvu à ce malaise, en accordant à l'exportation de ces produits des primes proportionnées au préjudice qui vient de leur être porté.

Ce moyen paraît le plus propre pour compenser les pertes que les fabriques belges essuient de la prolongation de cet état de choses. Il est notoire que les cartes à jouer payent en Hollande un droit d'entrée de 6 florins P.-B. par grosse, et que conséquemment toute concurrence avec l'Allemagne est détruite, puisque les qualités exquises de ce dernier pays, sont importées avec plus de facilité, et moyennant le même droit, que les qualités ordinaires venant de Belgique. Sur les moindres qualités elle a l'avantage sur nous de ne pas être soumise au droit de transit, d'avoir plus de facilité dans la communication et surtout du bas prix de la main-d'œuvre. Aussi n'hésitent-ils point à dire que si, contre toute attente, aucun remède n'était porté à ce mal, cette branche déjà en vigueur en Hollande pourrait y prendre de la consistance, attendu que notre papier à fabriquer des cartes, qui leur est indispensable, n'y paye que 3 % de sa valeur, et il est certain que des industriels qui ont toujours traité leurs affaires d'une manière honorable avec leurs propres ressources, se décourageront et seront contraints à émigrer leurs industries, pour chercher chez l'étranger la protection et l'encouragement qu'ils avaient droit d'attendre dans leur patrie.

BREPOLS et DIERCKX Zoon.

Turnhout, le 8 novembre 1837.

A M. Zoude, membre de la Chambre des Représentants et président de la commission du commerce et de l'industrie, à Bruxelles.

Monsieur,

Au moment où, à l'occasion de la révision du tarif des douanes, l'on vous entoure de requêtes d'industriels demandant quelques avantages pour pouvoir soutenir la concurence en pays étranger, les soussignés Brepols et Dierckx Zoon,

fabricants de papiers marbrés, racinés, peints et autres à Turnhout, saisissent cette occasion pour vous faire remarquer que les produits de leur industrie étant compris dans le § C de l'art. 308 du tarif des douanes actuellement en vigueur, payent un droit de sortie de ½ p. %, ce qui nuit à la concurrence contre l'Allemagne, dont les papiers colorés sont rendus plus facilement et à moindres frais en Hollande, qui est le débouché principal de cet article, tant par sa consommation intérieure que par ses exportations fréquentes d'outre mer; ils se croient fondés à réclamer la libre sortie de cet article, puisqu'il ne paye que 3 p. % à l'entrée en Hollande, tandis que ceux des §§ A et B, qui y sont imposés de 15 et 10 p. %, ce qui fait supposer une valeur réelle plus élevée, ne payent que le même droit de sortie.

BREPOLS et DIERCKX Zoon.

Turnhout, le 14 juin 1840.

A M. Zoude, membre de la Chambre des Représentants et président de la commission du commerce et de l'industrie, à Bruxelles.

MONSIEUR,

Nous prenons la liberté de vous informer, que la crainte de voir des fabriques de ce genre se développer et se multiplier en Hollande, exprimée dans notre pétition à la Chambre, tendant à obtenir des primes à la sortie des cartes à jouer, vient malheureusement de se confirmer : les journaux hollandais contiennent une annonce d'une nouvelle fabrique de cartes à jouer, qui vient de se former nouvellement en Hollande. Nous nous attendons à voir cette branche prendre une plus grande extension encore, si la Législature ne s'empresse de porter remède à cet état de choses.

Il serait du plus haut intérêt que la Chambre s'occupât immédiatement de la fabrication des cartes à jouer, et nous avons la conviction, Monsieur, que vous ne négligerez rien pour conduire cette affairè à bien.

BREPOLS et DIERCKX Zoon.

Gand, le 25 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Comme vous voulez bien vous enquérir de toutes les plaintes comme de tous les renseignements, je prends la liberté de vous adresser la présente pour vous faire connaître les besoins et les souffrances de l'industrie que j'exerce, et pour laquelle on a déjà tant et vainement réclamé une protection.

C'est la fabrication des tapis dont il s'agit, des tapis tels qu'on en fabrique en Hollande, en laine et en poils de vache.

Pour ceux en laine, la concurrence anglaise, allemande, hollandaise, etc., est déjà terrible, si on songe aux faibles besoins et à l'étendue du pays; pour ceux en poils de vache, la concurrence hollandaise seule est mortelle. C'est de celle-là que je vous occuperai principalement.

Si une industrie est importante en rapport des bras qu'elle occupe, celle des tapis en poil de vache doit certes mériter attention.

A Delft, Bréda, Elversom, Bois-le-Comte, Tilbourg et Amsterdam, des centaines d'ouvriers trouvent leur existence à filer à la main le poil de vache. A Anvers cette fabrication prenait de l'extension, mais depuis le traité de paix elle est aux angoisses. Pour moi, qui occupais à l'atelier de charité de cette ville une centaine d'ouvriers à la filature, et qui pouvais en employer 4 à 500 au moins sous un Gouvernement protecteur, je suis réduit à en diminuer continuellement le nombre, et à jeter mes regards vers la France, où il n'y a pas de fabriques de ce genre, et où cette fabrication est frappée d'un droit d'entrée de 55 francs par 100 kilo., pour protéger les fabricats analogues.

Quel contraste! la France prohibe même ce qu'elle n'a pas; la Belgique au lieu d'imiter en tout cette grande nation, fait le contraire et laisse dépérir ses industries.

Quel triste spectacle, que cette Belgique exploitée par toutes les nations, comme une colonie, tandis qu'elle n'est admise que là où elle ne peut aucunement nuire.

Je me flatte cependant qu'on voudra y porter remède, aujourd'hui qu'il en est plus que temps. Pour cela il faut un droit au poids de 25 francs par 100 kilo. pour ceux en poils de vache et de 40 francs sur ceux en laine. Ce qui fait très-près 10 p. % de la valeur.

Mais ce droit existe, direz-vous: pardon, la valeur déclarée n'est souvent pas le tiers de la valeur réelle; comme c'est un objet qui n'est pas de vente coulante, aucun employé n'ose en faire la préemption; voilà donc le droit déjà trop faible

de 10 p. %, réduit à 3 ou 4 ; cela fait 5 à 15 centimes à l'aune ou 2 à 5 fr. sur tout un appartement à garnir. Quelle légère différence à laquelle la Hollande peut opposer des avantages immenses ! D'abord le bas prix de la matière première, en suite un débit colossal et assuré dans le pays, ce qui permet de vendre à l'extérieur avec peu ou pas de bénéfices, surtout lorsqu'on se propose un but, celui d'anéantir cette industrie en Belgique.

J'espère, Messieurs, qu'auprès de vous mes remarques et plaintes réelles seront prises en considération, et que vous vous efforcerez d'y faire droit.

GEERAERTS VANLANDEGEM.

Copie d'une lettre adressée à M. le Ministre de l'Intérieur en septembre 1840.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la voie des journaux vous faites connaître que des échantillons de tapis d'une fabrique de Delft se trouvent déposés au département du commerce, à l'inspection des industriels belges.

On ne saurait contester à la direction du commerce une grande activité, elle mériterait des éloges si elle avait produit quelque bien à l'industrie, mais toujours occupée de chimères, en laissant entretemps échapper la réalité (le marché intérieur), elle n'est sans doute d'aucune utilité aux souffrances de l'industrie.

En effet, la Belgique fournir des tapis en Hollande et à ses colonies tels que ceux déposés ! n'est-ce pas un leurre ? Comment, les fabricants de ce genre de tapis qui succombent dans leur propre pays sous la concurrence anglaise, hollandaise, allemande, etc., fournir des tapis en Hollande ! est-ce possible ? Certes non, et les raisons en sont simples :

1° En Belgique l'usage des tapis est excessivement restreint et presqu'inconnu dans plusieurs provinces, à cause de la malpropreté de ses habitants, tandis qu'en Hollande, d'un bout du pays à l'autre, on trouve des tapis à l'entrée de la porte jusqu'au grenier, chez un villageois comme chez le plus petit bourgeois. Du grand débit dérive le bas prix, cela est trop simple pour être développé ;

2° Les fabriques de Hollande sont par conséquent sur une plus grande échelle. Ceux qui, en Belgique, ont voulu se placer sur cette échelle, ont dû en descendre. La maison Jacques d'Anvers au lieu de 1000 aunes n'en fabrique plus 100 par semaine. La maison Bongaerts a fait le même apprentissage avec les mêmes résultats, l'atelier de charité d'Anvers avec son capital de 153.000 francs soutient faiblement la lutte sans avantage ou bénéfice. Trop de concurrence étrangère à l'intérieur, aucune exportation raisonnablement possible à l'extérieur, voilà les obstacles.

3° La matière première, le poil de vache, est à bien plus bas prix en Hollande ; en opérant le transport de cette matière ici, elle se trouve augmentée après quelques manipulations de 20 p. %. Par contre, les tapis de Hollande s'introduisent tous droits et fret compris, à 6 ou 7 p. % de la valeur.

Par ces raisons vous sentez, Monsieur le Ministre, que le débouché vers la Hollande est une déception. Cependant cette industrie souffre et souffre, surtout comme objet de luxe, du malaise général. Garantissez-lui donc ce qu'elle a sous les mains, le marché intérieur, et le mal sera soulagé. Ce marché est facile à conserver; avec un droit égal à celui qu'établit la France, la marchandise très-pesante ne s'introduirait pas en fraude.

GEERAERTS VANLANDEGEM.

Lessines, le 27 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Le collége des bourgmestre et échevins de la ville de Lessines (Hainaut) a l'honneur de vous représenter ce qui suit :

Un arrêté du Gouvernement provisoire du 7 novembre 1830, portant des modification au tarif des douanes, et inséré au *Bulletin Officiel*, sous le n° 36, assujettit les pierres à digues à un droit de 5 p. % de la valeur, à la sortie du pays.

Ce droit met les exploitants de carrières de ladite ville dans l'impossibilité de soutenir la concurrence avec le nord de la Prusse et la province de Drenthe, pour la vente à l'étranger des pierres brutes, dites pierres à digues, et leur porte un préjudice considérable.

Si ce droit a été établi à cause de l'état de guerre où nous étions alors avec la Hollande, et avec l'intention, sinon de priver ce pays de nos pierres, qui auparavant étaient généralement employées pour les travaux de ses digues, au moins de rendre cet emploi plus difficile étant plus coûteux, il devrait disparaître à présent que l'état de guerre a cessé et que les deux pays sont sur le pied de relations amicales.

Si, au contraire, ce qui est plus présumable, ce droit n'a été établi que dans l'intention de le faire supporter réellement par l'étranger, sans nuire à l'industrie de la Belgique, le but n'a pas été atteint ou ne l'est plus maintenant; car,

le nord de la Prusse et la province de Drenthe ne nous laissent même plus la possibilité de concourir pour la vente à l'extérieur.

Dans tous les cas, le laisser subsister plus longtemps, ce serait aggraver de jour en jour le préjudice qui en résulte pour les carrières du pays, qui ne trouvent pour ainsi dire de débouchés pour ces sortes de pierres qu'en pays étranger et surtout en Hollande; ce serait porter le dernier coup à cette partie de l'exploitation.

L'extraction des pierres à diguer avait pris un grand développement avant la révolution, à cause du placement qui s'en faisait en Hollande; depuis cet événement les produits qui étaient considérables, sont restés en magasin et se sont accumulés chaque année. Cet encombrement et le dépérissement de l'exploitation de ces sortes de pierres sont de grands motifs pour alléger le sort de nos exploitants sous ce rapport, en leur facilitant le débouché à l'extérieur.

C'est pourquoi, les exposants prennent leur très-humble recours vers vous, Messieurs, vous priant de vouloir proposer dans votre rapport l'abolition de la totalité du droit dont s'agit.

En outre, ils vous prient de vouloir y proposer encore que le Gouvernement accorde pour l'exportation des genièvres, des primes aussi élevées que celles accordées par le Gouvernement hollandais, pour le même objet; car aussi longtemps que l'exportation des genièvres ne sera pas plus favorisée qu'elle ne l'est à présent, il sera impossible à nos industriels de soutenir la concurrence sur les marchés étrangers, particulièrement avec la Hollande, pour la vente de ce liquide. Ce serait le meilleur moyen de tirer nos distilleries de l'état de malaise et de stagnation où elles se trouvent.

BRACONNIER, *bourgmestre.*
DESAUVE, PRAVOUNE, *échevins.*

Gembloux, le 27 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous adresser une requête contenant des observations concernant leur industrie, que les fabricants de couteaux de cette commune me remettent à l'instant avec prière de vous la faire parvenir.

Le Bourgmestre.
DELUTTINE.

Gembloux, le 27 octobre 1840.

Les couteliers de Gembloux à Messieurs les Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS.

Répondant à l'appel que vous avez bien voulu nous faire par votre lettre du 15 de ce mois, nous venons soumettre à vos lumières quelques observations sur une branche d'industrie jadis florissante, et aujourd'hui réduite aux abois.

La coutellerie, principale industrie de Namur, Gembloux et grand nombre de villages de leurs environs, était autrefois pour toute notre classe ouvrière un moyen d'existence assuré; aujourd'hui qu'elle est réduite à un état désespérant, elle donne à peine à vivre aux malheureux ouvriers qui doivent s'y adonner; tandis que la cherté des vivres rend les moyens d'existence d'une excessive difficulté, la force des circonstances vient réduire les salaires de plus de moitié.

Pour engager les Chambres et le Gouvernement à aviser au moyen de secourir cette branche d'industrie quasi anéantie, nous pensons, Messieurs, qu'il suffira de leur mettre sous les yeux les faits qui ont amené sa destruction, faits qui la tiendront nécessairement dans l'impossibilité de se relever, aussi longtemps que le Gouvernement n'apportera quelques modifications à notre système de douanes.

Sous la domination française, la coutellerie était dans un état de prospérité. La petite ville de Gembloux avec Lonye et Grand-Manil, villages contigus, sur une population de 4 mille âmes, comptaient plus de 1200 ouvriers couteliers. Une activité extraordinaire régnait dans la fabrication; les produits s'écoulaient avec une grande facilité, les demandes excédaient même la quantité de marchandises qu'il était possible de produire; les marchands français venaient sur place prendre à haut prix nos coutelleries au fur et à mesure qu'elles sortaient des ateliers. Vint 1815; notre séparation d'avec la France porta le premier coup à notre industrie; la France prohiba nos marchandises.

La Hollande et ses colonies nous furent ouvertes; on put se procurer sur leurs marchés un écoulement assez facile; la société de commerce faisait pour son compte des demandes considérables; quelques fabricants traitaient directement avec les colonies; notre fabrication moins lucrative devenait cependant de plus en plus active. Les belles années qui avaient précédé 1815 avaient mis la coutellerie en honneur, et toute la classe ouvrière s'adonnait à cette industrie: le père de famille n'avait d'autre métier à léguer à ses fils, et le nombre de couteliers allait croissant avec les progrès de la population. La Hollande et ses colonies disons-nous, nous offraient un grand débouché, vint 1830, et la révolution porta un second coup à nos intérêts matériels.

Francfort nous offrait une ressource; il était pour ainsi dire devenu notre entrepôt, toutes les villes d'Allemagne venaient s'y approvisionner d'une grande

quantité de nos coutelleries, qui leur étaient plus avantageuses que les coutelleries indigènes. Francfort se réunit au tarif des douanes prussiennes ; cette ressource nous fut ôtée.

Le Limbourg et le Luxembourg, par leur voisinage avec la France et l'Allemagne, nous permettaient encore d'y écouler quelques marchandises ; notre séparation d'avec ces provinces, nous força d'abandonner cette dernière ressource.

Nous voici donc nécessairement amenés, Messieurs, à écouler dans l'exiguité de nos provinces les produits d'une grande fabrication, et encore dans ces provinces rencontrons-nous une concurrence étrangère que l'on se plaît, dirait-on, à y favoriser.

La France et l'Angleterre prohibent nos coutelleries, nous recevons les leurs moyennant un droit de 6 p. % sur la valeur, droit que l'on peut réduire à 4 p. %, attendu que sans nulle crainte de préemption, les déclarations se font toujours 1/3 au-dessous de la valeur.

L'Allemagne paye pour introduire ses coutelleries en Belgique le même droit de 6 p. %, réduisons le aussi à 4 p. % par la même raison que ci-dessus ; allons-nous chez elle, elle nous attend à sa douane avec un tarif si adroitement combiné qu'il équivaut à une prohibition. Elle perçoit 10 thalers par quintal, ou 75 francs par 100 kilog. de coutellerie commune ; elle perçoit 55 thalers ou fr. 412 50 c^s par 100 kilog. de coutellerie fine. Il est évident que ce droit sur la coutellerie fine équivaut à une prohibition. Bien qu'élevé, le droit sur la coutellerie commune nous permettrait peut-être encore de vendre certains articles, mais quel est le négociant qui entreprendra le voyage d'Allemagne pour aller y vendre rien que de la coutellerie commune? Nul, on peut l'affirmer.

Un simple calcul démontrera comment ce système établit la réciprocité entre nos voisins et nous.

100 kilog. de nos coutelleries communes, valeur de 500 francs, payent pour entrer en Allemagne.	fr.	75 »
100 kilog. de coutellerie commune allemande, qu'on ne déclarera jamais à plus de 350 francs, payeront pour venir chez nous moyennant le droit de 6 p. %	fr.	21 »
Différence en faveur des Allemands		54 »

100 kilog. de coutellerie fine, valeur de 2000 francs, payent pour entrer en Allemagne.	fr.	412 50
100 kilog. de coutellerie fine allemande, valeur de 2000 francs, qu'on ne déclarera jamais à plus de 1350 francs, payeront pour entrer en Belgique le droit de 6 p. %	fr.	98 »
Différence en faveur des Allemands		314 50

A cet avantage, que donnent à nos voisins les dispositions de notre tarif des douanes, ajoutons qu'ils ont encore celui de nous vendre une partie de nos matières premières ; l'Angleterre nous fournit les limes et les aciers fins, l'Allemagne nous envoie ses limes et ses aciers communs.

Deux objections se présentent ici assez naturellement.

Mais, nous dira-t-on d'abord, la Hollande et ses colonies vous sont rendues moyennant un droit à l'entrée de 6 p. %.

Mais, nous dira-t-on encore, vous voudriez aller vendre vos marchandises en Allemagne, et vous redoutez dans votre pays la concurrence des produits allemands qu'entrave encore un droit de 6 p. %.

Nous répondrons à la première objection, qu'outre le droit de 6 p. % qu'on nous impose à l'entrée, nous rencontrons en Hollande d'autres obstacles. Depuis notre séparation d'avec elle, la Hollande a formé de nouvelles relations, relations que ses négociants rompront d'autant plus difficilement en notre faveur, qu'elles sont contractées avec des nations plus favorisées que la nôtre par leur Gouvernement. N'avons-nous pas encore contre nous en Hollande certains préjugés ? Pouvons-nous espérer que la société de commerce nous favorise encore de ses commandes ?

Nous dirons pour la seconde objection, que la coutellerie, comme bien d'autres branches d'industrie, également cultivées par deux contrées différentes, aura toujours chez l'une et chez l'autre une partie de ses produits plus avantageuse. Ainsi l'Allemagne, en fait de coutellerie, produit des articles plus avantageux que les nôtres, et elle est libre de venir nous les vendre. Beaucoup de nos produits l'emportent sur les siens, nous pourrions les vendre chez elle avec avantage, et son système de douanes nous en empêche.

Nous ajouterons, Messieurs, que par l'encombrement de nos magasins, faute de débouchés, force nous est souvent de tenter la fraude en France. Inutile de vous dire combien est pénible et ruineux ce genre de ressource extrême.

Convaincus par une triste et longue expérience de l'impossibilité d'écouler, soit dans nos provinces, soit chez nos voisins, le produit de notre fabrication, plusieurs d'entre nous ont cherché à se procurer des débouchés dans les pays d'outre mer. Ni soins, ni dépenses, rien n'a été épargné. A force de recherches et de sollicitations, nous avons trouvé plusieurs grandes maisons du pays qui ont bien voulu nous acheter pour leur compte et exporter des parties de coutellerie. Partout elles ont trouvé les coutelleries anglaises, allemandes et françaises reçues à des conditions beaucoup plus avantageuses que les nôtres. Le résultat d'une première opération les a décidées à ne pas en recommencer une seconde. Nous-mêmes nous avons expédié nos produits à Rio Janéiro, à New-Yorck, à Constantinople et à Messines; nulle part nous n'avons obtenu le plus léger avantage.

Il résulte bien évidemment, Messieurs, des faits que nous vous mettons sous les yeux, faits dont on peut se convaincre par un seul coup d'œil sur le tarif des douanes, que la coutellerie est mise en demeure de languir ou de s'anéantir, si le Gouvernement et les Chambres ne viennent à son secours. L'industrie pour laquelle nous réclamons votre sollicitude, Messieurs, n'est pas, comme on pourrait le croire, l'industrie d'un petit nombre. Pour qui ne connaît pas spécialement cette fabrication, Namur et Gembloux paraissent les seuls endroits où l'on fasse de la coutellerie. Mais à Namur et Gembloux il faut ajouter 10 à 12 villages qui les séparent et les environnent; il faut y ajouter, dans le Brabant, Perwez et Lortit; dans le Hainaut, Gosselies, Chapelle-Herlaimont, Liberchies, Viesville et Mellet; il faut y ajouter encore Lierre et Arschot, où il se fabrique une grande quantité de couteaux communs. Si on ajoute encore le grand nombre de coutelleries répandues dans toutes les villes du pays, on aura, nous semble-t-il, un nombre d'individus plus que suffisant pour que leur intérêt com-

mun mérite un peu d'attention. Nous vous ferons remarquer, Messieurs, que la majeure partie de ceux qui s'adonnent à la coutellerie, sont placés dans des localités où l'agriculture est le seul autre moyen de ressource: or, dans toutes ces localités, l'agriculture a des bras à suffisance. Il serait difficile de prévoir où nos couteliers se pourvoiront de ressources.

Au nom de tous ceux qui s'adonnent à la coutellerie, et dans l'intérêt de la classe ouvrière de nos contrées, nous venons demander, Messieurs, que les Chambres et le Gouvernement veuillent bien chercher quelques débouchés à nos produits, et imposer un droit à l'entrée en Belgique sur la coutellerie étrangère.

Pleins de confiance en la justice de notre demande, et surtout en votre sagesse, qui saura l'apprécier et l'amener à bonne fin, nous avons l'honneur d'être, etc.

J.B. CASSART. ED. CASSART.
B. CASTIAU. J. CHAVEE.

Blankenberg, le 27 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Les soussignés, armateurs de bateaux pour la pêche nationale de la commune de Blankenberg, province de la Flandre-Occidentale, prennent la respectueuse liberté de vous exposer que, dans ladite commune, il y a cinquante-six bateaux qui font régulièrement la pêche au poisson de mer frais. Les soussignés se sont réunis à plusieurs reprises aux armateurs d'Ostende, pour supplier le Gouvernement de bien vouloir apporter des modifications et améliorations dans la pêche nationale.

Nous saisissons donc, Messieurs, de nouveau cette occasion pour vous donner une idée de la situation languissante et pitoyable de notre industrie de pêche, la seule exercée dans cette commune.

Depuis notre glorieuse révolution jusqu'à ce jour, de grands capitaux ont été employés pour remplacer les vieux bateaux de pêche; dans ce laps de temps, quarante-huit bateaux ont été construits à neuf, montant à la somme de 192,000 fr.; de nombreuses avances ont été faites par les armateurs pour procurer aux pêcheurs, la plupart nécessiteux, un grand nombre de filets dont ils ont besoin pour l'exercice de leur profession, et dont la dépense s'élève à une somme

de 604.800 francs : touchés de leurs misères, nous sommes venus à leur secours : nous leur avons donné du pain, des vêtements, chauffage, etc. Dans les grands froids de 1837. nos magasins de bois de construction leur furent ouverts pour qu'ils ne fussent pas trouvés engourdis dans leurs pauvres réduits. Au reste la perte sensible que notre industrie a faite dans la grande tempête de 1836, en fait d'hommes et de matériel, semble à peu près effacée.

Nous avons donc, Messieurs, l'honneur de vous exposer que les améliorations essentielles à apporter dans notre industrie, réclament : 1° la prohibition totale de tout poisson de mer frais étranger; 2° que le Gouvernement intervienne annuellement pour une somme de 20,000 francs, à titre de prime accordée à la pêche nationale de poisson de mer frais de Blankenberg, vu que pendant les six mois d'été, c'est exclusivement la pêche de Blankenberg qui fournit tous les marchés du pays, que pendant cette saison le pêcheur est astreint à plus de dépense par la pourriture de ses filets, causée par la chaleur du fond de la mer; 3° une prime annuelle de 1000 francs, pour l'armateur qui, dans l'année, aura fait construire à neuf le plus grand nombre de bateaux de pêche, etc., 4° que la loi sur la maille des filets soit remise en vigueur.

Au résumé, Messieurs, nous avons fait de fortes dépenses pour renouveler depuis 1830 les 7/8 des bateaux pêcheurs, nous avons épuisé nos caisses pour maintenir notre industrie en détresse, et nous osons espérer, Messieurs, de votre bienveillance, que vous daignerez prendre les mesures nécessaires pour nous faire jouir des avantages que le Gouvernement nous a formellement promis depuis huit années.

L. DE RYCKER.
J.-A. DE LANGHE.
C. DE CLERCQ.
F. MAMET.
J. VANDERHAEGHEN.

Nimy, le 28 octobre 1840.

Copie d'une lettre adressée à Monsieur le Ministre de l'Intérieur.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Les propriétaires de la manufacture de faïence de Nimy, près de Mons, se voyant au moment de devoir fermer leur établissement, ne pouvant plus faire écouler leurs produits, et ayant leurs magasins encombrés de marchandises à l'entrée d'une saison dans laquelle la vente est presque nulle, ont l'honneur de s'adresser à vous, afin de vous faire connaître cet état de souffrance, et empê-

cher autant qu'il est en leur pouvoir le mauvais effet à produire dans le pays, si la masse d'ouvriers employés par eux, et qui se voient menacés de jour en jour de se trouver dans la misère, faute du travail, venaient à adresser à la Chambre des Représentants une pétition déjà préparée par une commission nommée entre eux. Persuadés, Monsieur le Ministre, que vous ferez tout ce qui sera en votre pouvoir pour apporter à ce mal un remède prompt et efficace, ils osent prendre aussi la confiance de vous représenter que cet état de souffrance durera aussi longtemps que l'industrie faïencière, dont le nombre de manufactures est déjà plus que suffisant pour pourvoir à la consommation du pays, et qui malgré tous ses efforts n'a pu se procurer aucun débouché à l'extérieur, se verra forcée de lutter péniblement à l'intérieur contre la concurrence étrangère, et qu'un droit protecteur et uniforme de 40 francs par cent kilogrammes sur les faïences blanches, et de 50 francs sur celles peintes et imprimées, ne sera établi sur toutes celles venant de l'extérieur sans aucune exception; exception qui, ayant été faite en faveur des produits venant du Luxembourg, doit être regardée, tout en n'étant avantageuse qu'à une seule famille industrielle de ce pays, comme étant la cause principale de la détresse dans laquelle se trouvent actuellement les faïenceries belges.

Pour la société :

A. DE BOUSIES.

Hasselt, le 30 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

A la réception de votre lettre du 17 de ce mois, n° 63, nous nous sommes empressés d'instruire les principaux industriels et commerçants de cette province des mesures que vous avez adoptées en faveur des localités où il n'existe pas de chambre de commerce.

Si nous sommes bien informés, des industriels du Limbourg se sont déjà rendus auprès de votre commission.

Pour contribuer autant qu'il dépend de nous à vous faire apprécier la situation du commerce et de l'industrie de notre province, nous ne croyons pouvoir mieux faire que de vous adresser copie du rapport général que, naguères nous avons transmis au Gouvernement.

Vous remarquerez, Messieurs, que nous nous sommes réservés d'entretenir plus tard M. le Ministre de l'Intérieur, des changements qui pourraient être introduits dans notre législation douanière.

Le membre de notre collége chargé de prendre des renseignements sur cette partie importante, a été empêché, par suite de circonstances très-douloureuses pour sa famille, de se livrer assiduement aux recherches dont il s'agit. Cependant nous espérons que, dans peu de temps, cette affaire pourra être terminée.

Nous avons l'honneur de vous communiquer copie de notre travail.

Si vous croyez avoir besoin de données particulières sur des points spéciaux, nous vous prions de vouloir bien nous en donner connaissance, nous nous efforcerons, Messieurs, de vous faire parvenir des réponses aussi complètes que possible.

PAR LA DÉPUTATION :

Pour le greffier provincial,

Le membre de la députation,

MONVILLE.

La députation permanente,

BARON DE LAMBERTS.

Hasselt le 14 août 1840.

A M. le Ministre de l'Intérieur, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Satisfaisant à vos dépêches des 21 mai et 13 juillet derniers, n° 5144, direction du commerce et de l'industrie, nous avons l'honneur de vous présenter les considérations suivantes sur l'état du commerce et de l'industrie dans cette province, pendant l'année écoulée.

Avant d'entrer en matière nous ne pouvons que répéter, Monsieur le Ministre, que l'absence de corps spéciaux et de notabilités commerciales ne nous permet pas de nous prononcer avec cette assurance que donne une conviction basée sur l'expérience et l'étude approfondie des faits et des conséquences générales qui résultent de leur ensemble. Nous ne nous permettrons donc que peu de réflexions, et nous nous bornerons pour ainsi dire à analyser les principaux renseignements que nous avons recueillis.

COMMERCE DE DÉTAIL.

Le commerce de détail, qui constitue à peu de chose près tout le commerce du Limbourg, a été assez florissant pendant l'année écoulée. La cherté des céréales et de toutes les productions agricoles en général, a exercé une influence

favorable sur le sort de la grande masse des laboureurs. Leur état prospère a réagi sur le petit commerce, qui a fort bien pu se soutenir. D'aucun côté il n'a réclamé de changement dans la législation ou une protection plus grande que celle dont il jouit, si ce n'est à Maeseyck, où les détaillants se plaignent avec raison des pertes qu'ils ont essuyées par suite de la cession à la Hollande de la rive droite de la Meuse et de l'établissement d'une double ligne de douanes qui en a été la conséquence.

Cette ville et les communes environnantes réitèrent le vœu d'obtenir des voies de communication avec l'intérieur du pays, afin de se créer des ressources en dédommagement de celles que la force des événements politiques est venue leur enlever.

Dans les environs de Maestricht, il existe aussi quelques plaintes sur les formalités par trop gênantes qu'il y a à remplir pour le transport, etc., de plusieurs produits. On attribue à cette cause pricipale l'état de souffrance où se trouvent quelques brasseries et distilleries.

Par contre des localités et principalement celle de Lanaeken, ont gagné depuis le nouvel état de choses.

Pour plusieurs articles, le marché de Maestricht n'est plus accessible aux cultivateurs du territoire belge. Le commerce de détail s'est établi au détriment du chef-lieu du Limbourg néerlandais, dans les communes même où se vendent les produits agricoles. L'établissement d'un marché hebdomadaire à Lanaeken aidera beaucoup à l'extension du commerce de détail. Ce marché sera toujours abondamment pourvu en denrées de toute espèce, et attirera un grand nombre de revendeurs de Liége et de Verviers.

DISTILLERIES.

D'après le rapport de la société des distillateurs de Hasselt, la fabrication du genièvre a subi une assez forte diminution; il s'en fabrique cependant encore trois millions de litres par an.

Ces industriels attribuent cette diminution principalement aux taxes de l'octroi, lesquelles portent sur toutes les matières premières nécessaires à la fabrication de ladite boisson. D'après leur dire, l'imposition communale accorde à la concurrence des avantages notables.

L'administration locale nie formellement que le faible impôt de la ville puisse avoir la moindre influence sur le prix du genièvre. D'après les mercuriales, la proportion dans les prix des céréales n'est pas au désavantage du marché de Hasselt. L'autorité locale avance que, si la production a été moindre, cela provient de ce que la maladie épizootique, appelée *pleuro-pneumonite* continue à régner dans les étables des nourrisseurs de bœufs, et que pour ne pas être exposés à de grandes pertes, les distillateurs ont dû diminuer le nombre des bêtes à cornes et par suite la fabrication, afin de ne pas avoir un excédant de résidu, principale nourriture de leurs bestiaux.

D'après leur avis, une autre cause qui a contribué à la diminution dans la fabrication, provient de ce que les prix des céréales ont été trop élevés en proportion de celui du genièvre. Enfin l'établissement de plusieurs grandes distilleries dans les provinces environnantes, notamment à Huy, qui, par leur situation, jouissent de beaucoup d'avantages, a aussi contribué à cette diminution.

Ce résultat semble inévitable, s'il est vrai, comme l'avance la société des distillateurs, que la production en genièvre est exclusivement employée à la consommation intérieure.

Nous estimons cependant qu'aussi longtemps que la législation existante continuera à régir cette matière, cette industrie, qui est une des principales ressources et la richesse de Hasselt, pourra se soutenir.

SUCRE DE BETTERAVES.

Depuis trois à quatre ans la fabrication du sucre de betteraves a reçu un grand développement dans notre province. Quatre fabriques de sucre existent aujourd'hui aux environs de Tongres et de St-Trond.

Cependant les fabricants se plaignent des avantages qui ont été accordés à l'introduction et à la raffinerie du sucre exotique, par la nouvelle législation. Suivant eux, un triste avenir serait réservé à l'industrie sucrière, si le droit qui est perçu sur l'importation du sucre des îles continuait à être restitué sur l'exportation des mêmes sucres; les intérêts du trésor seraient eux-mêmes compromis, parce que les raffineurs ont dès le principe été intéressés à exagérer le déchet de valeur dans le raffinage.

Nous pensons, Monsieur le Ministre, que cette nouvelle industrie est destinée à procurer de grands avantages au pays. La population ouvrière où ces fabriques ont été établies, et celle des localités environnantes, trouvent du travail et un honnête salaire pendant la plus grande partie de l'année. En été un grand nombre de femmes et d'enfants sont employés à différents travaux en rapport avec leurs forces physiques. Toutes ces causes doivent nécessairement exercer une influence salutaire sur le sort de nombreuses familles.

Tout ce qui a été dit et écrit sur les importantes questions qui se rattachent à la fabrication du sucre de betteraves, à la raffinerie et à l'exportation du sucre exotique est connu du Gouvernement; nous pouvons donc nous dispenser, Monsieur le Ministre, de fixer votre attention sur la protection qu'il conviendrait d'accorder à l'une ou à l'autre de ces branches d'industrie, dans l'intérêt général du pays. Nous ne sommes, du reste, pas placés de manière à apprécier les choses dans leur ensemble, et à les coordonner avec le système général soit de notre commerce maritime, soit du commerce extérieur.

Nous ne pouvons passer sous silence que l'autorité locale de St-Trond, où il existe deux usines de l'espèce, dit dans son rapport que cette fabrique occupe beaucoup de monde, et qu'elle prend aujourd'hui un accroissement assez marqué.

Nous prenons au surplus la confiance, Monsieur le Ministre, de nous référer au tableau statistique sur la fabrication du sucre de betteraves qui vous a été adressé naguères par M. le Gouverneur de la province.

TRESSES ET CHAPEAUX DE PAILLE.

La fabrication des tresses et des chapeaux de paille est dans un état prospère. D'après les renseignements fournis par l'autorité locale de la commune de Roclange, plus de sept mille personnes sont constamment occupées aux travaux de cette fabrication.

On ne réclame aucun changement aux lois douanières quant à cet objet.

Il existe aussi des renseignements favorables sur la fabrication des dentelles à St-Trond. Ces marchandises s'exportent en Hollande et en Allemagne. La classe indigente trouve dans cette fabrication de quoi soulager la rigueur de son sort.

Ici non plus il n'existe pas de réclamation contre le système douanier existant.

Nous pensons pouvoir nous abstenir, Monsieur le Ministre, d'entrer dans des détails relativement à quelques autres industries telles que les tanneries, brasseries, tuileries, etc. Outre que ces branches d'industrie ne présentent que fort peu de variation, elles sont de peu d'importance et ne semblent pas exiger des lois protectrices pour se soutenir.

Nous négligeons également de vous signaler quelques réclamations sur des points d'un intérêt minime et tout local.

En résumé, Monsieur le Ministre, dans le Limbourg, il n'existe pas encore de ces grandes industries commerciales qui caractérisent un peuple essentiellement producteur ; l'agriculture est sinon notre unique, au moins notre principale richesse. Si les voies de communication nécessaires nous sont accordées, la prospérité du Limbourg peut devenir grande. Si au contraire on abandonne cette province à elle-même, et qu'on ne l'indemnise pas des pertes de toute espèce qu'elle a essuyées par la cession de sa plus belle et de sa plus riche moitié, son industrie restera stationnaire, ou ne se développera que difficilement. En un mot, pendant longtemps elle contrastera avec l'activité qui est répandue partout ailleurs.

Elle compte donc sur la haute bienveillance du Gouvernement pour améliorer la situation où les événements l'ont placée.

En finissant, nous ne pouvons vous laisser ignorer, Monsieur le Ministre, que la législation douanière contient quelques vices que nous nous empresserons de signaler aussitôt que nous aurons reçu les renseignements que nous avons demandés à cet égard.

Par la députation :

Le greffier provincial,

O.-C. VANCAUBERGH.

La députation permanente,

BARON DE LAMBERTS.

POUR COPIE CONFORME :

Pour le greffier provincial du Limbourg :

Le membre de la députation,

MONVILLE.

Bruxelles, le 20 novembre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Le soussigné, J.-B. Cappellemans aîné, fabricant de crins frisés et tissés, n'ayant pu se rendre à l'invitation que vous avez faite aux industriels de cette ville pour une enquête commerciale, croit devoir vous adresser quelques observations concernant la fabrication du crin, et les mesures que le Gouvernement pourrait prendre en faveur de cette branche d'industrie.

Comme plusieurs autres, Messieurs, cet article fabriqué en Belgique est prohibé en France, tandis que nos voisins du Sud l'introduisent chez nous avec un droit de 6 p. % sur la valeur; maintefois vous avez dû remarquer dans l'enquête que vous avez faite, que tous les articles qui se trouvaient dans une semblable position languissaient et demandaient que le Gouvernement apportât des modifications à l'état actuel des choses, pour ce qui les concernait. Les réclamations à cet égard n'ont pas dû vous manquer.

Je n'entrerai donc pas dans des détails qui devraient être longs et nécessairement diffus, pour qui est étranger à la fabrication du crin. Ils ne seraient du reste que la répétition de tous ceux qui vous ont été donnés par une foule d'industriels dont les produits sont prohibés en France, tandis que les produits similaires des autres pays sont admis en Belgique avec un droit insignifiant; et pour ne pas abuser de vos moments, je me bornerai à réclamer comme urgent, si l'on veut faire prospérer la fabrication du crin :

1° 30 francs de droits à l'entrée, sur 100 kilo. de crins frisés ou filés.

2° 80 francs » » sur 100 kilo. de crins, tissus ou d'étoffes en crin, ce qui ferait de 10 à 15 p. % à la valeur.

Si des renseignements ou des explications vous étaient nécessaires, je m'empresserai de vous les transmettre à votre première demande.

J.-B. CAPPELLEMANS.

Bruxelles, le 21 novembre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Pour répondre au but de son institution, la société n'a reculé devant aucun sacrifice, afin d'introduire dans le pays la fabrication des glaces, pour lesquelles la Belgique a été jusqu'ici tributaire de l'étranger, et dont elle reçoit annuellement pour une valeur considérable; cette fabrication se trouve aujourd'hui en pleine activité à l'établissement d'Oignies, près de Charleroy, que la société a fait construire à cet effet, et les produits qu'elle offre à la consommation sont tels qu'ils peuvent soutenir la comparaison avec tout ce que les manufactures étrangères ont jusqu'ici produit de mieux. La réussite d'une entreprise aussi vaste, et qui présentait des difficultés presqu'insurmontables, a déterminé les fabricants étrangers à se soumettre aux plus grands sacrifices pour parvenir à la destruction de l'établissement belge, dont ils redoutent la concurrence, et qui ne pourra soutenir longtemps la lutte, s'il n'obtient du Gouvernement la protection à laquelle il a des droits incontestables; à cet effet, l'administration de la société des manufactures a adressé à M. le Ministre des Finances, sous la date du 21 octobre dernier, une requête par laquelle elle lui a exposé les modifications qu'il conviendrait d'apporter au tarif des douanes, pour préserver la société du danger qui la menace. Elle prend la liberté, Monsieur le Président, de vous remettre ci-joint une copie de ladite requête et des pièces y mentionnées, et elle se flatte que la commission d'enquête voudra bien donner tout son appui à une réclamation aussi juste et aussi équitable.

L'administration croit devoir vous signaler également, Monsieur le Président, que, pour pouvoir assurer aux produits de ses diverses manufactures toute la perfection nécessaire, la société a été obligée d'établir aussi une fabrique de produits chimiques, ayant principalement pour objet la production du sulfate et des sels de soude, matières indispensables à la vitrification, et dont la France fournit annuellement des quantités considérables à la Belgique. La modicité des droits dont ces produits sont frappés à l'entrée, et les moyens faciles qui se présentent pour les éluder, ne permettent point à l'industrie belge de combattre la concurrence étrangère, en raison de l'avantage qui résulte pour cette dernière de recueillir sur les lieux la matière première, que le fabricant belge doit faire venir de France même ou de Portugal, et dont les frais de transport seuls occasionnent une dépense beaucoup plus forte que celle du coût de la marchandise. La commission reconnaîtra sans doute, que cette branche d'industrie réclame également une protection beaucoup plus efficace, et que

tout au moins il serait juste de porter les droits à percevoir en Belgique au même taux que ceux établis par le tarif français.

L'administration espère que la commission d'enquête voudra bien aussi appuyer cette réclamation, et dans le cas où elle aurait besoin de plus amples renseignements, l'administration s'empressera de vous les fournir à votre première demande.

L'administrateur,

BENARD.

Bruxelles, le 21 octobre 1840.

Copie de la lettre adressée à Monsieur le Ministre de l'Intérieur et des pièces y annexées.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Belgique a jusqu'ici été tributaire de l'étranger, pour une marchandise de luxe dont elle consomme annuellement pour une valeur considérable; l'objet de ce tribut était les glaces de France, dont la société s'est efforcée d'introduire la fabrication en Belgique au prix des plus grands sacrifices.

Cette fabrication se trouve en pleine activité depuis le mois de mai dernier, et aujourd'hui, la société est en mesure de pouvoir fournir à tous les besoins, la qualité de ses produits ne laissant rien à désirer, au point de pouvoir même rivaliser avec ce que les manufactures de France produisent de mieux.

Depuis que la société a commencé la construction de l'établissement d'Oignies, les fabricants français n'ont cessé de la menacer d'une concurrence redoutable; mais par les avantages qui résultaient pour la manufacture belge des droits d'entrée et des frais de transport, il était permis de considérer ces menaces comme de vaines clameurs, répandues pour intimider et décourager la société, espérant par là la faire renoncer à l'exécution d'une entreprise aussi importante, et qui, par sa nature même, présentait des difficultés presqu'insurmontables. Cependant dès l'instant où la société a commencé à faire faire en Belgique les démarches nécessaires pour parvenir au placement de ses produits, il a été reconnu que les fabricants français étaient résolus à faire tous les sacrifices imaginables pour parvenir à la destruction de l'établissement belge; ce fait se trouve confirmé par les lettres qui ont été écrites par l'agent à Bruxelles de l'entrepôt général des glaces françaises, à tous les principaux marchands de la Belgique, lettres dont l'administration est parvenue à se procurer quelques-unes, et dont elle a l'honneur de joindre ici les copies.

Les avantages qu'offrent les fabricants français pour atteindre leur but, indépendamment des frais de transport et des droits d'entrée, qu'ils consentent maintenant à prendre à leur charge, sont tels, que malgré les démarches actives et les vives instances que la société a fait faire, elle n'est encore parvenue à établir des relations avec aucun marchand du pays.

En érigeant la manufacture d'Oignies, la société prenant pour base le tarif comparé des droits d'entrée, de sortie et de transit de Belgique et de France, publié et distribué par le Gouvernement en 1833, avait cru pouvoir, au besoin, écouler en France, une bonne partie des produits de sa fabrication, malgré le droit de 15 p. % établi par le tarif français; mais cette ressource même n'existe pas, puisque, d'après les renseignements que la société a fait recueillir, les glaces sans tain, les seules qu'il serait possible d'introduire en France, attendu que tous les miroitiers possèdent des ateliers d'étamage, se trouvent prohibées à l'entrée, celles étamées (miroirs) étant seules passibles du droit de 15 p. % en principal, mais calculé sur la valeur fixée par le tarif de la manufacture royale de St-Gobain, lequel est en tous points conforme à celui de la société, dont l'administration a également l'honneur de vous remettre ci-joint un exemplaire, à titre de renseignement.

Le privilége dont la manufacture royale de France a joui pendant deux siècles, lui a permis de réaliser des bénéfices tels, que la réserve seule, formée par le prélèvement annuel sur ces bénéfices, doit aujourd'hui constituer un capital de plusieurs millions; il lui sera donc facile de s'imposer des sacrifices pour anéantir une industrie naissante, tout en conservant chez elle un marché immense, où toute concurrence est impossible par les dispositions exclusives du tarif des douanes françaises. Il est donc à prévoir que si le Gouvernement belge n'accorde pas immédiatement une protection efficace à la nouvelle conquête faite sur l'étranger, il y aura pour la société impossibilité absolue de soutenir la lutte.

L'administration a une trop haute opinion de la sollicitude du Gouvernement pour tout ce qui se rattache au bien-être de l'industrie nationale, seule source vraie et durable de richesses, pour ne pas croire qu'il aura suffi de lui signaler les faits qui précèdent, pour qu'il s'empresse de proposer à la Législature les dispositions nécessaires pour pouvoir préserver la société du danger qui la menace. A cet effet, il conviendrait d'établir la prohibition non-seulement pour les glaces sans tain comme c'est le cas en France, mais aussi pour celles étamées (miroirs), attendu qu'une majeure partie des glaces importées de France, arrive dans cet état, et qu'en faisant le sacrifice de l'étamage, on parviendrait encore à rendre illusoire la prohibition qui frapperait seulement les glaces sans tain.

Il importe que l'administration vous déclare ici, Monsieur le Ministre, que la demande qu'elle vous fait, n'a point pour but de créer un monopole au détriment des consommateurs; au contraire, la société consent à prendre l'engagement de ne jamais vendre ses produits en Belgique à des prix plus élevés que ceux qui seront établis à Paris, de manière à ce que le consommateur fasse réellement l'économie des frais de transport et des droits d'entrée, et si, ultérieurement, la France se montrait disposée à consentir la libre entrée des glaces belges, l'administration ne verrait aucun inconvénient à ce que le même principe fût admis en Belgique, et à cet effet, il pourrait être stipulé dans la loi une réserve qui autorisât le Gouvernement à user de réciprocité le cas échéant.

L'administration a pris la liberté, Monsieur le Ministre, d'exposer également l'objet de sa demande à votre collègue, Monsieur le Ministre des Finances, parce qu'elle a cru qu'elle concernait aussi son Département et qu'elle se flatte que le Gouvernement voudra bien la prendre en sérieuse considération.

L'administrateur,

BENARD.

Bruxelles le 4 août 1840.

A M. Dumoulin, à Liége.

MONSIEUR.

J'ai l'honneur de vous faire part que l'entrepôt général des glaces vient de décider que si, d'ici au 1er novembre prochain, vous lui prenez pour environ 3500 francs de glaces, il vous sera bonifié, sur cette partie, une remise de cinq p. %.

Cette faveur ne change en rien les autres conditions, et il reste en outre toujours convenu que toutes les glaces reçues depuis le 1er janvier dernier, et à recevoir, et non vendues au moment où celles d'Oignies paraîtront au marché, jouïront de tous les rabais qui seront faits, pour que nos glaces vous reviennent à 5 p. % de moins que celles d'Oignies.

J'espère, Monsieur, que ces faveurs vous engageront à nous faire de fortes commandes, pour que, dans le cas où la Législature belge viendrait à augmenter le droit sur les glaces, vous ayez vos magasins bien approvisionnés.

LE BOULENGÉ

Au même.

Je suis fâché de ne pas avoir eu l'honneur de voir M. Dumoulin, j'avais à lui annoncer que l'entrepôt général des glaces a décidé qu'il vendrait ses glaces en dessous des prix d'Oignies, quels qu'ils soient, et de telle manière que les

miroitiers qui ont à s'approvisionner à l'entrepôt seront assurés de conditions plus favorables.

En outre, il est arrêté qu'à ceux des miroitiers qui, malgré l'annonce de la prochaine apparition des glaces d'Oignies, n'ont pas craint de s'approvisionner chez nous, il leur sera bonifié tous les rabais qui seront faits pour combattre la concurrence sur les glaces expédiées de Paris depuis le 1er janvier 1840, et non vendues au moment où les glaces d'Oignies entreront dans le commerce.

J'espère que ces mesures toutes en faveur de nos bons correspondants, décideront Monsieur Dumoulin à nous rester fidèle et à renouveler l'approvisionnement de son magasin.

LE BOULENGÉ.

NB. Cette lettre ne porte point de date, mais elle porte le timbre de Liége du 15 juillet 1840.

Bruxelles, le 4 août 1840.

A M. Dangkeugny, à Gand.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous faire part que l'entrepôt général des glaces à Paris vient de décider que si, d'ici au 1er novembre prochain, vous lui prenez pour 7000 francs de glaces au moins, il vous sera bonifié sur cette partie une remise de cinq p. %.

Cette faveur ne change en rien les autres conditions, et il reste en outre toujours convenu que toutes les glaces reçues depuis le 1er janvier dernier, tant celles demandées que celles à demander, et non vendues au moment où celles d'Oignies viendront au marché, jouiront de tous les rabais qui seront faits, pour que nos glaces vous reviennent à 5 p. % en dessous des prix fixés par Oignies.

J'espère, Monsieur, que ces faveurs vous engageront à nous faire de fortes commandes, pour que vous ayez vos magasins bien approvisionnés dans le cas où la Législature belge venait à augmenter le droit sur les glaces, d'ici à 2 ou 3 mois.

LE BOULENGÉ.

Gand, le 11 juillet 1840.

Au même.

L'entrepôt général des glaces à Paris s'engage à vendre ses glaces à Monsieur Dangkeugny, au-dessous des prix que la fabrique d'Oignies pourrait lui faire, et consent à ce que ces rabais soient appliqués sur les glaces reçues depuis le 1er janvier dernier, et qui ne seraient point vendues à l'époque où ces rabais seront accordés.

LE BOULENGÉ.

Fourneau-Pierrard, près de Virton, le 15 décembre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Vous avez récemment invité, par une circulaire, les négociants et les industriels des communes qui n'ont point encore été visitées, bien que les industries qui y sont exercées puissent être fort importantes, à venir exposer devant vous, soit personnellement, soit par lettre, la position actuelle de ces industries, leurs rapports avec le commerce extérieur et les modifications qu'il conviendrait, dans leur intérêt, d'apporter à l'état actuel de la législation.

Nous venons, Messieurs, répondre à votre appel, et nous le ferons avec d'autant plus de confiance que, d'une part, notre province privée même d'un comité consultatif du commerce et de l'industrie, ne peut avoir pour se faire entendre près de vous que des organes dont les lumières et la sollicitude ne peuvent en aucun cas suppléer, et ne suppléent pas aux connaissances pratiques et à une expérience personnelle, et que, d'autre part, l'industrie dont nous venons vous exposer les besoins, est à juste titre la plus importante du Luxembourg, soit par les richesses foncières qu'elle seule peut mettre en œuvre et par les populations qu'elle nourrit, soit par les services qu'elle a déjà rendus et par ceux qu'une direction habile et secondée peut l'appeler à rendre encore au pays.

Nous n'entrerons pas dans de grands développements à l'appui de cette assertion. Un regard jeté sur la carte, sur la statistique du Luxembourg, prouvera mieux que toute parole, quelle est l'importance de ses propriétés boisées, l'abondance et la qualité de ses minerais, l'excellence des cours d'eaux sur lesquels de si nombreuses usines, autrefois florissantes, actuellement inactives ou en ruines, ont été établies de temps immémorial et suffisaient alors à la subsistance

des populations intelligentes, sobres, laborieuses, éminemment propres aux travaux métallurgiques.

Cet état prospère a fait place à une décadence croissant chaque jour, et dont il importe de rechercher les causes. Comme d'autres industries nouvelles et n'utilisant que des produits étrangers, celle-ci a-t-elle besoin de protection exceptionnelle et de faveurs spéciales de la part du Gouvernement? Non, Messieurs. elle ne demande que sa part de la protection que le Gouvernement doit répartir également sur toutes les industries, et dans les rapports extérieurs que la préférence à laquelle toute industrie nationale a droit sur les concurrences étrangères. Trois causes principales s'opposent à la prospérité de la forgerie dans le Luxembourg:

1° Les avantages que la loi de douane accorde à l'industrie étrangère aux dépens des nationaux, dans l'achat des matières premières;

2° L'extinction des débouchés extérieurs;

3° Le haut prix des transports vers les marchés intérieurs.

1° En 1816, à cette époque de stagnation industrielle, le Gouvernement déchu effrayé avec raison de l'abaissement du prix des bois domaniaux et particuliers, permit leur exportation au droit de 6 p. % de la valeur.

Cette mesure eût été juste et l'industrie indigène n'aurait eu aucun droit de s'en plaindre, si le prix du fer français fabriqué avec les charbons exportés, eut été le même que celui des fers belges, ou ne l'eut dépassé que d'un chiffre en rapport avec le droit perçu aux douanes belges, à la sortie de ses charbons; elle eût été encore juste et avantageuse, si la Néerlande, en abaissant à ce point le tarif à percevoir à la sortie de cette matière, eut exigé de sa voisine en compensation, un abaissement sur les droits d'entrée de ses fontes en France, en proportion avec celui dont elle dégrevait la sortie de nos charbons. Mais il n'en fut pas ainsi, et alors qu'elle autorisait l'exportation, à un droit qui peut s'évaluer tout au plus à cinq francs pour le charbon nécessaire à la fabrication de mille kilogrammes de fonte, la France élevait chez elle le droit d'entrée des fontes du Luxembourg et le portait à 66 francs par mille kilogrammes.

Le résultat de cet état de chose est facile à comprendre, bientôt les maîtres de forges françaises se sont rendus maîtres du prix des bois en Belgique, et les indigènes n'ont pu acheter que les charbons dédaignés par leurs concurrents, et ont dû les payer à un prix en désaccord avec celui qu'ils obtenaient de leurs fers sur le marché du pays, le seul qui leur fut ouvert.

Lésés par des dispositions toutes portées à l'avantage de l'étranger, les maîtres de forges belges réclamèrent près du Gouvernement; ils demandèrent, ou bien que la sortie du charbon fût imposée dans une proportion égale au droit que les Français perçoivent sur l'entrée des fontes, ou bien que l'on établît pour la vente des bois une mesure semblable à ce qui a lieu pour les céréales, c'est-à-dire que l'exportation des charbons resterait permise lorsque la moyenne des ventes domaniales descendrait au-dessous d'un prix fixé légalement pour la corde de bois.

Les propriétaires de bois réclamèrent alors contre l'introduction de semblables mesures, et le Gouvernement ému de leurs plaintes, crut devoir ne rien innover au mode adopté jusqu'alors; mais frappé aussi sans doute de la justice des demandes des industriels, il sollicita de la France une diminution du

droit d'entrée sur les fontes luxembourgeoises, diminution qui, portée à un certain taux, équivaudrait ainsi qu'on l'a dit plus haut à l'augmentation que les maîtres de forges belges réclamaient sur la sortie des charbons. Ce fut ainsi que le précédent ministère obtint que le droit de quatre francs sur les fontes, qui s'arrêtait jadis aux rives de la Meuse, s'étendrait jusqu'à Sapogne. C'était quelque chose, mais ce n'était pas assez, et le Gouvernement dut en acquérir la conviction, en voyant qu'à peu de chose près, la sortie vers la France des fontes luxembourgeoises n'acquérait pas plus d'importance que sous l'empire du droit de six francs.

On a lieu de penser que de nouvelles observations furent alors présentées à la France et qu'elles étaient sur le point de prévaloir, lorsque le changement de ministère dans les deux pays dut apporter aux négociations un temps d'arrêt inévitable. Les choses en étaient à ce point, quand parut en France l'ordonnance qui, bien loin de réduire à trois francs, comme on l'avait fait espérer, le droit de quatre francs sur les fontes belges, se borna à étendre aux fontes allemandes, suisses et sardes, le droit de quatre francs dont nous jouissions seuls. Par là, bien loin de faire une concession à un allié fidèle, la France lui enleva l'avantage qu'elle lui avait accordé, pour en répartir la faveur à des industries voisines et rivales, à des nations dont la sympathie doit lui être au moins suspecte.

Nous pensons, Messieurs, qu'il serait facile, surtout dans les circonstances politiques actuelles, et si la France nous conserve des sentiments de bon voisinage et de juste réciprocité, de lui faire comprendre l'injustice de ce procédé, et de l'amener à nous conserver la préférence dont nous jouissions jadis, en diminuant de deux francs pour notre frontière le droit actuel de quatre francs, de même que pour les peuples cités plus haut, elle a réduit à quatre francs le droit de six qui régnait sur leur frontière.

Nous ajouterons qu'il serait d'autant plus facile d'atteindre ce résultat, que la France ne peut pas se passer de nos charbons de bois, qu'un grand nombre d'usines françaises que l'on pourrait citer ne se sont élevées près de notre frontière, que sous la condition expressément stipulée dans l'acte de concession, de s'alimenter de charbons étrangers, les unes pour la totalité, les autres pour la moitié ou le quart de leurs approvisionnements. Il est donc probable que la France finirait par accorder cette diminution de deux francs, si on lui faisait sérieusement entrevoir qu'un refus de sa part obligerait le Gouvernement belge à prélever sur l'exportation des charbons des droits à peu près en rapport, toute proportion gardée, à ceux que la France perçoit sur l'entrée de nos fontes. Et ce langage ferme et juste, il nous semble, Messieurs, qu'on pourrait le tenir sans donner à la France aucun motif fondé de s'en formaliser ou de s'en plaindre. Ce ne serait que rétablir pour l'industrie nationale, l'équilibre que l'on a fait pencher jusqu'à ce jour du côté de l'étranger.

2° Nous avons signalé l'extinction des débouchés à l'extérieur, comme la seconde cause de notre malaise.

Cette question vient d'être traitée avec la première, quant à ce qui regarde nos relations avec la France, et ce sont les plus importantes.

Nous en avions également de très-étendues avec la partie cédée du Luxembourg. De ce côté, Messieurs, nous devons le dire, tout en partageant les sen-

timents qui ont récemment déterminé le vote des deux Chambres ; il est à regretter qu'un moment d'entraînement ait fait disposer de nos intérêts sans les consulter.

Après l'adoption des vingt-quatre articles, les relations à lier avec la partie cédée eussent dû être rétablies avec plus de réciprocité. Nous devions recevoir ses fers, ses fontes, ses minerais ; mais en échange au moins, elle aussi devait recevoir nos fers, nos fontes, nos minerais. Une loi d'enthousiasme en a décidé autrement, et pendant que nos marchés s'ouvraient à ses produits, le leur se fermait à nos fers marchands, fendus et feuillards. C'était nous enlever, un placement d'autant plus considérable, que cette partie de la province en a le plus besoin, à raison de ses vignobles, et qu'elle est privée des usines (fenderies et martinets) qui fabriquent ces espèces de fer. Aussi ces dispositions législatives ont-elles amené à Luxembourg ce singulier résultat, que ces échantillons de fer s'y sont vendus et se vendent encore de six à sept cents francs les mille kilogrammes, et que toutes les industries, le commerce et l'agriculture, réclament à grands cris l'introduction de nos fers, tandis qu'à leurs portes nos magasins regorgent de ces mêmes échantillons, que nous serions heureux de leur céder à cent ou deux cents francs de moins.

La seule faveur en compensation que nous ayons obtenue jusqu'à ce jour de ce Gouvernement, indépendamment de la sortie des minerais qui nous est indispensable, c'est le libre transit de nos fontes vers la Prusse.

Il a pris depuis quelque temps un développement pour la continuation duquel le Gouvernement peut beaucoup dans les négociations à intervenir avec les puissances allemandes. Il serait donc essentiel d'y insister sur ces trois points : 1° libre entrée de nos fontes ; 2° libre sortie de leurs minerais ; 3° introduction de nos fers de toute qualité, dans une proportion égale à celle que nous recevrions.

3° Dans l'état actuel, l'écoulement de nos fers ne peut s'opérer que vers Liége ou Charleroy ; et ici, Messieurs, nous nous trouvons victimes d'autres désavantages qui, bien que dépendants en partie de notre excentricité, de la configuration de notre sol et de l'application des lois générales qui nous régissent, n'en frappent cependant pas moins nos produits d'une infériorité relative, qu'il peut vous être donné de faire disparaître en partie.

Nous ne parlerons pas ici de la canalisation de la Semoy, sans laquelle cette partie de province ne jouira jamais des avantages qu'elle pourrait à son tour rendre avec usure au Gouvernement qui les lui aurait procurés ; nous ne parlerons pas non plus de ce chemin de fer, que lui a fait espérer la Législature et dont le passé ne nous permet guère de compter sur l'exécution ; nous ne dirons rien enfin, des subsides que nous avons payés avec le reste du pays pour l'établissement de ceux qui, dans les autres provinces, viennent assurer la supériorité à des industries rivales et aider ainsi à la décadence de la nôtre.

Non, Messieurs, dépossédés chaque jour depuis vingt-cinq ans de quelques-uns des avantages et des débouchés dont la province jouissait jadis, nous nous sommes désaccoutumés de rêver des faveurs qui, pour d'autres, sont devenues des réalités ; mais nous nous rendrions complices de cette fatalité, et nous croirions la mériter, si nous négligions de faire connaître nos besoins, de signaler les inégalités dont nous sommes victimes, et si, à ce titre, nous ne réclamions ici contre l'application d'un impôt qui nous semble inégalement réparti. Nous voulons parler de celui des barrières.

Il ne nous semble pas juste qu'un petit et faible cheval ardennais, parcourant un pays montagneux, sur des routes empierrées dont les pentes n'ont pu être ménagées, doive payer le même impôt de barrière que les forts chevaux flamands, parcourant une route pavée sur la surface unie des Flandres; nous pensons qu'en réduisant au quart ce droit de barrière, la proportion ne serait pas encore gardée, et nous soumettons avec confiance la demande d'une diminution de cet impôt proportionnée aux inégalités que nous venons de signaler.

Une disposition législative qui exempterait du droit de barrière les deux routes royales que possède la province, serait pour nous une compensation, de la plus grande utilité, et dont les provinces plus favorisées ne seraient pas fondées à se plaindre; car nous estimons que cet impôt entre pour près de moitié dans les vingt-cinq francs de transport, terme moyen, que nos produits ont à payer pour arriver à la Meuse et entrer en concurrence avec les produits similaires du reste de la Belgique.

Ch. DE LARDUNELLE.
HENRY.
HENRY DESROUSSEAUX.
F. PIERSON. Pour M. le comte de Geloës et Cᵉ.
PIERRET. Pour le fourneau de Buzenol-Marchant.
P. TREMBLOY.
HUSTIN. Pour le fourneau Pierrard.
STAYER.

Molenbeek, le 30 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Quoiqu'ayant été appelé devant vous le 22 septembre, où j'eus l'honneur de répondre aux question que vous voulûtes bien m'adresser alors, j'ose encore, au risque d'être importun, vous remettre quelques observations relatives à l'industrie faïencière en général; ainsi que soumettre à vos méditations les mesures que les fabricants belges en général désireraient voir adopter.

J'y joins un extrait des tarifs de douane belge, français, hollandais, prussien et de l'union douanière allemande. Un seul coup d'œil jeté sur ces tarifs vous convaincra que nos voisins ont mieux entendu que nous la protection à accorder à leurs nationaux.

Vous remarquerez, Messieurs, que nos désirs sont fondés sur la plus rigou-

reuse justice. Disons à nos voisins : Puisque vos droits empêchent l'introduction de nos produits céramiques chez vous, nous ne voulons plus recevoir les vôtres. Alors, en possession du marché intérieur, la faïencerie belge pourrait redevenir prospère. Vous serez probablement convaincus, par l'unanimité et l'uniformité des vœux que les faïenciers belges vous auront exprimés, que leur industrie en souffrance par des causes indépendantes d'eux, réclame réellement de la manière la plus pressante quelques mesures en sa faveur.

Votre haute mission a fait naître beaucoup d'espérance, nous attendons avec confiance son résultat consciencieux : puissent enfin les industriels belges ne pas être trompés dans leur attente, et vous en devoir une grande part de reconnaissance.

H.-J.-L. STEVENS, fabricant de faïence.

FAIENCERIE.

1° *Toutes terres à faïence et à porcelaine devraient être libres à l'entrée en Belgique, et frappées d'un droit de sortie assez élevé, établi au poids et non à la valeur.*

Un droit à la valeur serait illusoire sur telles matières, une saisie ou préemption n'est pas à craindre et est presque impraticable, et comme il est impossible à la douane de jamais en connaître la valeur, force lui est donc d'admettre toute déclaration qu'on veut bien lui faire.

Droit élevé : désir d'autant plus juste que tous nos voisins, qui s'approvisionnent de terres chez nous, repoussent nos faïences. Fournir à nos voisins les moyens de se passer de nos produits fabriqués, n'est-ce pas fermer nos débouchés nous-mêmes ?

2° *Élever le tarif de nos douanes à la hauteur de celui de nos voisins, établir invariablement les droits au poids.*

Le tarif français serait le meilleur à suivre par la Belgique.

Il est essentiellement à remarquer que les droits dont on frappe certaine classe de nos produits céramiques dépassent leur valeur.

Dans un nouveau tarif, il serait nécessaire d'adopter une classification plus correcte et plus compréhensible que celle de notre tarif actuel, qu'aucune douane ne saurait appliquer, vu son ambiguité de termes, qui est telle, que beaucoup de fabricants devraient même l'étudier sans être sûrs de pouvoir faire une application exacte du droit, suivant le vœu de la loi.

Peu de personnes connaissent ce qu'est porcelaine, grès, faïence et poterie, etc. A l'égard des faïences de provenance anglaise, il existe une considération qu'il importe de ne pas perdre de vue : elle consiste en ce que leur *drawback* ou prime d'exportation, est toujours proportionnée aux droits d'entrée du pays que l'Angleterre exploite ; dès lors il devient nécessaire de frapper ses produits cé-

ramiques d'un droit élevé. Il n'y a aucun inconvénient à élever les droits d'entrée sur les faïences, leur introduction en fraude étant impossible.

La valeur étant toujours très-difficile à constater, et toute saisie ou préemption de faïences ordinaires étant peu à craindre, il en résulte que tout droit autre qu'au poids donne lieu à la fraude, et par conséquent devient illusoire.

3° *Ranger les productions faïencières du Luxembourg cédé dans la loi douanière commune.*

Aucune exception ou faveur ne leur est due. La position des fabricants luxembourgeois est meilleure que la nôtre. On a fait sonner le mot de patriotisme lors de la présentation de la loi d'exception en leur faveur; les fabricants belges savent à quoi s'en tenir sur les prétendus motifs qui ont alors été allégués, et sur ce fameux patriotisme organisé pour favoriser quelques actionnaires dans une société assez puissante pour faire des sacrifices de nature à écraser plusieurs fabricants belges.

Le Gouvernement doit avant tout protection à ses industriels, certes il n'en doit pas aux industriels étrangers qui tentent de lui faire une concurrence écrasante. Il y aurait encore beaucoup d'observations à faire sur l'injustice de cette loi d'exception et l'absurdité des raisons qu'ont fait valoir ceux qui l'ont demandée, et même sur l'impossibilité de sa complète exécution ; mais notre grande confiance dans son rappel, dont nous espérons être redevables à la commission d'enquête, nous dispense d'entrer dans de plus amples détails à ce sujet.

939

FAÏENCERIE.

TARIF COMPARÉ des droits d'entrée et de sortie portés aux tarifs français, hollandais, allemand et belge.

Tarif français.

	PAR 100 kilog.	ENTRÉE. PAR NAVIRES FRANÇAIS.	ENTRÉE. PAR TERRE et NAV. ÉTRANG.	SORTIE.
Derle, terre à porcelaine	»	» 10	» 10	3 »
Terre à faïence ou poterie	»	» 10	» 10	2 »
Terre à pipes	»	» 10	» 10	» 60
Poterie — de terre — grossière	»	6 »	6 60	» 25
Poterie — de terre — faïence	»	49 »	53 90	» 50
Poterie — de grès — commun — ustensiles	»	10 »	11 »	»
Poterie — de grès — commun — vaisselle de cuisine	»	15 »	16 50	»
Poterie — de grès — fin	»	Prohibé.	»	»
Poterie — porcelaine — commune	»	164 »	174 70	1 »
Poterie — porcelaine — fine	»	327 »	344 50	1 »

Tarif hollandais.

		ENTRÉE.	SORTIE.	
RÉDUCTION FAITE	. . .	fr. c.	fr. c.	
Terre à porcelaine, faïence à potier, à pipes et à foulon	A la val.	½ p. %	1 p. %	
Terre de Cologne	100 kil.	0 10 60/100	0 10 60/100	
Porcelaine blanche et peinte	»	21 16	1 06	
» de France ou d'origine française	»	63 49	1 06	
Faïence de toute espèce	»	12 69	0 64	
» de France ou d'origine française	»	42 32	0 64	
Poterie de terre et grès de toute espèce	A la val.	6 p. %	½ p. %	
» de France ou d'origine française	»	15 p. %	½ p. %	
Creusets	»	1 p. %	2 p. %	
Pipes à fumer	»	Prohibé.	0 10 60/100	

Tarif de Prusse et de l'Union douanière Allemande.

		ENTRÉE.	SORTIE.
RÉDUCTION FAITE. . . .	Par 100 kilog.	fr. c^{s}.	fr. c^{s}.
Terre pour manufactures de porcelaines.	»	0 00	3 65
Poteries ordinaires, creusets	»	2 41	
Faïences ou poteries fines unies ou blanches, vases, pipes de terre. .	»	36 11	
Faïences ou vases peints ou imprimés, dorés ou argentés.	»	72 23	
Porcelaines blanches.	»	72 23	
Porcelaines peintes et blanches avec raies de couleur, porcelaines peintes et dorées, ornements grossiers.	»	180 58	
Faïence, vases en porcelaine blanche émaillée, alliée à d'autres métaux	»	72 23	
Faïence alliée à des métaux fins	»	361 16	

Tarif belge.

		ENTRÉE.	SORTIE.
		fr. c^{s}.	fr. c^{s}.
Terre à porcelaine, faience, poterie, à pipes ou à foulon	A la val^{r}.	$\frac{1}{2}$ p.%	1 p.%
Poterie commune de terre ou grès de toute espèce.	100 kil.	3 »	0 60
Faïence en terre commune ou en pâte colorée, non décorée. . . .	»	8 »	0 60
» décorée	»	12 »	0 60
Faïence en terre de pipe et en pâte colorée ou blanche	»	18 »	$\frac{1}{2}$ p.%
» décorées.	»	27 »	$\frac{1}{2}$ p.%
Porcelaines blanches ou teintes.	»	60 »	1 p.%
» peintes ou décorées.	»	80 »	1 p.%
Creusets	A la val^{r}.	1 p.%	2 p.%
Pipes de toute provenances.	Les 1000.	4 24	0 10 $\frac{60}{100}$
Faïences fabriquées dans la partie cédée du Luxembourg, jusqu'à concurrence de 400,000 francs (loi du 6 juin 1839).	A la val^{r}.	4 p.%	

Bruxelles, le 23 octobre 1840.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Nous soussignés, bateliers de la commune de Boom, arrondissement et province d'Anvers, vu la copie d'une lettre en date du 15 octobre 1840, n° 61, par laquelle la commission invite les industriels des villes et communes à vouloir bien présenter les observations qu'ils auraient à faire dans leurs intérêts pour l'amérioration des lois existantes concernant la navigation, prennent la liberté, Messieurs, de vous exposer les observations suivantes :

1° Les marchandises qui se transportaient autrefois par bateaux, sont transportées aujourd'hui en grande partie par la voie du chemin de fer, en conséquence le fret des bateliers est considérablement diminué, et il en résulte que le prix du chargement, pour le peu de marchandises qui se transporte encore par eau, diminue aussi de jour en jour;

2° Lorsque le chemin de fer sera entièrement achevé, la navigation sera tout à fait nulle, puisque la plus grande partie des marchandises est transportée par la voie du chemin de fer;

3° En outre, les bateliers qui transportaient autrefois du charbon de la Belgique en Hollande, n'ont également plus de chargement par la raison que les charbons qui sont importés par des bateaux hollandais sont exempts de payer des droits de tonnage, tandis que les bateaux belges sont soumis en Hollande à de forts droits pour l'introduction du charbon;

Par suite nous voyons non-seulement notre commerce détruit, mais nous marchons insensiblement vers notre ruine; nous ne sommes même plus capables de maintenir nos bateaux en état de conservation.

4° Les bateliers sont assujettis à un droit de patente trop élevé et hors de proportion, comparativement à tout autre commerce ou profession.

D'après ces observations, les soussignés vous prient, Messieurs, de vouloir prendre ces raisons en considération et de réclamer une diminution du droit de patente.

J.-B. VANDENBOSSCHE.	FR. MOL.	J.-B. DEBRUYN.
C. DE LACT.	G. LAMOT.	F. SELLENSLAGH.
G. WECKERS.	E.-J. REYNIERS.	EGIDIUS CASSAUW.
G. VANDEN BRIL.	E. VALCK.	P.-C. COSTER.
G. REYNIERS.	P.-J. VANDENBOSCH.	F. DAES.
F. PEETERS.	J.-B. DE LACT.	E. VANTHIENEN.
H. VEREYCKE.	J.-A. REYNIERS.	P. SLOOTMAEKERS.
F. COSTER.	E.-D. BACKER.	H. ELBREUN.
E. COSTER.	E. DE MAEYER.	A.-B. HEKELOROM.
L.-J. DE CLERCK.	FR. BASTIAENS.	P. ADRIAENSSENS.
C.-A. LAMOT.	J.-C. VLOEBERGH.	J.-F. WECKERS.
J. VANDESSEL.	P.-F. VAN NUFFEL.	B. JOOS.
A. DEDONDER.	J.-F. VANAEKEN.	L. VANDENBOGAERT.
G. VAN REETH.	J.-D. MEYER.	G. VAN AKEKELYEN.
J.-B. BONIE.	J.-F. CABUY.	F. VAN HOOF.
G. VANDEVELDE.	G. STUUYF.	

Anvers, le 29 janvier 1841.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-jointe une note indiquant, à mon avis, les mesures à prendre par la Législature, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie en général, pour les retirer de l'état de stagnation dans lequel ils se trouvent.

Notre beau pays, plus que tout autre, peut établir le système que je mets en avant; pays de consommation, l'étranger dépend plutôt de nous que nous le faisons de lui; n'ayant pas de colonies à protéger, nous ne devons protéger qu'une chose, c'est une colonie flottante, notre pavillon enfin : et cette protection est d'autant plus facile dans notre état de neutralité, qu'il ne nous faut pas comme aux nations rivales l'entretien d'une marine armée, coûtant des millions au pays. En tout temps, et tant qu'on respectera les traités, nous devons être respectés partout; que par le système différentiel on donne un encouragement à la marine marchande, et nos chantiers de construction reprendront bientôt leur ancienne activité tant regrettée, et notre commerce industriel sortira enfin du malaise où il se trouve plongé depuis si longtemps.

Naguère encore le Gouvernement, par l'entremise de la banque industrielle de cette ville, a garanti aux exportateurs la perte éventuelle de 10 p. %; qu'on examine à fond ce qui en est arrivé : un gaspillage complet, tout le monde a perdu ses 10 p. %, c'était convenu; la perte ne s'est pas arrêtée là, parce que les exportateurs, forcés de passer par des mains diverses, ont eu tant de commissions à payer que la perte réelle est montée au-dessus de la perte de convention, et cela par la masse de frais dont ces opérations ont été surchargées. Le Gouvernement y a été pour ses 10 p. %, et quel avantage en est-il résulté pour l'industrie? absolument rien.

Par les moyens que j'indique, Messieurs, il en sera autrement; vous verrez quelle extension prendra l'industrie, mais remarquez-le bien, pour faire sortir le commerce maritime de sa mauvaise ornière, il faut presque le faire malgré lui, parce que toujours l'étranger use de tous les moyens pour atténuer le bienfait que produiraient des mesures proposées par des hommes qui veulent le bien de leur pays.

Consultez les chambres de commerce, on vous répondra : mais nous ne pouvons pas, nous n'avons pas de marine marchande, personne ne s'engagera dans ces entreprises, les capitalistes ont peur; en d'autres termes ne le faites pas, parce qu'à nous représentants de l'étranger, cela nous ferait trop de mal.

Lorsque nous étions réunis à la Hollande, Messieurs, Java fut une source d'or

pour tous les armateurs; tous ceux qui avaient le courage de faire un navire, étaient certains qu'en deux voyages heureux tout le capital rentrait. Malgré cette certitude, et lorsque les Hollandais avaient leurs chantiers remplis de navires en construction, il fallait à notre commerce, pour le faire sortir de son apathie, plus encore que les avantages réels de l'exploitation de la plus belle colonie du monde, et ce n'est que lorsqu'on eut la garantie que les retours devaient se faire dans le port d'armement, qu'une société sous le titre de *société d'armement pour les Grandes-Indes,* s'est formée, et a pris et fait prendre un essor extraordinaire dont on aurait recueilli tous les fruits, si la révolution n'était venue y porter entrave. Immédiatement après, si le Gouvernement avait suivi l'avis d'hommes spéciaux, cette belle marine marchande, que nous aurions pu occuper par un système de droits différentiels, ne se serait pas trouvée réduite à solliciter la faveur d'être admise sous le pavillon hollandais, ne recevant aucune protection chez elle.

DENIS HAINE, fils.

Négociant commissionnaire.

NOTE.

Comme les Chambres Législatives sont sur le point d'ouvrir les discussions au sujet de la majoration de droits d'entrée sur divers articles coloniaux et qu'il importe à nos députés de connaître, non pas l'opinion de nos chambres de commerce, qui malheureusement dans plusieurs villes maritimes ne représentent pas l'opinion générale, mais très-souvent une opinion et des intérêts étrangers, mais aussi celle des armateurs, négociants belges de toutes les classes et de ceux principalement qui n'ont en vue que les intérêts réels de la nation, je me permets de consigner ici mon opinion personnelle, laquelle, je ne crains pas de l'avancer, est partagée par toutes les personnes de bonne foi.

CAFÉ. *Droit proposé:* 20 *francs par* 100 *kilog. net.*

D'après nos diverses chambres de commerce du royaume, parmi lesquelles figure en première ligne celle d'Anvers, on porterait par cette majoration de droits un coup terrible au commerce de cette denrée :

1° D'abord en ce qu'elle est une denrée d'échange contre les produits belges que nous exportons vers le Brésil, La Havane et St-Domingue;

2° Qu'elle alimente notre marine marchande;

3° Que, par le droit actuel, le commerce interlope peut se faire sur nos frontières de Prusse et de France, et que ce commerce prend à lui seul, au dire des chambres de commerce, un tiers de ce qui est livré à la consommation, et sur lequel on n'en perçoit pas moins le droit de consommation;

4° Que par suite de cette majoration, les importations diminuant, il en résulterait nécessairement que le transit vers l'Allemagne en souffrirait, et qu'il importe de conserver ce transit qui alimente tant de bras;

5° Que cette denrée est devenue la boisson de la classe ouvrière, et que cette

classe est déjà tant à plaindre par suite de la cherté de tous les objets de sa consommation ;

6° Que finalement, en portant le droit d'après la proposition ministérielle, il en résulterait une fraude progressive sur nos frontières hollandaises, qu'on ne saurait empêcher et qui, par suite, porterait un coup terrible au commerce réel et au négociant honnête, à qui il ne conviendrait pas de faire un trafic illicite et réprimé par la loi.

Bien que je croie avoir rencontré les principaux griefs dont on argumente, il en est une foule d'autres représentant les intérêts partiels de chaque localité, et qu'il sera inutile de réfuter. Je me bornerai donc à faire peser mes arguments sur les six griefs principaux.

1° Qu'on me signale la quantité de café importée en Belgique en échange de nos produits manufacturiers, et on aura la preuve qu'elle n'y entre que pour la plus légère fraction. Notre marine marchande belge y est à peine perceptible, tandis que l'étranger y figure pour les 7/8 au moins des importations directes ; la Hollande qui ne nous accorde aucune réciprocité, y entre pour la majeure partie des cafés de ses entrepôts, qu'elle importe par ses bateaux de l'intérieur, au grand détriment d'une marine marchande que le Gouvernement devrait encourager, et encouragerait, si des opinions nationales venaient l'éclairer sur les véritables intérêts du pays.

Les cafés importés par pavillon étranger, au lieu d'être une matière d'échange, sont payés en écus. Consultez les statistiques commerciales, et vous aurez la preuve que presque toutes les cargaisons sont des cafés achetés sous voile en échange d'écus, relevés pour compte anglais, français ou hollandais à Cowes, Falmouth, au Havre ou au Texel, et que bien qu'elles entrent à Anvers ou Ostende comme venant directement des colonies, et en échange de nos fabricats belges, elles nous proviennent réellement de l'étranger, sans aucune compensation que l'échange de notre numéraire. Quelquefois aussi ces cargaisons nous arrivent directement par pavillon étranger, et sont consignées à des agents étrangers, qui peuvent lutter avec tous les avantages, en ce que ces cargaisons sont réellement en retour et en échange de leurs manufactures étrangères, et qu'il leur importe seulement de réaliser sur les places qui leur donnent le plus d'avance.

2° Pour que le café puisse alimenter notre marine marchande, il faut nécessairement créer en sa faveur un droit différentiel, sans cela l'aliment est chimérique ; et il me semble que, maîtres chez nous, nous pourrions très-bien classer ce droit différentiel comme suit :

CAFÉ. *Importation par mer des entrepôts d'Europe, n'importe le pavillon, sauf* 10 *p.* % *de restitution pour le pavillon national. fr.*	20	»
Par les rivières.	25	»
Directement des colonies par pavillon étranger.	16	»
» » » *national.*	8	»
Importation par toutes les frontières de terre.	prohibée.	

Par ce moyen, nous n'atteignons pas à beaucoup près les droits de consommation de France, d'Angleterre et de Prusse ; nous laissons encore une marge au trafic, et puisque ce trafic semble être si grand et entretenir tant de familles,

on trouvera la nécessité de se créer une marine marchande qui livrera le café comme d'usage, ou accordera en même temps une prime d'exportation à nos manufacturiers belges, qui, au moyen de cette prime sur leur retour, chercheront et trouveront des débouchés pour leurs produits, et dans leurs explorations, seront à même de faire quelques sacrifices sur la vente de leurs produits en concurrence contre les Anglais. Des exportations continuelles leur feront sentir en même temps la nécessité d'améliorer leurs produits, afin de pouvoir mieux soutenir la concurrence. Ce serait là une prime réelle, et qui profiterait à tous, tandis que toute autre prime d'exportation tournerait en gaspillage au profit des plus adroits et des plus protégés.

Cette prime consisterait donc sur le chargement d'un navire de 200 tonneaux net 200.000 *kilog. café à 8 francs par* 100 *kilog.* . . . . . fr. 16,000 »
Syndicat 16 *p.* °/₀. . . . . 2,560 »

fr. 18,560 »

200,000 kilog. café à fr. 1 40 c^s par kilog. valent 280,000 francs. Or, un navire belge de 200 tonneaux aurait une prime de 6 62/100 p. °/₀, et cette prime, quoique faible, ferait bientôt revivre le commerce d'armement qui, à son tour, entretient toutes les industries et apporte l'abondance dans le pays, en ce que tous les frets y sont dépensés; tandis qu'aujourd'hui cet or est enlevé du pays sans aucune compensation, et sans espoir d'y revenir. En second lieu, comme je l'ai dit, elle engagerait nos manufacturiers à exporter, en ce qu'elle couvrirait en partie les pertes éventuelles que nous devons indubitablement rencontrer dans le principe.

3° Par ce moyen, le commerce interlope continuerait à exister, aucune atteinte n'y serait portée. Mais il me semble que le Gouvernement agit impolitiquement, en reconnaissant officiellement dans le sanctuaire des lois, un commerce immoral, illicite et frauduleux; commerce qui, vis-à-vis des uns est puni par des peines infamantes, tandis qu'il est proclamé légal pour d'autres. Il est de ces choses qu'on devrait voir les yeux fermés; nos voisins les Anglais nous en donnent un exemple qu'il importe de signaler, puisqu'il vient à l'appui du système que je défends.

En Angleterre, les droits sur le café quoique venant de leurs colonies, sont très-élevés, mais ils le sont bien plus encore en venant des colonies étrangères, et ils le sont prohibitivement en venant des entrepôts d'Europe; ce qui n'empêche pas les Anglais d'envoyer, comme nous le voyons constamment, des cargaisons prises à Rotterdam et à Amsterdam (par leur pavillon), au Cap de Bonne-Espérance. Là, leurs capitaines vont à terre, échangent leurs papiers sans toucher à la cargaison, et viennent en Angleterre comme s'ils importaient du café de leurs colonies. Le Gouvernement connaît cette manœuvre, et n'a garde de s'y opposer, parce que, ce qu'on gagne sur les droits est largement dépensé en frais et fret, et ces frais et fret appartiennent à la consommation et profitent aux armateurs, ce qui rend la puissance maritime de l'Angleterre si formidable; mais un Ministre anglais ne viendrait pas à une tribune sanctionner un commerce illicite, et réclamer un bill d'indemnité en faveur de ceux qui l'exercent; là, on voit sans voir, parce que c'est productif pour la nation, quoique illégal. Il me semble qu'on devrait en faire autant ici.

4° Le commerce de transit ne souffrirait d'aucune manière de l'augmentation des droits, nos entrepôts sont là pour y parer.

5° Je crois que si on augmentait les droits sur les vins, l'on déclarerait de même que les vins sont la boisson des pauvres; il en est de même pour la bière et tout ce qu'on proposera pour écarter un droit, quelque juste et légal qu'il puisse être, mais qui froisse l'étranger; il n'y a pas de palliatif plus puissant et qui fasse plus grand effet que d'y faire intervenir le pauvre et la classe ouvrière. Mais admettons même un droit élevé, lorsqu'on n'admettrait pas le droit différentiel; que peut-il faire à la classe ouvrière, quand on sait que le café bu par cette classe est pour les trois quarts mêlé de chicorée, produit indigène?

6° En prohibant le café par les frontières de terre, ainsi que le fait la France, nous n'aurions, par les mesures de douane qu'on prendrait, pas tant à craindre l'infiltration du côté de la Hollande; et ce qui contribuerait surtout à empêcher la fraude, ce serait que le Gouvernement, au moyen d'une loi, créât douanier à la frontière tout homme employé par lui, soldat, etc., les prises, après que procès-verbal en serait dressé devant les chefs de la douane, devraient appartenir et être distribuées entre ceux qui les auraient faites; tandis que ceux qui poursuivent les contrebandiers au risque de leur vie, finissent par avoir comme aujourd'hui une part insignifiante, et qui engage souvent le pauvre douanier à partager avec les fraudeurs.

En voilà je crois assez pour le café, on pourrait en dire beaucoup plus en faveur du droit pris de cette manière, mais je me bornerai à ces considérations.

Je remarque que la section centrale a admis presque tous les autres droits proposés, bien que pour d'autres articles, tels que les fruits secs et verts, figues, etc., nous ayons rencontré des oppositions, en ce que les figues aussi forment la nourriture du pauvre.

On a, dans le temps, imposé les bois du Nord; ces bois pourraient subir une imposition plus grande, je veux parler des bois sciés; qu'on les impose de 25 p. % de la valeur, et l'on verra bientôt surgir une nouvelle industrie productive, les moulins à vent et à vapeur; cette industrie occupera des milliers de bras. Les poutres devraient être imposées de 5 p. % de la valeur, et tous les bois libres à l'entrée par pavillon national. On ne me dira pas que par compensation nous devons protéger les pavillons danois, suédois et russes, ce sont ces nations qui, sans aucune compensation, exploitent ce commerce, et prennent l'or du pays; nos pavillons ne rencontrent aucune compensation chez elles, et ce qui est même plus fort, on nous y fait payer tant de droits de tonnage et de pavillon, que jamais nos navires n'ont pu soutenir la concurrence. Faut-il donc craindre de frapper d'un droit ces pavillons, lors qu'indubitablement cela amènerait des concessions, et que dans tous les cas ce droit est très-modéré.

BOIS D'ACAJOU.

Ce bois, en Angleterre, importé de leurs colonies, paye un droit minime, ce droit est exorbitant en venant même par pavillon national d'autres colonies; il est prohibitif en venant des entrepôts d'Europe, il suffira d'en citer un exemple. Naguère, j'achetai en Angleterre 178 blocs acajou de Cuba, pesant

89 tonneaux, sur lesquels le *drawback* était de *L.* 448-9-10, ce qui fait P.-B.fl. 5.381-90 cts ou fr. 11.390-26 cs, tandis que le même bois payant ici 2 p. % de la valeur de P.-B. fl. 3119, paye P.-B fl. 162-38 cts ou fr. 343-66 cs.

En France c'est le même système; l'acajou étant un article de luxe, peut très-bien payer un droit plus fort, à charge de protéger l'importation directe, attendu que ce commerce peut à lui seul occuper 5 ou 6 navires nationaux, et former le même échange que pour les cafés.

On impose les courbes de chêne pour confection de navires de 6 p. % de la valeur; ne vaudrait-il pas mieux encourager le commerce d'armement, en admettant en franchise de droits les matières qu'on ne trouverait pas dans le pays?

HUILE DE BALEINE.

Les importateurs de l'huile de baleine sont des étrangers américains et anglais; il fallait donc s'attendre à une réclamation contre le droit proposé par le Ministre; est-ce encore de bonne foi qu'on peut réclamer contre le droit proposé, alors surtout qu'il frappe sur une industrie étrangère qui vit au détriment de la nôtre? Ne vaudrait-il pas mieux qu'on réclamât pour cet article un droit prohibitif? On ferait alors ce que naguère fit la France; et quel en a été le résultat? l'accroissement immense de son commerce maritime et de ses armements pour la pêche. En 1830, il n'y avait pas encore d'armateurs en France pour la pêche de la baleine; qu'on aille aujourd'hui au Havre, et l'on verra le mouvement occasionné par ces armements qui, là comme à Dunkerque, se multiplient tous les jours, créent des marins intrépides et rapportent des capitaux immenses dans le pays, sans déboursés autres que ceux de la consommation sortant encore du pays. On se moqua au Havre de celui qui, en 1830, commença presque sans fortune ce genre d'armements, mais on cessa bientôt les railleries: les premiers retours créèrent une fortune à celui qui avait commencé, et quelque temps après, on vit les chantiers de construction couverts de bâtiments destinés à la même exploitation.

Qu'on parle en Belgique d'un droit prohibitif dans les mêmes vues, et l'on criera à l'impossible, quoique nous ayons sous les yeux l'exemple de nos voisins.

Il en est de même de toutes les innovations qui se présentent dans l'intérêt des masses. Aujourd'hui on vous objectera qu'un droit différentiel est impossible, parce que nous n'avons pas et que nous n'aurons jamais de marine marchande. Ceux qui le disent sont des étrangers, qui le font répéter par des hommes influents sous leur dépendance. Qu'on consulte les objections et les pétitions qui, dans le temps, fourmillèrent aux Chambres Législatives lorsqu'il s'agissait de la confection des chemins de fer, et on aura la conviction que tout le monde, et surtout le commerce, ne réclame pas toujours le progrès.

DENIS HAINE.

Anvers, le 17 janvier 1841.

Copie d'une note adressée à M. le Ministre de l'Intérieur.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Lorsque la commission d'enquête s'est présentée dans notre ville pour recueillir des renseignements dans l'intérêt de l'industrie et de la navigation, elle a convoqué plusieurs négociants et armateurs, dont quelques-uns ont fait connaître leur opinion. Je viens vous faire connaître la mienne, sans craindre de heurter des intérêts particuliers.

Avant de vous faire connaître les moyens qui existent pour améliorer la navigation, j'ai cru utile de vous joindre un tableau contenant les dépenses faites par quelques navires nationaux.

Vous verrez, Monsieur le Ministre, que pour 9 navires elles s'élèvent à	fl.	358,100 P.-B.
quand même on en déduirait		108,354 »
pour construction de 3 navires neufs, il restera		249,746 »

soit au delà de 500,000 fr., que 8 navires ont dépensés pendant 26 voyages, et dans laquelle somme tant de familles ont trouvé une source d'existence. Si un courtier de navire ne me l'avait pas refusée, je vous aurais envoyé une comparaison de ce que 1561 tonneaux, contenance de ces 8 navires, dépensent pendant ces mêmes voyages par navires étrangers, et vous auriez la certitude que les étrangers exploitent largement le pays à son détriment, et qu'ils sont cause qu'une partie de la population se trouve quelquefois sans travail. Il faut être constructeur et armateur pour en avoir la preuve. Je regrette donc de ne pouvoir vous joindre l'aperçu du courtier qui n'a pas eu tort tout à fait de le refuser, car son intérêt est que la marine étrangère soit protégée, parce qu'elle est obligée de se servir de son intermédiaire, tandis que l'armateur belge pourrait à la rigueur s'en passer, quoique depuis la révolution le cas ne se soit pas encore présenté.

Je doute, Monsieur le Ministre, que le Gouvernement et les chambres de commerce connaissent le montant des frais de main-d'œuvre que nécessite une marine marchande.

Ce doute m'a engagé à tracer un second tableau qui la comprend; ce simple aperçu démontrera que la marine marchande n'est pas assez considérée, et que c'est à tort qu'on continue à lui refuser quelques faveurs nécessaires. Cependant je ne suis qu'un médiocre armateur à peine connu; et si d'autres plus puissants voulaient imiter mon exemple, il demeurerait prouvé à l'évidence que notre chambre de commerce ne donne pas toujours de salutaires avis.

Je ne puis m'expliquer pourquoi on ne veut pas encourager la marine mar-

chande, quand il est incontestable qu'elle est le soutien de tant de familles; pourquoi on refuse justice aux armateurs, quand il est prouvé que les dispositions actuellement en vigueur ne leur permettent pas de courir les dangers, les éventualités auxquels ils sont exposés, et finalement quand il est certain que les étrangers ont tant d'avantages sur eux.

1° Avant la révolution, presque tous les matériaux nécessaires à la construction ou à l'entretien d'un navire s'obtenaient à un prix qui diffère aujourd'hui de 15 p. %. Alors, le bois courbé pour membrure et genoux, que la Belgique ne fournit pas, était sujet à un droit d'entrée très-modique, tandis que maintenant il paye en volume beaucoup plus cher que le bois scié; de manière qu'en le faisant scier à l'étranger, il y a par comparaison un avantage de 3 p. %: mais pour le constructeur, c'est une chose impossible et impraticable.

2° Avant la révolution, les armateurs recevaient non-seulement une prime, mais ils avaient la garantie de deux beaux voyages aux grandes Indes. Notre pays a accordé ou continué le premier de ces avantages, mais au moment qu'il perdait le second; il a, il est vrai, obtenu son indépendandance, mais les mandataires de la nation n'ont rien stipulé en faveur de sa marine, en compensation des pertes qu'elle faisait, de sorte que la marine belge a été obligée de risquer en pays étranger l'incertitude de trouver un fret. La seule dot qui lui est restée, est la loi de 1822, qui lui accorde 10 p. % de réduction sur les droits de douane, et qui pour lors n'était qu'un commencement de faveur.

3° Avant la révolution, les frets de Java permettaient de céder aux exigences des équipages, tant à l'égard de leur solde que de leurs vivres; et maintenant que la marine belge n'a que de faibles frets à solliciter, elle se trouve, à peu de chose près, obligée de respecter ces conditions, à peine de se voir privée d'équipage.

4° Alors que ces mêmes frets permettaient de faire des constructions lucratives, sous l'inspection d'une seule commission, il en existe aujourd'hui trois, quatre et cinq, qui, souvent d'une opinion différente et coûteuse, ont cependant besoin d'être satisfaites, sous peine pour l'armateur de voir partir son navire sans assurance complète.

5° A l'époque précitée, après que les navires avaient acquis les deux voyages aux Indes, ils faisaient la navigation de l'Amérique; mais pour lors, par l'avantage résulté des précédents voyages, le capital qu'ils avaient à faire assurer était modique, et la prime peu de chose; tandis que maintenant l'armateur, ne faisant que cette navigation, doit la prime sur le capital sortant du chantier, ce qui forme une énorme différence.

6° Qu'un belge présente aujourd'hui en charge un navire composé de $^2/_3$ de membrures en sapin, il est certain qu'on ne le chargera pas. Qu'il lui donne un équipage au-dessous de 5 p. % de la jauge, il court le risque de ne pas en obtenir; tandis que nous voyons des Américains, des navires du Nord, presque totalement en membrures de sapin; des américains de 400 tonneaux de charge, avec dix hommes en tout; et ceux du Nord, construits à 25 p. % au-dessous des nôtres, ayant un équipage et des vivres qui de rechef reviennent à 14 p. % au-dessous de nous, arriver avec des chargements des États-Unis, au même fret que nos navires, car je compte pour rien la différence de 10 p. % sur les productions des États-Unis. Peut-on soutenir qu'en présence de tant de faits prouvés, il soit possible à la marine belge de pouvoir lutter?

Il existe encore d'autres désavantages au détriment de notre marine marchande. Les Suédois, les Norwégiens, ont pour eux l'exportation des fers, aciers et bois, goudron, et comme ils n'ont pas de retours pour leur pays, ils sont obligés de prendre à bas fret ce qu'ils rencontrent dans les ports où ils sont admis, tels que ceux de la Belgique.

S'il arrive que les frets sont raisonnables, les Américains ont la préférence, et comme ils nous arrivent de toutes les régions, il s'en suit qu'il en manque très-rarement dans le port, et qu'alors protégés par déférence par nos courtiers, ils obtiennent le peu de fret qui momentanément s'offre pour les États-Unis. C'est par ce motif, Monsieur le Ministre, que la marine belge se trouve exclue de cette importante navigation.

L'île de Cuba est une colonie importante pour la Belgique, mais ne l'est pas dans ce moment pour occuper avec succès sa marine. L'année précédente, il se trouvait un vieux navire espagnol en charge, qui reçut des marchandises de valeur à raison de 18 piastres le tonneau, tandis que notre navire neuf ne pouvait en obtenir à aucun fret, et a dû partir à moitié chargé de briques, faisant au hasard un bénéfice de 331 francs sur la vente. — Peut-on dire que cela soit engageant pour l'armateur? Il est vrai, puisqu'il faut tout dire, que notre navire, le *Zwyndregt*, a obtenu en novembre dernier, fl. P.-B. 2,500 de fret, pour une moitié de chargement de toiles pour La Havane; mais aussi alors il n'y avait pas de navire espagnol dans le port. Malgré cette absence, nous dûmes être satisfaits de 4, 5 et 6 piastres par tonneau, sous peine de voir ces toiles dirigées vers Hambourg ou Liverpool, à bord d'un navire espagnol, et je puis vous garantir que si, à cette époque, il n'y avait pas eu crainte de guerre entre la France et l'Angleterre, on les aurait dirigées vers le Havre, où l'espagnol reçoit 22 piastres par tonneau. N'est-il pas pénible pour l'armateur, lorsqu'il a devant lui une si malheureuse perspective, de n'être pas encore garanti pour un retour?

Voici quelques faits à l'appui de ce que j'avance :

1° *Le Jean Key*, faute de fret, a dû quitter La Havane, avec 1800 caisses, à raison de ¼ piastre par caisse pour naviguer.

2° *La Marie Key* a dû relever de La Havane en lest pour Charlestown ;

3° *L'Adèle et le Mercatore* y sont depuis trois mois sans pouvoir rien obtenir;

4° *Le Président*, faute de fret, a dû relever de là pour St-Domingue;

5° *Le Charles-Quint* a dû relever pour Campêche.

Tandis que s'il y avait un droit protecteur, il y aurait probablement chance à pouvoir éviter de si tristes résultats.

Si nous voulons nous diriger vers le Portugal, nous y rencontrons le même obstacle. Au mois de juillet dernier, nous voulions envoyer notre navire *Verstockt* à Lisbonne, pour y prendre un chargement de sel pour le Brésil ou Monte-Vidéo. Il se trouvait sur place 100 tonneaux de marchandises que nous avons demandées à un vil prix pour lester le navire. Eh bien! on nous a répondu que même pour aucun fret on ne pouvait les donner, et en effet on les a expédiées pour le Havre, à bord d'un navire portugais qui reçoit 60 francs le tonneau. En Espagne, nous sommes également traités de la même manière.

Si nous voulons tenter un retour de la Méditerranée, l'importation des sucres à Naples par pavillon belge y est prohibée; et pour dernière ressource, si nous voulons prendre du charbon en Angleterre, nos navires y sont frappés d'un droit de sortie de 5 francs par tonneau que les Anglais ne payent pas.

A Java, nous sommes exclus : d'un port étranger à un port français ou anglais, ou de possession française, anglaise à un port de ces deux puissances, nous ne sommes pas admis. De St-Thomas ou Ste-Croix nous ne pouvons arriver à port danois ; St-Domingue, qui fournit tant de café et autres marchandises, nous est pour ainsi dire fermé, attendu que les Anglais ont les frets de sortie, sont affrétés pour le retour avant le départ, de manière que sans fret de sortie on ne peut rien profiter que d'y aller en lest; un seul navire belge le fréquente. Et finalement, il en est ainsi presque partout où une puissance possède une marine un peu importante ; de sorte que nous n'avons que la rivière de la Plata et le Brésil à explorer avec un peu de sécurité ; et encore nous sommes obligés à des concessions de fret vis-à-vis les Anglais et les Français, qui par la faveur de pouvoir en arrivant dans la Manche choisir la France ou l'Angleterre, ont l'avantage d'obtenir 15 francs par tonneau de plus que les Belges. Cette fâcheuse préférence est cause qu'aujourd'hui les navires belges à Monte-Vidéo se trouvent dans une bien malheureuse position : je puis citer

L'Hirondelle,
Magellan,
Windhondt,
Et Jéna,

dont les derniers rapports ne sont guère satisfaisants.

J'aborderai maintenant le Brésil, là où nos navires, faute de retour assuré, ont si souvent dépensé le fruit du fret de sortie, d'où enfin tant de fois ils ont dû repartir sur lest par défaut de fret ; personne n'osera le démentir.

Cependant, Monsieur le Ministre, ce n'est pas que tous les ports que je viens de vous citer manquent de moyens d'utiliser nos navires ; mais la cause doit en être attribuée au défaut de protection en Belgique.

Je suis loin, Monsieur le Ministre, de prétendre qu'il faut exagérer cette protection, et qu'elle ne porterait pas certaine entrave à d'autres particuliers ; mais je ne conviendrai jamais avec le président de la chambre de commerce d'Anvers, que notre marine a une protection suffisante ; je conviendrai plutôt avec quelques négociants étrangers, également membres de cette chambre, que l'établissement d'un droit différentiel portera une rude atteinte à leurs intérêts. Supposons que le café soit imposé de 15 francs les cent kilogrammes ; la remise de 10 p. % pour le pavillon serait une faveur qui accorderait à l'armateur le moyen de commander immédiatement pour son navire 800 balles, avec lesquelles il formerait le premier grenier dans le fond du navire, auquel dans les colonies on regarde de si près ; l'achat de ces 800 balles lui en fournirait le même nombre en consignation ; même le cas échéant, il serait permis au riche armateur d'acheter pour son navire la moitié du chargement, par la raison que la différence pour son pavillon lui garantirait au moins un fret raisonnable. Avec une pareille perspective, vous voudrez bien admettre, Monsieur le Ministre, qu'il ne reste d'autres ressources aux négociants commissionnaires, que de devenir armateurs ou de se résigner à faire moins d'affaires.

Maintenant il s'agit de savoir laquelle de ces deux branches de commerce procure le plus d'avantages : l'armateur qui court tous les risques, qui pour sa part supporte la moitié des sinistres, qui dispose d'une grande partie de sa fortune, en détail, au bien-être des fabriques et autres ouvriers; ou bien le commissionnaire, étranger ou national, qui n'a aucunes relations avec l'industrie

du pays, et qui, dans les moments de crise et de malaise, quand l'industrie souffre et que la classe ouvrière n'a plus de travail, n'a qu'à fermer ses bureaux, réaliser sa fortune et la porter en pays étranger, en laissant à la Belgique le soin de se sortir de cette triste position?

Il s'agit de savoir, dis-je, si le droit imposé à 15 francs ne permettra pas, quand même, le moyen d'importer en pays voisin; l'armateur ne le demande même pas pour le café qui serait destiné en transit, et je ne doute pas qu'en tout cas, le Gouvernement, sans s'y associer publiquement, pourra toujours admettre quelques concessions analogues aux circonstances.

Reste maintenant la question de la fraude à laquelle je répondrai, qu'avant la paix avec la Hollande, le Gouvernement mettait un obstacle à la fraude, par une simple défense de fréquenter les fausses routes dans la nuit, et pour lors, ses troupes furent déguisées et firent le métier de douanier.

En présence de ces faits incontestables, nos chambres de commerce sont assez bienveillantes pour faire considérer notre marine comme n'étant d'aucune utilité; si le Gouvernement ajoutait foi à ces allégations, l'armateur certain de ne pouvoir compter sur aucun avenir, se retirerait en pays étranger.

Je soutiens cependant, Monsieur le Ministre, que tout État qui a le bonheur de posséder une marine marchande procure un bien-être incalculable au pays, et vous pouvez être certain que si Buénos-Ayres, Monte-Vidéo et tant d'autres petits États, étaient en possession d'un port propre à la conservation de leur marine, ils ne balanceraient pas à établir un droit différentiel.

J'ose soutenir également que le Gouvernement devrait être persuadé que la cherté de nos constructions ne nous permet pas de lutter avec les étrangers, et qu'il devrait se décider immédiatement à nationaliser au moins 100 navires, qui tous, par une faveur modique, pourraient être employés, et qui procureraient par leurs réparations, entretien et radoubs, plus d'avantages que ces minimes constructions d'aujourd'hui qui ne donnent aucun avantage au constructeur, et qui pour résultat procureraient le fret acquis dans le pays; tandis que maintenant c'est l'étranger qui le recueille, pour les dépenser dans son pays. Au moins nous aurions une marine un peu plus respectable, et nous aurions quelques matelots dont le manque, il y a six mois, s'est si vivement fait sentir. J'ai eu recours aux canonnières belges, qui m'en ont prêté quelques-uns, sans quoi les navires n'auraient pu prendre la mer. Il y aurait alors moyen d'employer un grand nombre d'orphelins, à l'exemple d'Amsterdam, car de cette école sont sortis plusieurs excellents capitaines. La ville de Hambourg ne manque pas de chantiers, mais la construction des navires y revenant à un prix trop élevé, elle s'est empressée de donner son pavillon aux navires construits en Danemarck.

Le Danemarck même donne son pavillon, mais à condition d'un droit modique, et qu'il soit monté par un équipage danois, de cette manière les sujets danois font leur fortune aux risques de l'étranger, qui seul en court les périls et les éventualités.

Si en réalité nos fabricants exportent peu de chose, la cause en est encore principalement à ce que nous n'avons pas de marine suffisante, que le retour du navire n'est nullement assuré, et que le fabricant n'a personne qui, dans les contrées lointaines, veille véritablement à ses intérêts. Qu'on visite les colonies, partout on trouvera des Anglais, des Français, des Allemands, des Italiens gérants ou chefs de maisons associées à celles d'Europe. Aucune de celles-ci ne

porte en compte ces gros et faux frais, ces ruineuses commissions de 7 ½ p. %, ces intérêts imaginaires. Toutes saisissent le moment de vendre, comme aussi d'acheter les retours, sur lesquels nos fabricants payent derechef 3 p. %, tandis que le belge, pour ainsi dire absent partout, ne recueille qu'une malheureuse vente et au bout du compte, un retour au plus haut prix. Pour lors, Monsieur le Ministre, ne pourrait-on pas supposer que si les armateurs étaient mieux secondés, il y aurait probablement moyen pour eux d'établir des agents pour leur compte, et que ces mêmes agents, pour continuer à mériter le fret pour leurs chefs, ne feraient pas en sorte de faire mieux? Enfin, Monsieur le Ministre. je laisse à votre discrétion la décision qu'il conviendra de prendre à l'égard des armateurs. Je ne continuerai pas à faire valoir un grand nombre d'autres considérations, qu'il me sera agréable de faire connaître pour peu que mes intentions obtiennent quelqu'assentiment.

J. RETSIN.

CONSTRUCTION

ET ARMEMENT DU **ZWYNDREGT**, DE 218 TONNEAUX.

Aperçu détaillé de la main-d'œuvre qui résulte de la construction d'un navire neuf, exception faite de quelques matières que la Belgique ne produit pas, tel que le minerai de cuivre, cuivre propre à faire du doublage, clous, bon cuivre en barre, etc.

DÉNOMINATION DES OBJETS EMPLOYÉS.		SOMMES Payées aux fournisseurs, dont sera déduite la main-d'œuvre.	MONTANT De la main-d'œuvre, qui reste dans le pays.
		Florins des Pays-Bas.	
Bois de torre. . .	Contenant la quille, brion, étrave, contre-étrave, étambot appostres, arcasse, courbes, membrures, barreaux, vireveau, carlingue	5,323 64	»
	Main-d'œuvre, abatage des arbres, transport et sciage.	»	445 »
Bordages de chêne.	De 2 $\frac{1}{2}$ 3, 3 $\frac{1}{2}$ et 4 pouces 3400 pieds carrés. . . .	3,293 80	»
	Main-d'œuvre, abatage des arbres, transport et sciage.	»	320 90
Bois de hêtre. . .	Pour listons, 14000 pouces carrés, à 51 $\frac{1}{00}$.	72 62	»
	Main-d'œuvre, abatage des arbres, sciage et transport.	»	37 40
Bordages de hêtre.	Mesurés en place dans le fond 3823 pieds, à d° . . .	341 »	169 60
	Main-d'œuvre, abatage des arbres, transport et sciage.	»	»
Bois de sapin du Nord et Riga . .	Pour le pont, partie supérieure du vaigrage, carreau à 3 pouces . . . . 3397 pieds.		
	Pour les entremises, 3 » . . . . 260 »		
	Miroir extérieur, 3 » . . . . 107 »		
	Miroir intérieur, 2 $\frac{1}{2}$ » . . . . 145 »		
	Entrepont, arrière et devant. . . . . 1000 »	1,389 31	»
	La cabine, logement d'équipage, pavois, cloisons, écoutilles, séparation pour claver les vivres, cambuse, gabarit et autres objets, de $\frac{3}{4}$, 1 et 1 $\frac{1}{4}$ pouce. . 2790 »		
	Main-d'œuvre de sciage, au chantier, à fl. 1 20 les 100 pieds. . . . . 7709 pieds.	»	92 50
Jonc pour chauffage des bordages.	2700 doubles bottes	152 »	»
	Main-d'œuvre pour couper, transport et soin de sécher.	»	102 »
Gournables . . .	2981 pièces taillées brutes	149 »	»
	Main-d'œuvre pour les couper, arranger en état . .	»	119 24
Étoupe de calfatage.	1516 kilogrammes	154 69	»
	Main-d'œuvre pour la confectionner de vieux cordages.	»	63 73
	Intérêt du chantier pour l'entretien	300 »	300 »
	Frais de passage avec le bateau du Gouvernement pour 25 ouvriers	116 »	116 »
	A TRANSPORTER. . . . fl.	11,292 00	1,766 37

DÉNOMINATION DES OBJETS EMPLOYÉS.				SOMMES Payées aux fournisseurs, dont sera déduite la main-d'œuvre.	MONTANT De la main-d'œuvre, qui reste dans le pays
	TRANSPORT. . . . . fl.			11,292 06	1,766 37
	Transport, de fer, reu, brai, goudron			54 »	54 »
	Ports de lettres des fournisseurs au Gouvernement . .			7 80	7 80
	Aux experts du Gouvernement pour la prime . . .			69 70	69 70
	Droit de patente au Gouvernement			19 »	19 »
Graisse et savon	Pour le lancement du navire			34 »	»
	Main-d'œuvre pour la confectionner			»	11 80
	Charpentiers . . . . . fr.	9,047 10			
	Scieurs, bordages, membrures .	1,159 91			
	Perceurs	969 37			
	Journaliers	781 07			
	Menuisiers	794 60			
	Ingénieur, surveillance	1,160 74			
	Aux calfats	1,270 75			
	Au gardien du chantier	374 34			
	fr. 15,564 77 à 47 25.			7,354 »	7,354 »
Cordage. . . .	Pour grelin, gréement les 4828 kilogrammes			2,489 56	»
	4828 kilogrammes avec goudron compris.				
	A déduire. 481 » pour le goudron				
	Reste . 4347 » chanvre à confectionner.				
	Main-d'œuvre :				
	Les cultivateurs de chanvre assurent que 6 litres graine, produisent 50 kil. de chanvre propre au cordage, et que la verge de terrain procure communément 3 kil., de sorte que pour 4347 kil. il faut 522 litres, à 10 cents. . . . . fl.		52 20		
	et pour d°, 1445 verges, à 30 cents. .		433 50		
	Soit. . .		485 70		
	A déduire de . . . . . fl.		2,489 56		
	pour prix d'achat, il reste, pour main-d'œuvre de culture, entretien, commission du vendeur et du cordier.			»	1,946 06
	Vérification de ce qui précède.				
	Le chanvre de 4347 kil., propre au cordage, à 47 °/₀. . . fl.		2,043 09		
	481 » goudron		57 80		
	Au cordier, 4828 » main-d'œuvre, à 8 fl.		368 24		
	Bénéfice du cordier.		20 43		
	BALANCE. P.-B. . . fl.		2,489 56		
	A TRANSPORTER. . . . fl.			21,320 12	11,228 73

DÉNOMINATION DES OBJETS EMPLOYÉS.	SOMMES Payées aux fournisseurs, dont sera déduite la main-d'œuvre.	MONTANT De la main-d'œuvre, qui reste dans le pays.
TRANSPORT. . . . fl.	21,320 12	11,228 73
Voiles. *Chanvre belge.* N° 1. (3 huniers, content 406 aunes. 1 foc, » 163 » 1 brigantine, » 211 » 1 clin foc, » 55 »		
835 aunes qui, à un 46e de kil. l'aune, donnent chanvre. . . . . 383 kil.		
N° 2. (1 foc, » 163 aunes. 1 hunier, » 203 » 1 grande voile, » 219 » 1 goelette, » 112 »		
697 aunes qui, à un 36e de kil. l'aune, donnent chanvre. . . . . 250 kil.		
N° 3. (3 petits huniers, » 302 aunes. 2 grands focs, » 223 »		
525 aunes qui, à un 28e de kil. l'aune, donnent chanvre. . . . . 147 kil		
Le poids ensemble de ces 14 voiles est de 780 kil chanvre.		
Le n° 1 se paye au vendeur à 71 41/100 l'aune, fl. 595 97		
Le n° 2 » » 55 10/100 » 383 50		
Le n° 3 » » 51 » 267 75		
Ensemble. . . . fl. 1,247 22		
Dépense primitive à en déduire :		
Pour 780 kil. 94 semence, à 10 cents, fl. 9 40 / Pour 260 verges, à 30 cents . . . . 78 » — 87 40		
Il reste, pour la culture du chanvre ainsi que pour le confectionnement de la toile, commission du vendeur, etc. . . . . fl. 1,159 82		
Au voilier :		
Main-d'œuvre de n° 1 et 2, à 17 41/100 l'aune. . 262 58		
» de n° 3, à 16 » . . 84 »		
Ensemble de toute la main-d'œuvre. 1,506 50	»	1,506 50
Voiles. *Lin.* . . . N° 1. (2 Bonnettes basses, 194 aunes 1 Foc dehors, 81 » 2 Perroquets, 60 » 1 tente, 198 »		
531 aun. qui, à un 24e de k° l'aune, donn. 127 k° lin.		
N° 2. (2 Bonnettes huniers, 121 aunes 2 » perroquets, 92 »		
213 aun. qui, à un 20e de k° l'aune, donn. 42 » »		
Le poids ensemble de ces 10 voiles contient. 169 k° lin.		
A TRANSPORTER. . . . fl.	21,320 12	12,735 23

DÉNOMINATION DES OBJETS EMPLOYÉS.			SOMMES Payées aux fournisseurs, dont sera déduite la main-d'œuvre.	MONTANT De la main-d'œuvre, qui reste dans le pays.
	TRANSPORT. . . . . fl.		21,320 12	12,735 23
	Le n° 1 se paye au vendeur à 38 $\frac{71}{100}$ l'aune fl.	205 69		
	» 2 » » 34 $\frac{70}{100}$ »	73 92		
	Ensemble. . . . fl.	279 61		
	Dépense primitive à déduire :			
	Le baril graine de Riga coûte 30 fl. qui, communément, produit 350 kil. bon lin, dont il faut calculer la graine à la valeur de . fl. 14 50 ; 300 verges donnent 350 kil. lin, pour 150 kil. 56 verges . . . 16 80	31 30		
	Reste en main-d'œuvre pour culture et confectionnement de la toile. . . . . fl.	248 31		
	Main-d'œuvre au voilier pour les 10 susdites voiles, 744 aunes à 14 $\frac{28}{100}$ l'aune. . . .	106 24	Ensemble.	354 55
	La somme totale payée au vendeur de toile et au voilier est de		1,879 75	»
Toile de lin . . .	Pour prélats, doublure des mâts, pompes, 59 aunes . . . . . fl.	30 34	30 34	»
	Déduction de semence et loyer	86		
	fl.	29 48		
	Main-d'œuvre au voilier pour les confectionner	10 20	10 20	39 68
Batterie de cuisine.	Chaudron, casseroles, théières, saucières, chandeliers, lampes, etc	46 80	46 80	»
	Main-d'œuvre à M. Brakeleer, fabricant		»	29 25
Ferblanterie pour cuisine et ménage	Casseroles, lanternes, lampes, cafetières, mesures, boîtes à l'huile, à café, à thé, etc., etc.		18 06	»
	Main-dœuvre pour confectionnement à M. Schoenties.		»	12 16
Cuivre, clous. . .	Provenant de vieux cuivre, zinc, etc :			
	7 $\frac{1}{2}$ kil. de petits clous de garniture			
	530 » clous de 5, 5 $\frac{1}{2}$, 6, 7 et 8 pouces. . .			
	170 » » de 1 pouce pour doublage . .			
	13 » coulage de 2 crapaudines			
	11 » rivures pour river les boulons			
			1,696 15	
	Soit. 731 $\frac{1}{2}$ kil. dont la main-d'œuvre est de		»	116 97
	Confectionnement de 917 chevilles de cuivre en barres.		»	13 40
	» de 140 de boulons à tête et taquet .		»	7 60
	Droit d'entrée de 917 chevilles et barres angl., 101 k°.		»	6 01
	» » 140 boulons et barres anglais, 114 »		»	6 84
	» » 422 kil. cuivre en coupe pour boulons de d° anglais		»	25 32
	A TRANSPORTER. . . . fl.		25,001 42	13,347 01

DÉNOMINATION DES OBJETS EMPLOYÉS.		SOMMES Payées aux fournisseurs, dont sera déduite la main-d'œuvre.	MONTANT De la main-d'œuvre, qui reste dans le pays.
	TRANSPORT. . . . . fl.	25,001 42	13,347 01
Cuivre	Pentures de gouvernail, queues d'hirondelle, etc., ensemble pesant 170 kil.	193 »	»
	Main-d'œuvre pour modèles et coulage, déduction du charbon	»	62 90
Dito	Feuilles de doublage faites en Belgique chez M. le baron de Roest, provenant de gâteaux de Russie ou rosettes de Drontheim purifiées, 630 feuilles pesant 1892 kil. payées	2,453 »	»
	Main-d'œuvre pour mettre en feuilles, charbon déduit.	»	378 40
Fer coulé	Pour l'usage du vireveau et écubiers, 431 kil	90 66	»
	A M. Vanden Leemput, pour modèles et main-d'œuvre à couler	»	60 93
Plombier . . .	Confectionner les mesures des centimètres, garnitures des étraves, étambot, la voûte, les gouttières d'eau, les latrines et plomb de sonde	47 70	»
	Main-d'œuvre à M. Proost, pour tout ce qui précède . .	»	23 97
Articles du poulieur	Mâture et bois ronds de Riga, achat de pompes, poulies, clous de bois, marteau de gréement, cercles, handspeeke et beaucoup d'autres objets	1,659 90	»
	La main-d'œuvre pour mâture, vergues et huniers . .	»	297 »
	Dito pour les poulies et autres objets . .	»	327 »
Papier de doublage.	502 kil. en 500 feuilles	24 »	»
	Main d'œuvre pour confectionnement	»	19 »
Balais	Employés jusqu'à l'achèvement, 108	6 48	»
	Main-d'œuvre de ces 108 balais.	»	5 40
Brosses à peindre .	22 usées de différentes qualités	17 13	»
	Main-d'œuvre à les confectionner, matière déduite . .	»	4 40
Peinture	Blanche, grise, jaune et noire sans huile	214 94	»
	Confectionnement de cette peinture et main-d'œuvre.	»	103 02
	Dito de 214 litres huile, 8 kil. mené, et 53 kil. mastic.	»	43 02
Cuisinière en fer avec accessoires.	Cheminée, pinces, pelles, bac, confectionnement de ces objets pesant 252 kil	79 10	37 80
Cuivre jaune. . .	Gros cordon pour le clair-voix, platines, charnières, serrures (vis de l'étranger) et autres menus objets.	92 93	»
	Main-d'œuvre à M. Bouhoulee, fabricant	»	39 80
Tonnelier	12 barriques à eau, cuvettes, seau, préservoirs et autres menus objets	96 74	»
	Main-d'œuvre, déduction des cercles et bois	»	55 »
	Main-d'œuvre pour confectionner 98 cercles	51 »	42 »
Objets d'habitacle.	3 pavillons. . . . . fl 28 28	»	24 10
	3 lignes de pavillons. 2 id. de sonde 2 id. de loch. 32 32	»	29 32
	3 compas 28 67	»	19 12
	1 id nox . . . . . 14 »	»	8 06
	A TRANSPORTER. . . . fl.	30,028 03	14,927 25

DÉNOMINATION DES OBJETS EMPLOYÉS.			SOMMES Payées aux fournisseurs, dont sera déduite la main-d'œuvre.	MONTANT De la main-d'œuvre, qui reste dans le pays.
	TRANSPORT. . . . fl.	30,028 03	14,927 25
Objets d'habillacle.	6 verres de 14,28, second et 2,30 minutes. .	5 60	»	3 20
	1 lampe de compas et accessoires.	15 »	»	11 30
	Réparation de chronomètre	17 »	»	17 »
Forgeron	Livraison de fer. . . . . fl.	359 30		
	Main-d'œuvre pour les courbes, boulons et ferrure du gréement . . .	1,001 09		
	Clous de Gosselies, Preumont, etc. .	270 26		
	fl.	1,630 65	1,630 65	»
	Déduction de 10 p. % pour minerai, charbon	163 06	»	1,467 59
Chaînes pour les ancres et de gréement.	2 grosses chaînes de Preumont et Compe, à Gosselies.	4688 kil.	1,452 55	»
	20 petites chaînes id. 3 1/2, 4, 5, 5 1/2, 6 et 7 lignes.	383 »	118 12	»
	Main-d'œuvre, déduction du charbon et du minerai, pour les grosses chaînes, calculée à 10 p. %.		»	1,306 29
	Main-d'œuvre des petites chaînes à 5 p. %. . . .		»	112 12
	Transport de Bruxelles, débarquement et transport. .		»	21 18
Ancres.	2 grandes avec soilles en fer.	1074 kil.		
	1 journalière.	214 »		
	1 » à jet.	40 »		
	1 chaîne d'arrêt.	33 »		
	2 crochets d'arrêt et fragments de chaîne de réserve.	44 »		
		1404 kil.	457 39	»
	Main-d'œuvre, déduction du minerai et charbon . . .		»	411 66
Table avec tiroirs, serrures et boutons.			15 30	10 20
Tabourets, quatre pour la chambre.			6 34	4 »
Serviettes, nappes et essuie-mains avec tapis de table, rideaux, etc. . . .			13 14	9 40
Quatre bacs pour contenir huile et peinture.			20 »	8 34
Marmite, pots en fer et autres objets, porcelaines, poêle à frire, moulins à moudre			16 58	12 40
Salière, poivrier, cuillers, plats, etc., en étain			17 44	7 40
Balance en fer, poids divers.			5 25	4 »
Couteaux, fourchettes, mouchettes, etc.			11 80	9 80
Objets de faïence et verrerie.			6 20	5 »
» en bois pour le ménage de l'équipage.			8 27	7 »
Cuir pour gréement et pompes.			34 »	23 »
8 verres pour jour du pont.			16 »	12 »
16 tablettes en fonte pour les poulies.			8 »	6 »
Goudron, brai, 5 tonnes et 3 barils.			120 »	»
Droits d'entrée, déchargement, commission, transport et passage			»	30 »
Aux gréeurs pour poser les mâts, dresser et confectionner le gréement, conduite au bassin, surveillance, veilles, etc.			816 90	816 90
	A TRANSPORTER. . . . . fl.		34,801 96	19,243 03

DÉNOMINATION DES OBJETS EMPLOYÉS.		SOMMES Payées aux fournisseurs, dont sera déduite la main-d'œuvre.	MONTANT De la main-d'œuvre, qui reste dans le pays.
TRANSPORT. . . . fl.		34,801 96	19,243 03
Dépense de l'équipage pour charger.		214 »	214 »
Avance à l'équipage d'un mois de solde et frais du bailli maritime, enrôlement.		328 »	
Compte du courtier de navire.		10 62	338 62
Pilotage de la rivière . . . . . fl.	50 »		
Au pilote, mouvement du bassin.	2 »		
Droit de bauces et défenses (absents)	3 »		
Droit de tonneau	114 97		
Certificat de jauge.	10 90		
Droit de cuisine que les Belges n'emploient jamais	1 87		
Droit d'expertise nautique.	13 60		
Nomination des experts nautiques.	8 32		
Ports de lettres	1 60		
Courtage sur 100 lasts sortant	28 75		
Courtage d'affrétement fl. 2540 à 5 p. °/₀.	127 »		
Avertissement à fret dans les feuilles.	0 60		
Au médecin, certificat de santé.	5 70		
Droit de carénage au bassin.	37 09		
Aux convoyeurs de la douane à Lille.	1 89		
Conduite du pilote et une nuit à bord.	5 77	471 10	471 10
6 mois de vivres pour l'équipage, pour 10 hommes.			
75 ℔ riz.	1 rouleau allumettes.		
50 ℔ sirop.	2 bouteilles amer.		
200 ℔ stockfisch.	75 » vin.		
30 ℔ fromage.	2 pots moutarde.		
200 ℔ orge.	5 mains de papier.		
25 ℔ chandelles.	1 bouteille amer.		
10 ℔ sucre en poudre.	100 pains à cacheter.		
3 ℔ » en pain.	Choux, navettes, carottes.		
12 ℔ café.	30 hectolitres pommes de terre.		
20 ℔ raisins.	350 ℔ biscuits de cabine.		
6 bouteilles huile d'olive.	950 ℔ pain d'équipage.	890 38	
50 litres vinaigre.	650 ℔ viande salée.	Par modérat^{n}.	590 »
$\frac{1}{4}$ canelle, $\frac{1}{4}$ girofle.	250 ℔ porc.		
$\frac{1}{4}$ noix de muscade.	92 ℔ jambon.		
4 bouteilles rhum.	10 ℔ thé.		
4 » eau-de-vie.	1500 kil. charbon.		
24 balais divers.	Remplissage des baques à eau		
50 litres huile à brûler.	110 kil. beurre frais.		
150 ℔ farine.	25 bottes de paille.		
10 ℔ prunes.	142 litres genièvre.		
$\frac{1}{4}$ coton de lampe.	Ports de lettres du fournisseur.		
A TRANSPORTER. . . . fl.		36,716 06	20,856 75

DÉNOMINATION DES OBJETS EMPLOYÉS.	SOMMES Payées aux fournisseurs, dont sera déduite la main-d'œuvre.	MONTANT De la main-d'œuvre, qui reste dans le pays.
TRANSPORT. . . . . fl.	30,716 06	20,856 75
Sur fl. 33,000, assurance à 2 ½	800 »	800 »
Courtage ½.	40 »	40 »
TOTAL GÉNÉRAL. . . . . fl.	27,556 06	21,696 75

Reçu contre les fl. 30,956 08, fl. 3,000 de prime.

Le soussigné a stipulé fl. 21,696 75 cts pour main-d'œuvre, exactement d'après les renseignements pris auprès des fournisseurs, et fait exception du fer et clous, pour lesquels, faute de données de MM. Preumont et Co de Gosselies qui ne répondent pas à sa demande, il a suivi les éclaircissements donnés par M. Ch. Grisar, propriétaire de forges et de mines.

Anvers, le 15 janvier 1841.

JN. RETSIN, *Armateur-Constructeur.*

963

RÉCAPITULATION

Détaillée et distincte des sommes déboursées pour un navire neuf, avec la suite des réparations, fournitures et dépenses pour les voyages à faire; achat de construction étrangère, réparation d'entretien, fournitures, dépenses différentes pour les voyages à faire, montant du fret, sinistres et vente.

RÉCAPITULATION DÉ

Des sommes déboursées pour un navire neuf, avec la suite des réparations, four réparations d'entretien, fournitures, dépenses différentes

NATURE DU VOYAGE.	Bois de construction, fer, cuivre, main-d'œuvre, voilier, cordier, poulieur, plombier, forgeron, peinture, menuiserie, commissions des frets, ports de lettres, frais de grécurs, etc.	Commission d'affrétement, compte courtiers, droit de tonnage, droit de bassin, frais d'experts, dito de tribunal, déchargement, pilotage, carénage, etc.	VIVRES pour LE VOYAGE.
Barque VERSTOCKT, 198 tonneaux, premier voyage; venant du chantier, 1839 et 1840.			
Allant à La Havane	Fl. des P.-B. 33,899	850	993
Partant dito.	»	»	»
De retour à Anvers.	»	»	»
Allant à St-Ubes en lest, et de là à Monte-Vidéo.	971	463	685
	34,870	1,303	1,678
	1,303	Intérêts pour	6 mois . .
Dépenses a Anvers.	42,708 1,678		
	2,051		
	1,719		
	1,087		
Brick ZWYNDREGT, 218 tonneaux, premier voyage; venant du chantier, 1840.			
Allant à La Havane	33,152	535	890
	535		
Dépenses a Anvers.	36,055 880		
	930		
	548		
Brick IÉNA, 198 tonneaux, premier voyage; venant du chantier, 1834.			
Allant à Rio-Janéiro	31,618	830	994
Id. id.	»	»	»
De retour à Anvers.	»	»	»
Allant à La Havane.	3,489	813	1,473
Id. id.	»	»	»
De retour à Anvers	»	»	»
A reporter. . . . fl.	35,107	1,643	2,467

FAILLÉE ET DISTINCTE

nitures et dépenses pour les voyages à faire; achat de construction étrangère, pour les voyages à faire, montant du fret, sinistres et vente.

ASSURANCE et COURTAGE.	FRAIS DE PORT à L'ÉTRANGER.	SOLDE de L'ÉQUIPAGE.	TOTAL des DÉPENSES.	TOTAL des FRETS ACQUIS.	*Observations.*
1,220	»	639	37,607		
»	2,263	»	2,263	331	Un navire sous pavillon Espagnol étant en charge pour La Havane, les chargeurs ne voulurent pas accorder 2 piastres au tonneau, de manière qu'il a dû se contenter de briques fl. 331.
»	»	524	524	8,154	
825	»	556	3,490		
2,051	2,263	1,719	43,884	8,485	
. . . .	. . . .	. . . .	1,087		
			44,971		
930	»	548	36,055		Par l'absence de navire espagnol sur place, le navire fait fl. 2500 de fret, non compris les marchandises pour l'armement
690	»	560	34,692	»	
»	2,710	»	2,710	6,402	En cueillette.
600	»	2,710	3,310	7,548	Sucre et café.
880	»	540	7,195	»	
»	2,595	»	2,595	3,120	En cueillette et briques.
644	»	1,403	2,047	8,230	En sucre, café, cigarres.
2,814	5,305	5,213	52,549	25,300	

NATURE DU VOYAGE.	Bois de construction, fer, cuivre, main-d'œuvre, voilier, cordier, poulieur, plombier, forgeron, peinture, menuiserie, commissions des frets, ports de lettres, frais de gréeurs, etc.		Commission d'affrétement, compte courtiers, droit de tonnage, droit de bassin, frais d'experts, dito de tribunal, déchargement, pilotage, carénage, etc.	VIVRES pour LE VOYAGE.
REPORT. . . . fl.		35,107	1,643	2,467
Allant à New-Castle en lest		805	955	500
Id. de New-Castle à Monte-Vidéo		105	»	»
Id à Monte-Vidéo.		1,479	»	»
De Monte-Vidéo à Rio-Janéiro		340	»	»
A Rio, point de fret à cause du bruit de guerre entre la Belgique et la Hollande.				
De Rio pour Mayho		470	»	1,130
De retour à Rio-Janéiro.		»	»	»
De Rio à Anvers		790	»	849
De retour à Anvers		»	»	»
Allant à Odessa par Constantinople		1,354	806	1,051
Arrivé à Odessa et départ		498	»	207
De retour à Anvers		»	»	»
Départ de St-Ube et Monte-Vidéo.		3,254	936	972
		44,202	4,340	7,266
DÉDUCTION, pour réparations en ports étrangers.	105 1,479 340 470 790	3,184		
		41,018		
DÉPENSES A ANVERS.	73,368	4,340 7,266 7,918 12,826		
KOF FLORENT, 108 tonneaux, acheté sur le banc de Flessingue, 1853.		»	»	»
Allant à Leith		1,593	390	237
De retour de Cardeff.		»	»	»
Allant à Dublin.		459	367	195
De Dublin à Liverpool et départ		»	»	»
Retour à Anvers, perte totale à Ulverston proche Liverpool.				
		2,052	757	432
DÉDUCTION.		459		
		1,593		
DÉPENSES A ANVERS.	4,464	757 432 585 1,097		

ASSURANCE et COURTAGE.	FRAIS DE PORT à L'ÉTRANGER.	SOLDE de L'EQUIPAGE.	TOTAL des DÉPENSES.	TOTAL des FRETS ACQUIS.	*Observations.*
2,814	5,305	5,213	52,549	25,300	
1,145	»	538	3,943	»	En lest.
»	480	»	590	»	Chargé de charbon.
»	1,017	»	2,496	»	Par le blocus de Buénos-Ayres relevé.
»	»	»	340	4,115	Pour Rio.
1,320	1,518	»	3,118	»	En lest.
»	»	»	»	3,240	En sel.
»	1,740	»	3,370	»	
»	»	3,877	3,877	9,009	En café.
1,008	»	494	4,711	530	Remboursé par les assureurs.
»	603	»	1,398	3,481	En cueillette.
1,152	»	1,908	3,160	9,272	Graine de lin.
475	»	796	6,433	957	Remboursé par les assureurs.
7,918	10,663	12,826	85,994	55,904	
»	»	»	1,311		
85	»	160	2,165		
180	443	596	1,219	2,144	Écorces et fer.
»	»	140	1,161	822	
320	1,029	201	1,550	4,100	Retourné par les assureurs sur casque et fret ensemble.
585	1,472	1,097	7,406	7,066	

NATURE DU VOYAGE.	Bois de construction, fer, cuivre, main-d'œuvre, voilier, cordier, poulieur, plombier, forgeron, peinture, menuiserie, commissions des frets, ports de lettres, frais de grécurs, etc.		Commission d'affrétement, compte courtiers, droit de tonnage, droit de bassin, frais d'experts, dito de tubunal, déchargement, pilotage, cartenage, etc.	VIVRES pour LE VOYAGE.
Achat du Brick FORESTER, 252 tonneaux, sur le banc Kaloot (*Escaut*).		»	»	»
Dépenses en main-d'œuvre pour retirer le navire.		»	»	»
Réparation à Flessingue en allant à Marseille en lest.		»	»	»
Le retour de Marseille.		»	»	»
Pour La Havane		3,220	1,031	895
De retour à Anvers		»	»	»
Allant à New-Castle.		1,347	1,140	824
De New-Castle à Marseille.		»	»	»
De retour de Marseille.		»	»	»
Allant à La Havane et New-Yorck.		1,126	1,041	817
De retour de La Havane		»	»	»
Allant à New-Castle.		2,068	1,089	800
De New-Castle à Marseille.		»	»	»
De retour de Marseille.		»	»	»
Allant à New-Yorck.		2,130	1,330	1,140
De retour de New-Yorck.		»	»	»
Allant à Rio-Janéiro.		4,179	1,198	1,043
De retour à Hambourg		»	»	»
De Hambourg à Rio-Janéiro.		3,180	»	»
Le navire continue de Hambourg à La Havane et Rio-Janéiro, et n'a, dans ses voyages, éprouvé aucun sinistre.				
		17,850	6,829	6,119
		6,829		
Dépenses a Anvers.	52,561	6,119		
		7,559		
		14,204		
Achat du Brick FRIEDLAND, 189 tonneaux, à Rotterdam.		»	»	»
Armement à Flessingue et Rotterdam allant à Anvers.		»	»	»
Allant à La Havane.		1,030	26	651
Retour de La Havane.		»	»	»
Allant à Rio-Janéiro.		6,339	1,592	1,136
De retour de Rio-Janéiro		»	»	»
Assurance, vice versa		»	»	»
A reporter. . . . fl.		7,369	1,617	1,787

ASSURANCE et COURTAGE.	FRAIS DE PORT à L'ÉTRANGER.	SOLDE de L'ÉQUIPAGE.	TOTAL des DÉPENSES.	TOTAL des FRETS ACQUIS.	*Observations.*
»	»	»	2,190	»	
»	»	»	2,327	»	
»	8,651	»	8,651	»	En lest.
877	1,002	1,738	3,617	10,430	En cueillette.
»	»	880	6,026	»	En lest et quelques briques.
1,006	2,230	1,108	4,344	12,580	Sucre et campeche
»	»	802	4,203	»	En lest.
»	710	»	710	3,220	En charbon
»	1,012	1,421	2,430	9,420	En cueillette.
1,328	»	747	5,059	»	En cueillette pour New-York.
645	3,426	1,646	5,716	10,100	Vice versa.
»	»	700	3,347	»	
»	1,160	»	1,160	4,022	En charbon.
901	1,130	1,733	3,764	8,560	En cueillette.
»	1,125	829	6,554	6,330	En grains.
1,012	»	1,150	2,162	5,829	En cueillette
»	»	1,270	»	6,400	En cueillette.
1,120	»	»	3,016	12,120	En café
	1,896	A l'équipage.			
	840	Dito.			
670	1,470	Vivres.	7,117	5,430	En cueillette.
	957	Fr. de ports.			
7,559	25,608	14,204	72,393	100,441	
»	»	»	14,035	»	
»	4,831	»	4,831	»	
»	»	721	2,427	»	En lest.
857	1,918	1,350	4,125	7,804	En sucre.
»	»	723	9,790	11,460	Vice versa en cueillette.
»	2,100	1,965	4,065		
978	»	»	978	»	
1,835	8,849	4,759	40,251	19,264	

NATURE DU VOYAGE.	Bois de construction, fer, cuivre, main-d'œuvre, voilier, cordier, poulieur, plombier, forgeron, peinture, menuiserie, commissions des frets, ports de lettres, frais de gréeurs, etc.	Commission d'affrétement, compte courtiers, droit de tonnage, droit de bassin, frais d'experts, dito de tribunal, déchargement, pilotage, carénage, etc.	VIVRES pour LE VOYAGE.
REPORT. . . . fl.	7,309	1,617	1,787
Allant à Rio-Janéiro.	1,650	1,024	964
De retour de Rio-Janéiro	»	»	»
Allant à Rio-Janéiro.	2,305	974	1,010
De retour de Rio-Janéiro	»	»	»
Allant à Monte-Vidéo.	3,527	975	1,294
Le navire, par défaut de fonds pour suffire aux réparations causées par suite d'abordage, a été vendu à Monte-Vidéo.	»	»	»
	14,857	4,590	5,055
	4,590		
DÉPENSES A ANVERS.	30,033 5,055		
	4,409		
	10,122		
Achat du BRICK CHARLES, 252 tonneaux, échoué proche Flessingue.	»	»	»
Armement dans le port de Flessingue allant à Anvers.	»	»	»
Allant à Rio-Janéiro.	17,915	1,237	1,378
De Rio à Valparaiso.	»	»	»
De Valparaiso à Swansea.	»	»	»
De Swansea à Newport.	»	»	»
De retour à Anvers.	»	»	»
Commission du fret et assurances pour ces voyages.	615	»	»
Allant à New-Castle.	2,561	1,200	1,261
De New-Castle à Lisbonne.	»	»	»
De Lisbonne à Monte-Vidéo.	»	»	»
De Monte-Vidéo à La Havane.	»	»	»
De La Havane à Matanzas.	»	»	»
De Matanzas à Anvers.	»	»	»
Allant à Liverpool.	2,150	984	1,587
De retour à Anvers	»	461	»
	23,241	3,882	4,226
	3,882		
DÉPENSES A ANVERS.	46,297 4,226		
	5,726		
	9,222		
Le navire vendu à l'associé M. Catteaux-Wattel et Ce.	»	»	»

ASSURANCE et COURTAGE.	FRAIS DE PORT à L'ÉTRANGER.	SOLDE de L'ÉQUIPAGE.	TOTAL des DÉPENSES.	TOTAL des FRETS ACQUIS.	*Observations.*
1,835	8,849	4,759	40,261	19,264	
»	»	640	4,284	14,800	Vice versa en cueillette.
760	1,610	925	3,295		
»	»	612	4,901	10,347	Vice versa en cueillette avec passagers.
794	1,732	920	3,446		
»	»	716	6,512	»	
1,020	494	1,550	3,064	3,164	Fret de sortie acquis
4,409	8,685	10,122	66,753	47,575	
				17,000	Remboursé par les assureurs pour la coque.
				780	Chronomètre et autres objets.
				65,355	
»	»	»	2,240	»	Acheté dans le port de Flessingue.
»	»	»	4,783	»	
712	»	600	21,842	»	
A Rio. . .	2,441	»	2,441	5,032	En cueillette d'Anvers
A Valparaiso.	545	»	545	13,272	Minerai de cuivre.
A Swansea .	500	»	500	»	En lest.
A Newport .	420	»	420	»	»
2,279	»	3,803	6,082	3,024	En fer.
»	»	612	6,634	»	En lest.
»	603	»	603	2,352	En charbon.
»	375	»	375	3,000	En sel.
»	965	»	965	7,600	En vinade.
»	4,650	»	4,650	»	
1,925	511	3,622	6,058	12,323	En sucre, cigares et miel.
810	»	375	5,900	5,408	Vice versa.
»	1,044	210	1,715		
				1,300	Remboursé par les assureurs.
5,720	12,054	9,223	64,759	53,311	
»	»	»	»	21,500	
				74,811	Aucun sinistre remarquable.

NATURE DU VOYAGE.	Bois de construction, fer, cuivre, main-d'œuvre, voilier, cordier, poulieur, plombier, forgeron, peinture, menuiserie, commissions des frets, ports de lettres, frais de gréeurs, etc.	Commission d'affrétement, compte courtiers, droit de tonnage, droit de bassin, frais d'experts, dito de tribunal, déchargement, pilotage, carénage, etc.	VIVRES pour LE VOYAGE.
Achat du Brick CH. JULES, qui avait été échoué proche de Zierickzee, 152 tonneaux, 1834. Acheté par des personnes de Neuseu.			
Acheté de ces personnes, par le soussigné	»	»	»
Armement à Fleissingue, allant à Riga	»	»	»
De retour de Riga	»	»	»
Allant à Livourne	435	646	648
Venant de Livourne	»	»	»
Allant à Buénos-Ayres et Monte-Vidéo	5,037	694	1,007
A Monte-Vidéo de Monte-Vidéo	»	»	»
A Buénos-Ayres de Buénos-Ayres	»	»	»
A Monte-Vidéo	»	»	»
De retour à Anvers (frais de cordes, etc.)	»	»	»
Allant à Monte-Vidéo	1,971	867	1,293
De Monte-Vidéo à Buénos-Ayres	»	»	»
De Buénos-Ayres à La Havane	»	»	»
A La Havane	»	»	»
De La Havane à Anvers, retour	121	365	»
Le navire, sous pavillon Kniphuisien, vendu à l'associé Catteau-Wattel et compagnie	»	»	»
Présentement sous pavillon belge, vaut 16,000 francs.			
	7,564	2,572	3,008
	2,572		
Dépenses a Anvers fl.	20,717 3,008		
	5,508		
	8,065		
Brick HOPE, 238 tonneaux, acheté à Swansea, venant de Valparaiso	»	»	»
Allant à Rotterdam, réparations à Swansea et Newport	»	»	»
De Rotterdam à New-Castle, dito fourniture, etc., équipage, etc.	»	»	»
De New-Castle à New-York	»	»	»
Échoué devant Ramsgate et retour à Anvers	»	»	»
D'Anvers à l'Anelly	19,845	1,339	1,180
A reporter fl.	19,845	1,339	1,180

ASSURANCE et COURTAGE.	FRAIS DE PORT à L'ÉTRANGER.	SOLDE de L'ÉQUIPAGE.	TOTAL des DÉPENSES.	TOTAL des FRETS ACQUIS.	*Observations.*
»	»	»	4,250		
»	»	»	7,262		
»	970	303	1,273	3,381	Graine de lin.
	»	410	2,139	6,078	Vice versa en cueillette.
	354	2,314	2,668		
	»	630	7,328	1,074	Cueillette et fil.
3,501	650	»	4,151	»	
	444	»	444	»	
	929	»	929	280	Remboursé par les chargeurs.
	473	1,641	2,114	8,870	Pour avances.
»	54	à Deal.	54	»	En cuir, fers et salés.
»	»	570	4,701	»	
»	269	»	269	»	
»	1,299	»	1,299	3,735	En cueillette.
»	2,689	»	2,689	5,000	En viande.
2,007	»	2,297	4,790	6,692	En sucre, etc.
»	»	»	»	12,000	En 1838.
5,508	8,131	8,065	46,360	48,011	
»	»	»	7,200		
365	3,913	»	3,913	3,200	Fer.
»	6,054	»	6,054	»	Lest.
1,010	720	»	1,730	»	Fl. 6000 de fret seigle.
»	1,644	238	1,882	»	Perdu par sinistre, mais dont fl. 4000 assurés
»	»	780	23,144	»	En lest.
1,375	12,331	1,018	43,923	3,200	

NATURE DU VOYAGE.	Bois de construction, fer, cuivre, main-d'œuvre, voilier, cordier, poulieur, plombier, forgeron, peinture, menuiserie, commissions des frets, ports de lettres, frais de grécurs, etc.		Commission d'affrétement, compte courtiers, droit de tonnage, droit de bassin, frais d'experts, dito de tribunal, déchargement, pilotage, carénage, etc.	VIVRES pour LE VOYAGE.
Report. . . . . fl.		19,845	1,339	1,180
De l'Anelly à Bahia		»	»	»
De Bahia à Monte-Vidéo		»	»	»
De Monte-Vidéo à Bahia.		»	»	»
De Bahia à La Havane		»	»	»
De La Havane à Matanzas.		»	»	»
De Matanzas à Hambourg		»	»	»
De retour à Hambourg		»	»	»
Départ de Hambourg pour Monte-Vidéo, frais de réparation, vivres, solde, etc.		»	»	»
Échouement entre Matanzas et Hambourg.		»	»	»
Réparations à Boston, aux États-Unis		»	»	»
		19,845	1,339	1,180
		1,339		
Dépenses a Anvers. . . . . fl.	34,897	1,180		
		4,375		
		5,158		

RÉSUMÉ DES DÉ

Barque **VERSTGCKT**, de moitié avec MM. Waegemans, Gislain et P. Wattel . . . .

Brick **ZWYNDREGT**, id. id. id. . . . .

Brick **JÉNA**, pour compte du soussigné . . . . . .

Kof **FLORENT**, id. id. . . . . .

Brick **FORESTER**, pour moitié avec M. G. Kempeneers . . . . . .

Brick **FRIEDLAND**, id. id. . . . . .

Brick **CHARLES**, id. avec MM. Catteaux-Wattel et Ce . . . . . .

Brick **JULES**, id. id. . . . . .

Brick **HOPE**, pour 2/3 avec M. G. Kempeneers . . . . . .

ASSURANCE et COURTAGE.	FRAIS DE PORT à L'ÉTRANGER.	SOLDE de L'ÉQUIPAGE.	TOTAL des DÉPENSES.	TOTAL des FRETS ACQUIS.	*Observations.*
1,375	12,331	1,018	43,023	3,200	
»	540	»	640		
»	1,300	»	1,300	4,400	En charbon.
»	1,092	»	1,092	200	En sel de Bahia à Monte-Vidéo.
2,120	330	»	2,450	2,100	Fl. 16,500 de fret sur la viande vendue très-malheureusement, donnant seulement fl. 2100 de fret.
»	4,100	»	4,100		
»	427	»	427	10,100	En sucre.
»	»	4,140	4,140		
880	6,005	»	6,885	4,500	Mais non acquis ni assuré.
»	»	»	»	19,000	Remboursement par les assureurs sur casque et fret.
»	20,827	»	20,827		
4,375	46,950	5,160	85,084	43,080	Non encore liquidés avec les assureurs quoique espérant fl. 12,000.

PENSES A ANVERS.

. . . . .	fl.	42,708
. . . . .		36,055
. . . . .		73,568
. . . . .		4,464
. . . . .		52,561
. . . . .		39,055
. . . . .		46,297
. . . . .		26,717
. . . . .		34,897
Total des dépenses pour 9 navires à Anvers		**336,100**

CERTIFIÉ.

Anvers, le 15 décembre 1840.

J^e^ RETSIN, *armateur-constructeur.*

5976

Gand, le 20 janvier 1841.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous adresser quelques notes que nous venons de rédiger sur la question de l'établissement en Belgique du droit de rechercher à l'intérieur et de saisir les marchandises introduites en fraude. Nous avons tâché de n'omettre aucune des objections qui, à notre connaissance, ont été faites contre cette mesure. Nous ne pouvons pas nous flatter d'avoir tout prévu; mais nous nous réservons de discuter celles qui plus tard pourraient être présentées.

Nous vous prions, Messieurs, de peser ces notes avec le zèle et l'impartialité qui ont dirigé vos investigations.

Le Président de la commission directrice de l'association en faveur de l'industrie cotonnière,

DESMET-DE NAEYERE.

Gand, le 20 janvier 1841.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

A la fin de la session de 1839-1840, quatorze membres de la Chambre des Représentants ont fait la proposition d'instituer le droit de rechercher et saisir partout, à l'intérieur du pays, les tissus de coton introduits en fraude. Pour faciliter cette recherche et la rendre possible, ils ont proposé d'assujettir à une estampille nationale tous les tissus de coton de production indigène, et tous ceux

présentés aux bureaux de douane pour l'acquittement des droits, de manière que l'absence de cette estampille devînt un indice de fraude et une cause de saisie.

Cette institution d'une estampille, suivie du droit de rechercher et saisir, au moyen de visites domiciliaires, les dépôts de marchandises fraudées, devait exciter des préventions, soulever des craintes, inquiéter les esprits jaloux du maintien de nos libertés, et enfin provoquer des objections tant contre la possibilité de l'application du moyen, que sur son efficacité quant au but qu'on se propose. Nous nous y attendions.

Nous avons recueilli tout ce qui s'est dit contre l'institution d'une estampille comme moyen de réprimer la fraude, sans chercher si ces objections prenaient leur source dans l'étude des faits ou dans des théories abstraites, sans vouloir approfondir si elles ne cachaient pas quelque intérêt de localité; il nous a suffi de rencontrer un argument contre le projet, pour que nous en ayons pris note afin de l'examiner sérieusement. Nous nous sommes attachés à bien peser la valeur de chacune de ces objections; nous avons cherché si les inconvénients qu'on annonce comme devant résulter de la pratique, sont au-dessus du bien qu'on peut raisonnablement attendre d'une sage application. C'est le résultat de cette appréciation que nous venons vous apporter. Il nous a paru que son examen entrait essentiellement dans la mission qui vous a été confiée par la Chambre des Représentants.

Nous nous sommes abstenus soigneusement de tout ce qui nous ferait rentrer dans une discussion hors de propos quant à présent. Ainsi vous ne trouverez pas ici de considération sur l'importance de l'industrie cotonnière, sur la prolongation de son état de souffrance, et sur les causes de cette souffrance. Nous ne montrerons pas de prétentions à l'habileté, en réponse à des accusations d'incapacité ou de paresse; nous n'établirons pas de comparaison entre la sûreté du marché intérieur et l'incertitude de débouchés à chercher au dehors; il ne s'agit de rien de tout cela. Nous resserrerons le cercle de la discussion, nous la renfermerons dans l'exposé qui suit, que nous simplifions autant que possible : « Une loi actuellement en vigueur frappe de certains droits les tissus de coton » à leur entrée en Belgique, cette loi est *éludée*; les droits *sont fraudés au* » grand préjudice du trésor et du travail national. Un moyen est proposé pour » combattre cette fraude et assurer l'exécution de la loi. On fait des objections; » on signale des impossibilités dans l'application du moyen proposé. »

Voyons quelle est la valeur de ces objections et de ces impossibilités. Voici ce que nous avons souvent entendu dire comme objection fondamentale contre le droit de recherche à l'intérieur des marchandises fraudées :

Ce droit de recherche nécessite des visites domiciliaires. Ces visites domiciliaires sont incompatibles avec nos habitudes de liberté; l'estampille soulèvera de justes réclamations sur notre terre classique de liberté; elle fera descendre la Belgique de son rang parmi les nations civilisées.

Il faut se tenir en garde contre les mots sonores, et il nous semble qu'il y en a ici un peu. Comment une nation s'élève-t-elle réellement au-dessus des autres? En assurant le bien-être de tous ses membres, et c'est cette absence de bien-être qui pourrait faire reculer la civilisation d'un pays, bien plus que la mesure législative que nous proposons. L'estampille sur les tissus de coton, dans le but qu'on se propose de conserver du travail à une quantité d'ouvriers, soulè-

vera moins de réclamations que le timbre ou estampille du papier créé dans un but uniquement fiscal ; elle n'en soulèvera pas plus que la vérification des poids et mesures, pas plus que le contrôle de la garantie des matières d'or et d'argent. Voilà pour l'estampille.

Quant aux visites domiciliaires qu'il s'agit d'autoriser pour arriver à la constatation des crimes ou délits de fraude, elles ne seront pas plus rigoureuses que celles auxquelles sont actuellement soumises plusieurs branches d'industrie, comme la fabrication de la bière, la distillation des esprits, les sauneries, etc.

Elles ne seront pas plus inquiétantes pour la presque totalité des habitants que les visites ordonnées par la justice, pour arriver à la découverte des crimes. Ces visites ne seront redoutables qu'à une imperceptible minorité d'individus endurcis, par une longue impunité, dans le mépris de la loi.

Il ne faut pas qu'on nous dise que nous exagérons. Les visites domiciliaires, dans le même but que celui pour lequel elles sont réclamées ici, ont été et sont encore autorisées par toute la France, qu'on peut appeler terre de liberté à bien peu de chose près aussi classique que la nôtre. Eh bien, nous avons loyalement demandé en France qu'on nous indiquât les abus qui ont pu résulter de ce droit de visite, les inconvénients qu'il a engendrés, les erreurs qui ont été commises. Le droit de rechercher et saisir les marchandises fraudées est considéré comme un palladium contre la fraude, comme une *rigueur salutaire ;* ce sont les expressions textuelles. On ne se rappelle pas qu'il ait été exercé sans résultat, c'est-à-dire qu'une seule visite infructueuse ait été faite.

Les préposés des douanes en France, quand ils font une visite dans une maison suspectée, savent par avance l'endroit précis où est recélée la marchandise fraudée; cela se comprend, ils sont dirigés par les indiscrétions du détenteur, désireux de vendre, ou par les avis d'acheteurs affidés. Voilà le résumé d'avis recueillis à Paris.

Le droit de saisir partout les tissus de coton introduits en fraude est considéré en France comme la sauvegarde de cette branche de production. On vient de voir qu'il ne s'y commet pas d'erreur, et cependant les préposés n'ont pas là de signe certain qui distingue la fabrication indigène ; ils n'ont que leur expérience pratique, mais ils ont, faisons le remarquer encore, ils ont cet avantage que nos employés auront également ici, de n'aller à la découverte d'un dépôt de marchandises *que parce qu'ils savent qu'il existe et où il existe.*

Qu'on cesse donc de s'imaginer que les visites domiciliaires nous feront reculer vers les temps de barbarie, c'est une expression que nous avons entendue ; qu'on ne s'en effraie pas ; personne n'y sera exposé que les fraudeurs et leurs recéleurs.

Il en résultera des embarras et des frais pour les fabricants eux-mêmes.
Il sera plus nuisible qu'utile à l'industrie cotonnière elle-même.

Non-seulement les fabricants savent qu'il en résultera des embarras pour eux, mais répondant en quelque sorte par avance à une accusation qu'ils prévoyaient, ils ont rejeté les moyens qu'on leur proposait de se soustraire à ces embarras; ainsi on leur disait de ne réclamer l'estampille que sur les tissus imprimés, ce qui affranchissait un grand nombre d'entre eux de la formalité ; ils ont préféré réclamer l'estampille pour tous les tissus de coton, voulant par là d'une part prouver qu'ils savent supporter un inconvénient qui peut amener un grand bien, et de l'autre assurer l'efficacité de la mesure en la généralisant. Quant aux frais,

ils ont de leur propre mouvement offert de se soumettre à la redevance de 2 centimes par 20 mètres de tissu estampillé.

Dire sèchement que la mesure sera plus nuisible qu'utile à l'industrie cotonnière elle-même, c'est une assertion un peu vague. Si nous rencontrons plus tard les raisons sur lesquelles on l'appuie, nous en apprécierons le mérite ; jusque là, nous nous bornons à répondre par l'assertion directement contraire. Nous précisons cependant, nous, pourquoi la mesure sera plus utile que nuisible, c'est parce qu'elle contribuera à réprimer la fraude.

Il sera difficile ou impossible de trouver un mode d'estampillage qu'on ne puisse contrefaire.

Pas autant qu'on le pense. D'abord, lorsque l'empreinte de l'estampille aura été déterminée, le graveur chargé de l'exécution de la matrice pourra facilement introduire un signe qui, échappant aux contrefacteurs, fera toujours découvrir promptement les tentatives de contrefaçon. Mais il ne faut pas perdre de vue que la contrefaçon de l'estampille nationale, d'un sceau public, est un faux comme le serait la contrefaçon du timbre, tout aussi difficile, tout aussi dangereux quant à ses conséquences. Il serait pourtant plus séduisant de contrefaire le timbre et de fournir ainsi, avec grands profits, des masses de papier timbré aux huissiers, aux journaux, aux négociants, etc., pourquoi ne le fait-on pas? C'est que c'est un faux. Il en sera de même de l'estampille, on ne la contrefera donc pas.

Quel moyen de rendre la marque de l'estampille indélébile?

Il y a effectivement là une certaine difficulté, mais non une impossibilité. Divers moyens ont été proposés pour rendre solide l'empreinte de l'estampille sur le tissu, pour la mettre à l'abri des réactifs pendant les opérations du blanchîment. Si ces moyens n'étaient pas suffisants, nous proposerions d'ouvrir un concours entre nos chimistes pour en trouver un plus efficace. Si enfin on n'arrivait pas ainsi à une solution complète voici la marche que nous indiquerions pour aplanir cette difficulté.

L'obstacle qu'il s'agit de lever est celui-ci : l'empreinte de l'estampille n'étant pas tout à fait solide, sera détruite dans les opérations du blanchîment ; voilà dès-lors des tissus qui, bien que de production nationale, seront, soit chez l'imprimeur, soit en sortant de chez lui, mis en contravention pour défaut d'estampille. Le remède à ce vice est possible. Ce n'est que chez le blanchisseur que l'estampille apposée sur l'étoffe écrue peut disparaître ; eh bien, rien ne s'oppose à ce que l'employé appelé à constater l'entrée dans une blanchisserie de mille pièces de calicot estampillées, dont le blanchisseur serait débité, ne soit autorisé à replacer de nouveau sur ces 1000 pièces, après les opérations du blanchîment, l'estampille détruite dans ces manipulations. Des mesures analogues n'ont-elles pas lieu dans les raffineries, en ce qui concerne le rendement du sucre, et avec plus de difficultés, puisque chez le raffineur il y a perte dans le travail, tandis que chez le blanchisseur pièce reste pièce.

Et encore, répétons-le, il n'y a utilité de recourir à cette manière de tourner la difficulté que dans le cas où les procédés d'estampillage seraient entachés de l'insuffisance qu'on signale, ce dont nous doutons.

L'estampille sera une source d'entraves pour le commerce de détail. Le boutiquier soumis à l'inspection devra exposer chaque pièce de son magasin devant

les préposés, au risque d'altérer la fraîcheur et l'apprêt de sa marchandise.

Tenons-nous en garde contre les exagérations; c'en est une de dire que le boutiquier devra mettre chaque pièce d'étoffe sous les yeux du préposé, et en altérer ainsi la fraîcheur. Les tissus seront désormais pliés, par le fabricant lui-même, avec les deux chef de chaque pièce en dehors, de manière que le préposé entrant dans un magasin de détail, s'assurera facilement, promptement, qu'il ne se trouve exposé à la vue aucun pièce non estampillée; il s'en assurera, sans faner, sans même toucher les étoffes. Il n'y a donc pas là d'entraves pour le commerce de détail honnête.

Les préposés auront le droit de visiter non pas seulement le magasin, mais toutes les pièces de la maison.

Si ce détaillant a chez lui un dépôt de marchandises fraudées, oh alors, c'est vrai, toutes les pièces de la maison pourront être soumises à la visite; il sera exposé à des entraves; oui, à des entraves dans son commerce frauduleux. Ce n'est pas à ces entraves-là sans doute qu'on veut s'opposer. Mais dans ce cas même, nous osons dire que sa maison ne sera pas visitée de fond en comble, comme on le dit; appuyés sur l'expérience, nous disons que, dans ce cas, il n'y aura de visité, il n'y aura de découvert que l'endroit de la maison, que la cachette où sera recélée la fraude. Pourrait-il en être autrement? le fraudeur, qu'il soit boutiquier, négociant, ou rentier, ne fraudera sans doute que pour vendre; or il n'aura pas vendu à dix personnes, que sur ces dix acheteurs un au moins le dénoncera directement ou indirectement, innocemment ou intentionnellement.

Le nombre des magasins d'étoffes étant considérable, surtout dans les grandes villes, l'administration sera difficilement fixée sur la moralité de chaque détaillant.

On veut dire par là, sans doute, qu'il sera difficile à l'administration de connaître ceux des détaillants qui se livreront à la fraude. Ce sera plus facile qu'on ne le suppose. Ici, remarquons d'abord que ce ne sont pas les détaillants qui font la fraude directement; ils ne servent qu'à l'écouler; ainsi c'est moins contre eux que contre les fraudeurs directs que seront dirigées les recherches; mais si un magasin de détail consent à se charger de marchandises fraudées, gardez-vous de croire qu'il le fera une fois isolément. Il se livrera habituellement à cette espèce de vente; il faudra, pour qu'il y trouve profit, qu'il se fasse une sorte de réputation, et c'est précisément cette demi-notoriété qui mettra les préposés sur la voie. On voit donc qu'il n'y aura pas lieu pour l'administration de chercher à établir une sorte d'échelle de moralité des détaillants, matière fort délicate, et que l'administration fera très-bien de laisser en dehors. Nous le répétons, une sorte de notoriété honteuse mettra les préposés sur la piste des magasins de détail servant d'écoulement à la fraude, et cela, toute question de moralité étant tenue très-soigneusement à l'écart. Dans les renseignements que nous avons reçus de France, on nous a cité entre autres deux magasins de détail de Paris ruinés, pour avoir voulu persister, malgré de premières pertes résultant de saisies, dans le commerce des tissus fraudés. La notoriété les avait dénoncés aux préposés.

Les visites se renouvelleront souvent; elles seront inattendues; elles seront vexatoires.

Vexatoires ! ce mot revient souvent; réduisons-le à sa vraie valeur. Pourquoi donc ces visites seront-elles plus vexatoires en Belgique qu'ailleurs? qu'en Prusse, par exemple? Or, nous savons officiellement qu'en Prusse, ce pays de despotisme et de sévérité presque proverbiale, des mesures tout à fait analogues se pratiquent sans exciter de réclamations. C'est que l'administration les mitige. Ici, l'administration, nous n'en doutons pas, sera aussi douce que l'administration prussienne.

On craint que ces visites ne soient nombreuses, inattendues; inattendues ! ce n'est pas un grand mal; pas plus grand pour les détaillants de tissus de coton qu'il ne l'est pour les brasseries, les distilleries et d'autres professions encore : quant à la répétition de ces visites, chacun, en y réfléchissant, se dira que, suivant toute apparence, une année seulement après la mise en vigueur de la loi, les visites pourront être aussi rares qu'on redoute aujourd'hui qu'elles soient fréquentes.

On trouve que M. le comte de Mérode a eu tort de s'appuyer sur ce qui se pratique à l'égard de la bijouterie, pour autoriser les inspections ou les visites domiciliaires; on dit que le nombre de bijoutiers étant borné, l'administration peut connaître leur moralité. Les visites domiciliaires n'ont lieu que de loin en loin, ces visites ne peuvent détériorer la marchandise.

M. le comte de Mérode a cité le commerce de bijouterie, entre autres, comme donnant lieu à des visites domiciliaires, parce que les esprits étaient frappés d'un fait tout récent alors, celui de la recherche faite dans l'hôtel de Belle-Vue, pour y saisir les bijoux introduits en fraude par un orfèvre de Paris. Et qu'on nous permette de le dire, l'exemple est fort bien choisi; car, d'une part, il y a là une visite domiciliaire bien caractérisée; eh bien, a-t-elle inquiété qui que ce soit d'innocent? a-t-elle été citée comme une infraction aux principes de liberté en vigueur dans notre pays? nous a-t-elle fait descendre de notre rang parmi les nations civilisées? Car on dit et on répète que le droit de faire des visites domiciliaires aura tous ces désastreux effets. Non, cette visite domiciliaire n'a eu aucun de ces résultats, parce que les préposés sont allés tout directement à l'appartement du fraudeur, et que, très-probablement avant d'entrer chez lui, ils savaient la pièce de l'appartement et le meuble dans lequel était placée la boîte renfermant les bijoux. L'exemple est tout aussi bien choisi sous les autres rapports : le nombre de bijoutiers est moins grand, dit-on, que celui des marchands d'étoffes. Soit, et raison de plus pour prévoir la fraude chez ces derniers; car les conséquences, en ce qui touche la conservation du travail dans le pays, seront d'autant plus grandes.

L'administration peut plus facilement connaître la moralité des bijoutiers, etc.

Nous avons fait sentir qu'il ne faut pas toucher cette question de moralité.

On ne peut pas détériorer la bijouterie, tandis qu'on fanera ces étoffes.

On ne fanera pas plus l'un que l'autre, puisque les pièces d'étoffes seront nécessairement pliées de manière que les deux extrémités portant l'estampille, seront en dehors des pièces; c'est d'ailleurs ce qui a lieu maintenant pour le pliage des toiles et autres tissus.

Reconnaissons donc que M. De Mérode a bien fait de citer l'exemple de la bijouterie, parmi les branches de commerce soumises au contrôle de l'administration et aux visites domiciliaires, sans qu'il en résulte les inconvénients, les

abus, les vexations, qu'on signale à tort comme devant résulter des mesures analogues, appliquées avec un but bien autrement grand, au commerce de coton.

Il y a un nombre incalculable de magasins et boutiques où l'on vend des tissus. Il y en a 40 mille disent les uns, 50 mille disent les autres, dans le royaume. Ils vont tous se trouver sous le soupçon de recéler des marchandises fraudées.

C'est encore ici une exagération fâcheuse, et qui nous montre combien on doit se tenir en garde contre ses propres impressions, combien on peut être aveuglé par la prévention. Ceux qui parlent de 40 mille, de 50 mille magasins et boutiques où l'on vend du coton sont de bonne foi, nous n'en doutons pas; ils reconnaîtront donc qu'ils ont parlé un peu légèrement, lorsque comparant la consommation globale des tissus de coton en Belgique avec le nombre de 50,000 marchands par l'intermédiaire desquels ils supposent qu'en a lieu la vente, ils s'apercevront qu'ils réduisent le débit de chaque marchand à un millier de francs en moyenne par an. Cette simple réflexion réduit beaucoup le chiffre de 50,000 magasins et boutiques.

Nous avons un autre moyen encore de nous rapprocher de la vérité : c'est le nombre des patentés. Ce nombre était, pour toute la Belgique, en 1830, de 235,468. Il était en 1839 (1) de 224,390; qu'on fasse attention que c'est là le chiffre de *tous* les patentés, et qu'on calcule maintenant de combien il réduit le nombre de 50,000 vendeurs de tissus de coton.

Nous désirons que ce flagrant délit d'exagération dans lequel, à deux reprises déjà nous avons trouvé nos antagonistes, les mette pour l'avenir un peu plus sur la réserve.

Comment faire pour les boutiquiers qui ne s'approvisionnent que par demi-pièces? Votre loi détruit leur commerce.

C'est par mégarde qu'on a fait cette objection, car la pièce étant estampillée à chaque extrémité, la demi-pièce a nécessairement son estampille.

Le boutiquier sera-t-il mis en contravention par absence d'estampille sur les gilets, les bas, les bonnets en coton?

Non, car aucun de ces objets, aux termes de la loi (voir le texte) n'est soumis à l'estampille; le texte de la loi ne comprend pas les tricots de coton.

Votre loi est inexécutable pour les fils, qu'on ne peut estampiller que sur l'enveloppe. Comment le boutiquier ferait-il, s'il vendait la moitié du paquet renfermé dans l'enveloppe?

C'est vrai, la loi est inexécutable pour les fils, et elle est inexécutable, quant à présent, par un autre motif que celui qu'on nous indique ici; aussi, par un article du projet de loi, la marque et l'estampille seront suppléées à l'égard des cotons filés par un mode d'enveloppe qu'un arrêté royal déterminera.

Le projet de loi s'est efforcé de rester dans la raison, dans le possible, mais aussi il ne faudrait pas, pour le combattre, lui faire dire autre chose que ce qu'il dit; c'est ce qui arrive pour les deux objections qui précèdent.

Il serait impossible à l'administration supérieure, quelles que fussent ses

(1) Nous devons dire que ce chiffre est celui du 1er trimestre de l'année 1839.

idées de modération dans l'exécution de la loi, de tracer aux employés inférieurs leurs obligations de manière que les vexations ne se produisent pas fréquemment.

Ceci est une supposition sur laquelle on peut différer d'avis, et cependant nous allons y répondre.

C'est un devoir pour les agents de l'administration ou du fisc, ou de la police générale, ou de la justice, de surveiller l'exécution des lois ou des règlements dans une infinité de circonstances plus minutieuses, plus gênantes pour la généralité des membres de la société, que ne le sera l'obligation de l'estampille pour une partie seulement de cette généralité. Nous en pourrions citer vingt exemples : dans les devoirs généraux, la milice, par exemple, ou la garde civique ; dans un autre ordre d'obligations, les sauneries, les brasseries, les distilleries; dans un autre encore, le timbre pour les effets de commerce, pour tous les contrats, pour la publication des journaux, etc., etc.

L'administration supérieure trace à ses employés la manière dont ils doivent veiller à ce que chaque citoyen remplisse, en ce qui le concerne, ses obligations, à ce que chacun se conforme à la loi, et, à défaut de cela, procès-verbaux, poursuites, amendes. — Eh bien ! les vexations se produisent-elles trop fréquemment dans cette surveillance, comme on le craint pour la surveillance de l'estampille?

Allons plus loin, voyons ce qui se passe à côté de nous, en Prusse.

Les agents de l'administration ont là à surveiller des obligations qui, suivant nous, sont plus strictes, plus minutieuses que ne le sera chez nous celle de l'estampille. Il faut que chaque marchand, détenteur de tissus, soit prêt à représenter les documents constatant que ses marchandises ont payé les droits. Or, nous savons de science certaine que les agents de l'administration savent s'y prendre de manière à ce que les vexations ne se produisent pas trop fréquemment. Tout se réunit donc pour nous faire espérer, pour nous rendre certains, qu'il en sera de même chez nous.

Envisageant la question au point de vue du commerce étranger, d'autres ont dit que l'obligation de faire estampiller au bureau d'introduction allait rendre impossible toute importation de tissus étrangers, par la raison qu'il faudrait que chaque ballot fût défait entièrement et chaque pièce dépliée pour recevoir l'estampille à ses deux extrémités, d'où des embarras, des frais et la détérioration de la marchandise.

Nous croyons pouvoir ici encore faire voir qu'on s'effraie à tort, et sans bien se rendre compte de la manière dont se passent les choses, ou en s'exagérant les difficultés.

En effet, il suffira que l'expéditeur ait le soin de placer dans le ballot qu'il adressera en Belgique, les pièces de tissus de manière que les extrémités sortant de chaque pièce se trouvent placées perpendiculairement l'une au-dessus de l'autre, pour que, non-seulement les pièces soient à l'abri de l'inconvénient d'être déroulées et par suite d'être tachées, mais aussi pour que le colis lui-même ne soit ouvert que d'un côté, car l'estampille pourra être ainsi facilement apposée sans aucun déballage.

Dira-t-on que ce mode d'emballage est gênant pour le fabricant expéditeur, que c'est une entrave aux relations internationales? Il faudrait, pour tenir ce

langage, oublier avec quel empressement les manufacturiers savent se plier aux goûts, aux caprices du pays pour lequel ils travaillent, bien autrement difficiles à satisfaire le plus souvent que par une simple modification d'emballage. Nous citerons, pour nous appuyer sur un fait, les fabricants anglais, qui poussent, chacun le sait, ce soin de se plier aux goûts de leurs acheteurs à ce point, que chez eux le même tissu reçoit un apprêt, un pliage et un emballage différents, suivant qu'il est destiné à l'Amérique du Nord ou à celle du Sud, à l'Espagne ou au Portugal, à la France et à la Belgique ou aux Indes.

Combien à plus forte raison un soin si facile que celui que nous indiquons, puisqu'il se borne au pliage et à l'emballage, sera-t-il suivi? Il en résultera que les tissus importés en Belgique ne seront exposés à aucune détérioration.

La Belgique, nous dit-on, ne pourrait se fonder, pour instituer l'estampille, sur l'exemple de ses voisins, car ni la France, ni la Prusse, ne connaissent l'estampille, et si elle a existé en Angleterre, elle y a été promptement supprimée, parce qu'elle donnait lieu à des vexations.

Nous venons de reproduire l'objection dans toute sa force. On nous permettra de développer un peu notre réponse, non pas que cette objection puisse tenir contre l'exposé des faits, mais parce qu'il nous semble utile de bien préciser l'état de la législation dans ces divers pays.

La France d'abord. *Il n'y a pas d'estampille en France, donc il n'en faut pas en Belgique.* Ah, sans doute, les fabricants belges, placés dans la même position que les manufacturiers français, ne songeraient pas à l'estampille; car la France conserve à ses fabricants de tissus de coton leur marché intérieur, non pas par des droits de 10, 15 ou 20 p. %; mais par la prohibition. Aucun tissu de coton de fabrication étrangère ne peut entrer en France; comment pourrait-il dès-lors y avoir lieu à les marquer d'une estampille, puisqu'ils ne peuvent pas entrer? Et puis, l'on nous oppose l'absence d'estampille en France comme une raison de la proscrire chez nous!

Continuons.—En France, les préposés des douanes ont le droit de *rechercher* et de *saisir partout* tous tissus de coton qu'ils supposent être de fabrication étrangère.

Pour aider les préposés dans leurs recherches, chaque fabricant doit apposer sur ses tissus la marque de sa fabrique; ainsi cette marque est un signe de nationalité, elle a pour but de faciliter aux préposés la distinction à faire entre la fabrication étrangère et la fabrciation nationale. Mais en vain des étoffes de production étrangère porteraient-elles la marque d'un fabricant français; si de l'examen fait par les préposés, il résulte pour eux la certitude que la marchandise est étrangère, ils saisissent, et le débat sur l'origine de la marchandise se vide devant un jury.

Après ce court exposé de l'état de la pratique douanière en France sur ce point, conçoit-on qu'on puisse s'étayer de l'absence d'estampille en France pour en contester l'institution en Belgique. Il n'y a pas d'estampille en France, tout simplement parce qu'on ne peut pas donner ce permis de circulation à une marchandise qui est prohibée.

Pour bien fixer les esprits, voici le résumé succinct, mais complet et exact, de l'état actuel de la législation chez nos voisins.

A la suite de la loi prohibitive du 10 brumaire, an V, un arrêté du Directoire du 20 du même mois, prescrivit, afin de distinguer les marchandises françaises

des marchandises anglaises, de marquer les premières d'un signe indicatif des fabriques.

Un autre arrêté du 3 fructidor an IX portait que les basins, piqués, mousselinettes, toiles, draps et velours de coton, qui ne seraient pas revêtus de la marque du fabricant et de l'*estampille nationale*, devraient être considérés comme provenant de fabrication anglaise, et, en conséquence, saisis, confisqués, etc. Mais cet arrêté n'a jamais été complétement exécuté, et il ne pouvait pas l'être. A l'époque où il a été rendu, les toiles étrangères étaient admises au payement des droits, on n'estampillait pas celles qui s'introduisaient ainsi, et une fois dans l'intérieur, elles s'y confondaient avec les tissus de même espèce frauduleusement importés, que dès lors on ne pouvait plus saisir. Cette lacune dans la loi en a paralysé l'effet. La loi du 28 avril 1816 prohiba l'entrée et ordonna la recherche et la saisie dans toute l'étendue du royaume des cotons filés, des tissus et tricots de coton et de laine, et de tous autres tissus de fabrique étrangère. Ce nouveau système fut complété par la loi du 21 avril 1818, prescrivant à tous fabricants d'apposer, sur l'extrémité de chaque pièce de tissu, un numéro d'ordre et la marque distinctive adoptée par lui pour indiquer l'origine française. Des ordonnances furent rendues pour déterminer le mode de dévidage et de numérotage des cotons filés. Cet état de choses est celui qui est aujourd'hui en vigueur.

Lorsque, pour les cotons filés au-dessus du n° 143 métrique (170 anglais), la prohibition fut remplacée par un droit, en juin 1834, le Gouvernement comprit que, pour distinguer les cotons filés introduits en contrebande de ceux importés légalement, il fallait apposer sur ces derniers une marque particulière. A cet effet, une ordonnance réglant la forme de cette marque, a été rendue le 28 août 1834. Mais l'expérience a prouvé que la marque dont on revêt les paquets de coton filé admis aux droits, n'offre pas toutes les garanties désirables. En soumettant cette marque ou vignette à la vapeur de l'eau bouillante, on la détache sans trop la lacérer du paquet sur lequel elle a été appliquée, et l'on parvient ainsi à faire un double emploi. L'administration cherche en ce moment un moyen d'estampillage pour les cotons filés qui présente plus de sécurité.

Tel est aujourd'hui l'état des choses en France, il n'y a pas d'estampille, parce qu'on ne peut naturellement pas estampiller des tissus qui sont prohibés. Mais précisément au moment ou nous écrivons, le Gouvernement de ce pays propose à la Législature, pour réprimer la fraude qui se fait sur les cachemires de l'Inde, de marquer d'une estampille les châles présentés au payement du droit et de rechercher et saisir partout ceux qui ne seront pas estampillés.

Nous reviendrons plus loin sur ce fait; passons à la Prusse. Il n'y a pas d'estampille dans l'union commerciale allemande, donc il n'en faut pas en Belgique!

Rappelons les faits tels que nous les connaissons officiellement.

La législation autorise, en Prusse, la recherche et la saisie des marchandises présumées introduites en fraude.

Cette recherche (visite domiciliaire) peut avoir lieu *partout*, le jour et la nuit. Les préposés peuvent exiger la représentation des *documents justifiant l'acquit du droit de douane*.

Qu'on remarque ce dernier droit qu'ont les préposés de la douane, et on comprendra pourquoi l'estampille n'existe pas en Prusse. Qu'est-ce, en effet, que l'estampille? La preuve que la pièce sur laquelle elle est apposée a payé le droit; c'est le document constatant l'acquit du droit, c'est ce document attaché

à chaque pièce d'étoffe. La quittance du droit et l'estampille ce sont deux modes de constatation du même fait : la satisfaction à la loi.

En Prusse on demande la représentation de la quittance elle-même; dès lors l'estampille est superflue. En Belgique on préfère l'estampille, c'est pour dispenser de la représentation du document constatant l'acquit du droit. Voilà comment il n'y a pas d'estampille en Prusse. Peut-on en tirer un argument contre la nécessité de l'établir en Belgique ? Il ne s'agit plus que de déterminer, entre l'estampille et la représentation du document constatant le payement des droits, celui des deux moyens d'arriver au même but qui présente le moins d'inconvénients pour le commerçant. Nous avons pensé que l'estampille offrait moins d'embarras, moins d'abus, moins de chances d'erreur; mais viendrait-on à mettre le système prussien au-dessus de celui présenté par le projet de loi, nous n'hésiterions pas à y donner les mains; il arrive au même but, et il a l'avantage de rendre les visites de domicile moins nécessaires.

Voici, si nous sommes bien informés, comment les choses se passent en Prusse dans la pratique.

Des étoffes sont présentées à un bureau de douane. En échange du payement des droits, l'importeur reçoit un document portant le nombre, la désignation et le numéro des pièces avec la quittance du droit, le tout revêtu du timbre de la douane. L'importeur vend-il une partie de ces pièces, il accompagne la livraison qu'il fait à son acheteur d'un extrait du document primitif, qu'il faut faire de nouveau revêtir du timbre de la douane, et ainsi de suite jusqu'au moment où l'étoffe est entre les mains du consommateur. Nous sommes prêts à accepter ce mode de contrôle, si la Législature le préfère à l'estampille.

En Angleterre, chaque personne déléguée par l'administration peut saisir toute marchandise introduite en fraude. Elle peut la chercher partout, briser portes, caisses, etc.

Elle peut exiger, en tous lieux, en *tout temps*, la preuve que les droits ont été payés, et faute de cette preuve elle saisit.

Trouve-t-on là un moyen plus doux, plus simple, plus paternel que l'estampille? Et est-ce pour cela qu'on s'écrie : En Angleterre il n'y a pas d'estampille, faisons comme en Angleterre !

Mais on ajoute : *l'estampille a existé sur les dentelles, et l'expérience ayant prouvé que cette mesure était insuffisante et donnait lieu à beaucoup de vexations, on y a renoncé.*

Un mot d'explications : dans le commerce de dentelles beaucoup d'objets de parure de femmes forment à eux seuls une pièce, c'est un voile, un mantelet, un bonnet, etc.; l'estampille apposée sur ces pièces, aux termes de la loi, perdrait la valeur de ces objets, et ce sont là les vexations auxquelles les marchands ont obtenu qu'on renoncerait; on s'en tient, pour les dentelles comme pour le reste, à l'obligation de représenter les acquits des droits.

Maintenant y a-t-il dans tout cela l'ombre d'un fait ou d'un argument fondé sur les faits que nous venons d'exposer, à opposer au système du projet de loi ? N'y puise-t-on pas plutôt la preuve que l'estampille proposée, au lieu de la prohibition française, au lieu de la rigueur inquisitoriale de l'Angleterre, est infiniment plus simple, plus en harmonie avec nos institutions publiques?

L'estampille, au lieu d'empêcher la fraude, la multipliera, parce qu'il faudra

beaucoup d'employés tant pour l'estampillage que pour les visites, et tous ces employés devront inspirer une parfaite confiance. Les connivences seront faciles et resteront impunies, dès lors elles seront nombreuses. L'estampille sera un brevet d'impunité.

D'abord on s'abuse sur le nombre d'employés que réclamera l'exécution de la mesure. Un homme peut-être, par bureau d'entrée de douane, chargé du fait matériel de l'apposition de l'estampille, et cet employé sera oisif trois jours sur quatre, s'il ne fait que cela; puis, quelques employés dans les principaux centres de fabrication; et qu'on ne craigne ni la corruption ni la connivence. Il n'y en aura pas plus que de la part des employés du timbre, qui certes n'ont pas été jusqu'à présent soupçonnés de timbrer plus de feuilles de papier qu'on ne leur en paye, et auxquels cet abus serait pourtant bien plus facile qu'à un estampilleur de marquer plus de pièces que celles qui auront payé le droit.

Quelqu'envie que nous ayons de ne rien dire qui puisse blesser personne, il faut ajouter ici que de telles objections, opposées à une mesure aussi sérieuse quant à ses conséquences que celle de saisir partout où on les trouvera les marchandises fraudées, annoncent une absence complète d'obstacles vraiment sérieux contre l'exécution du projet.

Dans les communes où il n'y aura qu'une fabrique, c'est au bourgmestre que sera confiée l'estampille. Il ne voudra pas compromettre sa popularité en accomplissant son devoir.

Il y a ici erreur manifeste de la part de nos antagonistes. Ils oublient que ce sont les fabricants qui sollicitent l'établissement de l'estampille, et que dès lors le bourgmestre s'empressera d'accomplir son devoir, précisément pour conserver sa popularité.

Il se rencontrera de ces bourgmestres qui prêteront clandestinement leur estampille pour régulariser des infiltrations frauduleuses.

Cette supposition n'est vraiment pas admissible, et ne peut être combattue que par une dénégation. On oublie là de quel crime un tel bourgmestre se rendrait coupable.

On contrefera l'estampille dans quelque commune, française par exemple, voisine de la frontière belge, et la fraude se fera ainsi avec facilité.

A cette supposition nous opposons la peine prononcée contre les faussaires, encourue par ceux qu'on nous présente ici comme n'opérant qu'une simple contrefaçon. Dira-t-on que celui qui aura commis le faux, se trouvant sur un territoire étranger, sera ainsi à l'abri de la loi belge? Oui, mais le belge qui aura profité sciemment du faux, sera complice, poursuivi et puni comme tel. Répétons-le encore, si de tels faux pouvaient se commettre avec autant de facilité et d'impunité qu'on le suppose, ce ne serait pas sur l'estampillage des tissus qu'ils s'exerceraient probablement, mais par exemple, sur les timbres, d'un emploi si multiplié et en même temps si profitable pour le faussaire. Cet abus n'a pas lieu pour le timbre, pourquoi donc le supposer pour l'estampille?

Les fabricants eux-mêmes seront fraudeurs. Leurs établissements seront des foyers de fraude, etc.

A part toutes les raisons que nous venons de donner, et qui s'opposent à sup-

poser ainsi gratuitement des employés et des fabricants capables d'aussi graves délits, nous répondons qu'un fabricant qui ferait sortir de son établissement plus que sa fabrication habituelle ne comporte, serait à l'instant même soupçonné et désigné par ses propres confrères comme suspect de fraude. Ceux qui se livrent à ces suppositions, en outre qu'ils font un peu trop bon marché d'une probité générale, ne se rendent pas compte jusqu'à quel point le genre et l'importance de la fabrication de chaque établissement sont à jour, et combien facilement en conséquence l'attention serait éveillée par l'apparition de tissus fraudés, auxquels il faudrait attribuer le caractère de fabrication indigène ; ce n'est pas possible.

Le commerce honnête sera découragé et passera entre les mains des fraudeurs. La fraude devenant le seul moyen de satisfaire aux besoins de la consommation, elle perdra son caractère odieux.

Il faut ici que nous prenions acte d'un aveu que renferme cette objection. On dit que la fraude deviendra le seul moyen de satisfaire aux besoins de la consommation. Si nous comprenons bien cette pensée, la conséquence en est que notre consommation intérieure dépasse notre production. Avons-nous donc tort de dire que si notre propre consommation nous était réservée, il ne deviendrait plus si nécessaire de nous envoyer chercher à l'étranger des débouchés incertains, trompeurs, causes de ruine. Quoi ! nous avons là, à côté de nous, des consommateurs de nos produits, on le reconnaît, et au lieu de réserver cet élément de travail aux ouvriers et aux fabriques du pays, on laisse l'étranger venir satisfaire ces besoins ! C'est à cet état de choses qu'il faut remédier, au moins en partie, par l'établissement de l'estampille ! Mais ajoute-t-on, la fraude perdra son caractère odieux. Voudrait-on dire que la fraude faite aujourd'hui est honteuse, et que faite plus tard en grand, elle deviendra honorable ? Nous répondrions qu'effectivement la fraude comme elle a lieu aujourd'hui, faite en petit ou en grand, mais tête levée, mais se pavanant et s'affichant dans toutes nos rues, est honteuse, honteuse pour nos lois et pour notre pays ; et que celle qui pourra tenter de se faire après l'institution du droit de recherche sera honteuse encore, mais seulement pour ceux qui s'y livreront dans l'ombre et sous la perplexité continuelle d'une saisie et d'une punition à laquelle, tôt ou tard, ils ne sauront alors échapper.

L'estampille entraînera l'État dans de grands frais ; il faudra une masse considérable d'employés.

On s'abuse beaucoup, nous l'avons déjà dit, sur le nombre d'employés que nécessitera l'exécution de la loi projetée ; on se trompe de même sur les frais qui en résulteront pour l'État, et nous allons causer un grand étonnement en disant que nous pensons, nous, que la mesure rapportera une augmentation de revenu à l'État.

On évalue notre production possible en calicot, cotonnette et tous tissus de coton de 60 à 65,000,000 d'aunes, soit environ 45,000,000 de mètres, passibles de la redevance de 2 centimes par 20 mètres. Voici donc déjà un produit de 45,000 fr. assuré. — Si nous supposons maintenant que les introductions frauduleuses s'élèvent annuellement à un total de 20,000,000 de francs, on peut espérer que l'institution de l'estampille réduira ce chiffre des 3/4. Voici dès lors

15 millions de tissus sur lesquels la douane percevra 1,500,000 à 2,000,000 de francs, suivant que l'on évaluera la commune du droit. Dira-t-on que l'importation des tissus étrangers diminuera? Alors la production nationale augmentera nécessairement, et de quelque manière qu'on veuille combiner les éventualités de l'établissement de l'estampille, on trouvera toujours dans ces deux sources de produit beaucoup plus qu'il ne sera nécessaire pour payer le nombre modéré d'employés qu'il faudra instituer.

Et maintenant, ne mettra-t-on donc pas en ligne de compte le surcroît de travail qui, dans un certain laps de temps, devra résulter de la mesure pour tant d'établissements aujourd'hui languissants, pour tant de bras sans cesse à la veille de se voir privés de travail?

Non, l'estampille n'entraînera l'État dans aucuns frais, et dût-elle en occasionner, ce qui, nous le répétons avec une ferme conviction, ne sera pas, faudrait-il donc hésiter d'en courir la chance, quand on a devant les yeux un tel but, celui de relever une de nos plus importantes branches d'industrie, celle qui depuis dix ans, et de l'aveu de nos adversaires eux-mêmes, a le plus cruellement souffert?

Messieurs, d'autres objections, peut-être, seront faites encore contre le droit de saisir à l'intérieur du pays les marchandises fraudées, et contre l'estampille. Si elles viennent à notre connaissance avant la fin de vos travaux, nous les examinerons, et nous vous adresserons nos réponses, résolus de démontrer infatigablement le peu de solidité des obstacles qu'on oppose à une mesure réclamée par le travail national. Nous vous prions de ne pas perdre de vue notre point de départ et notre but.

Notre point de départ est que la loi est insolemment éludée par la fraude. Notre but est d'obtenir l'exécution de la loi, de cette loi qui cependant ne nous accorde qu'une protection insuffisante.

Pour atteindre ce but, on a proposé le droit de recherche à l'intérieur, accompagné de l'estampille. Nous nous sommes joints avec reconnaissance à ceux qui ont fait cette proposition; mais si, aujourd'hui, on trouvait plus opportun pour arriver au but commun, qui est l'exécution de la loi, de donner la préférence aux moyens usités dans la confédération commerciale allemande; c'est-à-dire que si l'on voulait astreindre le détenteur de marchandises étrangères à représenter en tous temps les documents justifiant l'acquit des droits, et que nous vissions dans le Gouvernement une intention sérieuse de recourir à ce moyen, aussi efficace que celui de l'estampille, nous nous déclarons prêts à l'adopter, et à seconder toutes les mesures réelles qui seraient prises dans ce sens.

En terminant ces réflexions, permettez-nous, Messieurs, de faire un rapprochement qui vous frappera. Dans ce moment même le Ministère français présente aux Chambres un projet de modification des lois de douane.

Entre autres mesures, ce projet soumet les châles de l'Inde, entrés frauduleusement en France, à la recherche et à la saisie partout où ils se trouveront; il institue l'estampille sur ceux qui seront présentés au payement des droits. Le Gouvernement français, en établissant ainsi la recherche et l'estampille, s'appuie sur le préjudice causé au travail national par les introductions frauduleuses des cachemires de Perse. Vous allez supposer sans doute que l'imitation de ces cachemires est en France une industrie importante, puisque, pour la protéger, on a

brusquement recours à des mesures jugées chez nous si exorbitantes? Pas du tout. la fabrication des cachemires français ne figure que pour une portion fort modeste dans la production totale des châles, qui, elle-même, ne dépasse pas annuellement vingt millions de francs. Mais alors c'est sans doute que l'entrée en fraude des cachemires de l'Inde est énorme, scandaleuse? Les documents officiels établissent que cette fraude est, par an, de 1,000 à 1500 châles, représentant une valeur de 7 à 900,000 francs.

C'est donc pour protéger une industrie peu importante, une industrie accessoire, et pour réprimer une fraude de 7 à 900,000 francs, qu'en France on va prendre une mesure refusée ici depuis des années à une industrie capitale, qui la sollicite pour arrêter une fraude de vingt millions de francs!

Nous laissons, Messieurs, à votre sollicitude éclairée le soin de tirer un enseignement du contraste que nous venons de vous signaler.

Le Président de la commission directrice de l'association en faveur de l'industrie cotonnière,

DESMET-DE NAEYERE.

A Messieurs les Président et Membres de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MESSIEURS,

Nous venons de lire, dans le supplément au n° 27 du journal de Liége, une note qui vous a été remise par M. Malherbe, fabricant d'armes, et dans laquelle il est dit :

Le Gouvernement gagnerait beaucoup plus à remettre la fabrication à un entrepreneur; non-seulement cela serait moins onéreux à ses intérêts, mais il aurait aussi de meilleures armes, mieux confectionnées, mieux expertisées, *car telle ou telle pièce qui serait rejetée à un entrepreneur, est aujourd'hui facilement acceptée.*

Les mots soulignés pouvant compromettre, sinon notre honneur, au moins notre délicatesse, il nous importe de vous prouver, Messieurs, que l'assertion ci-dessus est d'une légèreté répréhensible; et, pour démontrer le peu de fondement de l'accusation dirigée contre nous, il nous suffira de vous faire connaître ce qui suit :

L'article 206 du règlement de la manufacture dit formellement que le contrôleur chargé de la réception des armes finies, sera responsable de toutes celles qu'il aura reçues.

Conformément aux dispositions de cet article, et par décision du 3 octobre 1840, n° 916, 3e division, M. le Ministre de la Guerre a ordonné le ren-

voi à la manufacture des bagues de baïonnette et des gachettes que l'officier d'armement du 2e régiment de chasseurs à pied prétendait ne pouvoir être employées à la réparation des fusils du modèle 1816; et ces pièces ont été remplacées, au compte du contrôleur, dont elles portaient la marque ou le poinçon d'acceptation.

Par décision du 3 octobre 1840, n° 956, 3e division, M. le Ministre de la Guerre a ordonné le remplacement, aux frais d'un contrôleur, du bois d'une arme à feu. Cette arme se trouvait déposée, depuis plus d'un an, dans les magasins de la place d'Audenarde.

Nous pensons que ces faits vous prouveront, Messieurs, que, lorsque nous avons le malheur de nous tromper, et tout homme est sujet à l'erreur, ce ne sont pas les intérêts du Gouvernement qui sont compromis, mais bien les nôtres.

Relativement à la qualité des armes fabriquées depuis l'établissement de la manufacture, nous nous contenterons d'en appeler à Messieurs les officiers de l'armée, juges plus compétents, et aussi plus désintéressés qu'un fabricant.

Vous nous pardonnerez, Messieurs, si nous livrons la présente à l'impression : l'attaque ayant été publique, la défense doit l'être également.

Nous vous prions, Messieurs, de vouloir bien agréer l'hommage du profond respect de vos très-humbles serviteurs,

Les contrôleurs d'armes,

J.-J. PECK.	Th. ROUMA.
B. SALTZHERR.	J.-J. PIRON.
J. LIBOTTE.	DOFLEIN.

Les réviseurs d'armes,

J. DUCHESNES.	H. LIBOTTE.
A.-J. ROUMA.	A. RAICK.
P.-S. ANSIAU.	J. BOURGOGNE.
J.-J. DEBEURRE.	

Bruxelles, le 10 février 1841.

A Monsieur le Président de la Commission d'enquête commerciale et industrielle.

MONSIEUR,

Organe de divers fabricants, négociants et détaillants du pays, j'ai l'honneur de vous exposer, tant en leurs noms qu'au mien propre, que le colportage, qui,

chez nos voisins, sert d'écoulement pour les fabrications de médiocre qualité, est au contraire une ruine lente, mais certaine, pour nos fabricants, magasiniers et boutiquiers.

Les sept huitièmes du colportage, n'importe l'article, se font chez nous par des étrangers au pays, qui, d'ordinaire, arrivent ici au printemps et retournent en automne dans leurs foyers. Pendant leur séjour, ils ne sont astreints à aucune charge publique, telles que contributions, loyer de maison, logement militaire et service de la garde civique; ils se logent, s'ils sont seuls, dans des logements à 20 ou 30 centimes le jour, s'ils sont en brigade de 10 ou 20 plus ou moins, ils louent pour quelques mois un grenier, qui leur sert d'entrepôt et de logement.

Ils ont ainsi une économie notoire sur nos colporteurs indigènes; pour la patente, peu en ont, et ceux qui en sont munis la prennent dans l'une ou l'autre commune, de manière à ce que la taxe en soit peu sensible; quand ils exploitent la campagne, leur nourriture et logement ne leur coûtent rien, car en affectant de favoriser le campagnard du hasard qu'ils leur offrent, ils mettent pour condition qu'il leur sera accordé un morceau de pain, etc., et permis de coucher dans la grange, de sorte que tout est bénéfice pour eux, en admettant même qu'ils achètent leurs marchandises au prix des marchands établis ou colporteurs indigènes, qui ont à supporter les frais de maisons et charges susdites; de là, la cause de la ruine de ces derniers.

Ils nuisent aux fabricants et maisons de gros du pays, en ce qu'ils offrent en vente, la plupart du temps, des marchandises introduites en fraude ou provenant de faillite; ils établissent par là une concurrence insoutenable pour l'homme probe, qui, dans l'espoir d'un meilleur avenir ou d'une fin à cet état de choses, s'obstinerait à lutter contre eux et se verrait forcé, après avoir perdu tout son avoir, compromis l'avenir de sa famille, subi mille privations, à suspendre ses payements : depuis quelque temps nous en avons eu divers exemples.

Je prends la liberté de vous observer qu'une partie de ces gens s'introduisent dans notre pays sans passeport, souvent aussi ce sont des repris de justice ou échappés de prisons : une simple preuve de mon observation, c'est que la police de cette ville a fait arrêter tout récemment une famille d'israélites hollandais, habitant la rue de la Querelle en cette ville, faisant l'état de colportage, accusée de vol avec effraction en cette ville et à Thuin. Si l'on faisait le recensement de tous ces étrangers arrivant en Belgique, l'on en compterait au *moins deux mille,* colportant tout article indistinctement, depuis la soierie jusque la poterie de terre.

Nous ne demandons pas, Monsieur, que le colportage soit aboli et que le sol de la Belgique cesse d'être celui de l'hospitalité, mais nous demandons que le colportage se fasse par des indigènes astreints à toutes les contributions et charges publiques, afin qu'ils se trouvent sur la même ligne des frais et dépenses que les marchands boutiquiers établis; que la patente de colporteur soit plus élevée que pour les marchands établis; qu'elle ne soit accordée aux indigènes que sur une déclaration du bourgmestre ou chef de police, déclarant la moralité et probité du demandeur intactes de tout reproche, et qu'on ne l'accorde aux étrangers qu'après un séjour de deux ans au moins dans la même ville ou commune, et qu'ils aient pendant ce temps donné des preuves non équivoques

de leur probité et moralité, le tout constaté par les autorités de l'endroit. Alors, Monsieur, le colportage ne se fera que par des honnêtes gens et deviendra un commerce honorable, tel qu'il était dans notre pays anciennement, et le système du droit de patente en sera encore beaucoup plus doux que chez nos voisins, surtout en Allemagne, où la patente des colporteurs est six fois plus forte que pour les marchands établis, et où tout voyageur de commerce est obligé de prendre une patente de négociant.

Veuillez croire, Monsieur le Président, que le tableau affligeant du commerce que j'ai l'honneur de vous soumettre n'est pas outré, au contraire, je vous l'ai peint moins souffrant qu'il ne l'est en réalité. Nous comptons sur vous pour y apporter remède, vos antécédents nous en donnent l'espoir et vous ferez acte de justice.

F.-H. BEAURAIN, père.

994/1

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

(SESSION DE 1840.)

ENQUÊTE

COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE.

N° 5.