

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 DÉCEMBRE 1844.

RAPPORT

Fait par M. DE DECKER, au nom de la section centrale ⁽¹⁾ chargée d'examiner le projet de loi relatif au traité de commerce et de navigation, conclu entre la Belgique et le Zoll-Verein, le 1^{er} septembre 1844 ⁽²⁾.

MESSIEURS ,

Le traité du 1^{er} septembre dernier, par le nombre et l'importance des États qui y sont intervenus ⁽³⁾, par la gravité des intérêts de tout genre qu'il est appelé à concilier, par le retentissement qu'il a eu dans le monde politique et commercial, acquiert pour la Belgique toute la valeur d'un événement.

La section centrale, à laquelle vous en avez renvoyé l'examen, ne s'est pas dissimulé un instant ce que cette tâche offrait de délicat et de difficile. Se plaçant à la hauteur des besoins généraux du pays, elle a analysé avec soin chacune des stipulations du traité; elle a cherché ensuite à dessiner, en quelques traits, la position qu'il fait à la Belgique, au point de vue commercial et maritime; enfin, une rapide appréciation de la portée politique de cet acte international a terminé ses travaux.

C'est le résumé de ces travaux que j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, en ma qualité de rapporteur.

⁽¹⁾ La section centrale était composée de MM. LIEBTS, *président*, MANILIUS, LESOINNE, COGELS, MAST DE VRIES, DE LA COSTE, et DE DECKER, *rapporteur*.

⁽²⁾ Projet de loi, n° 13.

⁽³⁾ On trouvera à la suite de ce Rapport (*Annexe A*) le complément du procès-verbal d'échange des ratifications du traité.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Nous n'avons pas cru devoir nous livrer à l'examen rétrospectif de toutes les phases de cette longue négociation entre la Belgique et l'Allemagne, qui, après de nombreuses vicissitudes, avec des alternatives diverses, est venue aboutir au traité du 1^{er} septembre. Nous ne nous sommes pas attribué la mission de faire l'histoire de notre diplomatie commerciale, d'enregistrer nos échecs ou nos succès, de rechercher dans le passé les torts ou les bienfaits des cabinets qui ont pris part à cette négociation. Ces apologies ou ces récriminations appartiennent à la discussion parlementaire. Il ne s'agit pour nous que d'apprécier, en lui-même et en dehors de toute préoccupation étrangère au sujet, l'acte, un et indivisible, soumis à la sanction de la législature.

Cependant, pour bien juger de la portée du traité conclu entre la Belgique et le *Zoll-Verein*, il est essentiel de constater quel était pour les deux pays, le véritable point de départ, le principal but à atteindre; car, dans toute convention de ce genre, il y a chez les deux parties contractantes une *pensée dominante* à laquelle les autres stipulations sont subordonnées, un *intérêt dominant* autour duquel d'autres intérêts accessoires se groupent comme appoints.

La pensée dominante, l'intérêt dominant de la Belgique et de l'Association douanière allemande, dans la conclusion d'un traité, n'est pas difficile à connaître et à formuler. Les nécessités de leur position, les exigences de leur commerce et de leur industrie feraient, à elles seules, entrevoir cet intérêt, si de part et d'autre les gouvernements, qui ont à subir ces nécessités et à satisfaire ces exigences, ne l'avaient depuis longtemps proclamé sans détour.

En effet, pour peu qu'on suive le cours de la première période des négociations entre les cabinets de Berlin et de Bruxelles, on verra que, depuis 1834 jusqu'en 1837, le premier de ces cabinets n'était préoccupé que de la question *maritime*.

En commençant, en 1834, la construction de son chemin de fer destiné à relier le Rhin à la mer du Nord, le Gouvernement belge avait compris dès lors que l'avenir des relations de la Belgique avec l'Allemagne centrale provoquerait nécessairement le développement de leur commerce international par le Rhin et la frontière belge-rhénoise : en 1837, il manifesta l'intention formelle *d'élargir les bases de la négociation primitive*.

Il y eut un point d'arrêt dans les rapports diplomatiques entre les deux cabinets : la Belgique avait pour elle le temps.

Deux circonstances étaient appelées, dans un prochain avenir, à seconder puissamment les vues du Gouvernement belge : le développement industriel des États du *Zoll-Verein*, et l'achèvement de notre chemin de fer jusqu'à Cologne. L'importance croissante de l'Association douanière, en substituant l'Allemagne à la Prusse, créait, à côté d'un intérêt *jusque là exclusivement*

maritime, cet autre intérêt, *commercial et industriel*, que la Belgique appelait d ses vœux et que l'achèvement de son chemin de fer devait bientôt lui permettre de desservir (*).

Néanmoins, en poursuivant, au nom du *Zoll-Verein*, les négociations forcément élargies par les circonstances, le cabinet de Berlin continua de se placer à un point de vue plus restreint, et la question maritime resta, de sa part, l'objet principal, pour ne pas dire exclusif, des négociations.

Le Gouvernement belge pouvait-il, sans manquer à ses devoirs et à sa position, accepter le terrain choisi par le gouvernement prussien? Un traité, conclu exclusivement sur les bases de la navigation, était-il *possible*, était-il *désirable* pour la Belgique?

D'abord, avant l'adoption de la loi sur les droits différentiels, la Belgique avait-elle des faveurs nouvelles à accorder à la Prusse? N'avait-elle pas déjà, depuis longtemps et sans compensation, montré, pour la marine de cet État, une bienveillance qui allait jusqu'à la faiblesse? La Belgique n'avait-elle pas mis les navires prussiens dans la même position que ses propres navires, car on ne peut lui opposer une insignifiante restitution, à ses propres navires, de 10 p. % sur les droits de douane? N'avait-elle pas étendu aux navires prussiens le remboursement du péage sur l'Escaut? En dépit d'une assimilation, toute nominale, il est vrai, des pavillons des deux nations, la marine prussienne n'avait-elle pas, *de fait*, le monopole du mouvement de la navigation entre la Prusse et la Belgique? La Prusse, au contraire, n'avait-elle pas maintenu contre les navires belges un *droit extraordinaire de pavillon* vraiment exorbitant?

Le Gouvernement belge ne fit donc qu'obéir à ses instincts en s'attachant à mettre en relief l'intérêt *commercial* qui appelait les négociateurs sur les bords du Rhin plutôt que sur les bords de la Baltique (*).

Cet intérêt commercial comprenait principalement : en faveur de l'Allemagne, le *transit* par la Belgique à des conditions avantageuses; en faveur de la Belgique, l'*ouverture du marché allemand aux produits de notre industrie métallurgique*.

L'importance de l'industrie métallurgique en Belgique est comprise de tous; d'autres branches de la prospérité publique se rattachent à son développement. Or, les conditions relativement moins favorables de l'industrie similaire

(*) La nécessité d'achever promptement le chemin de fer belge-rhénan fut si bien comprise par la Belgique, que, par la convention du 18 octobre 1839, le Gouvernement belge s'engagea à intervenir pour quatre millions dans la construction *de la partie allemande* de cette voie.

(*) Au commencement de l'année 1843, le siège des négociations fut transféré de Berlin à Bruxelles : ce fait matériel, si insignifiant qu'il puisse paraître, prouve que, probablement à l'insu même de ceux qui provoquèrent ce transfert, les circonstances venaient de déplacer le centre des intérêts en jeu dans les négociations entre l'Allemagne et la Belgique.

d'Allemagne, la différence de qualité et de destination de ses produits, la construction simultanée d'un vaste réseau de chemins de fer au-delà du Rhin, peut-être même la pensée de rendre moins absolus les liens qui rattachent notre métallurgie à la France, — tout faisait une loi au Gouvernement belge d'encourager du côté du *Zoll-Verein* les efforts récents de cette industrie. Ainsi s'explique sa légitime fermeté à faire placer et à maintenir la question des fers dans le programme obligé de toutes les négociations ultérieures avec l'Allemagne.

Sur ces entrefaites, l'ouverture du chemin de fer jusqu'à Cologne et l'application d'un régime libéral aux transports par cette voie vinrent, de fait, donner une solution provisoire à la question du *transit*, et fournir en même temps un appât, une consécration au commerce de la Belgique avec l'Allemagne par la frontière belge-rhénane.

Restaient donc en présence : les anciennes prétentions de la marine allemande, les naissantes espérances de la métallurgie belge.

La conciliation de ces deux intérêts, objets de tant de controverses et de si laborieuses négociations, était-elle possible, il y a un an encore ? Nous n'avons pas à examiner cette question. Qu'il suffise d'appeler l'attention de la Chambre et du pays sur la remarquable coïncidence de deux événements qui se sont passés, cette année et à peu près à la même époque, dans les deux pays. Ces deux événements, inspirés par le sentiment d'un même besoin et la poursuite d'un même but, ont singulièrement facilité, simplifié cette conciliation d'intérêts. Le 21 juillet fut promulguée, à Bruxelles, la loi des droits différentiels ; le 21 juin avaient été publiés, à Berlin, les changements apportés par les États du *Zoll-Verein* au tarif des droits d'entrée sur les fers étrangers.

La Belgique, en créant sa nouvelle législation commerciale, obéissait à la nécessité d'encourager sa marine nationale et son commerce d'exportation ; elle se ménageait, en même temps, les moyens d'accorder des faveurs à d'autres nations en retour de mutuelles concessions.

L'Allemagne, en modifiant son tarif, éprouvait, d'un côté, le besoin de protéger son industrie indigène, et, de l'autre, se réservait l'occasion d'échanger avec des nations voisines d'exceptionnelles réductions de ce tarif.

Ainsi, ces deux événements dans lesquels, au premier abord, on était tenté de voir, de la part de chacun des deux États, un mouvement de recul et d'isolement, renfermaient au fond, sinon une pensée, un système, du moins des chances, des moyens de rapprochement, dans l'intérêt commun du *Zoll-Verein* et de la Belgique. Dès ce moment, en effet, il y avait possibilité de traiter sur la double base de la navigation et du commerce par la frontière de terre, il y avait une perspective de satisfaction réciproque pour des prétentions qui, jusques-là, avaient paru s'exclure.

Voilà, vue d'une certaine hauteur et par delà l'incident de représailles auquel donna lieu le non-renouvellement de l'arrêté du 28 août 1842, la situation respective des deux parties, au moment de la conclusion du traité

du 1^{er} septembre ; voilà la position prise par les deux intérêts dominants qui doivent être considérés comme les deux bases principales du traité.

Nous avons jugé ce rapide aperçu nécessaire avant de nous engager dans l'examen successif de chacun des articles et de l'ensemble de l'acte soumis à nos délibérations.

EXAMEN DES ARTICLES, DANS LES SECTIONS ET DANS LA SECTION CENTRALE.

ART. 1 ET 2.

Ces deux articles stipulent une parfaite réciprocité de traitement pour les navires de la Belgique et du *Zoll-Verein*, relativement aux droits, charges et formalités, quelle qu'en soit la nature ou la dénomination, qui existent à l'entrée et à la sortie de chacun des ports des deux pays.

La plupart des nations se réservant le monopole de la pêche nationale et du commerce du sel, l'assimilation complète n'a pas lieu à l'égard de ces deux branches d'importation

Les art. 1 et 2 sont adoptés par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 3.

Le remboursement du péage sur la navigation de l'Escaut n'est garanti par le présent article que pour la durée du traité. A l'expiration du traité, et en cas de non-renouvellement, la Prusse rentrera-t-elle dans le droit commun des nations auxquelles ce remboursement est accordé, ou bien dans la position exceptionnelle où elle se trouvait au moment de la conclusion du traité du 1^{er} septembre ? Cette question formera désormais un élément nécessaire dans les futures négociations.

Adopté.

ART. 4.

La réciprocité que les trois premiers articles stipulent quant à la navigation, forme aussi la base de l'art. 4, quant à l'introduction légale et à la libre disposition de la marchandise.

Ainsi, sous le rapport de la *légalité* de l'importation et de l'exportation des produits, sous le rapport de leur *destination* (à la consommation, au transit ou à la réexportation), mêmes conditions, mêmes droits de magasinage et de surveillance.

Exception pour la pêche nationale et le commerce du sel.

Adopté.

ART. 5.

Cet article a pour objet de mettre sur la même ligne les navires belges et les navires du *Zoll-Verein*, pour l'importation *directe* des ports du *Zoll-Verein* en Belgique (et *vice versa*) des marchandises de toute espèce, *sans distinction d'origine*, c'est-à-dire, non seulement des produits du sol et de l'industrie, mais aussi des *marchandises d'entrepôt*.

Le principe dominant, il ne faut pas le perdre de vue, est l'*assimilation* des deux pavillons pour les rapports maritimes *directs* de pays à pays ; mais il est clair que cette assimilation doit s'appliquer dans le sens des dispositions différentes de la loi belge du 21 juillet 1844.

Citons deux cas :

Des cafés entreposés dans un port du *Zollverein* et importés en Belgique par navire du *Zoll-Verein*, seront tarifés aux droits que paie cette denrée *lorsqu'elle provient d'un entrepôt d'Europe et qu'elle est importée par navire belge*.

Du goudron de Suède, entreposé dans un port du *Zoll-Verein* et importé en Belgique par navire du *Zoll-Verein*, sera tarifé aux droits que paie ce produit lorsqu'il provient *d'ailleurs que des lieux de production* et qu'il est importé par navire belge.

Il résulte de cette interprétation de l'art. 5, que les documents propres à constater l'origine de la marchandise seront, au besoin, exigés aussi bien dans le cas de l'art. 5 que dans le cas de l'art. 6.

L'article *séparé* de l'art. 5 concerne les marchandises importées, il est vrai, par les navires de l'un et de l'autre pays, mais d'une *manière indirecte*, c'est-à-dire d'un port n'appartenant ni à la Belgique, ni au *Zoll-Verein*. Comme, dans ce cas, il n'y a pas assimilation, et que, par conséquent, ces cargaisons importées par navires du *Zoll-Verein* sont soumises en Belgique à des droits différentiels plus élevés que les mêmes cargaisons importées par navires belges, les navires belges paieront, dans le même cas, à leur entrée dans les ports du *Zoll-Verein*, un droit extraordinaire de pavillon qui n'excédera pas la moitié du droit actuel.

Ce droit extraordinaire de pavillon est actuellement :

Pour le navire chargé :

de 2 thalers par last, à l'entrée ;
de 1 thaler par last, à la sortie.

Pour le navire qui n'est chargé qu'au quart :

de 1 thaler à l'entrée ;
de 15 silbergros, ou $\frac{1}{2}$ thaler à la sortie.

En vertu du traité ce droit sera donc, dans ses différentes applications, réduit de moitié, au moins, pour les bâtiments belges se trouvant dans le cas prévu par l'article *séparé*.

L'art. 5 et l'article *séparé* sont adoptés.

ART. 6.

L'art. 6 assimile aux ports du *Zoll-Verein* proprement dits, les ports dits *avant-ports*, parce qu'ils servent forcément à l'écoulement des produits du *Zoll-Verein*; mais cette assimilation est restreinte *aux seuls produits du sol et de l'industrie du Zoll-Verein*.

Cette assimilation des *avant-ports* est, par conséquent, sans application aux deux cas d'importation de *café* et de *goudron*, que nous avons cités comme exemples afin de rendre plus claire l'interprétation à donner à l'article précédent.

La fin de l'art. 6 parle de *preuves à fournir pour constater l'origine des marchandises*. Ces preuves, dans le cas de l'art. 6 comme dans celui de l'art. 5, seront déterminées par le Gouvernement belge, soit de commun accord avec le Gouvernement prussien (aux termes du dernier alinéa de l'art. 6), soit en vertu des pouvoirs qui résultent de l'art. 9, § 1, de la loi du 21 juillet 1844 (dite *des droits différentiels*).

Cette constatation de l'origine des marchandises étant d'une haute importance pour garantir la franche exécution du traité et pour en assurer les effets, la section centrale recommande cet objet à l'intelligente sollicitude du Gouvernement.

ART. 7.

Cet article stipule pour l'avenir. Tous les avantages qui pourraient être accordés, dans les États des deux parties contractantes, aux navires de l'une des parties ou à leurs cargaisons seront communs à l'autre partie en cas de relations *directes*. — Sont exceptés les avantages accordés à la pêche nationale et au commerce du sel.

Adopté par les sections et par la section centrale.

ART. 8.

L'exercice du cabotage pourra être réglé dans les États de chacune des deux parties contractantes, comme bon leur semble; les sujets des deux parties devront respectivement se conformer à ces lois ou dispositions réglementaires.

La 6^e section ayant demandé quelle est la législation prussienne sur le cabotage, le Gouvernement, à qui cette demande a été transmise, y a répondu de la manière suivante :

Cette question est résolue par l'ordre de cabinet, daté de Berlin, le 20 juin 1822, qui porte : *que le cabotage doit être regardé comme une industrie exclusivement nationale et ne pouvant être exercée que par des bâtiments nationaux, sous peine de confiscation de tout bâtiment étranger qui serait surpris le faisant lui-même, ainsi que de sa cargaison.*

Depuis cette époque jusqu'à ce jour, aucune nation étrangère n'a été admise à faire le cabotage dans les États du *Zoll-Verein*.

Quoi qu'il en soit, cette disposition est peu importante pour la Belgique : chez nous, nous n'avons pas de commerce de cabotage, et il n'est pas présumable que nous essayions jamais d'exercer ce commerce sur les côtes des États du *Zoll-Verein*.

ART. 9.

Par cette disposition, le commerce des deux pays acquiert des facilités qui découlent d'ailleurs du principe d'assimilation déposé dans les premiers articles du traité. Les garanties prises par les lois et règlements des deux pays, dans l'intérêt du fisc ou de l'industrie, sont conservées.

Adopté.

ART. 10 et 11.

Dans ces deux articles les parties contractantes prévoient les cas de relâche forcée, d'échouement ou de naufrage : chacune d'elles convient d'assurer aux navires de l'autre les traitements respectifs qu'elle applique chez elle.

La section centrale eût désiré connaître quelle est la législation prussienne sur ces matières.

Il paraît que le recueil des lois prussiennes ne contient aucun acte qui détermine le régime du sauvetage. Les mesures relatives au sauvetage des bâtiments naufragés et de leurs cargaisons sont dans les attributions exclusives des autorités locales du pays. Il importe peu, du reste, de connaître au juste les lois ou coutumes prussiennes en matière de sauvetage ; qu'il nous suffise d'avoir, en vertu de l'art. 11, la garantie que les navires belges, en cas d'échouement ou de naufrage sur les côtes du *Zoll-Verein*, seront traités comme les bâtiments de ce pays.

Adopté.

ART. 12.

Application du principe de l'assimilation des navires des deux pays, relativement à la navigation fluviale, pour tous les droits, toutes les charges de quelque nature ou dénomination qu'ils puissent être. — Le 1^{er} article explicatif, accompagnant l'échange des ratifications, dit que cette assimilation s'applique aussi à l'*octroi du Rhin*.

Adopté.

ART. 13.

Disposition répressive de la désertion des matelots, conforme aux systèmes

de police maritime généralement en vigueur chez toutes les nations commerçantes.

Adopté.

ART. 14.

Concession réciproque, soit gratuite, soit par compensation, des faveurs qui pourraient être accordées, sous le rapport de la navigation, à un autre État.

Adopté.

ART. 15.

Indication des conditions à réunir, des formalités à observer pour que les navires soient réputés appartenir à la Belgique ou au *Zoll-Verein*, et pour qu'ils puissent jouir des avantages stipulés en leur faveur, relativement à la navigation tant maritime que fluviale.

Adopté.

ART. 16.

Réciprocité de bienveillance; échange de facilités pour l'exercice du commerce intérieur et de l'industrie dans chacun des deux pays; égalité sous le rapport des taxes, impôts, patentes, etc.

Conformément au vœu exprimé par les sections, la section centrale a examiné quelle est la portée de l'art. 16 mise en rapport avec la législation belge sur le colportage.

La loi belge du 18 juin 1842 assujétit les marchands ambulants (colporteurs) *étrangers* à un droit de patente double de celui que paient les indigènes.

Elle établit en outre un droit de patente différent pour les commis-voyageurs étrangers et pour les commis-voyageurs indigènes. Ce droit différentiel est déterminé par l'art. 7 de la loi précitée du 18 juin 1842.

En vertu de l'art. 16, le double droit de patente applicable aux colporteurs du *Zoll-Verein* sera supprimé, et ceux-ci seront assimilés pour le droit de patente aux colporteurs belges.

Et, suivant le dernier § de cet article, les deux gouvernements conviendront du droit de patente uniforme que paieront à l'avenir les commis-voyageurs de Belgique et du *Zoll-Verein* dans l'un et l'autre pays.

Adopté.

ART. 17 ET 18.

Ces deux dispositions sont destinées à régler la matière importante du transit.

Ce qui frappe, de prime abord, quand on compare la manière dont le transit

sera traité en Belgique et dans les États de l'Association douanière allemande, c'est que, dans la rédaction des art. 17 et 18, les parties contractantes s'écartent, pour la première fois, de ce principe de réciprocité pleine et entière qui a présidé à la rédaction des autres articles que nous avons déjà eu occasion d'examiner. Plusieurs sections, la 1^{re}, la 4^e et la 6^e, témoignent, à l'unanimité, leurs regrets que le *Zoll-Verein* n'ait pas accordé à la Belgique, pour le transit, des avantages équivalents à ceux accordés par ce dernier pays.

La section centrale, aussi à l'unanimité, s'associe à la manifestation de ces regrets.

ART. 19.

Jusqu'à présent les stipulations du traité n'ont eu pour objet que les intérêts de la navigation et du transit. La série des concessions mutuelles en matière de douane commence à l'art. 19, par lequel le *Zoll-Verein* accorde aux fers belges entrant par la frontière de terre, *une réduction de 50 p. %* du droit général introduit, pour les catégories de fers *A* et *B* du tarif, à partir du 1^{er} septembre 1844. Les cas d'augmentation ou de réduction de ce droit général sont prévus de manière à assurer aux fers belges, pendant la durée du traité, l'avantage de 50 p. % pour les catégories *A* et *B* et l'égalité de conditions d'importation pour la catégorie *C*.

L'art. 19 est adopté.

La section centrale renvoie, pour l'examen de cette stipulation, à l'appréciation générale du traité, qui va suivre.

ART. 20.

Réduction de moitié des droits de sortie actuels sur les laines en destination de la Belgique.

Par l'art. 4 des *explications et réserves* accompagnant l'échange des ratifications des États du *Zoll-Verein*, il est convenu que cette réduction n'aura lieu que pour les quantités de laines nécessaires aux fabriques de la Belgique. L'importation de ces laines sera limitée, dans ce sens, par les deux gouvernements ; car il y aurait *abus* et préjudice, si la réduction des droits s'étendait aux laines qui, après être entrées en Belgique, seraient expédiées en transit vers d'autres pays.

Adopté.

ART. 21, 22 et 23.

Ces articles, par lesquels les parties contractantes s'accordent réciproquement des diminutions et exemptions de droits à l'entrée ou à la sortie de quelques-uns de leurs produits, n'ont été l'objet d'aucune observation à consigner dans ce rapport.

Adopté.

ART. 24.

L'avant-dernier paragraphe stipule que les tissus de coton originaires du *Zoll-Verein*, ne pourront, pendant la durée du traité, être soumis, à leur entrée en Belgique, à des droits excédant les droits actuels. La 1^{re} et la 4^e sections pensent que ce paragraphe, bien que d'une faible importance pour l'Allemagne, est de nature à refroidir peut-être à notre égard d'autres pays avec lesquels il nous importe de conserver des relations amicales.

La majorité de la section centrale (4 voix contre 3) regrette à son tour que le Gouvernement n'ait point conservé toute sa liberté d'action pour accorder à cette branche si intéressante de l'industrie nationale des encouragements, des protections que les circonstances pourraient rendre nécessaires.

A l'occasion de l'examen du paragraphe de cet article qui est relatif à *l'eau minérale*, la 6^e section a désiré savoir si *le vase* qui contient cette eau, à son entrée en Belgique, est également exempt de tout droit.

Le tarif belge actuel porte deux droits, l'un sur l'eau minérale, l'autre sur les vaisseaux qui la contiennent.

D'après les explications fournies par le Gouvernement, le traité n'abolit que le premier de ces droits, qui était de 2 p. % à la valeur ; le traité n'a rien stipulé pour le second qui, par conséquent, reste applicable.

ART. 25 et 26.

Conservation du *statu quo* pour l'entrée en Belgique de 250,000 kil. de fils de Westphalie et de Brunswick, et relativement à la loi du 6 juin 1839, concernant les relations commerciales de la Belgique avec le grand-duché de Luxembourg.

Adopté.

ART. 27.

Facilités à accorder au commerce de transit.

Deux sections, la 1^{re} et la 3^e, font entrevoir les dangers pour les produits similaires de notre industrie, de trop grandes facilités à donner à ce commerce.

Dans le sein de la section centrale, où cette opinion a été reproduite, on s'est étendu sur les avantages du commerce de transit, sur l'impossibilité d'empêcher l'industrie allemande de venir faire, par d'autres voies, à notre industrie une concurrence sérieuse sur les marchés étrangers. D'ailleurs, par sa position au centre de l'Europe, l'Allemagne n'aura-t-elle pas toujours des dépenses à faire, des difficultés à vaincre, que la Belgique ne rencontrera pas ? Les nombreuses voies de communication et de transport qui sillonnent notre pays, ne placent-elles pas nos industries dans une position privilégiée ? Le Gouvernement, à qui il faut supposer l'intelligence des intérêts du pays, ne

sera-t-il pas amené à réaliser successivement les améliorations qu'il se propose d'apporter au transport des marchandises du pays par le chemin de fer et en dehors du chemin de fer ?

ART. 28.

La fraude étant reconnue l'ennemi le plus dangereux de nos industries, et celles-ci demandant moins la faveur de protections nouvelles que l'exécution efficace des lois protectrices qui les régissent actuellement, le Gouvernement belge ne saurait trop insister sur une sévère et complète répression de la fraude. Le développement du commerce de transit rendra ces précautions internationales plus impérieusement nécessaires encore.

ART. 29.

La 4^e section fait remarquer que cet article peut donner un jour, à l'art. 5 du traité, une grande importance quant à notre système de droits différentiels, en ce qui concerne le cabotage et notamment la navigation belge vers les villes anséatiques. Elle témoigne son regret que cette stipulation ait été introduite.

La section centrale ne se cache pas le résultat que pourrait avoir, sous le rapport de notre commerce extérieur, l'accession au *Zoll-Verein* des villes anséatiques; mais elle ne prévoit pas que cet événement ait lieu de sitôt, ou du moins qu'il ait lieu pendant la période des six années que durera le présent traité.

ART. 30.

Admis sans observations.

APPRÉCIATION GÉNÉRALE DU TRAITÉ.

Cette appréciation doit être faite, d'abord et surtout, au point de vue *maritime et commercial*.

Pour juger de la portée du traité du 1^{er} septembre, sous le triple rapport des intérêts de notre marine, de notre commerce et de notre industrie, il faut commencer par indiquer *quel était, il y a un an, l'état des relations maritimes et commerciales* entre la Belgique et le *Zoll-Verein*.

Voici quel était cet état, relativement aux questions *principales* soulevées par le traité.

1^o La loi du 26 août 1822 avait, comme on sait, établi des surtaxes très élevées à l'égard des navires étrangers appartenant à des ports ou États où les

navires des Pays-Bas n'étaient pas assimilés aux navires nationaux. En vertu d'une résolution prise par le Gouvernement des Pays-Bas, le 23 septembre 1828, les navires de certains États, entr'autres ceux de la Prusse, furent assimilés en Belgique aux navires belges, pour tous les droits et charges quelconques de navigation, en ce qui concerne le *corps* des bâtiments. Depuis la division du royaume des Pays-Bas, cet état de choses avait été, par des motifs politiques sans doute, maintenu en faveur de la Prusse. Cependant, la Prusse, de son côté, continuait de prélever sur les navires belges, dans ses ports, des surtaxes énormes, notamment un droit extraordinaire de pavillon, qui, de fait, excluait complètement la navigation belge de toute participation au mouvement commercial de la Prusse avec la Belgique.

Le nombre des navires prussiens venus dans les ports de la Belgique, fut :

de 70 en 1841,
80 en 1842,
129 en 1843.

Pendant ces trois années *pas un seul navire belge* n'entra dans un port prussien.

2° Le remboursement du péage sur l'Escaut avait lieu en faveur du pavillon prussien, alors cependant que, d'après le texte même de la loi du 5 juin 1839 (1), il aurait dû y avoir, à cause des surtaxes maintenues en Prusse contre les navires belges, suspension de ce remboursement à l'égard des navires prussiens. Ce remboursement s'est élevé, en faveur de la navigation prussienne, à la somme de fr. 76,925 pour la seule année 1843.

Nulle compensation n'avait été ménagée de ce chef à la Belgique.

3° Nonobstant le traitement défavorable que les navires belges avaient à subir dans les ports de la Prusse, les navires prussiens, *pour les droits de douane* (c'est-à-dire, pour ceux qui frappent la *cargaison*), n'avaient à supporter, en Belgique, quelle que fût la provenance ou la destination de cette cargaison, qu'une différence de 10 p. % sur ces droits. Or, comme ces droits, pour la plupart des articles d'importation, étaient minimes, cette différence était, *en fait*, absolument insignifiante. La navigation prussienne devait donc, en réalité, être considérée comme assimilée, dans les ports belges, même quant aux droits de douane, à la navigation du pays.

Il y a plus : le peu d'importance de la restitution des 10 p. % en faveur de la navigation belge produisait encore cet autre résultat, c'est que la navigation étrangère (et la navigation prussienne, pour une certaine part) recueillait presque tous les bénéfices de l'importation indirecte en Belgique des produits du midi de l'Europe, et même une certaine partie des bénéfices de l'importation des produits de l'Amérique.

(1) Le dernier § de l'art. 1^{er} de la loi consacrant le remboursement du péage prélevé sur l'Escaut par la Hollande, porte : *Toutefois, s'il se présente, à l'égard de l'un des pavillons étrangers, des motifs graves et spéciaux, le gouvernement est autorisé à suspendre provisoirement, à son égard, l'effet de la présente exécution.*

4° Le cabotage entre les divers ports de la Prusse était, de droit et de fait, interdit aux navires belges.

5° En vertu de la loi du 18 juin 1842 et des arrêtés du 20 août 1842, du 9 mai, du 1^{er} juin, du 13 juillet, du 23 septembre et 14 octobre 1843, le transit par les chemins de fer de l'État n'a pas seulement été exempté de tout droit ou charge quelconque; il a été, en outre, facilité par la suppression ou la simplification des conditions et formalités auxquelles l'avait soumis la loi du 18 juin 1836.

Dans le *Zoll-Verein*, par une disposition prise en mars 1843, on s'était borné à réduire de 10 à un demi-silbergros par quintal prussien (12 cent. par 100 kilog.), le droit de transit sur le chemin de fer rhénan, c'est-à-dire, depuis la frontière belge jusqu'à Cologne seulement.

6° Les avantages (réductions des droits de douane et d'accise), accordés aux vins et aux soieries d'Allemagne, par l'arrêté du 28 août 1842, subsistaient sans aucune compensation pour la Belgique.

7° Rien n'était venu balancer, de la part de l'Allemagne, les avantages que la loi du 6 juin 1839 avait concédés à l'importation, en quantités limitées, de certains produits du Grand-Duché de Luxembourg en Belgique, notamment les fers et les fontes, les faïences, les draps et autres tissus de laine commune. — Il est même à remarquer que, depuis l'accession du Grand-Duché au *Zoll-Verein*, cette loi consacrait une faveur moins bien motivée et, par cela même, plus grande, qui, de fait, profitait maintenant au *Zoll-Verein*.

8° En vertu de la loi du 25 février 1842, la Belgique continuait à recevoir, moyennant un droit de balance de 5 cent. par 100 kilog., 250,000 kil. de fils de Brunswick et de Westphalie, toujours sans aucun dédommagement.

9° Depuis trois à quatre ans l'industrie métallurgique belge avait fait quelques essais pour importer ses produits en Allemagne.

Encouragée par la réunion de deux circonstances favorables, la hausse du prix des fontes anglaises, et la grande quantité de fers nécessaire à l'Allemagne pour la construction de ses voies ferrées, cette industrie venait de s'élancer sur le marché allemand. Elle expédia, en effet, du 14 octobre 1843, jour de l'ouverture du chemin de fer belge-rhénan, jusqu'au 1^{er} janvier 1844, environ quinze millions de kilog. de fontes et de fers belges vers l'Allemagne.

Voilà quel était, il y a un an, l'état de nos principaux rapports commerciaux et maritimes avec le *Zoll-Verein*, quant aux objets dont il est question dans les stipulations du traité du 1^{er} septembre. Examinons maintenant quelles sont les modifications apportées à cet état de choses, quelle est la position respective des deux pays, par suite de cette convention.

Résultats du traité pour le ZOLL-VEREIN.

Les États du *Zoll-Verein* ont conservé le *statu quo*, de fait, relativement aux points suivants :

- 1^o Droits de tonnage et de pilotage (art. 1 et 2 du traité) ;
- 2^o Remboursement du péage sur l'Escaut (art. 3) ;
- 3^o Cabotage (art. 8) ;
- 4^o Vins et soieries d'Allemagne (art. 22) ⁽¹⁾ ;
- 5^o Loi du 6 juin 1839 (art. 26) ;
- 6^o Fils de Brunswick et de Westphalie (art. 25) ;
- 7^o Droits sur les outils et instruments de fer, tissus de coton de toute espèce (art. 24). Encore, *de fait*, la conservation du *statu quo*.

Les États du *Zoll-Verein* sont sortis du *statu quo*, et à leur avantage, relativement aux objets que voici :

- 1^o *Droits de patente pour les colporteurs et voyageurs de commerce* (art. 16).

Nous avons vu plus haut que la loi belge du 18 juin 1842 établissait un droit *différentiel* de patente pour les colporteurs et voyageurs étrangers. Cette différence disparaîtra par suite de l'art. 16 et un droit *uniforme* sera fixé de commun accord par les deux Gouvernements.

- 2^o *Transit par la Belgique* (art. 18).

Des extensions de réductions et même des exemptions nouvelles de droits sont accordées à l'Allemagne pour le transit, à travers certaines parties de la Belgique, des draps et casimirs, des ardoises et des écorces.

- 3^o *Sortie de Belgique des écorces à tan.* (art. 23.)

Avant l'arrêté royal du 9 mai 1843, la sortie des écorces pouvait avoir lieu, au droit de 6 p. % à la valeur, par les bureaux de Jalhay et de Petit-Heer. Cet arrêté royal, dans l'intention de transformer ce droit *ad valorem* en un droit au poids, avait établi un droit de sortie de fr. 1-20 par 100 kil. — Ainsi, de fait, l'ancien droit de sortie est rétabli et un troisième bureau est ouvert, celui de Francorchamps.

Ces changements ne peuvent nuire essentiellement aux tanneries du pays ; ils sont, d'ailleurs, favorables aux propriétés boisées fournissant les écorces.

- 4^o *Articles de Nuremberg, articles de modes, eau minérale* (art. 24).

Le droit actuel sur les articles de Nuremberg est de 10 p. % à la valeur ; il est donc réduit de moitié. Ces articles, la Belgique ne les fabrique pas et elle les a constamment tirés de l'Allemagne.

(1) Nous ne parlons ici que de la conservation du *statu quo*, en fait, et tel qu'il existait il y a un an. Depuis cette époque, le Gouvernement belge avait cru devoir ne plus proposer le renouvellement de l'arrêté du 28 août 1842, accordant cette réduction *provisoire* aux vins et aux soieries d'Allemagne. Quand on considère donc l'état de nos relations avec le *Zoll-Verein*, au moment où le traité du 1^{er} septembre a été conclu, la réduction accordée par ce traité aux vins et aux soieries d'Allemagne doit être regardée comme une concession nouvelle, comme un changement au *statu quo*.

Sur les ouvrages de mode , on ne fait que rétablir par le traité l'ancien droit porté au double par l'arrêté royal du 14 juillet 1843.

Le droit actuel à l'entrée de l'eau minérale est de 2 p. % *ad valorem*. La concession faite par le traité n'a donc pas , en réalité , une bien grande portée. En 1843, il ne nous est venu, d'après le *Tableau général du commerce*, que pour fr. 3,284 d'eau minérale de la Prusse.

4° Il faut tenir compte de l'avantage *indirect* obtenu par l'Allemagne , en ce que la réduction des droits sur les vins et les soieries *est rendue définitive*, et en ce que la Belgique *s'est interdit l'augmentation*, pendant la durée du traité, *des droits d'entrée* sur les outils et instruments d'acier, sur les tissus de coton originaires du *Zoll-Verein*. Ce dernier avantage , quant aux tissus de coton, est tel, qu'il a provoqué une expression de regrets dans les sections de la Chambre et au sein de la section centrale.

5° *Droits de douane sur les cargaisons* (art. 5 et 6).

On se rappellera qu'il s'agit ici de ce que nous appelions l'*intérêt dominant* de l'une des parties contractantes dans les négociations qui ont amené le traité. Essayons de préciser comment cet intérêt a été compris et réglé par les négociateurs.

L'art. 5 stipule l'assimilation des pavillons de la Belgique et du *Zoll-Verein* en cas d'importation de marchandises de toute espèce, *directement* des ports du *Zoll-Verein* dans les ports de Belgique (et *vice versa*), par navires appartenant à l'un ou l'autre de ces deux États.

Quel est l'effet probable de cette disposition du traité sur l'avenir de la marine et du commerce du *Zoll-Verein* ?

A l'égard des relations *de la Prusse elle-même* avec la Belgique, il est à présumer que l'art. 5 n'en augmentera guère l'importance pour le *Zoll-Verein*. En effet, déjà maintenant, la marine du *Zoll-Verein* a le monopole de l'exploitation de ces relations ; et , il est à croire que la navigation belge, bien qu'admise désormais dans les ports prussiens sur le pied d'une parfaite réciprocité, quant aux droits de tonnage, de pavillon et de douane, ne viendra pas prendre, dans ces mêmes relations dont elle est de fait exclue aujourd'hui, sa part d'activité et de profit. N'oublions pas néanmoins que la Belgique venait d'adopter une législation différentielle qui lui eût permis d'aspirer à une part considérable dans la navigation entre la Prusse et la Belgique : cette part, elle y renonce par le traité.

Mais, si la marine du *Zoll-Verein* conserve à peu près sa position actuelle à l'égard de la Belgique, il n'en est pas de même à l'égard d'autres États ou d'autres villes , auxquels le *Zoll-Verein* va se substituer dans leurs rapports maritimes avec la Belgique. Ce résultat du traité est évident et immense pour le *Zoll-Verein*. On peut, dès à présent, sans crainte de se tromper, indiquer l'époque, où la marine prussienne concentrera dans ses ports la majeure partie du mouvement commercial de la Baltique avec l'État belge. Son commerce de bois surtout est assuré d'un développement immédiat, grâce aux droits dont les bois sont frappés en Belgique, à leur entrée sous pavillon étranger, non assimilé.

Il y a cependant une remarque essentielle à faire à ce propos. Ce dernier avantage que le traité assure à la marine du *Zoll-Verein*, c'est, non par le sacrifice de ses propres intérêts que la Belgique l'accorde, mais au détriment de tiers. Cette conduite du Gouvernement belge est d'autant plus justifiable, qu'il ne s'est toujours que trop pressé de traiter avec ces nations du Nord contre lesquelles aucune nation maritime ne peut lutter avec avantage, et que celles-ci ont déjà assez longtemps exploité une prétendue réciprocité, n'existant pour nous que de nom et tournant, en définitive, au préjudice de notre commerce et de nos finances. Car il est inutile sans doute de recourir aux documents de la statistique officielle, pour prouver que la marine belge n'entre pour rien dans nos relations avec ces nations ou villes du Nord, et que la Belgique, par suite du mouvement de cette navigation du Nord dans le port d'Anvers, paie annuellement une moyenne de fr. 300,000 à la Hollande, du chef du remboursement du péage sur l'Escaut.

Cette considération ne diminue en rien, du reste, l'importance des avantages que la Belgique garantit au *Zoll-Verein* par l'art. 5 du traité.

Là ne se bornent pas les faveurs accordées par le traité du 1^{er} septembre à la navigation du *Zoll-Verein*.

L'art. 6 stipule encore que les produits du sol et de l'industrie du *Zoll-Verein*, chargés dans les ports situés aux embouchures des fleuves, depuis l'Elbe jusqu'à la Meuse inclusivement, sur des navires du *Zoll-Verein*, et importés directement dans les ports belges, seront traités comme s'ils venaient directement des ports mêmes du *Zoll-Verein* (avec réciprocité pour les navires belges venant d'un des ports de la Meuse et chargés de produits du sol ou de l'industrie de la Belgique). De plus, lors de leur introduction subséquente dans les ports du *Zoll-Verein* ou de la Belgique, ces produits y seront traités comme s'ils avaient été importés directement dans ces ports par navires d'un des deux États.

L'assimilation de ces *avant-ports*, restreinte, du reste, à l'échange des produits du sol et de l'industrie, s'explique par cette circonstance que ces fleuves servent, forcément et par les dispositions de la nature, à l'écoulement des produits de l'intérieur de l'Allemagne et de la Belgique. Pareille disposition a été admise successivement dans les traités ou conventions du *Zoll-Verein* avec d'autres puissances. Cette extension d'assimilation, équitable en elle-même, n'a pas une immense portée, puisque, des produits du *Zoll-Verein* qui peuvent s'écouler par cette voie en Belgique, il n'y a que les graines oléagineuses, les potasses et les bois de construction qui soient soumis en Belgique à des droits différentiels quelque peu marqués, depuis la loi du 21 juillet 1844.

Il n'en serait plus de même en cas d'accession des Villes Anséatiques au *Zoll-Verein*. Aussi, l'art. 29, qui autorise cette accession éventuelle, a-t-il inspiré de sérieuses inquiétudes aux membres des sections et à ceux de la section centrale. Y a-t-il des motifs pour croire cette accession prochaine ou éloignée, facile ou irréalisable? C'est un calcul de probabilités auquel il n'est ni possible, ni convenable de se livrer dans ce Rapport. Contentons-nous de

dire que, à en juger par les habitudes commerciales et les intérêts bien connus de ces villes libres, ouvertes au commerce du monde, il n'est pas à supposer que, du moins d'ici à six ans, durée du présent traité, ces habitudes changent et ces intérêts se déplacent.

Résultats du traité pour la BELGIQUE.

Nous allons énumérer ceux de ses intérêts pour lesquels la Belgique, de son côté, est restée dans le *statu quo*. Cependant il importe de remarquer une différence essentielle entre le caractère et la portée de ce *statu quo* pour la Belgique et pour l'Allemagne. La plupart des stipulations du traité, qui maintiennent, pour la Belgique, l'ancien état de choses, ne sont que la reproduction des concessions qu'elle avait successivement faites, en dehors des négociations et sans compensations. Dès ce jour, ces concessions seront entrées dans le domaine naturel des futures négociations et devront entrer en ligne de compte quand, de part ou d'autre, il y aura modification de la situation créée par le traité du 1^{er} septembre.

Points pour lesquels le *statu quo* a été conservé, *de fait*, par la Belgique :

1^o Remboursement du péage sur l'Escaut ;

2^o Cabotage ;

3^o Loi du 6 juin 1839 ;

4^o Vins et soieries d'Allemagne ;

5^o Fils de Brunswick et de Westphalie ;

6^o Droits sur les outils et instruments d'acier, ainsi que sur les tissus de coton de toute espèce.

Par le traité du 1^{er} septembre, la Belgique est sortie, *à son avantage*, de sa position d'il y a un an, quant aux points suivants :

1^o *Droits de tonnage et de pavillon* (art. 1 et 2).

Ces dispositions font disparaître une choquante anomalie, qui a été, à diverses reprises, signalée au Gouvernement par des armateurs belges. Comme nous venons de le dire plus haut, depuis 1828 la Prusse avait obtenu que, sans aucune distinction, les navires prussiens jouiraient, à l'entrée et à la sortie des ports de la Belgique, des mêmes droits et faveurs que les navires belges. Les navires belges, au contraire, à leur entrée dans les ports de la Prusse et à leur sortie, ont continué jusqu'à ce jour d'être assujettis à des droits différentiels, à des charges exorbitantes, dont le taux est quintuple du taux des droits qui frappent les navires prussiens en Belgique.

Voici, d'après un tableau communiqué par le Gouvernement, le compte des droits et frais de tout genre que paie actuellement dans le port de Dantzig un navire belge de 200 tonneaux.

Montant total des droits et frais. (Ce chiffre comprend une masse de petits droits d'entrée et de sortie.)

Droit extraordinaire de tonnage et de pavillon . . ,

ENTRANT CHARGÉ ET SORTANT CHARGÉ.	ENTRANT CHARGÉ ET SORTANT SUR LEST.
Fr. 656 27	Fr. 632 00
1,125 00	750 00
1,781 27	1,382 00

Ce droit extraordinaire ne sera plus perçu dans les cas, seuls probables, de navigation *directe* entre les ports belges et ceux du *Zoll-Verein*; il sera réduit, de moitié au moins, en cas de navigation *indirecte* (*art. 5 séparé.*)

La réciprocité que les art. 1 et 2 stipulent pour les navires belges, leur assure donc, *en droit*, des avantages d'une certaine importance. *En fait*, cette importance n'existerait pas au même degré (puisque, depuis trois ans, il n'est pas entré un seul navire belge dans un port prussien), si le traité que nous examinons ne rendait possible une augmentation de relations entre les deux pays.

2° *Droits de douane sur les cargaisons* (art. 5 et 6).

Sans doute, il y a assimilation des pavillons de la Belgique et du *Zoll-Verein* pour l'importation directe, d'un port du *Zoll-Verein*, de marchandises, même d'entrepôt, par navires des deux pays; sans doute, il y a assimilation des *avant-ports* aux ports mêmes du *Zoll-Verein* ou de la Belgique, quant aux produits du sol et de l'industrie. Sous ce double rapport, la Belgique sacrifie quelques uns des avantages qu'elle s'était promis de l'adoption de son nouveau système commercial : cela est incontestable. — Mais, qu'on le remarque bien, les bénéfices que la loi des droits différentiels a récemment réservés au pavillon belge seront loin d'être *tous* partagés par le pavillon du *Zoll-Verein*, en vertu du traité. Notre marine nationale conservera même les plus sérieux avantages que l'établissement de droits différentiels lui faisait entrevoir, tant pour la navigation indirecte avec les ports d'Europe, que pour les importations directes des provenances des Indes et de l'Amérique.

3° *Assimilation du pavillon belge pour la navigation fluviale, même quant à l'octroi du Rhin.* (Art. 12 du traité, combiné avec le premier article explicatif accompagnant l'échange des ratifications.)

Cet article assimile le commerce et la navigation belge, dans le Rhin, à ceux des *Etats riverains*, même quant à l'octroi du Rhin : d'où il suit que si, en faveur de ces Etats, l'octroi du Rhin est réduit ou supprimé, le bénéfice de cette réduction ou de cette suppression doit s'étendre à la Belgique. Grâce à cette stipulation, le commerce belge sera replacé dans les conditions avantageuses où il se trouvait sous le royaume des Pays-Bas, comme *riverain*; grâce à cette stipulation, la Belgique a la garantie qu'aucun État étranger, et notam

ment la Hollande, ne sera mieux traité qu'elle en ce qui concerne la navigation sur le Rhin.

Cette stipulation peut être considérée comme le complément de la partie de notre traité avec les Pays-Bas relative à la navigation des eaux intérieures et de la Meuse. Nul doute que le commerce d'Anvers, qui fut si longtemps arrêté dans ses projets d'exploitation de la navigation rhénane par l'existence, à son préjudice, de l'ocroi du Rhin, ne puisse reprendre désormais ces projets.

4^o *Transit* (art. 17).

Le *Zoll-Verein*, par la stipulation *a* de cet article, fixe le droit d'un demi-silbergros par quintal prussien comme *maximum* pour le transit des marchandises entre la frontière belge et le Rhin. Par les stipulations *b*, *c* et *d*, il étend ce droit réduit (demi-silbergros) à d'autres voies de communication. Pour les routes de l'Allemagne centrale, notamment pour celles qui de Belgique se dirigent, par le *Zoll-Verein*, vers les frontières de cette association situées entre Saarbruck et Mittenwald, et qui ont été, jusqu'à ce jour, si importantes pour nos rapports avec l'Autriche, l'Italie et le Levant, le droit de 10 silbergros par *centner* (fr. 2-67 par 100 kilog.) est réduit, comme sur le chemin de fer rhénan, à un demi-silbergros (12 $\frac{1}{4}$ centimes par 100 kilog.). Par la stipulation *c*, deux autres catégories de droits sont encore réduites à 10 et à 15 silbergros par quintal.

Dans l'appréciation de ces stipulations, il faut admettre deux considérations. D'un côté, les droits de transit à travers le *Zoll-Verein* étant généralement fort élevés, les droits maintenus contre le transit des marchandises belges constituent déjà une certaine faveur pour nous. D'un autre côté, notre commerce n'est plus aussi intéressé à l'abaissement du droit de transit sur certaines routes de l'Allemagne, parce que, vers le Hanovre, il prend la voie de mer, vers l'Autriche il a le canal du Mein au Danube, et parce que notre transit vers la Pologne et la Russie n'est probablement pas destiné à recevoir de si tôt un développement quelque peu remarquable. Ensuite, les droits de transit les moins réduits atteignent surtout les laines; or, cette matière première trouvera quelque compensation dans la réduction du droit de sortie vers la Belgique.

Cependant, les regrets exprimés par les sections et par la section centrale, de ce que la Belgique n'ait pas obtenu une complète réciprocité, en matière de transit, subsistent tout entiers. Le Gouvernement belge semble n'avoir pas entrevu toute l'importance que cette issue, par notre territoire, offre pour les futures relations commerciales de l'Allemagne. ni, par conséquent, tout le parti qu'il pouvait tirer de notre position. L'Allemagne, on le sait, vient d'entrer dans une voie nouvelle, indiquée par le besoin de protéger les industries qui se développent dans son sein et qui demandent à échanger leurs produits contre les objets nécessaires à sa consommation. — Peu familiarisées avec ces idées de développement industriel du *Zoll-Verein*, croyant leur prospérité individuelle attachée à un système séculaire de liberté, les Villes Anscatiques, situées d'ailleurs à l'extrémité septentrionale de l'Allemagne, ne peuvent point servir d'intermédiaires au commerce maritime de l'Allemagne centrale. — La Hollande, dans l'intérêt de son commerce et de ses finances, doit privilégier ses

colonies et en placer forcément les produits. — La Belgique, par ses relations avec toutes les colonies libres d'outre-mer, par le nouveau système commercial qu'elle vient d'inaugurer, par les facilités et les économies d'entrepôt et de transport qu'elle offre au commerce allemand, la Belgique devient l'intermédiaire obligée, l'associée naturelle de l'Allemagne. De part et d'autre, même genre d'intérêts à satisfaire ou à ménager, même genre d'idées à propager ou à combattre, même genre de relations à étendre ou à circonscrire. Le *Zoll-Verein* et la Belgique viennent à peine de se reconnaître et de se comprendre : déjà leurs vœux réunis traversent les mers pour la conclusion d'autres traités, corollaires du système commercial vers le triomphe duquel ces deux nations marchent visiblement. Le traité du 1^{er} septembre n'est qu'un jalon dans cette route nouvelle; que le Gouvernement belge sache se mettre à la hauteur des circonstances dont la prévision est dans tous les esprits.

5^o *Diminution du droit de sortie sur les laines en destination de la Belgique* (art. 20).

Le droit actuel est de 2 thalers par centner (fr. 15 par 100 kil.); il est réduit de moitié par le traité. On sait que nos fabricants de tissus de laine tirent une grande partie de leurs matières premières de la Saxe, de la Silésie, etc.

6^o *Réduction du droit d'entrée sur les fromages d'origine belge* (art. 21).

Le droit existant (3 thal. 20 silbergr. par centner, soit fr. 27-10 par 100 kil.) est réduit de 50 p. %. Cette réduction intéresse une industrie de la province de Limbourg, industrie dont l'importance relative est constatée au *Tableau général du commerce belge*.

7^o *Admission, sans droit, de quinze mille moutons de Belgique dans le Zoll-Verein.* (art. 21).

Cette concession peut être considérée comme une compensation partielle en faveur du Luxembourg belge pour les avantages accordés au *Zoll-Verein* par la loi du 6 juin 1839.

8^o *Réductions des droits d'entrée sur diverses catégories de fontes et les fers, en faveur de la Belgique* (art. 19).

L'examen de cette stipulation exige des explications plus étendues.

En vertu de l'art. 19, les fers d'origine belge entrant dans le *Zoll-Verein* par la frontière de terre seront admis :

a. Les fers bruts, fontes, etc. (litt. A du tarif du *Zoll-Verein*), avec réduction de 50 p. % par quintal du droit général de 10 silbergros, introduit depuis le 1^{er} septembre 1844.

b. Les fers désignés sous le litt. B de ce tarif, au droit de 1 thaler 7½ silbergros par quintal, qui constitue une réduction de 50 p. % sur l'augmentation des droits établis à partir de la même époque.

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

Examinons la portée de cette concession.

Nous le disions tout à l'heure : ce n'est que depuis l'ouverture des sections du chemin de fer de Liège à Cologne que nos fers se sont décidément jetés sur le marché de l'Allemagne centrale. Mais ces expéditions, dues à une réunion momentanée de circonstances et non aux bienfaits d'une législation différentielle en faveur de la Belgique, ne présentaient pas ce caractère de fixité, cette garantie d'avenir, si nécessaire quand il y va de la prospérité de trois des plus importantes industries du pays : la fabrication de la fonte, la fabrication du fer et l'extraction de la houille. En effet (sans parler de l'incident des représailles prises contre la métallurgie belge, à l'occasion d'un démêlé diplomatique, que nous ne pouvons juger ici en passant), un Ordre du cabinet de Berlin, en date du 21 juin, vint mettre à la connaissance du commerce les modifications importantes apportées par les États du *Zoll-Verein* au tarif des droits sur les fers étrangers ⁽¹⁾.

Cette modification du tarif du *Zoll-Verein*, comme nous avons déjà eu occasion de le remarquer, renfermait à la fois et une pensée de protection pour l'industrie indigène, et la possibilité d'une faveur à accorder à l'industrie étrangère, en échange d'autres concessions. De même que le *Zoll-Verein* a acheté les faveurs pour sa marine, aux dépens des nations du Nord bien plus qu'au détriment de la Belgique, de même la Belgique a acheté la réduction de droits pour ses fers, non au prix du sacrifice d'un intérêt allemand, mais au désavantage éventuel d'un tiers, de l'industrie anglaise.

Quelle est, pour la Belgique, la portée positive de cette faveur d'une réduction de 50 p. % des droits dont les fontes et les fers sont frappés par l'Ordre de cabinet du 21 juin 1844 ?

L'industrie métallurgique du *Zoll-Verein* prendra-t-elle du développement sous l'empire de ce tarif réduit en faveur des fers belges, mais conservant néanmoins pour elle un caractère protecteur ? L'industrie anglaise est-elle exclue du marché du *Zoll-Verein* par les droits différentiels de 50 p. % qui la frappent ?

Il est bien difficile de fixer par des chiffres la part *normale* que les trois industries sidérurgiques et métallurgiques de l'Allemagne, de l'Angleterre et de la Belgique auront désormais dans l'approvisionnement du marché du *Zoll-Verein*. A cet égard, on ne peut que se livrer à des conjectures plus ou moins ingénieuses en théorie, plus ou moins fondées sur l'expérience des dernières années. La plus grande réserve est donc commandée dans l'appréciation des résultats que le traité du 1^{er} septembre est destiné à amener sous ce rapport.

L'industrie anglaise continuera à partager avec les fours au coak de la haute

⁽¹⁾ On trouvera à la suite du Rapport (*Annexe B*) un extrait de ce tarif nouveau, introduit à partir du 1^{er} septembre, et sur les chiffres duquel portent les réductions concédées à la Belgique par l'art. 19 du traité.

Silésie l'exploitation de l'Allemagne du Nord ; mais il est à remarquer que la consommation des fers, dans cette partie du *Zoll-Verein*, n'offre plus l'avenir qu'il offre encore dans d'autres parties de l'Allemagne, parce que dans la haute Allemagne la construction de la plupart des chemins de fer est achevée. Nous nous bornerons à citer les principales lignes qui, de la capitale de la Prusse rayonnent vers la mer, vers la Silésie, vers la Saxe, vers le Hanovre et le Rhin : les lignes de Berlin à Stettin, — de Berlin à Francfort sur l'Oder, — de Berlin à Leipzig et à Dresde, d'un côté, et, de l'autre, à Magdebourg et à Brunswick, — de Berlin à Potsdam, etc.

La Belgique parviendra-t-elle à écarter l'Angleterre du marché des États du centre et du midi de l'Allemagne ? Il est difficile de répondre à cette question. Dans l'état actuel des prix respectifs des produits des industries métallurgiques similaires, nous croyons pouvoir assurer que la Belgique pourrait soutenir la concurrence de l'Angleterre. Cependant, il ne faut pas se le dissimuler, c'est tout au plus si nos industriels pourraient soutenir cette concurrence, surtout pour les fers et les rails, qui, la part faite de la réduction, restent frappés d'un droit de 1 th. 7 $\frac{1}{2}$ silbergros par quintal. Que sera-ce donc quand les prix des fontes et des fers d'Angleterre viendront à baisser à un taux effrayant pour les industries similaires ? Or, on sait qu'aucune industrie n'est plus capricieuse, plus aventureuse que l'industrie métallurgique anglaise. La cessation de la dernière et grande crise que l'Angleterre a récemment traversée, a provoqué le rapide écoulement des produits dont ses magasins étaient encombrés ; mais avec le prodigieux développement qu'ont pris ses fabriques de fonte et de fer, qui oserait prédire que, d'ici à un an, les magasins ne seront pas de nouveau encombrés et les prix avilis ? L'industrie belge ne peut donc être pleinement rassurée contre les éventualités d'un avenir même prochain. Il est à regretter que le désir de ménager l'industrie indigène (qui a d'ailleurs sa part toujours certaine de son propre marché), n'ait pas permis au *Zoll-Verein* de différencier davantage les droits dont se trouvent respectivement frappés les produits métallurgiques de l'Angleterre et de la Belgique.

Mais, en supposant, pour un instant, que la concurrence anglaise ne soit plus à craindre, quelle sera la position de l'industrie métallurgique belge à l'égard de l'industrie similaire du *Zoll-Verein* ? Ici encore il y a des doutes et même des craintes. Cependant, à vrai dire, ces industries ne sont pas *complètement similaires* dans les deux pays. En Belgique nous n'avons plus que la forgerie au coak ; en Allemagne, c'est la forgerie au bois qui domine, parce que la houille grasse, nécessaire à la forgerie au coak, ou manque, ou se trouve trop éloignée des gisements du minerai. Et puis, en général, la fonte allemande a eu, du moins jusqu'à ce jour, une destination spéciale, la fabrication des ouvrages d'acier, pour laquelle elle a une supériorité incontestable. Il n'y a que la haute Silésie et le pays d'Entre-Meuse-et-Rhin qui possèdent un certain nombre de fourneaux au coak ; encore, là, ou le combustible est de moins bonne qualité, ou le minerai moins riche, moins abondant, trop éloigné des bassins houillers. Donc, en thèse générale, les conditions d'exploitation pour les hauts-fourneaux au coak sont moins favorables en Allemagne. D'un autre côté, les droits de 5 silbergros et de 1 th. 7 et $\frac{1}{2}$ silbergros, dont l'indus-

trie belge se trouve frappée, les frais de transport qu'elle a à subir pour arriver au-delà du Rhin, constituent également pour celle-ci des conditions fort onéreuses. Mais, au total, et toujours dans la supposition que le traité écarte la concurrence de l'industrie anglaise, il est permis d'espérer que l'industrie métallurgique belge verra s'étendre considérablement le cercle de ses opérations, surtout vers le centre et le midi de l'Allemagne. Nous en avons pour garant l'état relativement inférieur et le caractère spécial de l'industrie métallurgique dans ces contrées, enfin, leur intérêt même; car, sous peine de voir hausser le prix des fers dont elles ont tant besoin pour leurs voies ferrées et pour leur grosse quincaillerie ⁽¹⁾, elles devront ouvrir une large voie à l'écoulement des produits de nos fourneaux et de nos laminaires.

Il est cependant encore une dernière observation à présenter à la Chambre relativement à l'effet de la réduction des droits accordée à la métallurgie belge.

La restriction de cette faveur aux fers belges entrant dans les Etats du *Zoll-Verein*, par la frontière de terre, fait craindre, non sans quelque fondement, paraît-il, que nos exportations de fers par la Meuse et le Rhin, vers la Westphalie ne soient entravées. Ce serait là un résultat fâcheux assurément. Mais, d'abord, la quantité de fontes expédiées par rivière en destination de la Westphalie est, pour ainsi dire, insignifiante, mise en regard de nos exportations de fer par la frontière de terre. Ensuite, la Belgique a dû subir cette restriction, parce qu'elle n'aurait pu trouver des garanties sérieuses sur le Rhin contre l'introduction frauduleuse des fontes anglaises au droit réduit, introduction que l'Allemagne n'aurait aucun intérêt à empêcher. Les pertes que notre industrie métallurgique aurait éprouvées de ce chef auraient aisément absorbé, et au-delà, les bénéfices que lui procurerait la continuation de ses expéditions par rivière. Et puis, quand les conditions d'exploitation du chemin de fer belge-rhénan auront été perfectionnées, et que les moyens de transport, de chargement et de déchargement des marchandises auront été organisés de manière à procurer au commerce de nouvelles facilités et de notables économies, les expéditions de fers belges vers la Westphalie ne pourront-elles pas aussi se faire *par la frontière de terre*?

Telle est l'appréciation générale que nous avons faite du traité du 1^{er} septembre, au point de vue maritime et commercial.

Nous avons indiqué sommairement quel était, il y a un an, l'état de nos relations avec l'Allemagne. Analysant ensuite diverses stipulations du traité, nous avons recherché par quels articles chacune des deux parties contractantes a conservé sa position, par quels articles elles sont parvenues, de part et d'autre, à la modifier en leur faveur. A ce sujet, nous avons principalement

(1) D'après un relevé officiel, le chiffre des importations de fontes et de fers dans les États du *Zoll-Verein* s'est élevé, pour 1842, à 933,598 quintaux, et pour 1843, à 982,350 quintaux.

fixé notre attention sur la manière dont les négociateurs ont compris et traité les deux questions dominantes dans ces débats : *la question maritime* en faveur du *Zoll-Verein* (art. 5 et 6), *la question métallurgique* en faveur de la Belgique (art. 19).

Les articles du traité dont la section centrale n'a pas fait l'objet d'un examen spécial (les art. 4, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 27 et 28) stipulent, dans un intérêt commun de navigation et de commerce, une parfaite et bienveillante réciprocité.

Il semble que tout soit dit quand on a examiné un *traité de commerce et de navigation* dans ses résultats pour ces deux intérêts vitaux ; et, en effet, la section centrale a principalement insisté sur cet examen. Cependant, pour peu qu'on y réfléchisse, on sent bientôt que se placer à ce point de vue exclusif, ce serait donner un caractère trop étroit au jugement qu'on est appelé à porter sur un acte d'une telle gravité. Pour se former une conviction raisonnée dans une matière aussi délicate, il y a d'autres éléments d'appréciation à réunir, d'autres faces de la question à étudier.

Nous ne nous arrêterons pas à rechercher quels seront les effets probables du traité par rapport aux intérêts du trésor belge. Les vues que le Gouvernement a communiquées à cet égard à la section centrale, sur la demande de celle-ci, se trouvent à la suite de ce Rapport (*Annexe C*).

Qu'il soit permis à la section centrale de passer immédiatement à l'appréciation de la portée politique du traité entre la Belgique et le *Zoll-Verein*.

L'importance politique de cet acte international, il est inutile de la cacher ou de l'amoindrir : elle est comprise d'instinct par les gouvernements et par les nations. On peut n'être pas d'accord sur l'existence d'un équilibre parfait de sacrifices et d'avantages *matériels, positifs*, à résulter du traité : sous ce rapport, bien des prévisions peut-être seront démenties, bien des calculs erronés, bien des espérances vaines, bien des craintes prématurées ; mais il n'est pas un esprit en Belgique, ni au dehors de la Belgique, qui puisse se méprendre sur la portée politique du traité du 1^{er} septembre. Ce traité est, de la part de ces populations allemandes avec lesquelles nous avons une si longue communauté de souvenirs historiques, un premier et solennel acte de foi dans l'avenir de la nation belge ; ce traité est la consécration officielle de la neutralité de la Belgique.

L'Allemagne, devenue industrielle, est impatiente du joug de l'industrie étrangère qui pèse sur elle et qui l'empêche de s'élancer au-delà des mers à la conquête pacifique de débouchés où elle puisse avantageusement échanger ses produits. Mais, située au centre du continent, dépourvue d'une marine suffisante, elle a besoin d'une nation qui lui prête son territoire, lui ouvre ses ports et qui s'associe à ses destinées commerciales. La Belgique, qui a sa vocation toute tracée à travers les siècles et au milieu des vicissitudes de la

diplomatie européenne, a compris les desseins de la nature dans la position géographique qui lui est faite. L'éternelle jalousie des nations, ses rivales, l'eût, au besoin, éclairée sur ses intérêts. La Belgique, en dirigeant ses regards vers le Rhin, ne fait donc que rentrer dans les constantes traditions de son histoire ⁽¹⁾ et dans les conditions naturelles de sa prospérité.

Et que la France ne s'alarme pas de la position que la Belgique a prise en signant le traité du 1^{er} septembre. Si des intérêts et des souvenirs attachent la nation belge à l'Allemagne, d'autres intérêts non moins respectables, d'autres souvenirs non moins chers l'attachent à la France. En se rapprochant des nations germaniques, la Belgique n'a pas entendu s'éloigner de la nation française qui s'est toujours montrée son alliée, son amie, et vers laquelle l'entraînent déjà tant de sympathies.

La Belgique avait à prouver à l'Europe qu'elle prend au sérieux son indépendance et sa neutralité. Fatiguée du rôle de *barrière* qu'elle n'a que trop longtemps joué pour compte de l'étranger, la nation belge, devenue libre dans ses alliances, maîtresse de ses mouvements, pourra désormais se constituer le *lien* entre deux nations qui ne peuvent plus longtemps rester dans cet état d'isolement que l'histoire leur reprocherait comme une faute.

La section centrale termine ici la série de considérations que lui a suggérées l'appréciation du traité du 1^{er} septembre.

En résumé, la section centrale n'approuve pas toutes les stipulations du traité; quelques-unes de ces stipulations ont été, de sa part, l'objet d'unanimes regrets. Cependant, elle ne s'est pas laissé dominer par des répugnances partielles, ni arrêter par des objections de détail.

La section centrale s'est placée à un point de vue plus élevé, plus en rapport avec la dignité des gouvernements qui ont conclu le traité et de la législature qui est appelée à le sanctionner.

La section centrale est partie de ce principe, que, dans une convention de ce genre, l'une ou l'autre des parties contractantes ne doit pas être nécessairement ou triomphante ou victime. Elle a pesé les inconvénients et les avantages matériels du traité, pour autant qu'ils soient susceptibles d'une appréciation positive; mais elle y a vu aussi, dans un autre ordre d'idées, un acte de haute politique, destiné à consolider notre nationalité et contenant le germe d'un système auquel l'avenir réserve son développement et sa justification.

(¹) Nous avons réuni à la hâte quelques indications historiques propres à constater les anciennes relations commerciales de la Belgique avec l'Allemagne. (*Annexe D.*)

Voici le vote émis par les diverses sections de la Chambre, sur l'ensemble du traité du 1^{er} septembre.

Toutes les sections ont adopté l'ensemble du traité ; une seule s'est abstenue d'émettre son vote.

Dans le sein de la section centrale, cinq membres ont voté pour l'adoption de l'ensemble du traité ; un membre a voté contre ; un autre membre a été empêché par une indisposition de prendre part au vote.

En conséquence, la section centrale a l'honneur de proposer l'adoption du projet de loi présenté par le Gouvernement, à l'effet d'obtenir l'assentiment des Chambres au traité de commerce et de navigation conclu entre la Belgique et le *Zoll-Verein*, le 1^{er} septembre 1844.

Le rapporteur,

P. DE DECKER.

Le président,

LIEDTS.

ANNEXE A.

Complément du procès-verbal d'échange des ratifications du traité.

Les soussignés Comte Goblet d'Alviella, Ministre d'État et des Affaires Étrangères de Sa Majesté le Roi des Belges, et Baron d'Arnim, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi de Prusse près de Sa Majesté le Roi des Belges, lorsqu'ils ont effectué partiellement, le 19 octobre 1844, l'échange des ratifications du traité de commerce et de navigation conclu et signé à Bruxelles, le premier septembre de cette année, entre les plénipotentiaires de Sa Majesté le Roi des Belges et de Sa Majesté le Roi de Prusse, en son nom et au nom des autres États souverains, membres de l'Association de douane et de commerce Allemande (*Zoll-Verein*), se sont réservé la faculté de procéder ultérieurement à l'échange de ceux des actes de ratifications qui n'ont pu être produits à la date précitée du 19 octobre.

En conséquence, ils se sont réunis à l'effet de procéder aujourd'hui à l'échange de ces actes ; et les ratifications produites ayant été trouvées en bonne et due forme, l'échange a eu lieu pour ceux de :

- 1° Son Altesse Royale le Grand-Duc de Saxe ,
 - 2° Son Altesse le Duc de Saxe Cobourg-Gotha ,
 - 3° Son Altesse Sérénissime le Prince de Schwartzbourg Rudolstadt ,
 - 4° Son Altesse Sérénissime le Prince de Reuss-Greiz ,
 - 5° Son Altesse Sérénissime le prince de Reuss Schleitz ,
 - 6° Son Altesse Sérénissime le prince de Reuss Lobenstein et Ebersdorf ,
- contre les actes de ratification correspondants de Sa Majesté le Roi des Belges.

En foi de quoi, ils ont signé le présent procès-verbal d'échange, qui forme le complément définitif de celui signé par eux, le 19 octobre dernier, et ils y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Bruxelles, le vingt-septième jour du mois de novembre mil huit cent quarante-quatre.

ANNEXE *B.*

FERS.

TARIF DE L'UNION ALLEMANDE.

DÉSIGNATION DES ESPÈCES.	BASE DES DROITS.	DROITS	
		ANCIENS.	NOUVEAUX.
	Par quintal l'équivalent de kil.	Th. S.	Th. S.
<i>A.</i> Fers bruts de toute espèce, vieilles ferrailles, limailles, etc.	46.74	»	» 10
<i>B.</i> Forgé et fer passé aux cylindres (avec exception du fer façonné) en barres d'un demi-pouce prussien de diamètre et au-dessus, de même petit fer fondu (ouvré), rails pour chemins de fer, aussi l'acier de cémentation, acier brut (fondu et raffiné)	Id.	1 »	1 15
<i>C¹.</i> Forgé et cylindré (avec exception du fer façonné) en barres de moins d'un demi-pouce prussien de diamètre (<i>a</i>). . . .	Id.	1 »	2 15
<i>C².</i> Façonnés en barres, de même les grosses parties de machines et de voitures (vis, essieux, etc.) forgés pour modèles, pour autant que ces parties, séparément prises, pèsent un quintal au plus, aussi tôles noires, ancras et chaînes d'ancre.	Id.	3 »	3 »

DROITS NOUVEAUX EN FRANCS ET PAR 100 KIL.		DIFFÉRENCE EN FAVEUR de LA BELGIQUE.	<i>Observations.</i>
GÉNÉRAUX.	RÉDUITS pour LA BELGIQUE.		
Fr. C.	Fr. C.		
2 67	1 33 $\frac{1}{2}$	1 33 $\frac{1}{2}$	(a) Cette catégorie est reprise de la précédente qui était imposée à 1 th. Elle consiste à distinguer et à frapper d'un droit plus élevé (de th. 1-15) les fers de moins de $\frac{1}{2}$ pouce prussien de diamètre.
12 03	10 02	2 01	
20 06	20 06	"	
24 07	24 07	"	

32

ANNEXE C.

*Effets du traité du 1^{er} septembre 1844 entre la Belgique et le Zoll-Verein, sous
le point de vue des intérêts du trésor belge.*

OBSERVATIONS.

ART. 1^{er} DU TRAITÉ. — Les navires prussiens ont été depuis longtemps assimilés aux navires belges, quant au droit de tonnage. Le traité ne fait que rétablir cet état de choses, un moment suspendu en 1844. Les recettes du trésor ne seront donc pas modifiées sous ce rapport. Les éléments manquent pour établir le chiffre des concessions, en ce qui concerne les autres points de cet article. (Pilotage, ancrage, etc.)

Pour les importations maritimes, on n'a relevé que celles venues de la Prusse par navires prussiens, par le motif que tous les ports de mer des autres pays du *Zoll-Verein* semblent ne pas se trouver dans le territoire de cette union douanière.

Marchandises favorisées par les art. 18, 22 et 24 du traité.

MARCHANDISES.	UNITÉS.	QUANTITÉS. 1843.	DROITS EN PRINCIPAL D'APRÈS LE TARIF				Différence constituant la réduction accordée aux importations de la Prusse. a. Principal. b. Additionnels.	Observations.
			EN VIGUEUR AVANT LE TRAITE.		RÉSULTANT DU TRAITE.			
			QUOTITÉ.	MONTANT.	QUOTITÉ.	MONTANT.		
		Francs.		Francs.		Francs.	Francs.	
Modes.....	Francs.	221,000	20 %	44,200	10 %	22,100	a. 22,100 b. 3,536	(a) En 1843, il a été importé de la mercerie, sans distinction d'espèce, pour une valeur de fr. 461,089; on présume que la moitié a consisté en ouvrages de Nuremberg.
Ouvrages de Nuremberg.	Francs.	(a) 230,000	10 %	23,000	5 %	11,500	a. 11,500 b. 1,840	
Tissus de coton, imprimés ou teints (b)....	Kilogr.	18,508	325 fr. les 100 kilog.	60,151	212 fr. les 100 kilog.	39,237	a. 20,914 b. 3,346	(b) Les importations du Zoll-Verein sont affranchies de l'augmentation de droits établies par l'arrêté royal du 13 octobre 1844.
Tissus de soie.....	Kilogr.	14,537	5 fr. le kilogramme.	72,685	4 fr. le kilogramme.	58,148	a. 14,537 b. 2,326	
Vins. { Droite d'entrée. }								
En cercles.....	Hectol.	3,014	2 fr. l'hectolitre.	6,028	fr. 0.50 l'hectolitre.	1,507	a. 4,521 b. 723	Le montant de la différence portée dans la 8 ^e colonne, pourra s'accroître si, comme il est probable, les réductions accordées pour certains articles, déterminent une augmentation dans les importations.
En bouteilles...	Bout.	23,155	12 fr. les 100 bout.	2,779	"	"	a. 2,431	
	Hectol.	174	"	"	2 fr. l'hectolitre.	348	b. 389	
Vins (droits d'accise)...	Hectol.	3,188	fr. 23.85 l'hectolitre.	76,034	fr. 17.89 l'hectolitre.	57,026	a. 19,008 b. 4,942	
Eaux minérales.....	Francs.	3,284	2 %	66	Libres.	"	a. 66 b. 11	
Draps en transit.....	Kilogr.	20,046	8 fr. les 100 kilog.	1,604	Libres.	"	a. 1,604 b. 257	
Écorces à tan. {								
En transit.....	Kilogr.	"	"	"	"	"	"	
Exportées.....	Kilogr.	816,000	fr. 1.20 les 100 kilog.	9,792	"	"	"	
	Francs.	89,760	"	"	6 %	5,386	a. 4,406 b. 705	
Ardoises en transit....	Pièces.	19,000	fr. 1.60 les 1,000 pièce.	30	"	"	"	
	Francs.	260	"	"	fr. 0.15 les 100 francs.	"	a. 30 b. 5	
TOTAL.....							121,592	

Principales marchandises importées (par mer) en 1843, de la Prusse, par navires prussiens.
(Art. 5 du traité.)

MARCHANDISES.	UNITES.	QUANTITÉS.	DROITS DUS (A)		DIFFÉRENCE constituant la faveur dont jouira le pavillon prussien par suite DU TRAITÉ. Principal.	Observations.
			par pavillon prussien s'il n'était pas assimilé au pavillon national.	par pavillon national		
			Francs.	Francs.	Francs.	
Bois...	Non scié.....	Tonneau.	937	3,948	1,974	Il est impossible de connaître les quantités de marchandises mises en consommation provenant d'importations par pavillon prussien; il a donc fallu établir les calculs sur les quantités importées (<i>commerce général</i>) comme si toutes avaient été déclarées en consommation.
	Scié.....	Tonneau.	11,718	128,898	105,462	
	Merrains à futaillies.....	Pièces.	5,848	124	112	
Cendres gravelées..... (Véclasse)	Kilogr.	22,842	457	114	343	(a) Ce calcul a été établi dans l'hypothèse où la valeur de l'hectolitre, étant de fr. 15 et au-dessous de 20, le froment serait soumis au droit de fr. 37-50 les 1,000 kil. Il en résulte que le pavillon prussien ne jouirait d'aucun avantage si le prix par hectolitre, étant au-dessus de fr. 20, le froment pouvait entrer libre de droits.
Graines de lin.....	Lasts.	457	1,942	685	1,257	
Grains.	Froment.....	Kilogr.	3,899,165	(a) 146,218	131,597	(a) 14,622
	Seigle.....	Id.	1,561,000	(b) 33,561	30,205	(b) 3,356
	Orge.....	Id.	2,395,000	9,580	8,622	958
	Fèves.....	Id.	38,000	532	380	152
	Vesces.....	Id.	74,000	1,332	1,036	296
	Pois.....	Id.	21,000	399	359	40
Plumes à écrire brutes..	Pièces.	3,748,000	397	357	40	(c) On fait remarquer que ce total de fr. 175,516 pourra s'accroître dans une certaine proportion par la circonstance fort probable que l'avantage accordé au pavillon du Zoll-Verein déterminera des importations sous le pavillon de cette union douanière de marchandises qui, dans l'état actuel des choses, sont importées sous des pavillons de pays qui ne font point partie du Zoll-Verein. Il reste une autre observation à faire: c'est que dans l'évaluation des résultats financiers du traité du 1 ^{er} septembre, le Département des Finances n'a pas compris les droits de tonnage, de péage et de pilotage. Il appartient au Département des Affaires Étrangères d'apprécier la portée des dispositions du traité sur ces deux points, et de faire usage, dans les limites et d'après la forme qu'il jugera convenir, des données que ce calcul contient et des explications que présente la note qui l'accompagne.
Principal.....					46,486	
Additionnels.....					7,438	
TOTAL.....					53,924	
Report de la page précédente.....					121,592	
TOTAL GÉNÉRAL.....					(c) 175,516	

ANNEXE D.

Recherches historiques sur les relations commerciales de la Belgique avec l'Allemagne.

D'après les meilleurs historiens que j'ai consultés pour la rédaction de cette notice, c'est de l'époque de Charlemagne que datent, à proprement parler, les relations commerciales de la Flandre avec Cologne.

Sous les successeurs de cet empereur, les commotions politiques et les guerres auront probablement entravé ces rapports. Il existe, d'ailleurs, peu de monuments historiques de ces temps de confusion.

Ce que l'on sait, c'est qu'à dater du XII^e siècle, la Flandre devint le centre du commerce avec le nord-est de l'Europe, qu'elle trafiquait, par terre et par eau, avec tout l'ouest de l'Allemagne centrale.

En 1104, les sujets de Baudouin, comte de Flandre, sont compris au nombre des marchands étrangers soumis au tonlieu de Coblenz.

Philippe d'Alsace fait hommage à Frédéric Barberousse, en 1164, dans la ville d'Aix, et obtient de celui-ci la liberté entière pour les Flamands de trafiquer par tout l'Empire.—Ce même empereur, en 1173, établit deux foires annuelles, à Duisbourg et à Aix-la-Chapelle, en faveur des négociants flamands et leur accorde, pour leurs personnes et leurs marchandises, un sauf-conduit sur le Rhin. Par le même acte, il donne un cours légal aux monnaies flamandes. — Le sauf-conduit sur le Rhin fut confirmé, en 1178, par l'archevêque de Cologne. De nombreux sauf-conduits furent, vers la même époque, accordés, à travers le Limbourg, aux négociants flamands.

Les droits et privilèges des Flamands à Cologne furent déterminés avec soin, par une convention entre les bourgeois de Gand et ceux de Cologne, en date du 25 mars 1197.

Sous l'empereur Othon IV (de 1209 à 1215), nous voyons des députés de la Flandre conclure avec les habitants de Cologne un traité de paix et d'alliance.

En 1252, la comtesse Marguerite règle la position des commerçants de l'Empire dans la Flandre.

Une discussion acharnée s'étant élevée, dès l'année 1249, relativement au droit d'étape à Cologne, l'archevêque de cette ville et la comtesse Marguerite concluent un traité d'alliance (1254). Les hostilités prennent bientôt un caractère plus sérieux; la paix est de nouveau signée en 1284.

On sait que ce fut uniquement pour affranchir le commerce sur le Rhin que Jean I^{er}, duc de Brabant, livra la célèbre bataille de Woeringen (1288).

Après la victoire, il reçut le titre de *bourgeois de Cologne*, à son entrée dans cette ville, où, dès-lors, la monnaie du Brabant eut un cours légal. — La conquête du Limbourg par le duc de Brabant et la garantie de cette conquête par l'art. 12 de la Joyeuse Entrée du Brabant (— *Les pays de Limbourg et d'Oultre-Meuse demeureront à jamais unis au Brabant.* —) ont évidemment, à part le but politique, une portée commerciale.

Dans la suite des temps, à travers toutes les vicissitudes politiques, les Flamands et les Brabançons continuèrent d'avoir de fréquents rapports commerciaux avec les Allemands. Nous ne parlons pas des Liégeois : tout le monde sait que l'ancien pays de Liège était en contact immédiat et continu avec les riverains du Rhin.

Les principales foires d'Allemagne, celle de Francfort surtout, furent, jusque dans ces derniers temps, fréquentées et alimentées presque exclusivement par les négociants de la Flandre et du Brabant. Les Bidermann, les Pourtalès, les Bethman, de Francfort, durent à leurs relations avec nos compatriotes la majeure partie de leurs immenses richesses.

L'importance de la question du transit par les provinces belges vers l'Allemagne fut comprise de bonne heure par nos ancêtres : l'histoire de notre commerce, de notre diplomatie, de nos travaux publics même, est là pour l'attester à chaque page.

Quand la ville de Bruges fut devenue l'entrepôt général des nations, ce fut avec l'empire d'Allemagne qu'elle conclut, en 1340, son premier traité d'alliance, par ordre de date et d'importance. Parmi les *nationes mercatorum* qui apportaient à cette splendide cité le tribut de tous les peuples de l'Europe, les principaux étaient les *Osterlings*. Ces *gens de l'Est*, originaires de la Basse-Saxe et de la Prusse, se faisaient les commissionnaires de la Suède, de la Norvège, de la Russie même ; car, jusqu'au XIII^e siècle, aucune nation étrangère n'osait s'aventurer dans la mer Baltique.

Anvers ayant recueilli l'héritage de Bruges, les Osterlings jouèrent encore le principal rôle dans l'histoire de sa prospérité. — Ce furent même les démêlés nombreux avec les *pays d'Oostlande* qui donnèrent lieu à la création des premiers *consulats* (1485).

Les principaux banquiers de l'Europe, au XVI^e siècle, c'étaient les Fugger, d'Augsbourg, qui avaient le centre de leurs affaires à Anvers et dont le nom est resté dans la langue du peuple auversois (*een ryke folkker*). — La maison des Osterlings, bâtie en 1568, domine encore aujourd'hui les bassins de notre métropole commerciale, comme un monument de la puissance de ces négociants étrangers et de l'étendue de leurs relations avec nos provinces.

Dès l'année 1609, les États de Flandre demandèrent l'érection d'Ostende en *port franc*, afin de ne pas abandonner à la Hollande le bénéfice du commerce avec l'Europe centrale, commerce qui, à cause des troubles du XVI^e siècle, venait de fuir le port d'Anvers. C'est vers la même époque que fut mis en avant le projet d'un canal du Nord, de l'Escaut à la Meuse, projet qui, depuis, pré-

occupa souvent l'esprit de nos hommes d'État et que la Belgique indépendante réalise en ce moment.

Les efforts constants de l'Angleterre et de la Hollande pour apporter des obstacles de tout genre à nos relations avec l'Allemagne, ne sont pas moins significatifs. Aussi tous les regards de la diplomatie furent-ils bientôt fixés sur l'Escaut. La question de la liberté de l'Escaut devint une question européenne.

L'art. 14 du traité de Munster (1648) décida la fermeture de ce magnifique fleuve. La politique hollandaise voulait se garantir le commerce des Pays-Bas, de la principauté de Liège, de l'Allemagne centrale et d'une partie de la France.

Pour échapper aux suites désastreuses de ce traité, nos souverains essayèrent de donner une importance nouvelle aux villes d'Ostende et de Nieuport. En 1669 on décréta la construction des écluses de Slykens. A peine ces écluses furent-elles achevées (1676), que le gouverneur Alexandre Farnèse publia le fameux règlement et tarif du 21 décembre 1680 qui accorda de grandes réductions de droits pour le transit des marchandises de provenance étrangère.

C'est sous les auspices de ce règlement libéral que la Flandre poursuivit le creusement de ces canaux qui la sillonnent en tous sens, et qui étaient destinés à lui ouvrir vers la mer ces communications pour l'établissement desquelles on avait déjà fait auparavant de nombreuses tentatives, notamment par les canaux de la Lieve, de Gand à Damme (1228 à 1251),—d'Ypres à Nieuport (1251), — d'Ypres à l'Yperlée et de Bruges à l'Écluse (fin du XIII^e siècle), — par le canal de l'Yperlée (1311), — par celui de Gand vers le Sas-de-Gand (1547), — de Bruges vers Dunkerque par Plasschendaele et Furnes (1633-1640).

Les principales industries du pays n'ayant cessé de réclamer contre les abus auxquels le transit donnait lieu, des ordonnances de 1698 et de 1699 vinrent modifier le tarif de 1680 et restreindre ce transit. En même temps cependant (7 juin 1698) le Roi d'Espagne, Charles II, institua à Ostende une compagnie royale de libre navigation aux Indes orientales et aux côtes de Guinée ; mais cet essai vint échouer contre les ordonnances restrictives rendues en faveur de quelques industries, et le commerce de transit prit la voie de Hambourg et de Rotterdam.

Une réquisition, en date du 23 juin 1706, était venue rendre quelque vie au commerce de transit à travers la Belgique, quand fut conclu le traité de la barrière (1715). La création d'une *barrière contre la France* ne fut que le but accessoire de ce traité ; le but principal ce fut l'assujettissement du commerce belge par la consécration nouvelle de la disposition du traité de Munster qui décidait la fermeture de l'Escaut.

L'attention du pays se porta de nouveau sur Ostende. En 1725 le Gouvernement autorisa l'établissement d'une compagnie des Indes, dans cette ville : les puissances rivales de la Belgique s'en alarmèrent ; et, déjà en 1727, on suspendit, *en faveur de la tranquillité de l'Europe*, les opérations de cette compagnie, qui ne furent plus reprises.

Le courage de nos provinces ne se laissa point abattre : elles surent lutter

avec persévérance contre le mauvais vouloir des puissances voisines et la faiblesse de leur propre gouvernement. C'est de cette époque que date l'achèvement de la plupart de nos canaux : le canal de Bruges à Slykens, celui de Gand à Bruges, celui de Louvain à Malines, celui de Bruxelles au Ruppel.

L'administration ne pouvait consentir à laisser tant de sacrifices inutiles. Déjà, par le règlement du 1^{er} mars 1755, dû à l'influence de Charles de Lorraine, les droits sur les marchandises transitant par ces canaux, furent considérablement réduits. — En 1756, Marie-Thérèse fit construire un entrepôt à Ostende.

Le 19 mai 1766, le ministre Cobenzl, appelé le Colbert des Pays-Bas, décréta la liberté du transit. Les circonstances politiques aidant, Ostende s'éleva rapidement à une haute prospérité. Le nombre de navires entrés à Ostende ne s'était élevé, pour les années 1764 et 1765, qu'à 828 ; pour 1784 et 1785, il était monté à 2,015.

Les marchandises transitaient par les canaux jusque dans l'Escaut, et se dirigeaient ensuite par d'autres canaux sur Bruxelles et sur Louvain, qui étaient en rivalité perpétuelle, comme centres de ce commerce immense de transit. Cependant Louvain l'emportait parce qu'elle était située plus près de la frontière et que les frais d'expédition y étaient relativement moins élevés. Il y avait à Louvain, vers l'an 1770, un tel encombrement de marchandises en destination de l'Allemagne, de la Lorraine et de la Suisse, qu'elles y étaient parfois retenues forcément pendant deux mois, les moyens d'expédition faisant défaut à un pareil mouvement d'affaires.

Au moment qu'on obtenait ces brillants résultats, Joseph II, après avoir montré quelques velléités de résistance énergique, finit par céder à la Hollande et à la France l'anéantissement de la liberté de l'Escaut. (Traité du 8 novembre 1785).

Ce ne fut point assez encore : dans les rivières et les canaux même, le commerce de transit fut entravé par mille formalités et des tracasseries sans fin, en vertu d'un règlement du 17 décembre 1785. Toutes les villes de nos provinces adressèrent des réclamations au gouvernement autrichien : ce fut en vain. Le commerce de transit, du côté de la France, passa à Dunkerque ; celui de l'Allemagne alla enrichir Bois-le-Duc.

A peine le royaume des Pays-Bas fut-il constitué, que le Gouvernement néerlandais donna à sa loi générale de douane de 1822 un caractère doublement hostile aux intérêts des provinces méridionales. Elle ne faisait pas une assez large part aux besoins de nos industries, et elle révélait l'intention de réserver à la Hollande les bénéfices du transit vers l'Allemagne.

Une des premières et des plus fécondes idées du Gouvernement de la Belgique indépendante, ce fut l'établissement d'un chemin de fer de la mer du Nord au Rhin, dans le but incontestable d'attirer en Belgique ces relations dont l'existence séculaire faisait dire aux négociants notables d'Anvers (dans un mémoire provisionnel au magistrat de cette ville, en date du 13 juin 1787) : *Le commerce de transit vers l'Allemagne et la Suisse est devenu pour nous une espèce de propriété.*