

(1)

(N^o 166.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 MAI 1863.

Traité de navigation et arrangement commercial, sous forme de protocole,
conclus le 28 mars 1863, entre la Belgique et la Prusse (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DES SECTIONS CENTRALES (2), PAR M. VAN ISEGHEM.

MESSEURS,

Quand, en 1861, le Gouvernement a négocié avec la France un traité dont le but principal était, de part et d'autre, de modifier dans un sens libéral le tarif douanier, il a été entendu de notre côté que cette nouvelle législation commerciale serait appliquée successivement à tous les autres pays qui, par réciprocité, nous accorderaient le traitement le plus favorisé.

Le traité du 1^{er} mai 1861 avait été conclu sur les mêmes bases que celui du 23 janvier 1860 entre la France et la Grande-Bretagne, et la première de ces deux puissances a depuis aussi signée un traité avec la Prusse et, éventuellement, avec le Zollverein; ce dernier acte porte la date du 2 août 1862.

De notre côté est intervenu ensuite le traité du 23 juillet 1862 avec le Royaume-Uni : ce traité, négocié sur les mêmes principes que nos arrangements avec la France, est considéré comme le plus favorable aux nations étrangères; il est devenu la base de toutes nos négociations.

Par ces divers actes, la France, la Prusse et la Belgique ont modifié leurs droits d'entrée et de sortie; les tarifs conventionnels deviendront à peu près par la suite leur régime commercial définitif, et chaque pays étendra les avantages de la nation la plus favorisée à ceux qui ont un régime libéral, ou qui sont du moins entrés

(1) Projets de loi, n^o 134 et 135.

(2) Les sections centrales, présidées par M. VERVOORT, étaient composées de MM. DE GOTTAL, GOBLET, D'HOFFSCHMIDT, VAN ISEGHEM, JAMAR, HYMANS et DE BOE.

dans cette voie, en supprimant aussi toute espèce de droits différentiels, et sous condition d'une entière réciprocité.

La Prusse se trouvait donc dans la même situation que la Belgique; elle avait modifié son tarif par convention internationale, sans pouvoir toutefois, à cause de certaines oppositions de quelques États du Zollverein, mettre le nouveau traité immédiatement en vigueur.

Nos voisins d'au delà du Rhin désiraient comme nous jouir réciproquement des avantages accordés aux autres nations; les deux États avaient intérêt à appliquer respectivement aux marchandises le traitement favorisé, et c'est dans le but d'obtenir ce résultat que notre Gouvernement a ouvert avec le cabinet de Berlin une négociation qui a abouti au traité de navigation du 28 mars de cette année, et à l'arrangement commercial, sous forme de protocole, de la même date.

Les deux Gouvernements avaient encore à faire disparaître un impôt nuisible à la navigation, le péage de l'Escaut. Plusieurs puissances ont déjà accepté les propositions que nous avons mises en avant pour le rachat de ce péage. Bien que l'impôt soit dû par les navires qui fréquentent l'Escaut, le Gouvernement belge, dans un but de conciliation, et afin d'aider autant qu'il était en son pouvoir à la réussite de la négociation, n'a pas hésité à prendre à charge de la Belgique le tiers du rachat.

La Prusse avait donc intérêt à placer, sous ce rapport, ses propres navires dans la position la plus favorisée. La marine marchande obtient encore d'autres avantages dont nous rendrons compte dans l'examen des articles.

Personne ne peut se faire d'illusions à cet égard: dès que le traité pour le rachat de ce péage sera signé, le Trésor belge n'effectuera plus aucun remboursement, et dès lors le droit devra être acquitté par les navires eux-mêmes, appartenant aux États qui auront refusé de payer leur quote part dans le rachat; le Gouvernement prussien, avec raison, a voulu éviter cette position très-désavantageuse à sa navigation.

La clause insérée dans l'arrangement commercial, pour faire dépendre la mise en vigueur du nouveau tarif prussien de la ratification du traité du 2 août 1862, n'établit pas la réciprocité immédiate, et, pour quelques unes de nos industries, il en résulte une inégalité de traitement.

Nos rapports commerciaux et maritimes avec la Prusse se trouvent donc réglés, d'abord par un traité de navigation; ensuite par un protocole qui, tout en admettant des négociations ultérieures, établit dès à présent les relations commerciales sur le pied de la nation la plus favorisée, et stipule la participation de la Prusse au rachat du péage de l'Escaut; en troisième lieu, par la mise en vigueur d'une convention relative au service international de chemins de fer, et finalement par une convention postale.

La Belgique a intérêt à avoir pour ses relations commerciales les mêmes principes que ceux sur lesquels son indépendance a été reconnue par les puissances étrangères. Nous faisons allusion à une politique de neutralité commerciale, basée toutefois sur une entière réciprocité.

Par une neutralité sincère, nous n'accordons de privilèges à personne, à aucun de nos voisins; nous cherchons à avoir avec tous les États les mêmes rapports politiques et matériels, et c'est le but que le Gouvernement et les Chambres désirent atteindre. Avec cette politique nous ne provoquons ni rivalité, ni jalousie.

L'extension que tous les peuples donnent à leur commerce et à leur industrie, le développement des affaires, facilité par l'augmentation des capitaux, et principalement par cette heureuse invention de notre siècle, les chemins de fer, sont des gages de sécurité pour l'avenir et pour le bien-être de toutes les nations : les luttes et les victoires pacifiques font connaître la richesse, les ressources d'un pays et l'activité de ses habitants.

Les traités que toutes les puissances cherchent à conclure entre elles doivent jeter les bases d'une alliance matérielle et intellectuelle qui plus tard se formera entre toutes les nations, et consolider, ainsi de plus en plus les bonnes relations internationales, gages de paix, de bonheur et de liberté.

Examinons d'abord le traité de navigation : il est conclu avec la Prusse et éventuellement avec les autres États du Zollverein, si ces derniers accèdent aux nouveaux arrangements contractés par la Prusse.

La marine marchande prussienne est beaucoup plus importante que la nôtre; par conséquent elle a plus d'intérêt à obtenir en Belgique le traitement national que nous n'en avons à le stipuler pour nos navires en Prusse; il est d'ailleurs rare que notre pavillon se montre dans les ports prussiens.

Voici la statistique des navires prussiens entrés en Belgique :

1856.	103 navires,	24,514 tonneaux.
1857.	79 —	21,151 —
1858.	90 —	25,658 —
1859.	105 —	30,545 —
1860.	166 —	44,021 —
1861.	206 —	54,155 —
MOYENNE.	125 navires,	53,007 tonneaux.

Par l'article 1^{er}, il y a assimilation complète, sous tous les rapports, entre les pavillons des États contractants, c'est-à-dire absence de tout droit différentiel, tant à l'importation qu'à l'exportation des marchandises, et sur les frais de port. Une seule exception est cependant faite pour la pêche : chaque pays règle comme il l'entend, cette importante et dangereuse industrie; cette réserve est faite dans tous les traités; elle se trouve également dans le traité franco-prussien du 2 août 1862 (art. 8).

La Prusse assimile aussi les importations et exportations, par ses voies navigables, aux importations et exportations favorisées; de même que la Belgique, elle n'a plus de droits différentiels, ni de pavillon, ni de provenance; de manière que son tarif est général et applicable, sans la moindre différence, à l'entrée par les ports de mer, les voies navigables, les chemins de fer et autres frontières de terre.

Les articles 4, 5 et 6 sont relatifs à la nomination et aux prérogatives des consuls, à la désertion et à l'arrestation des matelots, à l'échouement et au naufrage des navires; ces dispositions figurent dans toutes nos conventions et sont, pour ainsi dire, générale.

Toutes les faveurs qui pourraient être accordées par la suite à d'autres pays,

seront acquises de plein droit, par l'article 7, aux pays signataires du présent traité.

L'article 8 est purement transitoire, et il est à espérer que la Belgique n'aura plus longtemps à rembourser le péage de l'Escaut, ni pour ses propres navires, ni pour les bâtiments assimilés.

En faisant des ouvertures aux puissances étrangères pour le rachat du péage de l'Escaut, le Gouvernement belge, en vue de dégrever la navigation dans nos ports; a pris l'engagement, dès que la convention du rachat sera mise en vigueur :

1° D'abolir le droit de tonnage;

2° De diminuer de 20 p. % les droits de pilotage des navires à voiles, de 25 p. % ceux des navires remorqués, de 30 p. % ceux des navires à vapeur;

Et 3° de dégrever également les taxes locales à Anvers.

Ces réductions des frais de navigation ne peuvent que contribuer à accroître le mouvement maritime dans nos ports.

Le droit de tonnage se trouve déjà aboli tant en France que dans les Pays-Bas; en Angleterre il n'existe pas. Pour le transit et pour le commerce, nos ports ont à soutenir la concurrence avec nos voisins; du moment que les frais de port chez nous sont plus élevés que dans les pays qui nous entourent, notre commerce et notre navigation doivent en souffrir : le dégrèvement des droits actuels de navigation maritime était donc bien nécessaire.

Quant aux frais, nos ports doivent être placés sur le même pied que les ports voisins; c'est par l'économie dans les dépenses, par la promptitude dans l'expédition, par la suppression de toutes les formalités inutiles, que nous devons attirer les navires chez nous. Nous devons rendre aussi la réexpédition des marchandises facile et peu coûteuse, décréter un tarif modéré pour les transports par chemin de fer, surtout, comme on peut le faire, pour les produits expédiés à une certaine distance. favoriser la construction des railways en ligne directe vers les grands centres du pays et vers les pays étrangers; avec de tels éléments, on est certain de voir augmenter la navigation dans nos ports, et notre commerce sera en état de soutenir la lutte avec les autres nations, non-seulement pour les marchandises en destination et en partance de notre propre pays, mais même pour le transit.

Ce programme est déjà, nous pouvons le dire, en voie d'exécution; le commerce belge voit avec satisfaction les efforts du Ministre des Affaires Étrangères pour rendre nos ports aussi économiques et aussi expéditifs que possible.

D'après les articles 293, 294 et 295 de la loi générale des douanes, il y a trois classes pour le droit de tonnage : dans la première classe sont rangés les bâtiments belges; dans la seconde les bâtiments étrangers assimilés aux nôtres; ces deux catégories de navires payent à leur première entrée fr. 1.10 et à leur première sortie également fr. 1.10, ce qui ensemble fait fr. 2.20 par tonneau; ce droit se paye pour ces navires une fois pendant l'année courante. La troisième catégorie comprend les navires non privilégiés; ils payent fr. 2.60 par tonneau à chaque voyage.

En ce moment nous ne connaissons aucune nation qui se trouve dans la troisième classe; aussitôt que nous aurons aboli le droit de tonnage, les navires belges en seront, par réciprocité, exempts dans les ports français, ce qui sera un avantage pour notre marine marchande.

La réduction des droits de pilotage est aussi favorable, comme tous les dégrèvements, à la navigation; elle aura lieu dans tous les ports du pays et pour le pilotage belge sur l'Escaut; il faut le reconnaître, ces droits étaient assez élevés et provoquaient des plaintes de la part des capitaines.

Un membre de la section centrale appelle, à ce propos, l'attention du chef du Département des Affaires Étrangères sur la nécessité d'établir un tarif modéré pour les navires qui prennent un pilote d'une station autre que celle attachée au port de destination.

Le troisième dégrèvement consiste dans la réduction des charges locales au port d'Anvers. Cette mesure est aussi avantageuse à la marine marchande, nous ne pouvons que féliciter l'administration qui l'a prise; elle a parfaitement compris les véritables intérêts de ses commettants.

Les autres États qui font ou qui, par la suite, feront partie du Zollverein, auront, d'après l'article 10, le droit d'accéder au traité moyennant un échange de déclarations.

Les sections ont toutes approuvé le traité de navigation, et la section centrale vous en propose également l'adoption.

Le second objet que nous avons à examiner est l'arrangement commercial, sous forme de protocole, conclu avec la Prusse. En vertu de cet arrangement, nous entrerons en négociation avec cette dernière puissance pour un traité de commerce, afin de régler ainsi d'une manière générale et définitive nos relations commerciales sur le pied de la nation la plus favorisée. En attendant, la Prusse accorde à nos produits le régime le plus favorable, sans préjudice toutefois de celui des conventions en cours d'exécution, et, de son côté, la Belgique a concédé à la Prusse les bénéfices du traité anglo-belge du 23 juillet 1862.

Cet arrangement a donné lieu à quelque discussion dans les sections.

La 1^{re} section appelle l'attention de la section centrale sur l'inégalité que signalent les industries intéressées, entre les droits frappant les cuirs à l'entrée des deux pays.

La 3^{me} section exprime le vœu que le Gouvernement belge demande au Gouvernement prussien de renoncer à toute modification dans les droits frappant les cuirs prussiens qui entreront en Belgique, jusqu'à la mise à exécution du traité conclu entre la Prusse et la France, époque où l'égalité du régime sera en vigueur.

En section centrale, les mêmes observations ont été produites, et elles se trouvent appuyées par plusieurs requêtes, adressées à la Chambre des Représentants. Des tanneurs de plusieurs localités du pays se plaignent que, du moment que les ratifications seront échangées, les cuirs tannés pourront être immédiatement importés, moyennant de payer en Belgique un droit d'entrée de 15 francs par 100 kil., tandis qu'aussi longtemps que la convention franco-prussienne ne sera pas mise en vigueur, les droits d'entrée en Prusse resteront fixés à 6 thalers par quintal, soit 45 francs par 100 kil. Les pétitionnaires prétendent, entre autres, que du

moment que nos marchés seront ouverts, la tannerie prussienne viendra les envahir pour se débarrasser de l'encombrement de marchandises accumulées chez elle par la crise commerciale, qui frappe toutes les industries en ce moment; qu'une fois introduits dans le pays, ces cuirs devront y être vendus nécessairement, n'importe le prix. Ils soutiennent aussi que la Prusse, ayant un débouché facile chez nous, augmentera sa production et pourra, en raison de l'augmentation de sa fabrication, diminuer ses prix de vente; qu'en conséquence elle viendra faire une concurrence désastreuse sur nos propres marchés, les seuls, disent quelques pétitionnaires, qui nous restent encore; ils ajoutent qu'aucun pays ne se trouve pour la tannerie dans une situation moins favorable que la Belgique, parce qu'aucun des pays qui nous entourent n'a moins de forêts qui produisent le tan, matière première représentant 45 p. % de la valeur du cuir tanné; d'autres pétitionnaires disent que le marché prussien est pour le prix de 15 à 18 p. % au-dessous du nôtre, à cause de sa position avantageuse et de la facilité avec laquelle les tanneurs se procurent, à très-bon compte, les écorces qui constituent une tannerie riche et puissante.

La section centrale, convaincue que l'ajournement de la mise en vigueur du nouveau tarif douanier en Prusse, décrété par le traité du 2 août 1862, peut être défavorable à nos tanneries aussi longtemps que le droit de 45 francs continuera à subsister, a demandé à M. le Ministre des Affaires Étrangères :

1° De fournir le relevé des importations et des exportations par pays de provenance et de destination des cuirs tannés pendant l'année 1862 et pendant le premier trimestre de cette année;

2° De vouloir insister vivement auprès du cabinet de Berlin pour qu'il admette une modification par laquelle nous ne mettrions en pratique le nouveau droit d'entrée de 15 francs par 100 kil., qu'à dater du jour où le tarif franco-prussien sera mis en vigueur, ou de demander à la Prusse l'application immédiate du nouveau droit chez elle.

M. le Ministre nous a fait parvenir le tableau suivant :

Peaux tannées, préparées ou apprêtées.

IMPORTATIONS EN BELGIQUE.			EXPORTATIONS DE BELGIQUE. (Marchandises belges.)		
PROVENANCES.	Pendant l'année 1862	Pendant les 3 premiers mois de 1863.	DESTINATIONS.	Pendant l'année 1862.	Pendant les 3 premiers mois de 1863
Zollverein.	92,625 kil.	14,135 kil.	Zollverein.	146,995 kil.	21,571 kil.
Grande-Bretagne	15,300 —	5,088 —	Villes hanséatiques	16,259 —	•
France.	217,735 —	57,199 —	France.	59,880 —	8,917 —
Autres provenances. . . .	12,652 —	2,753 —	Pays-Bas	57,500 —	6,895 —
			Autres destinations	26,237 —	5,622 —
	338,290 kil.	78,075 kil.		280,869 kil.	43,005 —

Et sur la seconde question, M. le Ministre a répondu par la note suivante :

« Le Gouvernement, satisfaisant au vœu émis par la section centrale, en ce qui
 » concerne l'application du tarif franco-belge à l'importation des cuirs tannés
 » de Prusse, a fait faire des démarches à Berlin dans le but d'obtenir du Gouver-
 » nement prussien qu'il consente à un délai pour la mise en vigueur du tarif con-
 » ventionnel belge sur cet article; quant à demander à la Prusse l'application
 » immédiate du tarif résultant de son traité avec la France, une pareille démarche
 » serait sans objet, la Prusse ne pouvant rien faire en cette matière qu'avec le
 » consentement de tous les autres États du Zollverein. »

La modification que nous demandons, quant à la date de la mise en vigueur des nouveaux droits d'entrée sur les cuirs, semble à la section centrale si juste et équitable, qu'elle aime à espérer que les démarches du Gouvernement belge seront favorablement accueillies par la Prusse.

Ne pouvons-nous pas invoquer à l'appui des démarches faites à Berlin l'ajournement que nous avons obtenu de la Grande-Bretagne, l'année dernière, pour la mise à exécution des droits sur les fils de coton ?

Avant la conclusion de l'arrangement commercial qui nous occupe en ce moment, il y avait réciprocité; du moment que les nouveaux traités de part et d'autre seront en vigueur, la réciprocité existera de nouveau, et on se demande s'il n'est pas juste de conserver momentanément cette position en n'appliquant le nouveau tarif à notre frontière que quand la Prusse sera prête à le faire de son côté.

La tannerie est une industrie importante du pays, elle mérite à tous égards la sollicitude du Gouvernement et du Parlement.

La section centrale persiste dans son opinion; elle engage de nouveau le Gouvernement, à continuer de faire tous ses efforts auprès du cabinet de Berlin afin d'obtenir un délai pour que les nouveaux droits sur les cuirs tannés et apprêtés ne soient perçus à nos frontières que lors de la mise en pratique du traité franco-prussien.

A la 2^{me} section, dans la discussion générale sur l'arrangement commercial, on fait remarquer que les avantages procurés par le traité à la Belgique ne produiront leurs effets qu'à l'époque de l'exécution du traité conclu entre la France et la Prusse, époque encore incertaine, et qui peut être reculée jusqu'en 1866; tandis que la Prusse jouira immédiatement des avantages que le traité en discussion lui assure. On se demande si on ne pourrait établir une réciprocité plus complète en suspendant les effets du traité envers la Prusse aussi longtemps qu'ils le seraient envers la Belgique; on observe que nous payons déjà une forte part dans le rachat du péage de l'Escaut, et qu'il ne faut pas que nous y ajoutions encore des concessions onéreuses; l'arrangement, fait-on encore remarquer dans la même section, concède à la Prusse des avantages plus considérables que ceux concédés par cette puissance à la Belgique, et on cite notamment, entre autres produits, les cuirs et la céruse.

Ces observations ont été communiquées à M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui a fait parvenir à la section centrale la réponse suivante :

« Lorsque le traité franco-prussien sera en vigueur, le droit à l'entrée en Prusse
 » sur les cuirs tannés provenant de la Belgique aussi bien que de la France, sera

- » de 15 francs par 100 kil. comme en Belgique; mais jamais on n'a pris pour base
 » d'un arrangement commercial entre deux États la parité complète des tarifs.
 » Cette parité n'existe dans aucun de nos arrangements commerciaux, et il ne
 » serait pas juste de méconnaître que, dans son ensemble, le tarif franco-prussien
 » consacre des réductions très-notables sur les droits actuellement en vigueur. »

En ce qui concerne la céruse, article au sujet duquel une requête a été aussi adressée à la Chambre par quelques fabricants, qui se plaignent également que la réciprocité des droits de douane n'existe pas dans le traité, la section centrale a demandé des explications au Gouvernement et elle a réclamé, en même temps, le relevé des importations et des exportations.

Voici la réponse de M. le Ministre des Affaires Étrangères. « Ce que j'ai dit plus haut de l'impossibilité de prendre pour base la parité des tarifs en matière d'arrangement de commerce international, répond à l'observation de la section centrale concernant la céruse. On ne saurait admettre d'ailleurs que la libre entrée en Belgique de la céruse fabriquée en Prusse, puisse causer aucun préjudice aux fabricants belges. Cette industrie se trouve ici dans des conditions telles, qu'elle ne doit craindre aucune concurrence, et ce qui le prouve, c'est qu'elle exporte annuellement *au delà de dix fois* plus de produits qu'il ne s'en importe. Toutefois le Gouvernement examinera s'il serait possible de parvenir, par d'autres voies, à donner quelque satisfaction à cette industrie intéressante. »

Voici les quantités importées et exportées en 1861 et en 1862 :

IMPORTATIONS. (Commerce spécial).			EXPORTATIONS. (Commerce spécial).		
	1861.	1862.		1861.	1862.
Prusse	15,409 kil.	18,782 kil.	Russie	64,873 kil.	49,470 kil.
Pays-Bas	28,420 —	22,636 —	Suède et Norwège	10,482 —	1,084 —
Villes Anséatiques	•	213 —	Villes Anséatiques	56,788 —	104,950 —
Angleterre.	•	1,860 —	Pays-Bas	259,555 —	465,607 —
France.	•	867 —	Angleterre	55,215 —	7,088 —
Autres pays	6,528 —	•	France	24,285 —	70,897 —
	50,357 kil.	44,567 kil.	Espagne	20,656 —	56,556 —
			Turquie	16,490 —	67,458 —
			Egypte.	8,585 —	•
			Brésil	23,573 —	10,217 —
			Danemarck	•	4,447 —
			Portugal	•	2,455 —
			Suisse	•	50,855 —
			Rio de la Plata	•	7,267 —
			Chili	•	6,587 —
			Pérou	•	10,412 —
			Autres pays	32,693 —	5,505 —
				550,971 kil.	889,575 kil.

La section centrale espère que, dans les nouvelles négociations avec la Prusse, le Gouvernement tâchera d'obtenir la suppression ou au moins une diminution des droits d'entrée sur la céruse.

La 3^{me} section pose à la section centrale la question de savoir quelle est la portée de la phrase « sans préjudice des traités en cours d'exécution » qui se trouve au § 1^{er} du protocole.

Répondant à cette question, la section centrale fait observer que la Prusse n'a en voie d'exécution que deux traités : l'un entre le Zollverein et l'Autriche, l'autre entre le Zollverein et la ville de Brême ; que, du moment que le terme des traités actuels sera expiré, la Belgique jouira de tous les avantages que la Prusse pourra accorder, n'importe à quel pays, comme de son côté la Prusse aura les mêmes droits vis à vis de nous.

La 4^{me} section a demandé que le Gouvernement communiquât à la section centrale les tarifs actuellement en vigueur en Prusse.

Le Gouvernement a satisfait à cette demande.

La même section désire que, dans le traité à négocier avec la Prusse, on maintienne l'article 126 de la loi générale des douanes, moyennant de réduire les droits d'entrée sur les marchandises avariées mises en vente. Elle fait cette demande en présence de l'article 19 du traité franco-prussien, qui supprime toute réduction de droits d'entrée du chef d'avarie.

Voici la réponse que M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la section centrale :

« La disposition insérée dans le traité franco-prussien, sous l'article 19, relative
» aux marchandises avariées, se trouve également dans notre traité avec la France,
» du 1^{er} mai 1861, article 26, et elle a été consacrée dans tous les traités que nous
» avons conclus depuis, sans donner lieu à aucune réclamation. Tous les Gouver-
» nements, en abaissant leurs tarifs, ont abandonné le système d'après lequel des
» réductions de droits étaient accordées aux marchandises avariées, à cause des
» difficultés auxquelles il donnait lieu dans la pratique. »

Si les droits d'entrée sont peu importants, personne ne fait usage des facultés inscrites dans la loi générale des douanes, parce que les frais d'expertise sont plus élevés souvent qu'une diminution des droits.

Mais la question change quand les droits sont un peu élevés : déjà il est malheureux pour le propriétaire de la marchandise d'avoir à subir une perte par suite d'avarie ; faudra-t-il encore qu'il paye les mêmes droits que si la marchandise arrivait en bon état ? Est-il juste et équitable, quand les droits sont au poids, de devoir payer l'impôt sur une quantité d'eau que la marchandise peut contenir ?

La section centrale engage le Gouvernement à examiner de nouveau la question de savoir s'il ne serait pas préférable de maintenir, dans le futur traité, les dispositions de l'article 126 de la loi générale précitée.

D'après l'article 1^{er}, une négociation doit s'ouvrir entre la Belgique et la Prusse pour conclure un traité de commerce sur les bases de la nation la plus favorisée ;

en attendant la signature de ce traité, nous le répétons, la Prusse nous garantit, pour le présent et l'avenir, le traitement le plus avantageux, et, par conséquent, le régime du traité franco-prussien, aussitôt qu'il sera mis en vigueur. Une seule exception est cependant faite à cette règle, celle que nous ne pourrions pas réclamer les bénéfices des traités aujourd'hui en voie d'exécution.

Nous admettons la Prusse et les États du Zollverein à la jouissance du régime douanier décrété par le traité anglo-belge, excepté la nouvelle tarification à la sortie des drilles et chiffons de toute espèce, de la pâte à papier et des vieux cordages goudronnés ou non.

Aujourd'hui, le tarif du Zollverein contient encore quelques droits de sortie; par le traité franco-prussien, il n'y aura plus de droits à l'exportation que sur les drilles, les chiffons et les vieux cordages. De manière que nos industriels pourront plus tard tirer de la Prusse les minerais, les peaux brutes et quelques autres objets soumis en ce moment à des droits de sortie.

La Chambre est saisie d'une requête de la Société austro-belge, établie à Corphalie, réclamant la suppression immédiate des droits de sortie dont sont grevés les minerais en Prusse; cette Société demande ainsi la réciprocité, et prétend que tout ajournement doit être préjudiciable à la fabrication belge. La section centrale ne doute point que le Gouvernement aura déjà fait des démarches à cet égard auprès du Gouvernement prussien.

La 6^{me} section a demandé à connaître les causes qui empêchent la ratification du traité entre la France et la Prusse.

Cette question a été soumise à M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui a répondu par la note suivante :

« On ne peut que se référer sur cette question à ce qui a été dit dans l'exposé des motifs; le traité conclu entre la France et la Prusse ne peut être ratifié qu'après que chacun des États qui composent le Zollverein y aura donné son adhésion. Les négociations continuent sur cet objet entre les différents États intéressés. »

Les autres États du Zollverein deviennent de plus en plus intéressés à admettre le traité conclu entre la France et la Prusse, depuis que cette dernière puissance étend à d'autres pays les bénéfices de cette convention. Plus d'une industrie allemande a intérêt à recevoir à des droits modérés les produits de l'étranger; nous ne parlerons pas de l'intérêt des consommateurs, nous ne doutons nullement que les États du Zollverein ne tarderont pas à admettre le traité que la Prusse a négocié en leur nom avec la France.

L'article 2 est relatif au rachat du péage de l'Escaut.

La 2^{me} section constate avec satisfaction l'adhésion de la Prusse au rachat de ce péage, et la 6^{me} section charge son rapporteur de demander au Gouvernement de vouloir fournir quelques explications sur la marche des négociations avec les Pays-Bas, relatives à ce rachat.

M. le Ministre a répondu à cette demande : « Les négociations ne sont pas terminées, mais il est permis d'espérer qu'elles marchent vers une solution très-prochaine. »

Nous espérons avec M. le Ministre des Affaires Étrangères que les négociations pour le rachat définitif du péage de l'Escaut aboutiront sous peu.

Déjà, grâce aux efforts constants du Gouvernement, le plus grand nombre des Gouvernements étrangers ont pris l'engagement de contribuer pour leur part dans le rachat du péage. En soulevant cette question, qui doit avoir pour conséquence d'affranchir à tout jamais la marine marchande de l'impôt sur l'Escaut et d'établir une réduction dans les frais de port, le Gouvernement a rendu un grand service à la navigation et il aura procuré, en même temps, une économie à l'État Belge.

Le *maximum* de la quote part à payer par la Prusse se trouve indiqué dans l'article 2 et s'élève à 1,670,640 francs.

Il y a un véritable progrès pour la navigation dans les dispositions de l'article 5 de l'arrangement commercial; la diversité qui existe dans la manière de jaugeer les navires, présente des inconvénients : presque tous les pays ayant des systèmes particuliers et d'autres dénominations. Il serait aussi à souhaiter qu'un jour tous les États aient des poids et des mesures uniformes, et un même code de commerce maritime.

La convention relative au service international des chemins de fer, signée à Berlin, le 2 août 1862, entre la France et la Prusse, nous est aussi applicable, il est important pour le commerce d'avoir des formalités simples à observer, et d'obtenir de promptes expéditions.

Après les ratifications de l'arrangement commercial, les deux Gouvernements se sont réservés, aux termes du protocole, d'ouvrir des négociations pour la conclusion d'un traité de commerce entre les deux pays; le commerce et l'industrie belges peuvent être assurés que le traité franco-prussien, qui formera la base des négociations, sera examiné avec soin par notre Gouvernement, et qu'il tâchera d'y apporter toutes les modifications nécessaires pour satisfaire, s'il y a lieu, nos intérêts commerciaux. Comme le traité de navigation, l'arrangement commercial a également été admis par toutes les sections, et la section centrale a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Elle propose aussi à la Chambre de décider le dépôt sur le bureau de toutes les pétitions, dont on trouvera le détail dans l'annexe, et, après la discussion, le renvoi de toutes ces requêtes à M. le Ministre des Affaires Étrangères.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

D. VERVOORT.



ANNEXE.

Par pétition datée de Bruxelles, du 20 avril 1863, des fabricants de cêruse demandent que la cêruse ne fasse point partiê de l'arrangement commercial conclu avec la Prusse.

Par pétition datée de Namur, du 15 avril 1863, des tanneurs de la province de Namur demandent égalitê de traitement pour les cuirs prussiens et les cuirs belges.

Par pétition datée du 16 avril 1863, des tanneurs de Stavelot présentent des observations sur les dispositions du traité avec la Prusse concernant les cuirs, et demandent la rêciprocitê de droits sur cet article.

Par pétition datée de Châtelet, du 17 avril 1863, même demande.

— de Péruwelz, du 23 avril 1863, même demande.

— de Tournay, du 24 avril 1863, même demande.

— d'Audenarde, du 26 avril 1863, même demande.

— de Soignies, du 26 avril 1863, même demande.

— de Vieilsalm, du 27 avril 1863, même demande.

— de Gand, du 25 avril 1863, même demande.

— de Houffalize, du 27 avril 1863, même demande.

— de Laroche, du 27 avril 1863, même demande.

— de Bastogne, du 29 avril 1863, même demande.

— d'Arlon, du 30 avril 1863, même demande.

— de Liège, du 5 mai 1863, même demande.

— de S^t-Hubert, du 5 avril 1863, même demande.

— de Hevre, du 7 avril 1863, même demande.

Par pétition datée de Corphalie, du 6 avril 1863, la Société austro-belge demande que le traité de commerce entre la Prusse et la Belgique stipule l'abolition immédiate du droit de sortie sur le minerai de zinc.