

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 AOUT 1846.

Modifications à la loi des droits différentiels, en faveur de la
relâche dans les ports.

(Pétition des sieurs PECHER et FOULON, président et secrétaire de l'Association commerciale et industrielle
d'Anvers, analysée dans la séance du 20 avril 1846.)

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (¹), PAR M. ZOUBE.

MESSIEURS,

L'association commerciale d'Anvers, dans la pétition qu'elle présente à la Chambre, fait le procès à la loi sur les droits différentiels, et commence par dire qu'il est des dispositions mal comprises et vicieusement interprétées par le Gouvernement.

Elle dit ensuite que le bénéfice de l'art. 16, qui permet aux navires étrangers de relâcher dans un port intermédiaire par suite de force majeure, n'existe pas dans la pratique.

Ces griefs à la charge du Gouvernement, sans qu'aucun fait soit invoqué, sans qu'aucune pièce administrative ait été produite ou citée, ces griefs, votre commission les a considérés comme bien gratuits.

Poursuivant son système, la pétition dit que la loi, interprétée comme elle l'est aujourd'hui, n'autorise la relâche qu'aux navires belges, ou que la marine

(¹) La commission est composée de MM. ZOUBE, *président-rapporteur*, DE SAEGER, SIMONS, HEROT, DE BONNE et DE ROO.

belge étant trop peu nombreuse pour nous amener les denrées nécessaires à notre consommation, il en résulte que les entraves apportées à la libre entrée des navires étrangers pèsent sur les consommateurs.

Mais si cette assertion était vraie, les prix des denrées coloniales seraient plus élevés à Anvers que sur les marchés voisins; or, comme ce fait n'existe pas, il en résulte évidemment que les navires belges qui font le commerce direct, et les navires étrangers qui font chez nous le même commerce sans relâche à Cowes, suffisent aux besoins de notre consommation, sans qu'il en résulte aucun désavantage pour les consommateurs.

La marine belge n'est pas augmentée, dit-on, depuis la promulgation de la loi; mais les faits déposent du contraire, car sa capacité est augmentée de 3,000 tonnes environ. On a argumenté par le chiffre du nombre, mais c'est par le tonnage des navires qu'il faut juger de l'état d'une marine.

Et puis à qui la faute si le nombre des navires au long cours n'est pas plus élevé? c'est aux dépréciateurs de la loi qu'il faut l'attribuer; ce sont les réclamations incessantes de la navigation commerciale d'entrepôt, celle de la relâche à Cowes ou autres ports intermédiaires, ce qui détruirait toute la loi des droits différentiels: telles sont les raisons qui empêchent les armateurs de construire des navires au long cours, par la crainte de l'instabilité dans les mesures législatives.

La chambre de commerce de Bruxelles s'expliquait d'une manière bien plus patriotique dans une pétition qu'elle a adressée à la Chambre; en voici quelques passages :

« Il est évident, dit-elle, que les intérêts des négociants de Bruxelles, »
 » faisant le commerce des produits transatlantiques, se trouveront lésés par le »
 » projet du Gouvernement, parce qu'ils ne pourront plus s'approvisionner ni »
 » aussi facilement, ni à aussi bon marché dans les entrepôts voisins des pays »
 » étrangers. Mais nous avons toujours pensé et nous l'avons souvent écrit, que »
 » la marine marchande a fait la prospérité des États qui l'ont protégée; l'his- »
 » toire de tous les peuples qui ont eu quelque renommée commerciale est là »
 » pour attester la vérité de ce fait.

» Nous avons dit que le but du Gouvernement était de faire d'Anvers un »
 » grand marché de produits transatlantiques, par l'extension de ses rapports »
 » directs et comme conséquence l'exportation de beaucoup de nos produits.

» Le but que nous désirons vivement voir atteindre ne le serait pas, si les navires »
 » étrangers, partant d'un port transatlantique sans destination fixe et arrêtée, »
 » n'arrivaient à Anvers qu'après avoir reçu dans un port intermédiaire l'ordre »
 » de s'y rendre, car il est bien connu que la plupart des cargaisons sont des re- »
 » tours des produits manufacturés anglais, etc. »

Nous prendrons encore au hasard quelques observations consignées dans la pétition.

La faveur, y est-il dit, de relâcher dans un port intermédiaire, accordée aux navires belges seulement, est un avantage dont presque toujours ne profitent que les opérations commerciales de nos rivaux.

Mais cette faveur est un grand avantage pour notre industrie maritime; les expéditeurs, en effet, préfèrent des navires belges pour charger des denrées en destination des ports de la Belgique, afin de recueillir le bénéfice différentiel de

l'importation : c'est donc un avantage qui, sans la défense de la relâche, ne pourrait être acquis à notre marine, c'est donc un moyen de la développer.

Mais, dit la pétition, ce sont les opérations de nos rivaux qui en profitent ; comme si les opérations étrangères s'en feraient moins, et comme si, la disposition qui défend la relâche étant supprimée, il ne serait pas indifférent aux expéditeurs de prendre un navire belge ou non ?

On croit remarquer encore une contradiction : les pétitionnaires désirent un grand arrivage à Anvers, et cependant ils demandent l'autorisation de relâcher dans un port intermédiaire, pour pouvoir diriger les navires sur des ports étrangers.

Presque tous les arguments de la pétition sont de la même nature, et pour les réfuter, il suffirait de se reporter aux discussions de la Chambre, en mai et juin 1844.

Mais il est inutile de s'étendre davantage, puisque le Gouvernement a institué une commission pour examiner quelles sont les garanties nécessaires pour prévenir les abus de la relâche à Cowes.

Votre commission a l'honneur de vous proposer le renvoi de cette pétition à MM. les Ministres des Affaires Étrangères et des Finances.

Le Président-Rapporteur,

L.-J. ZOUBE.

