(N° 126.)

Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 11 JUIN 1834.

DÉVELOPPEMENS du projet de loi, présenté par M. DE FOERE, tendant à protéger le commerce, la navigation et l'industrie du pays.

ARTICLE PREMIER.

L'emploi des capitaux, des produits du sol, et des bras, est pour toute nation un besoin impérieux; c'est même la condition de son existence. Une partie de la population, réduite à l'oisiveté, est une charge accablante, une source de malaise et de désordre. L'argent et les matières brutes ne sont que des instrumens. Sans application, ce ne sont que des valeurs inertes. Le travail seul leur donne une valeur réelle; il les convertit en agens producteurs; il les emploie à un but utile à toute la communauté, et fait ainsi circuler la vitalité dans tous les membres de la société. Plus la somme des produits s'accroît par la combinaison des capitaux, des produits du sol et du travail, plus aussi la somme de l'aisance, du bien-être, de l'ordre et du bonheur national en est augmentée. Le travail est la dernière analyse de l'économie politique, le vrai, l'intime ressort de la société. Sans protection commerciale et navale, ce ressort est rompu, et, à notre détriment, il est mis en mouvement sur le sol étranger. « Notre industrie agricole, manufacturière » et navale, a dit naguère notre ancien collègue, M. J.-B. Serruys, l'honorable député d'Ostende, ont besoin d'un système de protection sagement pondéré, parce que, sans cette protection, le travail étranger viendra prendre sur nos marchés la place du travail national. »

Si ces principes sont incontestables, il nous reste à accomplir une autre tâche : c'est celle d'examiner si mon projet de loi en fait une juste application au système commercial et maritime qu'il propose. Il a pour but d'employer nos capitaux, les produits de notre sol et nos bras dans des proportions plus larges, en donnant plus d'extension à la navigation, au commerce et à l'industrie du pays.

Par notre vicieux système de commerce et de navigation, les objets exotiques de propre consommation nous sont fournis, presque en totalité, par le

commerce et par la navigation étrangers. Les conséquences évidentes de ce pernicieux système sont :

1^o Que nous employons les capitaux , les matières nécessaires à la construction navale, les ouvriers et les matelots de l'étranger ;

2^o Qu'une partie de nos capitaux , de nos bois , de nos fers , de nos houilles , de nos produits agricoles , est pour nous une valeur inerte ;

3^o Qu'une grande partie de notre population n'est pas utilisée dans la construction des navires et dans la navigation ;

4^o Que nous ne créons pas pour notre industrie des moyens d'exporter ses produits qui excèdent la consommation intérieure, d'où il résulte une autre réduction dans l'emploi de nos capitaux et de nos matières premières , dans le travail et dans les bénéfices du commerce extérieur ;

5^o Qu'au lieu de conserver à l'industrie nationale les marchés du pays , nous les ouvrons , à qualités et à prix égaux , à l'industrie étrangère ; faits démontrés par plusieurs mémoires , rapports et pétitions publiés par l'industrie agricole , minérale , linière et cotonnière ;

6^o Qu'à défaut de telle protection dont jouit la marine de toute autre nation maritime , notre marine marchande tombe dans une ruine progressive , attendu qu'elle est obligée de lutter , à moyens trop inégaux , contre la protection et contre la richesse de la marine étrangère ;

7^o Que notre route en fer , pour laquelle nous ferons des dépenses considérables , et pour laquelle nous chargerons la dette nationale , sera , sous le rapport du commerce extérieur , presque exclusivement exploitée par le commerce étranger ; que la Belgique devra se résigner aux bénéfices du commerce de transit , et renoncer aux immenses avantages qui résultent du commerce direct ;

8^o Que jamais la Belgique ne parviendra à former avec les nations étrangères des traités de commerce , fondés sur des échanges à valeurs égales et sur une juste réciprocité , seuls fondemens sur lesquels la liberté commerciale est aujourd'hui pratiquement basée.

Ceux qui ont recueilli des notions saines et pratiques en économie commerciale et navale n'élèveront aucun doute sur la justesse de ces assertions ; elles sont prouvées par l'histoire du commerce maritime.

Depuis Cromwell , l'Angleterre sanctionna plusieurs lois qui avaient pour but de protéger exclusivement la marine nationale. Il n'était permis aux navires étrangers d'importer dans les ports de la Grande-Bretagne que des marchandises produites par la nation à laquelle ces navires appartenaient. Afin de restreindre encore cette navigation étrangère et de protéger , en outre , le commerce et l'industrie nationaux , ces produits , importés par navires étrangers , étaient encore imposés d'un droit beaucoup plus élevé que ceux qui pesaient sur les mêmes produits étrangers , importés par navires nationaux. La navigation étrangère était encore chargée d'un droit de port , de fanal , de pilotage plus élevé. C'est à cette législation que l'Angleterre doit en grande partie sa prospérité navale , mercantile et industrielle , sa prépondérance maritime et sa puissante influence sur la politique extérieure. Il est vrai que , forcée par la législation étrangère , elle a , depuis quelques années , adopté des modifications à son acte de navigation à l'égard de ces nations avec lesquelles ses intérêts lui commandaient de former des traités de réciprocité.

La Hollande ne tarda pas à imiter ce système. Elle grandit en prospérité, en puissance maritime, commerciale et politique. Elle suscita la jalousie de l'Angleterre qui prétendit au monopole commercial et maritime. Le courage et la persévérance des Hollandais les fit triompher des nombreux obstacles que les Anglais, leurs rivaux, leur opposèrent. La Hollande devint injuste et rapace à son tour. Ayant conquis la liberté dans ses mouvemens maritimes et commerciaux, elle se liguait avec l'Angleterre pour fermer l'Escaut, et plus tard pour supprimer la compagnie belge des Indes, fondée par Charles VI. Le commerce direct fut long-temps partagé entre ces deux nations. Leur prospérité alla toujours en croissant.

La France tarda long-temps de suivre cette politique de propre protection navale. Cette négligence ne s'explique que par des raisons de haute politique, ou par le peu de progrès que cette nation avait faits en connaissances commerciales. Elle n'entra dans cette voie qu'en 1793, lorsque l'orateur du comité du salut public présenta à la Convention nationale un acte de navigation, basé sur les principes énoncés ci-dessus. C'est probablement à ces efforts, que fit alors la France pour se soustraire au monopole Anglais et Hollandais, qu'est due la part active et puissante que prit l'Angleterre à la ligue qui se forma contre la révolution française. Quoi qu'il en soit, il est certain que le système continental, établi depuis sous l'empire, fut la cause de l'opposition armée que lui fit l'Angleterre avec tant de persistance et de sacrifices pécuniaires. Ce fait prouve l'extrême importance que le cabinet Anglais attachait au maintien de sa législation commerciale et navale, c'est-à-dire, à la conservation de son odieux système d'exclusion et de monopole. Il prouve aussi combien il importe aux autres nations de se soustraire à ce monopole.

Je mettrai devant vos yeux une partie des développemens que l'orateur du comité du salut public présenta à l'appui de son acte de navigation. Ses paroles résument une partie des motifs de ma proposition avec une clarté et une précision remarquables. « Ce n'est pas assez, dit-il, d'acheter » de la seconde main; nous ne voiturons pas même nos marchandises. » La marine anglaise était à notre solde. Un acte de navigation détruira » cet abus, et nous restituera ces profits impolitiquement prodigués à l'Anglais » et au Hollandais. — Faire nous-mêmes notre cabotage, c'est concentrer » parmi nous les bénéfices; c'est employer des voitures nationales; c'est forcer » la construction; c'est former des matelots. — Faire nous-mêmes la navi- » gation des colonies, c'est nous conserver une navigation importante; c'est » nous assurer des retours précieux qui doivent alimenter notre commerce » avec l'étranger. Voilà le produit de l'acte de navigation. »

Ajoutez à ces avantages ceux que j'ai énumérés plus haut, et vous comprendrez, Messieurs, combien il importe à la Belgique de faire le commerce direct auquel elle doit aspirer à tout prix, sous peine de voir languir ses nombreuses sources de prospérité et de s'isoler stupidement au centre même du monde commercial.

Les États-Unis eurent à peine conquis leur indépendance que le Congrès américain dicta son code de législation navale. Un demi-dollar par tonneau fut imposé sur les navires étrangers. Plus tard ce droit fut doublé. Enfin les marchandises, importées par navires étrangers, furent frappées elles-mêmes d'un

droit de 10 % supérieur à celui que subirent les mêmes produits importés par navires américains. Cette législation fut établie en opposition à celle de l'Angleterre. Elle fut fondée sur les mêmes principes sur lesquels ce dernier pays avait long-temps basé la sienne. L'Angleterre s'agita en tous sens, tantôt pour détruire cette législation, tantôt pour la paralyser ; mais elle échoua contre les écueils de courage et de persévérance que les États-Unis lui opposèrent.

La Prusse adopta, en 1822, le même système de protection navale. Mais, comme elle eut d'autres intérêts à ménager, elle n'imposa des droits plus élevés que sur les navires de telles nations qui n'admettaient pas les siens sur un pied de parfaite réciprocité. Toutefois elle fit annoncer par son ambassadeur à Londres *son intention d'imiter, l'année prochaine, plus exactement le système anglais, en imposant aussi des droits différentiels sur les marchandises importées par navires anglais* *.

La Suède et le Danemarck entrèrent dans la même voie.

Après avoir épuisé, sans succès, tous ses moyens de violence et de ruse, et sacrifié ses armées et ses finances, la Grande-Bretagne fut forcée d'abandonner, en partie, son monopole maritime et son despotisme commercial dont elle s'était trop long-temps mise en possession par l'inconcevable incurie des autres nations. Elle comprit que la conséquence inévitable de la persistance dans sa politique eût été d'accorder aux nations, liées entr'elles par des traités de réciprocité, un privilège de commerce maritime, et de faire exclure, à la longue, des ports de ces nations, ses navires et ses produits manufacturés. Elle sentait aussi que c'eût été donner une forte impulsion à la navigation et aux manufactures étrangères aux dépens des siennes propres. C'est ce que M. Huskisson démontra dans le mémorable discours qu'il prononça dans la séance de la Chambre des Communes du 12 mai 1826.

Ceux qui n'ont pas étudié la politique commerciale de l'Angleterre dans le but de rattacher les effets à leurs véritables causes, ont attribué le système de M. Huskisson au principe de la liberté commerciale. Le *Courrier Belge* et l'*Indépendant* ont répandu à cet égard dans le pays des erreurs très-pernicieuses. Le fait est que l'Angleterre a été forcée malgré elle, par l'intelligente fermeté de quelques nations, à entrer avec elles dans le système de réciprocité, qui sera toujours la base de toute transaction internationale. Sans cette violence faite à l'Angleterre par l'attitude commerciale d'autres nations, l'habile ministre aurait paru avec ses projets, le 12 mai 1826, devant le Parlement comme un député de Bedlam.

Cette politique n'est pas due entièrement à M. Huskisson. Il avait été précédé, en 1815, par l'administration de M. Van Sittart et de M. George Rose. Après le malheureux succès de la guerre d'agression qu'en 1814 l'Angleterre fit aux États-Unis, ses intérêts, bien entendus, lui conseillèrent de signer, en 1815, avec l'Amérique septentrionale, un traité de réciprocité. Ce fut la première brèche qu'elle permit de faire à son fameux acte de navigation, porté,

* *Speech of the right honorable WILLIAM HUSKISSON, in the House of Commons, 12th May 1826, on the present state of Shipping interest. p. 42.*

en 1651, sous Cromwell. Toutefois, il est juste de laisser à M. Huskisson l'honneur d'avoir compris et développé, avec des lumières supérieures, la politique vraie, mais *forcée*, de la réciprocité commerciale. L'Angleterre signa, sous son administration, des traités de réciprocité complète ou partielle avec la Prusse, la Suède et la Norwège, le Danemarck, les villes anséatiques de Lubeck, Brême et Hambourg, le Hanovre, l'Oldenbourg, le Mecklenbourg-Schwerin, l'Autriche, la France, la Colombie et le Mexique. Ces traités furent conclus, malgré les réclamations de quelques intérêts froissés, malgré les clameurs de l'ignorance et les préjugés de l'imprévoyance profondément enracinés dans les anciens usages du pays; préjugés qui conservent encore aujourd'hui, dans le sein du Parlement, des partisans auxquels l'opinion publique, toujours opiniâtre dans ses routines, reconnaît de vastes connaissances et de puissantes influences parlementaires.

Au milieu de ce mouvement commercial, la Belgique reste isolée, abandonnée, écrasée sous la navigation et le commerce étrangers; elle se laisse même enlever ses propres marchés. Il lui manque 18,20^{me} de navires pour suffire aux besoins de sa propre consommation, et, tout en négligeant cette consommation intérieure de 4,200,000 âmes, des députés sont venus soutenir, dans le sein de cette assemblée, qu'au moyen de notre route en fer, nous allons fournir aux besoins de la consommation de 24 ou de 26 millions d'âmes en Allemagne!

La France a consommé, en 1832, en denrées étrangères, pour une valeur de 505,093,488 francs, et, en 1831, l'Angleterre en a consommé pour 49,713,889 liv. st., soit, au change de fr. 25-50 c^{cs}, fr. 1,267,704,169-50 c^{cs}. Ces importations ont été faites au moyen de leur propre marine marchande. En partant, pour la Belgique, d'une consommation en bois, sels, cuirs, cafés, sucres, potasses, etc., etc., proportionnelle à celle de la France et de l'Angleterre, de 210,000,000 de francs, ou de 50 francs par individu, il lui faudrait un cube de 248,000 tonneaux, ou un emploi de 2,600 navires, chacun de 134 tonneaux, et toute sa marine ne compte que 115 navires! Que nos députés d'Anvers se proposent de fournir aux besoins de 24 ou 26 millions de consommateurs, en Allemagne, cela se conçoit; c'est une source de prospérité pour leur ville. Ce sera, en effet, un spectacle fort consolant pour la Belgique tout entière, que de voir quelques maisons d'Anvers s'enrichir par le commerce de commission, tandis qu'elle ferait les énormes frais de la route en fer, qu'elle augmenterait considérablement sa dette nationale, et conséquemment les charges du contribuable, qu'elle contemplerait ses propres capitaux, ses matières premières et sa population ouvrière languir dans l'inertie, qu'elle accorderait constamment la préférence au travail étranger, que, faute de protection navale et commerciale, elle verrait une partie de sa marine marchande pourrir dans ses ports, une autre partie se livrer à des opérations ruineuses, et enfin s'émigrer tout entière dans les pays où la protection lui est assurée. Mais que, tout en cherchant pour leur ville les bénéfices qui doivent résulter du transit étranger vers l'Allemagne, ces députés négligent totalement le commerce direct du pays, sa propre navigation, et par conséquent, les moyens de fournir par son industrie, par ces capitaux et par son travail, à sa propre consommation, c'est ce qu'il ne nous est pas permis de comprendre.

Gardons-nous, Messieurs, de nous laisser aller à des conceptions si illusoires et si ruineuses. De misérables intérêts locaux seuls pourraient sourire à des projets aussi inconciliables avec l'expérience. Nous devons créer une Belgique maritime, commerciale et industrielle. Le moyen est dans une navigation propre et dans un commerce direct. A l'exemple de toutes les autres nations, ses lois doivent accorder des avantages à sa marine, à son commerce et à son industrie. Par cette protection, elle encouragera la construction des navires, elle ranimera le commerce direct, elle développera l'industrie, elle donnera de l'emploi à ses capitaux, à ses matières brutes et à sa population. Bientôt elle se sera construite une marine qui suffira aux besoins de sa propre consommation intérieure, tandis qu'elle s'emparera, autant que ses rivaux le lui permettront, du transit des marchandises étrangères. Le temps, et le temps seul, lui apprendra s'il lui conviendra d'augmenter encore sa marine marchande dans le but de transiter vers l'Allemagne, non toutes les marchandises du commerce étranger, mais celles qui sont aussi l'objet de son propre commerce direct.

L'erreur de la Belgique est de rester stationnaire au milieu des mouvemens qui la secouent jusque dans les racines mêmes de son existence. Afin de prouver cette assertion, jetons quelques regards sur la position relative du pays.

Sous le régime hollandais une protection efficace était accordée à la navigation, au commerce et à l'industrie du pays. Elle nous fit obtenir une préférence progressive dans les colonies, et elle nous permit d'importer, par les retours pour notre consommation, les denrées à un prix égal, si non quelquefois inférieur, à celui auquel la marine et le commerce étrangers pouvaient nous les fournir. Aujourd'hui, sauf un 10^m sur nos droits, comparativement minimes, imposés à l'importation étrangère, et les différences sur le sel et le sucre, notre navigation ne jouit d'aucune faveur. Il est prouvé par le fait qu'elle ne peut concourir avec la navigation étrangère. Les autres nations fournissent presque exclusivement nos marchés, tandis qu'elles repoussent nos propres produits importés sous notre pavillon, soit au moyen de la protection exclusive qu'elles accordent à leur propre marine, soit au moyen de droits différentiels trop élevés qu'elles établissent en faveur de leur propre commerce et de leur propre industrie.

La France impose nos navires, entrant dans ses ports, d'un droit qui s'élève à peu près à 5 fr. par tonneau, y compris les frais d'expédition, de permis, etc., tandis que nous admettons les siens à fr. 2-22 c^{es}.

Elle établit sur les marchandises un droit différentiel en faveur de sa marine marchande. Ce droit exclut nos navires de ses ports, et rend en même temps impraticable par nos navires l'introduction en France des produits de notre industrie, tandis que nous recevons tous les produits de son commerce aux mêmes droits, sauf les exceptions mentionnées ci-dessus. Notre charbon de terre, par exemple, paie 1 fr. par cent kilogrammes, importé par navires français; importé par navires belges, il paie fr. 1-50 c^{es} pour le même poids. Elle n'admet notre poisson par navires belges qu'à 44 fr. par cent kilogrammes, et nous recevons le sien par navires français à un droit de fr. 7-50 c^{es} à 15 fr. pour le même poids. Elle exclut ou frappe d'un droit de prohibition un nombre considérable de nos produits, tels que tissus de laine et de coton, chapeaux,

cuir, chicorée moulue, coutellerie, peaux préparées, cuivre, fer et zinc ouvrés, draps, munitions de guerre, produits chimiques, boissons distillées, tabac fabriqué, verreries, voitures, etc., etc. Nous admettons par ses navires presque tous ces mêmes objets aux mêmes droits que subissent les navires nationaux, sauf les différences susmentionnées comparativement minimales.

On peut remarquer par la nature de ces articles que la France emploie le travail national de préférence au travail étranger.

L'Angleterre jouit en Belgique des mêmes avantages que la France. Cependant elle refuse par nos navires un grand nombre de nos produits, soit en frappant les uns de droits prohibitifs, soit en imposant 20 p. % de plus les autres lorsqu'ils sont importés par notre navigation. Outre cette protection de 20 p. % accordée à sa marine, l'Angleterre la favorise exclusivement de droits de port, de fanal, de pilotage, etc., etc., moins élevés, ainsi que d'autres avantages particuliers accordés aux ports de Dover, Deal, Ramsgate et Margate.

Elle n'admet les produits de notre pêche à aucun droit.

L'Espagne, si arriérée aux yeux de l'opinion publique, dans les combinaisons commerciales, favorise aujourd'hui sa navigation. Elle lui accorde une diminution de droits sur l'importation de marchandises étrangères. Il est devenu impossible à la marine belge d'importer nos toiles, comme autrefois, en Espagne. Les navires espagnols viennent eux-mêmes les charger dans nos ports. Si on les fait transiter par Bayonne ou par Marseille, les navires espagnols sont encore là pour en prendre charge.

La Hollande persiste toujours dans son système de navigation et de commerce exclusifs. Elle exploite à elle seule ses colonies qui font les trois quarts de son importance commerciale. Pour s'en convaincre, il suffit de jeter les yeux sur l'ordonnance du gouverneur-général des Indes, du 21 février 1832, et sur l'arrêté royal du 3 mai 1833. Si, depuis notre séparation, la Hollande a apporté des changemens à son tarif, c'était pour le rendre encore plus hostile sous des rapports commandés par ses intérêts relatifs.

Chez nous, à quelques légères exceptions près, arrachées par droit d'initiative à un ministère constamment insouciant ou imprévoyant, tout est resté dans la même position. La maxime : autres temps autres lois, autres usages, est restée pour nous sans application. Il en est résulté que la marine et le commerce étrangers envahissent nos marchés, qu'ils fournissent à peu près tous les besoins de notre consommation intérieure, et que nos grands armateurs, abandonnés à eux-mêmes, fatigués d'attendre protection, et à moitié ruinés, ont déserté le pays et sont passés en Hollande avec leurs navires et leurs capitaux, où ils jouissent d'une protection bien entendue et sagement combinée avec les intérêts généraux du pays.

Afin de comprendre l'extension prodigieuse que les autres nations donnent à leur navigation, et, par conséquent, à leur commerce direct, à leur industrie, à leur travail, à leurs capitaux et à leurs matières premières; il suffit de jeter les yeux sur le nombre de vaisseaux dont la marine marchande de quelques nations est composée. L'Angleterre en emploie 25,000, la France 15,000, et la Hollande 1,400. La marine de Belgique n'en compte que 115.

Je pense avoir suffisamment justifié la première disposition du projet de loi que j'ai eu l'honneur de vous présenter. Elle résume la pratique, les usages et

l'expérience de toutes les nations maritimes et commerçantes qui ne les ont pas modifiés, en tout ou en partie, par des traités de réciprocité.

ART. 2 et 3.

Il n'a pas suffi à l'administration de la Belgique de négliger entièrement d'aussi puissans intérêts. Le 10^e ‰ imposé, par nos lois, sur la navigation et le commerce étrangers, n'a été que nominalement maintenu. Une fraude scandaleuse a été pendant long-temps ouvertement pratiquée sur l'Escaut en faveur de la Hollande qui ne veut rien recevoir de la Belgique. Les *bylanders* vont deux ou trois fois par semaine charger à Bath toutes espèces de marchandises provenant des colonies et du commerce maritime de la Hollande. Ces bateaux intérieurs ne sont assujettis à aucun droit de tonnage, de pilotage, de balisage, etc. Ils introduisent ces marchandises hollandaises à petit fret et aux mêmes droits, comme si elles provenaient de notre propre commerce maritime. Ces bâtimens ont l'impudeur d'abjurer leur nationalité. Ils traversent la flottille hollandaise sans pavillon, ou sous pavillon blanc, ou même sous pavillon hollandais. Ils importent même souvent ces marchandises pour compte hollandais. La Hollande soutient ainsi sa navigation et son commerce maritime, au détriment des nôtres, attendu que l'introduction de ses marchandises se fait aux mêmes avantages comme si elles provenaient de notre propre commerce maritime. C'est ainsi qu'en excitant la cupidité anversoise, en lui jetant quelques misérables florins pour commission, la Hollande a trouvé le moyen de fournir à notre consommation pendant 1833. Des tableaux, publiés à Anvers même, portent la quotité de ces importations frauduleuses à 8,171,921 de kilogrammes. Ce poids aurait pu donner de l'emploi à soixante et un navires nationaux. N'est-ce pas décourager ouvertement la marine et le commerce maritime de la Belgique? Quel est l'armateur du pays qui puisse être assez mal avisé pour faire construire des navires? Remarquez qu'alors même que cette fraude scandaleuse se pratique au profit de la navigation et du commerce hollandais, la Hollande ne permet pas même de charger nos *bylanders*, à moins qu'ils n'aient abjuré le pavillon national. Aussi, tant que la navigation et le commerce de la Hollande ne souffrent pas de notre séparation, est-il étonnant qu'elle ne s'empresse pas de signer le traité du 15 novembre?

Un autre outrage est fait sur l'Escaut à nos lois et à notre industrie. Dans l'intérêt du travail du pays, et conformément aux usages de toutes les nations maritimes, le Congrès protégea la pêche nationale. Il chargea le produit de la pêche étrangère de fr. 7-50 à 15 fr. par cent kilogrammes. De prétendus pêcheurs d'Anvers vont à Bath et au Doel acheter aux pêcheurs hollandais le produit de leur pêche. Ils l'importent, *sans droits*, à Anvers, à Malines, à Bruxelles, à Louvain, comme s'il était le produit de notre propre pêche et du travail national. Toute l'économie de la loi du 15 avril 1831 se trouve détruite, ainsi que l'espoir de la pêche nationale. L'injustice est d'autant plus criante que, sur la foi de cette loi, la pêche du pays a augmenté considérablement le nombre de ses bateaux qui restent sans emploi. N'est-il pas révoltant de voir l'intérêt privé d'Anvers insulter chaque jour à nos lois, lui sacrifier l'intérêt général du pays, enlever à un grand nombre d'habitans de nos côtes la seule

ressource de leur existence, donner la main à nos ennemis les plus acharnés, détruire notre pêche et conséquemment les espérances de notre marine marchande, attendu que la pêche est la seule pépinière de la marine nationale? Cette dernière assertion est prouvée par la marine marchande d'Anvers même. Sur dix capitaines de navires et autres gens de mer, on en compte huit qui se sont formés à la navigation par la pêche sur nos côtes d'Ostende, de Nieuport, de Blankenberg et de Heyst.

L'administration a constamment toléré cette fraude scandaleuse. Il est vrai que, depuis que je l'ai signalée à la Chambre, le Gouvernement a pris quelques mesures pour faire cesser cette immoralité publique. Mais la fraude, dans son impudente cupidité, a maintenant recours à une autre ruse pour insulter aux lois du pays. La loi du 15 avril 1831 n'impose aucun droit sur le poisson étranger lorsqu'il est gâté. Nos commissionnaires d'Anvers le font donc déclarer comme tel, et plusieurs provinces du pays consomment une partie du poisson hollandais aussi frais qu'auparavant, et sans qu'il ait payé aucun droit.

Que des denrées coloniales et du poisson étranger s'infiltrent, de temps en temps, frauduleusement et en petite quantité dans le pays, cela ce conçoit; mais quels termes pourra-t-on trouver pour justifier une administration qui a lâchement toléré sur l'Escaut, pendant des années entières, une fraude aussi régulière, aussi ouverte, aussi insultante à nos lois et aussi destructive des intérêts du pays? Le 1^{er} mars dernier on écrivait encore d'Anvers : « Nous avons des moyens réguliers de transport d'Amsterdam et de Rotterdam sur Anvers directement par les eaux intérieures et les rivières, et nous pouvons recevoir et expédier de là toutes espèces de marchandises pour toutes les villes de la Belgique et de la France ». On nomme même dans cette lettre les agents à Amsterdam et à Rotterdam chargés des expéditions et des chargemens, et, remarquez qu'en même temps la Hollande repousse notre navigation, notre commerce et notre industrie!

Les articles 2 et 3 de mon projet ont pour but de faire cesser ces importations frauduleuses en poissons et en marchandises hollandais, et à ne consommer que les produits de la pêche, de la navigation et du commerce maritime du pays.

ART. 4.

Tout en développant tous les moyens dont nous pouvons disposer pour étendre, par une sage protection, la navigation et le commerce maritime de Belgique, le pays ne peut négliger les intérêts secondaires du transit. Sa situation entre la mer et l'Allemagne a, de temps immémorial, donné lieu à un grand passage de marchandises destinées pour cette partie de l'Europe. Située entre l'Angleterre, l'Allemagne, la France et la Hollande, la Belgique négligerait ses intérêts, si elle n'exploitait cette heureuse position commerciale. Elle peut étendre considérablement le cercle de son travail et de ses bénéfices, en offrant aux nations qui l'entourent des moyens faciles de transiter leurs marchandises. Ce transit donnera un surcroît d'emploi à nos commissionnaires, à nos rouliers, à nos manoeuvres, à notre navigation intérieure et à notre route en fer. La consommation intérieure en sera aussi considérablement augmentée. C'est pour atteindre ce but que l'art. 4 est proposé. Le transit vers l'Allemagne a lieu aussi par les voies de la Hol-

lande, de Brême et de Hambourg. Si nous lui donnons des facilités en ne lui imposant que des droits très-légers, le commerce étranger préférera la voie de la Belgique à toute autre, et nous pouvons espérer qu'elle luttera avec succès contre les voies de transit étrangères.

J'ai lieu de croire que personne ne contestera les principes sur lesquels ma proposition est fondée ; ils sont mis en pratique par toutes les nations maritimes et commerçantes. Cependant, il faut l'avouer, deux objections peuvent s'élever contre l'application immédiate des dispositions de l'art. 1^{er}. La première est la plus sérieuse et la plus difficile à concilier avec la position actuelle du pays. Nous ne possédons que 115 navires marchands d'un tonnage moyen. Notre consommation en denrées exotiques et notre commerce extérieur, y compris le transit, en exigent au moins de 1500 à 2000. Si les droits d'importation par navires étrangers sont de prime-abord considérablement augmentés, la prompte exécution de cette disposition nuira au consommateur. Eu égard au petit nombre de nos navires marchands, nos armateurs exigeront un fret plus élevé, et le consommateur paiera en outre la différence des droits imposés sur les navires étrangers. D'un autre côté, il est du plus haut intérêt pour le pays de protéger sa propre navigation et d'encourager les nouvelles constructions. Afin de concilier ces deux intérêts opposés, je proposerai de modifier l'art 1^{er} de mon projet par une augmentation de droits progressive.

Pour les planches de bois étranger importées dans nos ports par navires étrangers, jusqu'au 1 ^{er} juillet 1837.	. . .	20	o	%	de leur valeur.
— — — 1840.	. . .	30	o	%	— —
— — — 1843.	. . .	40	o	%	— —
— — — 1846.	. . .	50	o	%	— —

Pour toutes autres marchandises,

Jusqu'au 1 ^{er} juillet 1837.	. . .	10	o	%	de leur valeur.
— — — 1840.	. . .	15	o	%	— —
— — — 1843.	. . .	20	o	%	— —
— — — 1846.	. . .	25	o	%	— —

Il est encore un autre moyen puissant d'imprimer une grande activité au développement de notre marine marchande qu'il conviendrait de mettre simultanément en exécution : c'est celui d'augmenter, pour quelques années, les primes accordées, pour constructions nouvelles, par les arrêtés du 5 octobre 1823, n° 146, du 29 juillet 1825, n° 54, et du 10 septembre 1827, n° 112.

L'autre objection résulte de la position extérieure du pays; elle est, selon nous, sans importance. Il ne s'agit pas de représailles envers la France et l'Angleterre. Ma proposition n'a d'autre but que de suivre l'exemple de ces nations en matière commerciale et navale, d'adopter, à cet égard, leurs propres principes et de nous mettre sur le même pied. Le projet ne contient d'ailleurs aucune disposition injurieuse ou exceptionnelle pour nos deux alliés. Il affecte d'une manière générale et égale tous les pays envers lesquels nous ne sommes pas

tiés par des traités de réciprocité. Je le considère même comme le moyen le plus sûr et le plus prompt d'arriver à des transactions réciproques, lorsque la Belgique se trouvera en position de pouvoir lutter, à forces relativement égales, avec les autres pays maritimes, commerciaux et industriels.

PROJET DE LOI.

Leopold ,

Roi des Belges,

À tous présents et à venir, Salut;

Considérant qu'il est du plus haut intérêt pour la Belgique de protéger, à l'exemple de toutes les nations maritimes, sa navigation, son commerce et son industrie, par des droits différentiels de tonnage et d'importation;

Considérant qu'à défaut de cette protection, la marine marchande du pays dépérit progressivement, et que la navigation et le commerce étrangers envahissent nos marchés;

Considérant que des droits différentiels ont été jusqu'à présent le seul moyen d'amener les nations à des traités de réciprocité, basés sur des échanges à valeurs et à moyens égaux;

Considérant qu'il importe à tout pays d'utiliser ses propres capitaux, ses matières premières et sa population, et de conserver ses marchés à sa propre industrie et à son propre commerce;

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et Nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

A dater du _____, toutes marchandises et denrées étrangères, introduites en Belgique par mer et sous pavillon belge, resteront soumises aux droits déterminés par le tarif actuellement en vigueur. Ces mêmes marchandises et denrées importées par navires étrangers et par terre, paieront :

Le sel brut fr. 4 22 c^{es} par 100 kil.

Les planches de bois étranger, importées dans nos ports par navires étrangers :

Jusqu'au 1 ^{er} juillet 1837.	. . .	20 %	de leur valeur.
— — — 1840.	. . .	30 %	—
— — — 1843.	. . .	40 %	—
— — — 1846.	. . .	50 %	—

Pour toutes autres marchandises ,

Jusqu'au 1 ^{er} juillet 1837.	. . .	10 %	de leur valeur.
— — — 1840.	. . .	15 %	—
— — — 1843.	. . .	20 %	—
— — — 1846.	. . .	25 %	—

ART. 2.

Le poisson frais, salé et séché, introduit par navires belges par l'Escaut, sera considéré comme poisson étranger, et comme tel, soumis au paiement des droits imposés sur le poisson étranger par les lois existantes, à moins qu'il ne soit constaté par les connaissements, par les visas de nos Consuls à l'étranger et autres papiers de mer, ainsi que par les mesures que l'administration des douanes pourra encore prescrire, que ce poisson provient de la pêche nationale ou de notre commerce direct avec la Norvège.

ART. 3.

Aussi long-temps que la Hollande imposera à l'importation dans ses colonies et à l'exportation des mêmes colonies, sur les navires belges, des droits plus élevés que ceux qu'elle impose sur les navires hollandais, les articles suivans provenant des colonies hollandaises ou de son commerce, alors même qu'ils seraient introduits par navires belges, d'un tonnage quelconque, seront soumis à des droits équivalens à la différence des droits imposés par la Hollande, savoir :

Le café	fr. 6 35	} Par picol ou par 57 kilogrammes.
Le poivre et le sucre.	» 2 12	
Le camphre	» 7 40	
Les épices de tout autre nature	» 20 16	
L'étain et le cuivre	» 7 40	

ART. 4.

Toute marchandise étrangère, importée en Belgique et destinée au transit ou à la réexportation, ne sera soumise qu'au paiement d'un simple droit de balance, ou de 15/100 de franc par cent francs de la valeur.

ART. 5.

Toute disposition contraire à la présente loi est abrogée.

DE FOERE.