

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} FÉVRIER 1854.

Maintien provisoire des dispositions du traité du 1^{er} septembre 1844 et de la convention additionnelle du 18 février 1852, relatives au transit des marchandises venant du Zollverein ou y allant ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. VAN ISEGHEM.

MESSIEURS,

Dans la séance du 17 janvier dernier, le Gouvernement a soumis aux délibérations de la Chambre un projet de loi ayant pour but de maintenir au Zollverein les faveurs relatives au transit, qui ont été accordées par le traité du 1^{er} septembre 1844 et par la convention additionnelle du 18 février 1852.

L'Exposé des motifs nous apprend, en même temps, que l'association douanière allemande a conservé aussi au commerce belge tous les avantages de transit dont il jouissait sous l'empire des actes diplomatiques que nous venons de citer.

Constatons tout d'abord que le Gouvernement, comme il nous l'avait annoncé, a fait, dans notre comité secret du 20 janvier, un exposé complet des négociations qui ont eu lieu pour arriver à la conclusion d'un traité favorable avec le Zollverein; la Chambre comprendra toute notre réserve sur les explications qui ont été données.

Dès le 1^{er} janvier, bien que le terme de nos conventions commerciales avec l'association douanière allemande fût expiré, le Gouvernement a pris sur lui de laisser provisoirement en vigueur les articles relatifs au transit. La section centrale s'empresse de déclarer que les dispositions prises par le Cabinet ont été conformes aux intérêts généraux du pays; il fallait que le Gouvernement prit, surtout en l'absence des Chambres, un certain pouvoir pour ne pas exposer la Belgique à une rupture complète avec le Zollverein; de plus, la mesure devait être prompte.

(1) Projet de loi, n° 92.

(2) La section centrale, présidée par M. VILAIN XIII, était composée de MM. COPPIETERS, VAN ISEGHEM, MATTHIEU, VANDER DONCK, MOREAU et MASCART.

La section centrale est heureuse d'approuver, en cette circonstance, la conduite du Gouvernement.

La loi générale sur le transit du 6 août 1849 est, on doit le reconnaître, une législation favorable aux intérêts commerciaux des pays qui nous environnent. Néanmoins cette loi maintenait encore des prohibitions et des droits spéciaux de transit sur quelques articles; la convention additionnelle du 18 février 1852 les a en partie fait disparaître, de manière que, pour le Zollverein, toutes les marchandises transitant par le chemin de fer de l'État sont exemptes de tout droit; il n'y a plus de prohibition que pour la poudre à tirer et les fers, et, quant à l'expédition vers la France, pour les fils et tissus de lin et la houille.

Avant la loi du 6 août 1849 et sous l'empire du traité de 1844, le régime belge du transit était moins favorable; la loi de 1849 a modifié cette législation et, nous le répétons, la convention additionnelle de 1852 a fait disparaître encore des droits spéciaux et quelques prohibitions.

L'association douanière allemande jouit donc, pour le transit, des plus grands avantages possibles; sous ce rapport, la Belgique a fait de véritables concessions, qu'elle sera toujours prête à maintenir à titre de réciprocité.

Examinons maintenant la position du commerce belge relativement au transit par le Zollverein. D'abord, l'art. 17 du traité du 1^{er} septembre 1844 avait stipulé un droit, au *maximum*, d'un demi-silbergros par quintal, excepté :

1° Pour les marchandises qui traversaient son territoire pour sortir par la frontière, entre Mittenwald exclusivement et le Danube inclusivement; ces marchandises étaient soumises à un droit de 10 silbergros par quintal;

2° Pour les tissus de coton, les habillements neufs, les cuirs et les ouvrages de cuir, les laines et les fils et tissus de laine; le droit sur ces articles était fixé à 15 silbergros pour les routes désignées au tarif du Zollverein, troisième division, deuxième section.

L'art. 17 du traité de 1844 a été remplacé par l'art. 5 de la convention du 18 février 1852; en vertu de cette nouvelle disposition, 1° le droit d'un demi-silbergros a été maintenu et a été établi pour les marchandises venant de la Belgique en destination de la France, des Pays-Bas et de la Belgique même, et *vice versa*; pour celles dirigées sur la rive gauche du Rhin vers un des ports de ce fleuve, ou *vice versa*; et pour celles arrivant à Cologne par le chemin de fer belge-rhénan pour l'exportation par le Rhin, le Mein, le canal du Danube et du Mein et le Danube, ou *vice versa*; 2° un droit de 7 $\frac{5}{7}$ pfennings a été établi pour la zone comprise entre Neubourg et Mittenwald; 3° un droit de 3 silbergros pour la zone comprise entre Mittenwald et le Danube, et 4° un droit de 5 silbergros pour les marchandises qui suivent des directions autres que celles indiquées ci-dessus et qui ne franchissent pas la ligne de l'Oder. Finalement le dernier paragraphe de l'art. 5 promet au commerce belge les mêmes avantages de transit que ceux dont jouit le commerce néerlandais.

Le Zollverein a-t-il fait de si immenses concessions à la Belgique par les deux traités? Nous allons démontrer qu'antérieurement il avait déjà établi, pour la frontière belge, un droit d'un demi-silbergros.

Avant le mois de mars 1843, l'association douanière allemande a pris, dans ses propres intérêts, une décision, à l'égard du transit par le chemin de fer

belge-rhénan, qui avait une certaine importance. D'après cette mesure, le droit de transit par la voie du chemin de fer, depuis le port libre de Cologne jusqu'à la frontière belge et *vice versa*, était fixé à un 60^{me} de thaler, d'un tiers de thaler, taux précédent; de sorte que le droit n'était désormais que d'un demi-silbergros par quintal.

Cette décision était antérieure de dix-huit mois au traité du 1^{er} septembre 1844; celui-ci n'a fait que reproduire, quant au parcours mentionné au paragraphe précédent, la mesure déjà prise.

La convention additionnelle du 18 février 1852 n'a pas fait davantage à cet égard.

D'autre part, à l'époque où la décision prussienne a été arrêtée, le transit en Belgique était régi par la loi du 18 juin 1836, loi qui prescrivait de nombreuses formalités, qui renfermait des prohibitions et qui soumettait le transit en général à des frais, à des cautionnements et à des droits plus ou moins élevés. Ce régime, quant au transit par le chemin de fer de l'État, a été cependant atténué, dans une certaine mesure, à la suite des pouvoirs qui ont été accordés au Gouvernement par la loi du 18 juin 1842.

La loi libérale du 6 août 1849 est venue proclamer la liberté complète de transit par le chemin de fer de l'État, sauf quelques exceptions qu'elle a déterminées. Sous le rapport du transit, le commerce ne compte pas seulement le droit en lui-même, mais aussi les nombreuses formalités douanières.

Si donc le Gouvernement prussien, au commencement de 1845, c'est-à-dire un an et demi avant la conclusion du traité du 1^{er} septembre 1844, et en présence du régime restrictif établi par la loi du 18 juin 1836, a jugé néanmoins devoir, comme mesure générale, établir un droit d'un demi-silbergros, à bien plus forte raison ne pouvait-il, dans les circonstances actuelles, aller au delà. En agissant autrement, le Zollverein aurait manqué aux lois de l'équité, de la réciprocité et à ses propres intérêts. D'après nous, il aurait peut-être dû, en 1854, en présence de notre législation de transit si large, résultant de la loi organique du 6 août 1849 et des traités conclus depuis, étendre la mesure prise en 1845, la rendre applicable à toutes ses frontières, ou peut-être même abolir entièrement le droit.

Une preuve de plus que l'association douanière allemande a le plus grand intérêt à ne pas indisposer la Belgique, commercialement parlant, c'est qu'elle emprunte notre territoire pour l'expédition d'un grand nombre de ses produits, dont plus de la moitié sont des marchandises fabriquées d'une grande valeur, qu'elle envoie par la Belgique, principalement vers la France et aussi vers quelques autres destinations, libres de tout droit, pour ainsi dire sans formalités de douane, et payant au chemin de fer un fret tellement minime qu'il couvre à peine les frais de transport.

Aussi, depuis quelques années, le transit des objets fabriqués venant du Zollverein s'est considérablement augmenté; pour que le pays ait une idée exacte de l'importance qu'a pour l'Allemagne notre législation et nos chemins de fer, nous allons mettre sous les yeux de la Chambre les chiffres officiels de deux sortes de marchandises fabriquées, les plus importantes, il est vrai, qui ont été importées en transit venant du Zollverein; la section centrale pense qu'il convient en même temps de mettre en regard les valeurs transitées en 1847 et en 1852, pour démontrer quelle influence favorable notre législation a exercée sur l'industrie allemande :

	TRANSIT.			
	IMPORTATIONS DE TOUS LES PAYS.		IMPORTATIONS DU ZOLLVEREIN.	
	1847.	1852.	1847.	1852.
Rubannerie en général fr.	2,287,140 »	18,643,422 »	1,760,793 »	15,003,102 »
Tissus en général	52,807,480 »	85,000,500 »	21,874,589 »	46,248,215 »
Total de la valeur de toutes les marchandises.	145,095,500 »	242,815,095 »	54,040,761 »	86,071,808 »

En examinant ces chiffres, on est en droit de dire que notre régime de transit a puissamment contribué à faire augmenter l'exportation des produits allemands.

Un autre fait, qu'on ne peut pas non plus perdre de vue, c'est la question de navigation, qui est aussi tout à fait en faveur du Zollverein. Pour le paiement des frais de port qui pèsent sur les navires marchands, la réciprocité existe, et les deux pavillons sont traités de droit, de part et d'autre, comme la nation la plus favorisée. Mais en fait, il n'y a que le Zollverein et aussi le Steurverein, qui profitent de ces avantages, car il est rare même qu'un seul navire belge se rende une fois par an dans un des ports de la Prusse ou du Hanovre, tandis qu'en Belgique les entrées ont été

	PAVILLON	
	PRUSSIEN.	HANOYRIEN ET OLDENBOURGEOIS.
En 1850, de	85 navires.	69 navires.
En 1851, de	95 —	82 —
En 1852, de	91 —	96 —

L'assimilation des frais de port consiste en ce que ces deux pavillons sont traités pour les droits de tonnage, de pilotage et le remboursement du péage sur l'Escaut comme les navires nationaux. La section centrale ne mentionne ce fait que pour démontrer que l'association allemande jouit encore d'autres avantages chez nous.

Quand il s'agit de traiter commercialement avec un pays étranger, les sentiments de la Belgique sont connus : elle désire ardemment vivre en bonne intelligence avec les autres nations, mais aussi elle demande, chez ses voisins, des facilités analogue à celles qu'elle accorde ; en un mot, elle veut établir des relations mutuellement avantageuses pour les intérêts commerciaux ; elle sait aussi que les arrangements internationaux doivent reposer sur des principes, que les concessions, comme les avantages, doivent être réciproques et avoir en réalité à peu près la même valeur. Mais, d'un autre côté, la Belgique ne pourrait jamais se résoudre à voir sacrifier ses propres intérêts et à ne pas obtenir des compensations équitables.

La section centrale, d'accord avec toutes les sections, est unanime pour autoriser le Gouvernement à maintenir provisoirement en vigueur les dispositions actuelles relatives au transit pour le Zollverein, et propose à la Chambre d'adopter le projet de loi.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

V^e VILAIN XIII.