

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 MAI 1861.

Convention de navigation conclue, le 1^{er} mai 1861, entre la Belgique
et la France (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La convention de navigation conclue entre la Belgique et la France, ne peut être rangée dans la catégorie des traités de réciprocité; elle a pris son origine dans les tarifs douaniers qui régissent les deux pays, et leurs législations présentent, sous ce rapport, une notable différence.

Depuis 1856, la Belgique avait aboli son système différentiel de 1844, qui, pour ainsi dire, n'avait jamais été entièrement en vigueur; toute surtaxe, n'importe le mode d'importation, excepté sur le sel brut, avait donc disparu de notre tarif; il n'y avait plus qu'un seul article qui, à l'importation, présentât un avantage à nos ports et à la marine belge.

Nous avons été précédés dans cette réforme commerciale par la Grande-Bretagne, et on pouvait espérer que toutes les puissances, sans distinction, seraient entrées dans la même voie de liberté maritime; bien que la France ait modifié déjà son tarif, nous avons cependant le regret de constater qu'elle a, jusqu'à ce jour, maintenu des droits de provenance et de pavillon; elle a refusé, et à nous et à l'Angleterre, de traiter sur le pied de nos législations douanières respectives, qui sont identiques.

Toutes les nations jouissent, les unes par traités, les autres même gratuitement, de l'abolition de la loi belge de 1844; dans certains États, nos navires et nos

(1) Projet de loi n^o 145.

(2) La section centrale, présidée par M. VERVOORT, était composée de MM. DE GOTTAL, H. DUNORTIER, DE NAEYER, DE MAERE, VAN ISEGHEM et TACK.

produits sont admis sur le pied des nationaux; chez quelques-uns, nous avons des surtaxes à supporter dans leurs possessions lointaines; chez d'autres, nous n'avons aucun des avantages du pavillon national; enfin, en France, nos navires peuvent seulement, en vertu du traité, importer sans surtaxe les marchandises arrivant directement de Belgique, et même ces dernières, si elles sont d'origine étrangère, ont encore des droits de provenance à supporter; les importations par terre se trouvent dans cette dernière catégorie.

Le tarif douanier français contient, d'après la nature de la marchandise, les catégories suivantes :

Par mer, navire français hors d'Europe.

— — — du cru des pays de production.

— — — d'ailleurs.

— — étranger.

Par terre, du cru des pays de l'Europe.

— autres.

Par navire étranger et par terre (autres), les droits d'importation sont presque toujours les mêmes. Le plus grand nombre des matières premières, arrivant des pays de production sous pavillon français, sont exemptes.

Par des conventions de navigation, la France assimile les navires étrangers appartenant à l'État avec lequel elle traite, au pavillon français, quand il s'agit d'intercourse; elle admet aussi par frontière de terre les produits exotiques aux droits d'entrepôt d'Europe, pavillon français, qui diffèrent avec les arrivages les plus favorisés de 2 francs à 4 francs par 100 kil.

La Chambre remarquera que le système commercial des deux pays se trouve établi sur des bases différentes, ce qui explique l'absence de réciprocité dans leurs législations commerciales.

La convention de navigation proprement dite ne stipule, il est vrai, de part et d'autre, le sel excepté, que pour les relations directes entre les deux pays, et en conséquence la faveur dont jouit le commerce français, de pouvoir importer en Belgique, n'importe leur origine ou frontière, toutes les marchandises, quelle que soit leur dénomination, résulte de notre loi du 19 juin 1856.

Si les deux hautes parties contractantes avaient pu se mettre d'accord sur le pied de notre législation, un pas immense aurait été fait vers l'assimilation complète. Cependant, comme la France est entrée, par des décrets récents, dans une voie plus large, on pouvait avec raison nourrir l'espoir que le Gouvernement français, en compensation des avantages que notre législation générale offre à sa marine et à son commerce, aurait supprimé la plupart des surtaxes à l'importation des marchandises, tant par mer que par la frontière de terre. Toutefois, nous devons reconnaître que la France avait encore, il y a quelque temps, pour système commercial et de navigation, le tarif le plus protecteur, et en partie même prohibitif; que déjà, par le traité de commerce conclu avec la Grande-Bretagne, et depuis par celui qui a été signé avec nous le même jour que la convention de navigation, elle a modifié de nouveau son tarif douanier dans un sens beaucoup plus large, modification très-importante.

Le Gouvernement, en présence des avantages que nous accordons à la France en fait de commerce et de navigation, et en acceptant le renouvellement, à peu

d'exceptions près, pour notre marine, de l'ancienne convention du 17 novembre 1849, a montré une grande confiance dans les idées libérales qui commencent à se faire jour à Paris, et dans le système dans lequel le Gouvernement impérial est entré.

L'industrie française est d'ailleurs intéressée, comme toutes les autres industries du monde, à obtenir les matières premières avec toutes les facilités et à aussi bon compte que possible. Si, momentanément, un intérêt peut souffrir d'une réforme, n'est-elle pas d'une immense faveur, par contre, pour l'industrie qui a besoin des matières premières pour sa fabrication. Un pays doit non-seulement trouver ses richesses dans la fabrication pour son marché intérieur, mais il doit travailler aussi à cette conquête pacifique, celle d'obtenir des peuples étrangers qu'ils consomment ses produits.

Il faut que l'industriel profite de toutes les occasions, pour trouver au plus bas prix les objets qui servent à alimenter sa fabrique et pour être sous tous les rapports sur le même pied que ses concurrents; le fabricant des départements limitrophes de la Belgique n'a-t-il pas un grand intérêt à pouvoir acheter des matières premières chez nous, quand il y trouve un avantage?

Il n'entre jamais dans les idées d'émettre cette opinion, n'importe en quelles circonstances; elle doit avoir des bornes et avant tout être basée sur la réciprocité, car l'intérêt qui souffre d'une mesure décrétée, doit avoir une compensation; s'il est vrai de dire qu'un bâtiment et des ports français pourraient perdre quelques transports, parce que l'industrie trouve ailleurs, à meilleur compte, les produits dont elle a besoin, ne doit-on pas avouer que cette opération est tout à fait favorable aux consommateurs, et qu'elle permet aux industriels de produire à bon marché, avantage pour se procurer à prix égal des débouchés à l'étranger? la marine nationale n'a-t-elle pas immédiatement une chance de pouvoir exporter ces fabricats? avant tout, et ce qui est le plus important, ne jouit-elle pas, dans ce cas, à l'étranger, de tous les avantages des navires nationaux, ce qui est une occasion de plus de l'employer?

Sous le rapport des droits d'entrée, la Belgique a obtenu pour sa marine le même traitement que la Grande-Bretagne; les marchandises provenant de ces deux pays, expédiées par navires nationaux, ou, quant à la Belgique, par terre, doivent être reçues en France sans augmentation de droits d'entrée; les marchandises exotiques, celles provenant des entrepôts de l'Europe, sont admises avec augmentation de droits.

Les législations anglaise et belge, cette dernière d'après la loi de 1856, ne font aucune différence entre leurs bâtiments et les étrangers; mais, dans leur position géographique respective, il y a une différence; ce qui peut convenir à l'Angleterre, même ne pas lui paraître trop désavantageux, peut-il présenter à la Belgique les mêmes avantages? la réponse à cette question doit être négative. Outre les transports par mer qui sont communs à la Belgique et à l'Angleterre, nous n'avons pas les mêmes faveurs que la France pour nos expéditions par les frontières de terre, et sous ce rapport l'Angleterre n'avait rien à réclamer, comme elle n'avait rien à redouter. Au contraire, chez nous, les ports français qui sont dans le voisinage de la Belgique, ont les mêmes avantages que nos propres ports pour la réception et l'expédition des marchandises qui nous sont destinées; mais du côté de la France il existe des augmentations de droit. Avant l'établissement des chemins de fer et des lignes de bateaux à vapeur, cette concurrence était moins à craindre pour les ports belges; ces derniers sont loin de demander des privilèges,

mais ils invoquent avec raison la réciprocité, et demandent à être mis entièrement sur le même pied pour la réception des marchandises en destination de la France, comme nous accordons, par notre loi générale, à Dunkerque et à d'autres ports français, la faculté de recevoir des marchandises destinées pour la consommation de la Belgique.

Une autre clause du traité, relative à l'importation du sel, a soulevé quelques observations; on était loin de s'attendre à ce qu'elle aurait été insérée dans un traité franco-belge, et que cette concession aurait été accordée gratuitement à une puissance qui n'admet pas même, pour cette marchandise, la réciprocité. Un membre est convaincu que les intérêts qui souffriront de cette mesure seront beaucoup plus nombreux, que les légers avantages que ce changement donnera à des industries qui, de leur côté, pour leurs propres fabricats, réclament des protections. En premier lieu, il faut considérer que les navires belges qui importaient du sel, exportaient, à des taux très-bas, nos produits à l'étranger, ce qui était un avantage réel pour notre industrie et pour notre agriculture. Avec des navires étrangers qui arriveront isolément, on n'aura plus cette navigation régulière, si favorable à nos exportations. Le monopole, dont on a souvent parlé vaguement, ajoute le même membre, n'a jamais existé; il y avait toujours une forte concurrence entre les armateurs belges eux-mêmes.

Le sel paye des droits d'accise très-élevés; ils atteignent six fois le montant de la valeur; avec les armateurs belges, le fisc avait toutes les garanties, et la fraude n'était nullement à craindre. Mais les capitaines étrangers, qui ignorent nos lois fiscales, présenteront-ils à la douane les mêmes garanties? On ne peut pas oublier que le sel est une denrée à la portée de tout le monde. La section centrale espère que le Gouvernement prendra, le cas échéant, toutes les mesures nécessaires pour garantir les intérêts du Trésor.

Le traité du 17 novembre 1849 a été négocié et conclu par la Belgique, à une époque où nous avions dans notre tarif quelques marchandises soumises à des taxes différentielles de provenance et de pavillon; la France ayant alors aussi (comme elle a encore conservé aujourd'hui) les mêmes principes dans son tarif douanier, la marine marchande belge ne pouvait, à cette époque, faire aucun reproche au traité: il renfermait comme principe et il était de fait l'assimilation des pavillons pour l'intercourse; aujourd'hui, par suite de nos réformes de 1856, cette assimilation a disparu et la situation a cessé d'être égale pour la marine et la navigation belges.

En comparant les textes de l'ancienne et de la nouvelle convention de navigation, on trouve que, dans celle de 1849, il était spécifié, par l'article 7, §§ 2 et 3, que, de part et d'autre, les surtaxes d'entrepôt étaient admises; ces dispositions ne font plus partie de la nouvelle convention, mais elles ont été comprises dans le nouveau traité de commerce; par l'article 14, les marchandises *de toute origine*, importées de France par la frontière de terre, devront à l'avance être admises à l'entrée en Belgique, aux mêmes droits que si elles y étaient importées directement de France par mer et sous pavillon français; ce qui n'est pas actuellement une innovation, la Belgique n'ayant plus aucune surtaxe. D'un autre côté, par les §§ 2 et 3, les surtaxes de terre sont maintenues du côté de la France; sous ce rapport, la Belgique a donc pris un engagement pour dix ans; toutefois, le § 2 de l'article suivant nous donne une certaine garantie: il assimile les produits non originaires de la Belgique, pour

leur importation en France par la frontière de terre, aux provenances autres que celles des pays de production, par pavillon français.

En outre, par le dernier paragraphe de l'article 9 de la convention de navigation, la France a obtenu gratuitement cet immense avantage de pouvoir importer le sel brut sous son pavillon, n'importe la provenance, sans aucune compensation ou réciprocité pour nous.

Les dispositions relatives au droit de tonnage sont restées les mêmes.

L'article 12 de l'ancien traité accordait à la Belgique les mêmes faveurs que la France, et vice-versâ, aurait données à d'autres États; mais si ces faveurs n'avaient pas été gratuites, l'autre partie était en droit de demander un équivalent. Par l'article 18, cette rédaction est changée, et les deux parties jouiront maintenant d'emblée de toutes les nouvelles concessions, en fait de commerce ou de navigation, qui seront accordées aux autres États, ce qui, un jour, peut présenter un avantage réel à la Belgique.

En ce qui concerne le remboursement volontaire que nous faisons pour le péage de l'Escaut, la clause du traité a été changée; elle a été mise en rapport avec la politique que nous poursuivons depuis le rachat du droit de Sund, qui a été fait par toutes les puissances.

Un traité international étant l'œuvre de deux parties, et souvent péniblement élaboré, ne subit presque jamais des changements quand ces conventions sont présentées à la sanction du pouvoir législatif; l'un des États contractants ne peut y apporter des modifications sans le consentement de l'autre; la convention de navigation n'est pas un acte isolé; elle a fait partie d'un ensemble de négociations, dont le traité de commerce, la convention littéraire et la convention postale sont le résultat. Les trois conventions secondaires sont les corollaires du traité de commerce, acte international, il faut l'avouer, d'une grande importance.

Une négociation pareille procure des avantages à un pays, comme elle lèse presque toujours quelques intérêts isolés; ces derniers ont alors un certain droit à toute la sollicitude du Gouvernement, et un pays est plus ou moins tenu de tenir compte des sacrifices qui ont été imposés dans un intérêt commun.

La convention de navigation a été discutée en sections en même temps que le traité de commerce, et peu d'observations ont été présentées au sujet de la première convention; toutes les sections l'ont admise sans observation, excepté la 5^{me}, qui a demandé que la section centrale émit le vœu que le Gouvernement fit des ouvertures au cabinet de Paris, pour faire admettre les houilles principalement, et en général toutes les marchandises, venant de la Grande-Bretagne et importées en France par navires belges, aux mêmes conditions que si elles étaient importées par navires français et anglais.

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

« Dans la dernière négociation, nous avons proposé l'assimilation complète des pavillons belge et français. Cette mesure était en quelque sorte dictée par les principes, et elle devait comprendre tous les transports, directs et indirects.

» L'exposé des motifs a fait connaître pourquoi l'on n'a pu s'entendre sur une base si large.

» J'ai lieu de croire qu'une tentative immédiatement renouvelée présenterait peu

- » de chances de succès. Il n'échappera d'ailleurs pas à la section centrale qu'à côté
- » de certains avantages pour notre marine, l'assimilation du pavillon belge au pavillon français au delà de l'intercourse, entraînerait d'autres conséquences encore,
- » surtout si l'on ne stipulait que pour les transports entre l'Angleterre et la France.
- » Ce qui aurait été accordé à notre pavillon serait bientôt étendu à tous les
- » autres.
- » Or, la participation de tous les pavillons aux transports entre l'Angleterre et la
- » France ferait inévitablement baisser le fret entre ces deux pays, et viendrait ainsi
- » en aide aux houilles anglaises, luttant contre les nôtres sur les marchés de la
- » France, lutte déjà rendue plus dangereuse par la récente suppression des zones
- » françaises. La question se présente sous un point de vue analogue pour toutes les
- » industries belges dont les produits vont avoir à concourir en France avec les
- » similaires anglais. »

En demandant pour le moment la suppression de la surtaxe dont sont grevées, en France, les houilles arrivant de l'Angleterre par bâtiment belge, l'intérêt maritime a cru être très-modéré dans ses exigences; ces transports sont liés avec les retours en sel; il est équitable que les trois nations qui peuvent importer cette dernière marchandise en Belgique, soient mises absolument sur le même pied, pour les voyages combinés à faire. Or, cette assimilation n'existe que pour les navires français et anglais, et le navire belge seul est surtaxé en France, tandis que les deux premiers ont toutes les faveurs du pavillon national pour le retour en Belgique.

Les frets en Angleterre pour le transport de charbon vers la France, se règlent suivant les droits de douane à payer au port de destination; ce que le consignataire doit payer pour surtaxe est déduit, lors de l'affrètement, du prix du fret.

La section centrale ne partage nullement l'idée du Gouvernement que l'assimilation de tous les pavillons pour l'importation en France, ferait diminuer beaucoup le fret; d'abord, aucune nation n'a plus de droit que la Belgique pour demander cette assimilation; en second lieu, le taux du nolis resterait à peu de chose le même; il se fixe formellement suivant les offres et les demandes; la concurrence est déjà assez forte, elle est suffisante, et la surtaxe que reçoit maintenant la douane française irait, en cas d'assimilation, augmenter le fret, et porter ainsi les prix de transport par navires belges au taux des navires français et anglais. En ce qui concerne le tort qu'une pareille mesure, si juste et si fondée, pourrait faire à l'exportation de nos propres houilles, il n'est pas à craindre: par suite de la distance entre nos houillères et la mer, la concurrence entre notre charbon et le charbon anglais, pour l'exportation par la voie maritime, est presque impossible; d'ailleurs, si ce dernier fait devait se réaliser, on ne comprendrait pas comment un intérêt belge serait sacrifié en faveur d'un autre intérêt, et à l'avantage d'un intérêt étranger.

Un membre de la section centrale fait observer que les armateurs des ports flamands perdent considérablement, par la suppression du droit protecteur dont ils jouissent pour l'importation du sel; il pense qu'on doit dégrever tous les objets et matériaux nécessaires pour la construction et l'armement des navires belges, tels que la toile à voiles, le cuivre en feuilles pour doublage, les bois ronds, les cordages, etc.; il propose aussi de supprimer les autres frais et charges qui atteignent les armateurs belges et que les armateurs étrangers ne payent pas.

M. le Ministre a répondu :

- » On sait qu'une série de mesures ont déjà été adoptées dans le but de faciliter les constructions navales.
- » Le Gouvernement vient de faire un pas de plus dans cette voie; le traité de commerce réduit les droits d'entrée en Belgique sur les toiles, le cuivre, le zinc, les cordes et câbles, certaines catégories de bois, etc.
- » Le Gouvernement examinera attentivement ce qu'il sera possible de réaliser encore dans le même ordre d'idées.
- » Quant aux frais et charges d'autre nature qui atteignent les armateurs belges, sa sollicitude ne manquera pas de se porter sur ce point aussi. »

Un membre, en réponse à la note du Ministre, fait observer qu'excepté les ancres et les grosses chaînes, tous les autres matériaux et objets nécessaires pour la construction et l'armement des navires sont soumis, en Belgique, à des droits de douane, et que même, en 1856, pour quelques espèces de bois ronds que le pays ne produit pas, les droits ont été augmentés. La marine nationale ne jouit plus d'aucune faveur; mais est-il, d'un autre côté, permis de mettre cette industrie dans une position désavantageuse vis-à-vis des marines étrangères? Les navires anglais et du Nord sont ceux qui peuvent faire la plus grande concurrence à nos bâtiments, et comment peut-on admettre la lutte réelle, si nos armements coûtent plus cher que ceux des autres nations? Aucune industrie ne souffre plus en ce moment que celle des armements; pour chaque pays, une marine marchande est fort utile sous bien des rapports; le montant des frets qu'un pays paye pour les transports maritimes, s'élève à un chiffre très-élevé, et combien de personnes ne sont-elles pas employées pour équiper un bâtiment? Nous engageons le Gouvernement à continuer à porter sérieusement son attention sur la question de la marine, et à prendre toutes les mesures pratiques pour la mettre au niveau des autres marines; tous les objets doivent être dégrevés de droits de douane; il faut supprimer les autres charges qui pèsent directement ou indirectement sur la marine. En compensation des avantages des droits différentiels de 1844, les armateurs étaient tenus de contribuer pour une part dans une caisse de prévoyance; la loi étant supprimée, elle doit l'être avec toutes ses conséquences. Déjà le commerce maritime s'est opposé à la mesure prise d'élever indirectement les gages, celle de forcer les pauvres marins à rembourser les secours reçus, lors de la perte de leur navire, de nos consuls à l'étranger; déjà plusieurs réclamations ont été adressées à ce sujet. La section centrale appelle donc de nouveau toute l'attention du Gouvernement sur ces diverses questions.

La section centrale a adressé, au sujet du paiement du droit de tonnage, les questions suivantes au Gouvernement :

- Le droit de tonnage, n'est pas réciproque, et la lutte est impossible entre le bâtiment français et le bâtiment belge; le premier, quand il sort, par exemple, du Havre pour un port belge, est exempt du paiement du droit de tonnage, tandis que le navire belge, en partant du Havre, est soumis au paiement de ce droit.
- Au moins dans le traité anglais de 1826, l'égalité existe.

M. le Ministre a répondu par la note suivante :

- « D'après la position de la question, le navire français sortant du Havre pour un
» port belge, n'a pas de droit de tonnage à acquitter, tandis que le navire français
» partant du Havre pour un port d'Angleterre, devrait payer un droit de tonnage.
» C'est une erreur : le navire français, allant de France en Angleterre, n'a pas
» de droit de tonnage à acquitter à la sortie.
» La section centrale signale aussi, d'une manière générale, l'absence de réci-
» procité entre la France et la Belgique, quant au droit de tonnage.
» D'après les termes mêmes de l'article 2 (§ 2) de la convention, il ne dépend
» que de nous d'établir cette réciprocité, en exemptant nos propres navires de tout
» droit de tonnage en Belgique.
» Or, la Chambre sait que le Gouvernement est favorable, en principe, à la
» suppression du droit de tonnage; il n'a réservé que le choix du moment.
» Dans cet état des choses, il n'y avait que deux moyens d'établir la réciprocité :
» 1° Faire exempter nos navires du droit de tonnage en France.
» Pour les raisons développées dans l'exposé des motifs, cette combinaison était
» impossible aujourd'hui comme en 1849;
» 2° Ou bien, déterminer la France à grever chez elle d'un droit de tonnage ses
» propres navires, se rendant en Belgique ou venant de ce pays.
» Une telle demande, si nous l'avions adressée à la France, eût été manifeste-
» ment à l'encontre des intérêts de notre commerce avec cet État.
» Pour s'en convaincre, il suffira à la section centrale de jeter un coup d'œil sur
» les tableaux du mouvement de la navigation entre la Belgique et la France, *an-*
» *nexe B, 1 et 2*, de l'exposé des motifs.
» Je ne citerai qu'un fait : des navires venus de France en Belgique, en 1859,
» 27 seulement étaient belges, avec un chargement de 3513 tonnes, tandis que
» 130 étaient français, avec un chargement de 16,124 tonnes (page 22).
» Quant aux navires sortis de Belgique, le résultat n'est pas différent (page 26).
» Ce que notre intérêt réclame, c'est que les échanges par la voie de mer puis-
» sent avoir lieu aux meilleures conditions possibles.
» Faire grever les navires français d'une taxe dont ils ont été jusqu'ici affranchis,
» c'eût été renchérir les transports maritimes sans améliorer, dans une mesure
» appréciable, la position de notre propre marine, puisque celle-ci serait restée
» soumise aux mêmes taxes.
» A part cela, alors que nos efforts tendaient aux dégrèvements et à la simplifi-
» cation du régime des douanes en France, nous nous fussions mis en contradic-
» tion avec nous-mêmes en demandant l'aggravation et la complication de ce
» régime. »

La section centrale désire connaître si les navires belges, partant d'un port d'Espagne, par exemple, et arrivant avec un chargement en France, partant plus tard soit sur lest ou avec cargaison pour l'Angleterre, ont un droit de tonnage à payer, et combien.

RÉPONSE. — « Aux termes de l'article 2, § 2, les navires belges venant d'ail-
» leurs que de Belgique, ne sont admis au bénéfice de la convention que lorsqu'ils

- » n'ont pas de chargement. Avec chargement, ils sont soumis au droit commun,
- » c'est-à-dire qu'ils doivent acquitter le droit de tonnage de fr. 3 75 c^t par tonne. »

DEMANDE. — Un navire qui entre en France (art. 3, § 2) en 1861, et qui se rend, par exemple, avec le restant de son chargement, en 1862, dans un second port, payera-t-il un seul droit de tonnage, ou deux fois, comme la loi belge le prescrit ?

RÉPONSE. --- « Le navire belge, arrivant directement de Belgique dans un port français, par exemple en décembre 1861, ne payera pas ou payera le droit de tonnage de fr. 4 40 c^t, selon qu'il l'aura déjà ou ne l'aura pas encore acquitté en France dans le courant de ladite année. Si, en janvier 1862, ce navire se rend avec une partie de sa cargaison d'un port français dans un autre, comme c'est un nouvel exercice qui commence, il sera soumis dans ce port au même droit de tonnage que payerait, dans un cas semblable, le navire français en Belgique, sauf à être affranchi du droit pour les autres voyages qu'il effectuera dans le courant de l'année, aux termes de la loi belge. »

L'erreur que M. le Ministre signale dans sa première réponse, provient d'un malentendu : le navire français, à son retour de l'Angleterre en France, doit payer le droit de tonnage comme le bâtiment anglais; à son retour de Belgique, il en est exempt; donc la lutte est plus facile pour le bâtiment anglais que pour le bâtiment belge.

En attendant la suppression du droit de tonnage en Belgique, il aurait été équitable de placer les deux pavillons sur le pied de réciprocité pour cet impôt. C'est précisément en vue de ne point renchérir les transports maritimes, et pour éviter d'accorder une préférence à qui que ce soit, que le Gouvernement français aurait dû consentir à exempter les navires belges du droit de tonnage dans les ports français. En principe, on doit tenir seulement à ce que, dans le même port, les charges soient égales. Par exemple, deux navires, l'un belge, l'autre français, partent du Havre pour un port belge : le navire français à la sortie du port est exempt du droit de tonnage, le bâtiment belge paye; à leur arrivée à Anvers, tous les deux sont assujettis également au droit de tonnage à l'entrée et à la sortie.

Par le § 3 de l'article 2, les navires belges jouiront en France du même traitement que les navires français venant d'un autre port de la France. Cette disposition doit être comprise dans ce sens, que les bâtiments belges acquitteront en France, quand ils arriveront de la Grande-Bretagne, le même droit de tonnage que les navires anglais et français.

Un membre de la section centrale se plaint de ce que les marchandises non originaires de Belgique, et importées en France par la frontière de terre, n'y sont pas admises sans surtaxe, et que, sous ce rapport, la réciprocité n'existe pas.

M. le Ministre a répondu :

- « Si l'on compare le régime résultant de la convention avec celui qui est appliqué aux importations effectuées d'Angleterre ou d'autres entrepôts européens,
- » même sous pavillon français, les marchandises exotiques expédiées de Belgique

» en France, par la voie de terre, y sont admises sans surtaxe. (Voir l'exposé des motifs du traité de commerce, page 29.)

» La section centrale voudra bien remarquer d'ailleurs, en jetant les yeux sur les derniers décrets de S. M. l'Empereur des Français, qu'une série d'articles sont totalement libres à l'entrée, que le taux des droits est notablement abaissé pour les autres, et que l'écart entre les droits des provenances d'Europe et les droits des importations directes, est généralement diminué.

» Que si la question va plus loin, si l'on entend que toute marchandise exotique doit entrer de Belgique en France sur le même pied que si elle arrivait directement des pays hors d'Europe sous pavillon français, cela revient à demander que la France prononce la suppression pure et simple de son système de droits différentiels.

» Sans doute, une telle mesure, à notre avis, ne pourrait que donner à son commerce maritime un essor analogue à celui que la réforme de ses tarifs imprimera bientôt à toutes ses industries; mais puisqu'elle n'est pas décidée encore à l'adopter et qu'elle tarde ainsi à venir jusqu'à nous, il ne nous resterait, pour être strictement fidèles à la réciprocité, qu'à retourner jusqu'à elle, c'est-à-dire qu'à rétablir en Belgique le régime des droits différentiels. Je me persuade que cette conséquence n'est pas dans la pensée de la section centrale.

» C'est surtout dans son ensemble que nous avons considéré la situation nouvelle inaugurée en France. Elle nous offrait, à ce point de vue, des compensations que nous avons cru pouvoir accepter sans déroger à l'esprit de notre propre législation. »

La section centrale ne l'ignore point et l'a déjà fait remarquer : le Gouvernement français a apporté des modifications sérieuses à son tarif douanier, et ces modifications présentent une certaine importance pour notre commerce maritime; mais nous devons dans ce rapport nous placer au point de vue de la navigation belge, et nous avons le droit de faire remarquer que les avantages dont le commerce français jouit chez nous, sont beaucoup plus nombreux que ceux que nous avons obtenus jusqu'à ce jour en France.

D'ailleurs, le Gouvernement, dans sa réponse, partage l'avis que, strictement parlant, la réciprocité n'existe pas.

Quant au régime des droits différentiels, auquel fait allusion la réponse du Gouvernement, on peut bien se plaindre d'une absence de réciprocité, mais la section centrale n'a jamais eu la moindre pensée de provoquer le rétablissement de la loi de 1844.

La section désire aussi connaître en quoi peuvent consister les frais dont parle l'article 6.

RÉPONSE : — « Le § 1^{er} de l'article 6 est la reproduction de l'article 10, § 1^{er}, du traité conclu entre la France et la Grande-Bretagne, le 23 janvier 1860.

» En Angleterre, ce sont le plus souvent les villes et les corporations particulières qui construisent les bassins, les docks, etc.; pour les dédommager de la dépense, la Législature leur permet de percevoir certains droits d'embarquement, pendant un nombre limité d'années.

» Quant à la France, il n'existe jusqu'à présent de taxe de ce genre qu'à la Rochelle; c'est un léger droit de tonnage que paye chaque navire, *français aussi bien qu'étranger*, entrant au port.

» Il n'est pas à craindre, comme la remarque en a été faite dans les conférences à Paris, que l'on abuse de cette clause. Outre que ce serait un moyen certain d'éloigner la navigation, le pavillon français ne serait pas plus épargné que le pavillon étranger.

» La section centrale voudra bien remarquer que la disposition est réciproque; elle nous attribue la même faculté que l'autre partie s'est réservée. »

En règle générale, les conventions et traités doivent toujours être envisagés à deux points de vue : leur valeur matérielle et leur mérite par rapport aux grands intérêts nationaux. Toute négociation qui a pour résultat de régler, dans son ensemble, plus ou moins équitablement les conditions commerciales et industrielles entre deux pays, détermine toujours des affinités nouvelles, dont le résultat doit être de fortifier la bonne intelligence entre les hautes parties contractantes. Ces conventions forment aussi ordinairement des liens solides, des gages de paix, d'amitié, et sont des garanties de bons rapports internationaux.

Comme on a déjà eu l'honneur de le faire observer, des conventions aussi générales et importantes que celles du 1^{er} mai, ne peuvent satisfaire tous les intérêts; il en est toujours qui doivent faire des concessions, et dans ce cas ils peuvent être en droit de réclamer quelques compensations.

Le membre de la section centrale qui a présenté des observations contre la convention de navigation, l'a fait avec la plus grande franchise, et bien qu'ayant comparé les avantages que nous obtenons et ceux dont la France est en possession et qu'elle obtient encore, il ne s'oppose pas à l'adoption, convaincu qu'il est que, du côté du Gouvernement français, les mesures qui ont été prises dans un sens de liberté continueront à être élargies, et que, sous le rapport de la navigation, les barrières disparaîtront.

Finalement, le résultat que nous venons d'obtenir des négociations présente une certaine importance : ce résultat démontre de plus en plus le désir des deux Gouvernements de continuer à vivre en bonne harmonie, de voir augmenter, par des concessions mutuelles, le bien-être moral et matériel des deux peuples voisins, qui, heureux des bons rapports qu'ils entretiennent avec toutes les puissances, ont démontré par la conclusion des traités le désir le plus vif qu'ils ont de resserrer les liens de bon voisinage, et de prouver ainsi à l'Europe leur volonté non-seulement de conserver leurs relations politiques, mais de fortifier de plus en plus leurs relations industrielles et commerciales.

La section centrale propose à la Chambre l'adoption de la convention.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

D. VERVOORT.