
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 NOVEMBRE 1849.

Traité de navigation et de commerce conclu entre la Belgique et la France,
le 17 novembre 1849.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS ,

Un traité de navigation et de commerce a été conclu , le 17 novembre dernier, entre la Belgique et la France. J'ai l'honneur de le présenter à la sanction de la Chambre.

Les rapports de navigation entre la Belgique et la France ont été placés, jusqu'à présent, sur un pied de quasi-hostilité qui date de la Restauration et du royaume des Pays-Bas. Le pavillon belge est rangé en France dans la classe des pavillons les moins favorisés. Les navires français sont soumis dans nos ports à des surtaxes dont les autres bâtiments étrangers sont depuis longtemps affranchis.

Cette situation , qui a pour effet d'attribuer une forte part des transports entre les deux pays aux navires étrangers, au détriment des navires belges ou français, ne répond ni aux vrais intérêts de la Belgique, ni aux vrais intérêts de la France.

L'on sait que déjà , en 1838 , une convention de réciprocité maritime intervint entre les deux États (annexe A). Saisie de cet arrangement, la Chambre des Représentants nomma, pour l'examiner, une commission qui exprima un avis favorable. (*Documents parlementaires*, session de 1838-1839, n°s 11 et 126.) Mais, sur ces entrefaites, l'on s'était mis à rechercher les moyens d'asseoir sur de nouvelles bases le système commercial du pays, et il fut indéfiniment sursis à la discussion et au vote du projet de loi qui devait sanctionner la convention.

Cependant les ratifications du Roi des Belges et du Roi des Français avaient été échangées peu de temps après la signature de la convention, avec la condition, toutefois, du côté du plénipotentiaire belge, que cet acte n'impliquerait pas d'engagement définitif pour le pays dont il était le mandataire. L'approbation des Chambres belges était réservée. En France, au contraire, la convention avait été revêtue de toutes les formalités nécessaires pour la rendre exécutoire. La loi française, à cette

époque, ne soumettait les traités de commerce à la sanction des Chambres que lorsqu'ils étaient destinés à opérer des réductions spéciales de droits de douane.

Le délai pour la mise à exécution de la convention, prorogé jusqu'au 1^{er} janvier 1840, expira sans que rien fût changé au *statu quo*.

Dans les négociations qui amenèrent la convention linière du 16 juillet 1842, on ne s'occupa point de la navigation. On le conçoit : le motif qui avait fait écarter la convention du 22 septembre 1838 subsistait encore.

Il en fut autrement en 1845.

Les négociateurs belges firent une tentative pour faire entrer les stipulations de la convention de 1838 dans l'arrangement à conclure. Leur proposition fut repoussée.

L'ensemble de nos relations de commerce avec la France embrasse des questions différentes par leur nature, différentes par leur importance, différentes par leur degré d'actualité. Il n'en est point sur lesquelles la sollicitude du Gouvernement ne se soit portée ; mais la Chambre comprendra que les circonstances n'ont point été faites pour les aborder toutes avec la même opportunité, ni avec d'égales chances de succès. Des événements politiques de la nature la plus grave se sont passés en France. Le travail national en a ressenti un long ébranlement. De semblables conjonctures prêtent peu aux transactions internationales en matière de commerce. Le Gouvernement du Roi, néanmoins, n'est pas resté inactif, mais il ne croit pas le moment venu de rendre compte de tout ce qu'il a fait et de ce qu'il se propose de faire encore. La Chambre me permettra de ne l'entretenir que de ce qui forme l'objet spécial du traité du 17 novembre.

Je dirai quelques mots de la négociation qui a conduit à la signature du traité.

Je jeterai un coup-d'œil sur le projet de convention admis, en 1838, par le Gouvernement Belge et par le Gouvernement Français, et sur le traité conclu, le 25 juillet 1840, entre la France et le Pays-Bas, (annexe B), en comparant à ces deux actes le traité du 17 novembre 1849.

Les principales objections élevées, jadis, contre la convention de 1838, feront ensuite le sujet d'un rapide examen.

Enfin, je signalerai quelques uns des avantages principaux que nous croyons pouvoir espérer de l'arrangement que nous faisons actuellement avec la France.

Le terrain sur lequel s'ouvrit la négociation du traité du 17 novembre 1849 n'était plus celui sur lequel on s'était rencontré en 1838.

Durant les onze années qui séparent les deux accords, des faits notables s'étaient produits :

La Belgique avait fait subir des modifications fondamentales à son système de commerce ;

Elle avait conclu une longue série de traités de commerce et de navigation.

La France, de son côté, avait aussi contracté de nouvelles alliances commerciales, parmi lesquelles le traité du 25 juillet 1840 avec les Pays-Bas mérite surtout, à notre point de vue, d'être remarqué.

La Belgique avait laissé tomber la convention du 22 septembre 1838. Rentrée dans sa liberté, la France entendait ne prendre conseil que de ses intérêts. Or, elle n'avait pas signé sans hésitation la convention de 1838. Cet acte, dans son opinion, promettait au commerce belge plus d'avantages qu'au commerce français.

A part cette appréciation, elle trouvait que, par suite des traités négociés par le Gouvernement belge, elle devrait partager avec d'autres États des faveurs dont elle s'était flattée, en 1838, d'avoir la jouissance exclusive dans nos ports. Elle n'opposa donc que des refus aux premières démarches qui furent faites auprès d'elle pour remettre au jour la convention de 1838, et quand elle se décida, enfin, à accepter une négociation sur les bases qu'elle avait autrefois agréées, ce fut en déclarant qu'elle n'adhérerait au projet de 1838 que si la Belgique offrait de suffisantes compensations. Parmi les concessions qu'elle attendait de notre part, elle désigna expressément une mesure qui étendrait aux produits arrivant des entrepôts français les faveurs exceptionnelles accordées par le traité du 29 juillet 1846 aux denrées coloniales importées en Belgique des entrepôts néerlandais.

Tels furent les auspices sous lesquels s'engagea la négociation. La Chambre a sous les yeux le résultat auquel nous sommes parvenus.

Le traité du 17 novembre 1849 a des clauses qui lui sont communes avec la convention du 22 septembre 1838. Le simple rapprochement des textes les fera aisément apercevoir. Je ne citerai que celles qui établissent l'assimilation des pavillons pour l'intercourse, quant aux droits de douane, d'une manière absolue, et quant aux taxes de navigation, avec une réserve relative au droit de tonnage.

Le traité du 17 novembre renferme, en outre, des stipulations qui ne figurent pas dans celui de 1838. J'en dirai quelques unes :

L'art. 3 du traité du 17 novembre complète, pour ce qui regarde les *formalités* et autres dispositions analogues, l'assimilation des pavillons qui n'avait été stipulée que pour les *droits*.

L'art. 8 contient une exception pour les privilèges dont la pêche jouit en Belgique. Il n'a pas dépendu des efforts du Gouvernement du Roi et de ses agents qu'une réserve pareille ne fût admise pour le commerce du sel.

L'art. 10 stipule certaines exemptions de droit de tonnage qui n'étaient pas comprises dans le projet de 1838. et qui diminuent l'effet du § 2 de l'art. 2 du traité actuel.

L'art. 11 assure à la Belgique le traitement de la nation la plus favorisée pour le cabotage sur les côtes de France.

L'art. 13 étend à la navigation *par rivières et par canaux* toutes les garanties stipulées au profit de la navigation maritime. On appréciera sans peine le prix et l'importance de cette clause, qui couvrira nos transports vers la France contre certaines éventualités.

En ce qui concerne les droits applicables aux marchandises, le traité de 1849 et celui de 1838 laissent les arrivages indirects également en dehors de leurs stipulations. Il n'en est pas de même des taxes de navigation proprement dites, qui frappent la coque des bâtiments. La convention de 1838, en ce qui regarde les taxes de navigation, devait s'appliquer aux navires arrivant indirectement, aussi bien quand ils étaient chargés que lorsqu'ils ne l'étaient pas. Le traité de 1849, au contraire, distingue entre les navires chargés et les navires sur lest et il exclut du bénéfice de ses dispositions les navires qui arrivent chargés de provenance indirecte.

Le Gouvernement français a fait de cette combinaison une condition absolue de

son consentement. « Étendre le traitement de faveur, en ce qui touche les droits
 « de navigation proprement dits, aux navires venant avec chargement de *tout*
 « *port quelconque*, ce ne serait plus, disait-il, appliquer à la Belgique des avan-
 « tages accordés par la France à d'autres puissances en matière de navigation.
 « Une semblable stipulation constituerait une innovation réelle à l'ensemble de
 « notre régime maritime, une manifeste dérogation à une règle dont le maintien
 « importe au plus haut degré à la prospérité de notre marine marchande; enfin,
 « un précédent des plus fâcheux que ne manqueraient pas de nous opposer les
 « diverses puissances à l'égard desquels nous nous trouvons déjà liés par des
 « traités de navigation. La Belgique, d'ailleurs, n'aurait elle même, pour ainsi
 « dire, qu'un intérêt purement nominal à obtenir une concession aussi onéreuse
 « pour nous, sans parler du préjudice très-sensible qui résulterait pour elle de
 « ce fait, qu'une fois le traitement national accordé dans nos ports aux navires
 « belges de toute provenance, la France ne pouvant plus refuser la même faveur
 « aux autres pavillons étrangers venant de tous ports et des ports belges, par
 « conséquent, la marine belge se trouverait ainsi dépossédée, pour ses rapports
 « *directs* avec la France, de la situation exceptionnelle et privilégiée que le traité
 « est précisément destiné à lui assurer »

De ces raisons, les unes étaient fondées, les autres contestables. Toutefois, il était évident que les droits différentiels de douane n'étant point abolis dans les ports français pour les arrivages indirects, la simple réduction des taxes de navigation ne rendrait point ces sortes de voyages faciles à notre pavillon. D'ailleurs le port français de la méditerranée dans lequel il nous importe le plus de faire admettre nos navires aux conditions les plus favorables possibles, Marseille, jouit d'immunités particulières : les navires étrangers y sont exempts de droits de navigation. D'un autre côté, il vient en Belgique, de provenance tierce, bien plus de navires français qu'il ne va, de la même manière, de navires belges en France. (Annexe E.)

Le Gouvernement du Roi n'a pas cru devoir attacher le sort du traité à la rédaction suivie, quant à ce point, en 1838. La Chambre se rappellera, du reste, que le traité du 15 avril 1847 entre la Belgique et les Deux-Siciles renferme déjà une exception analogue.

L'art. 5 du traité du 17 novembre met à la charge du trésor belge le péage que la Hollande a le droit de percevoir sur les bâtiments français naviguant dans l'Escaut. En fait, c'est ce qui existe déjà maintenant.

Je ne pousserai pas plus loin la comparaison entre le traité du 17 novembre 1849 et celui du 22 septembre 1838.

A vrai dire, le point de départ de la négociation a été beaucoup moins la convention de 1838 entre la France et la Belgique, que le traité de 1840 entre la France et les Pays-Bas.

Les traités que la France a conclus depuis 1838 sont formulés d'après un type qui se rapproche beaucoup plus du dernier que du premier de ces deux arrangements.

Le Gouvernement français, du reste, et nous en avons déjà fait la remarque, le Gouvernement français ne se considérait plus comme tenu par les engagements de 1838, devenus caducs par l'abandon de la Belgique.

C'est donc sur le traité du 25 juillet 1840 que le cabinet de Paris régla ses propositions.

Or, le traité en vigueur entre la France et les Pays-Bas contient deux parties :

Des clauses purement maritimes, l'assimilation des pavillons ;

Et des concessions douanières, des réductions de tarif.

Nous obtenons tout ce qu'a obtenu la Hollande, moins les quelques avantages de douane qui ont été stipulés à son bénéfice et qui sont demeurés stériles entre ses mains. Ne faisant aucune concession de cette espèce, il est naturel que nous n'en ayons pas reçu.

Pour l'intelligence du deuxième paragraphe de l'art. 2 du traité du 17 novembre, j'ai cru qu'il pourrait être utile d'avoir sous les yeux les dispositions qui régissent, en Belgique et en France, la perception des taxes de navigation. Des extraits des deux législations se trouvent, *sub litt. C et D*, parmi les pièces annexées au présent exposé.

Lorsque la convention du 22 septembre 1838 fut publiée en Belgique, des voix s'élevèrent pour critiquer, d'autres pour applaudir.

Voici les points principaux sur lesquels portaient les griefs articulés contre la convention :

« 1° L'objection qui dominait toutes les autres, c'est que le traité devait essentiellement nuire, disait-on, aux relations directes établies ou à établir avec les contrées transatlantiques. »

Pour nous, la question a deux faces : il y a la question antérieure à la loi du 21 juillet 1844 et la question postérieure.

La première a été discutée par la commission de la Chambre des Représentants, chargée d'examiner la convention du 22 septembre 1838.

« On perd de vue, dit la commission par l'organe de son rapporteur, que les navires français ne jouiront du traitement national en Belgique que lorsqu'ils viennent des ports de France et que la loi française exige qu'ils y aient été déchargés et francisés. Tel est aussi le sens du traité. Il est facile de comprendre que des marchandises qui auraient dû subir des frais de déchargement, d'entrepôt, de rechargement, double commission et d'assurance, ainsi qu'une foule de menues dépenses, ne pourraient soutenir la concurrence avec les importations directes que feraient nos propres navires. »

Il est bon de noter qu'à l'époque où la commission parlait ainsi, nous n'avions, en fait de droits différentiels applicables aux denrées coloniales, que des droits de provenance insignifiants sur le thé, la mélasse, etc., et une déduction de 10 p. % des droits généraux en faveur des importations faites par mer sous pavillon belge. Le sucre seul était soumis à un régime plus caractérisé. La convention de 1838 avait cet effet que les produits coloniaux réexpédiés des ports de France, sous pavillon français, ne devaient payer en Belgique d'autres ni de plus forts droits que ceux qui atteignaient les mêmes produits directement importés des contrées transatlantiques sous pavillon belge. Nonobstant cette parité de traitement, la commission ne redoutait pas les arrivages indirects des ports français.

Les appréhensions des adversaires du traité doivent paraître aujourd'hui bien moins fondées encore.

Supposons le traité du 17 novembre 1849 en vigueur : Qu'est-ce qu'il y aura de changé pour le commerce des *denrées coloniales* entre les ports français et la Belgique ?

Les provenances des entrepôts d'Europe sont frappées, sous la législation actuelle, des plus hauts droits du tarif. Le pavillon belge n'a d'autre privilège, en règle commune, pour les importations de cette espèce, qu'une différence de 10 p. % sur le droit général. Eh bien, cette faveur, assurément très-légère, sera désormais partagée par le pavillon français faisant l'intercourse direct entre les deux pays. Voilà l'effet du traité, sauf, pour les sucres, une exception que j'examinerai.

Y a-t-il dans ce fait rien qui doive inspirer des inquiétudes pour l'avenir de nos relations directes ?

J'ai recherché dans quelle proportion les produits coloniaux nous arrivent des pays d'origine, des entrepôts néerlandais, des entrepôts français et des autres entrepôts d'Europe (annexe F). La part des entrepôts français est toujours minime, quand elle n'est pas nulle.

Sous l'empire du traité du 17 novembre 1849, les produits transatlantiques dirigés des entrepôts français vers la Belgique auront encore à lutter sur notre marché :

a. Contre les provenances des entrepôts européens autres que les entrepôts néerlandais. Ces provenances jouissent, sous pavillon belge, de la différence de 10 p. % ; il en est de même sous pavillon du pays, quand il existe un traité de réciprocité avec la Belgique.

b. Contre les provenances des entrepôts néerlandais, spécialement favorisées par le traité du 29 juillet 1849.

c. Contre les provenances directes des pays d'origine.

Le tableau ci-annexé *sub litt. G* fait ressortir les différences qui continueront de subsister entre les droits applicables aux marchandises provenant des entrepôts français et les droits applicables aux marchandises arrivant en Belgique directement des lieux de production, sous pavillon belge.

On peut conclure de ce qui précède que les conditions nouvelles faites aux provenances des entrepôts de France ne sont pas de nature à déranger l'économie de notre législation actuelle, en ce qu'elle a de favorable aux arrivages directs.

Ce qui est vrai du commerce des marchandises coloniales entre la France et la Belgique, si on le prend dans son ensemble, ne l'est pas moins si on s'occupe, en détail, de chacun des articles qui le composent. Je m'abstiendrai de ce soin, pour ne pas trop étendre cet exposé. Je dirai seulement quelques mots *des sucres*, parce qu'il en a été beaucoup question en 1838.

Avant la loi du 21 juillet 1844, le sucre brut importé par mer sous pavillon belge ne payait qu'un droit de 21 centimes par 100 kilogrammes, quelle que fût la provenance. S'il était introduit sous un autre pavillon, il acquittait un droit de fr. 4-69 par 100 kilogrammes quand il venait des Indes, et un droit de fr. 4-24, quand il arrivait d'un port européen. Pour le sucre importé d'un port de France sous pavillon français, la convention de 1838 faisait donc descendre le droit de fr. 4-24 à 21 centimes, et elle ne recevait absolument aucune privilège au sucre transporté sous pavillon belge des contrées de production. Rien de semblable

ne s'offre aujourd'hui. Le traité du 17 novembre 1849 abaisse, il est vrai, le droit sur le sucre brut importé des ports de France en Belgique sous pavillon français, mais seulement de fr. 4-25 à fr. 2-75 par 100 kilogrammes, et le sucre importé sous pavillon belge des pays d'outre-mer garde une protection de fr. 1-05, s'il sort d'un entrepôt transatlantique, et de fr. 2-74, s'il est expédié directement d'un pays de production ou d'un port situé au delà du cap de Bonne-Espérance.

Je bornerai là l'examen d'une objection qui ne me paraît plus pouvoir être soulevée aujourd'hui. La commission de 1838 a signalé une cause suffisante, selon elle, pour faire évanouir les craintes auxquelles on s'était livré. — Elle aurait pu parler aussi des conditions topographiques différentes dans lesquelles les divers entrepôts européens sont placés relativement au marché belge et surtout des habitants, dès longtemps contractées, de nos négociants et de nos consommateurs.

Ce que nous accordons aujourd'hui à la France, nous l'avons concédé au Zollverein et *aux états allemands qui accèderont au Zollverein*. Nous avons attribué aux Pays-Bas, non pas le même avantage, mais un avantage plus grand, en échange des faveurs spéciales que cet état nous a concédées.

2° Voici une autre objection qui a été présentée en 1838 : « La marine française est infiniment supérieure en nombre et en forces à la marine belge. La lutte ne sera pas égale. La marine belge succombera, tout au moins la réciprocité vaudra à la marine française beaucoup plus qu'à la nôtre. »

Quels sont les transports dont la marine française va déposséder la marine belge ?

Sont-ce les expéditions directes du pays d'outre-mer vers la Belgique ? Si un navire français arrivait dans nos ports directement d'Amérique et avec chargement, il rencontrerait, à la fois, et des surtaxes de douane et des surtaxes de navigation. A ce point de vue, la restriction introduite à l'art. 2 du traité du 17 novembre et qui maintient la surtaxe de navigation sur les bâtiments chargés, peut avoir un effet utile.

Craint-on que le pavillon français ne vienne réclamer une part croissante dans les transports qui se font de la Belgique vers les états lointains ? Notre commerce d'exportation doit faire des vœux pour qu'une telle éventualité se réalise.

S'agit-il des voyages en Europe ?

Les mêmes considérations se présentent.

J'ai réuni, dans un tableau ci-annexé *sub litt. E*, la statistique actuelle de ces diverses espèces de relations.

Restent les transports entre la Belgique et la France et *vice versa*.

Voyons les faits.

Quel est le mouvement de la navigation entre les deux pays ?

Navires expédiés de Belgique en France, en 1847.

	Nombre.	Tonnage.	Chargement.
Belges	7	704	262
Français	82	7,783	4,560
Tiers	17	2,022	370
Total	106	10,509	4,992

Navires expédiés de France en Belgique, en 1847.

	Nombre.	Tonnage.	Chargement.
Belges	11	1,150	1,150
Français	113	10,162	9,808
Tiers	117	13,783	13,331
Total	241	27,097	26,289

Nos navires ont donc transporté, en 1847, 262 tonneaux de marchandises de Belgique en France, et 1,150 de France en Belgique.

En vérité, si le traité devait de ce chef nous faire courir quelque risque, il n'aurait qu'assez peu de chose à nous enlever.

Le traité, on ne peut en disconvenir, rendra meilleure, et ce au préjudice des pavillons tiers, la condition des navires belges et des navires français voyageant entre les deux pays. La question est de savoir pour lequel, du pavillon belge ou du pavillon français, l'amélioration sera la plus marquée.

Nous parlerons, d'abord, des droits différentiels de douane, lesquels atteignent la cargaison.

Les deux articles qui seront le plus dégrévés, à leur importation directe par mer de France en Belgique sous pavillon français, sont le *sel* et le *sucré* bruts. La réduction sera, pour le premier, de fr. 4-20 par 100 kilogrammes, et pour le second, de fr. 1-50, c'est-à-dire que pour le sel le droit sera totalement supprimé, et que pour le sucre le droit sera abaissé de fr. 4-25 à fr. 2-75, soit une réduction de 36 p. %.

Les autres articles n'obtiendront généralement qu'une décharge de 10 p. % des droits qu'ils supportaient antérieurement, et cette déduction se calculera sur des droits relativement moindres que les droits correspondants du tarif français. Il n'est accordé aucune déduction à la majeure partie des objets *manufacturés*.

Nous avons parlé du *sucré*. Nous nous occuperons ailleurs du *sel*. Quant aux autres articles, on voit que les uns ne ressentiront que faiblement l'influence du traité et les autres, pas du tout.

A l'importation directe par mer de Belgique en France sous pavillon belge, les articles suivants, choisis parmi beaucoup d'autres, seront favorisés par le traité :

Le droit sur la *houille* sera abaissé, par tonneau, de 10 à 5 et de 8 à 3 francs, selon les zones; c'est une réduction de 5 francs, ou de 50 et de 63 p. % des droits antérieurs.

Le droit sur le *zinc*, en saumons, descendra de fr. 1-50 à 0-10 par 100 kil.; c'est une réduction de 14 francs par tonneau, ou de 93 p. % du droit antérieur.

Il faut remarquer que, à l'entrée par terre, le droit est aussi de 15 francs par tonneau, comme à l'entrée par mer sous pavillon étranger non favorisé.

Nous exportons annuellement en France environ 4 millions de kil. de zinc, valant 2 1/2 millions de francs; la moitié s'expédie par terre.

Le *cuivre* pur de première fusion, en barres, payera 2 francs au lieu de 3 francs par 100 kil. — Réduction, 33 p. %. Le droit par terre demeure fixé à 5 francs. Le droit sur le cuivre battu est diminué de fr. 6-50 par 100 kil.

Les graines oléagineuses venant de Belgique entreront en France, par mer, aux mêmes droits que par terre ; c'est-à-dire qu'elles payeront : l'huile de colza et d'œillette fr. 7-50, au lieu de 9 francs, et l'huile de lin fr. 6-50, au lieu de 8 francs. — Réduction de 17 et de 19 p. % des droits antérieurs.

Le pavillon français jouit, pour l'importation des grains et des farines, d'une prime qui varie selon que les mercuriales montent ou s'abaissent. Le pavillon anglais étant assimilé au pavillon français pour l'intercourse entre la Grande-Bretagne et la France, il en résultait que les grains ni les farines ne pouvaient être expédiés d'Anvers en France, sous pavillon belge, aux mêmes conditions que de Londres en France, sous pavillon anglais. Le traité corrigera cet état de choses, qui nuisait à l'établissement d'un marché de céréales important dans notre métropole commerciale. C'est, dans le moment actuel, une réduction de 21 p. % pour le froment, de 51 p. % pour le seigle.

Les machines obtiendront, à l'importation par mer, un dégrèvement variable selon les espèces. Le droit par mer sera désormais inférieur au droit par terre, sans compter la différence des frais de transport.

Peaux brutes, fraîches, fr. 3-50 au lieu de fr. 4-50 par 100 kilogrammes.

Peaux sèches, 10 francs au lieu de 13 francs par 100 kilogrammes.

Réductions de 24 et de 33 p. % des droits antérieurs.

Graisse de porc, 13 francs au lieu de 18 par 100 kilogrammes.

Laine en masse, diminution de 5 francs par 100 kilogrammes.

Houblon, diminution de fr. 3-50 par 100 kilogrammes.

Cannelle de Chine, fr. 0-66 au lieu de 1 franc par kilogramme; différence 55 p. %.

Autre cannelle, 2 francs au lieu de 3 francs par kilogramme, différence 55 p. %.

Tabacs en feuilles pour la régie, 5 francs au lieu de 10 francs par 100 kilogrammes. — Différence 50 p. %.

Bois de cèdre, 5 francs au lieu de 8 francs par 100 kilogrammes. — Différence, 38 p. %.

Bois de teinture, fernambouc, 8 francs au lieu de 12 francs par 100 kilogrammes. — Différence 33 p. %, etc., etc. On pourrait pousser plus loin cette nomenclature, qui embrasse, non-seulement des articles intéressants de la production nationale, mais aussi des marchandises d'entrepôt.

Passons aux taxes de navigation.

Un bâtiment français de 100 tonneaux, par exemple, aborde en Belgique. Il payera, sous le régime actuel, pour droit de tonnage, fr. 2-22 par tonneau soit, en tout, 222 francs.

S'il fait un second voyage, il acquittera, de nouveau, la même taxe, et ainsi de suite.

Un navire belge, également de 100 tonneaux, va en France; il sera soumis, dans l'état présent des choses, à un droit de fr. 3-75 par tonneau, soit, en tout, 375 francs.

A son second voyage, même charge; aux suivants, toujours même taxe.

Si les deux navires font trois voyages par an, le navire français aura payé pour droit de tonnage 666 francs et le navire belge 1,085 francs.

Le traité mis en vigueur, le même navire français acquittera, entrée et sortie, fr. 1-90 par tonneau, lors de son premier voyage en Belgique, soit, en tout, 190 francs.

Au deuxième voyage et aux voyages subséquents pendant la même année, rien. Ainsi les trois voyages ne lui coûteront que 190 francs.

Le navire belge soldera en France exactement ce qu'aura payé le navire français en Belgique, soit aussi 190 francs pour ses trois voyages.

La réduction, quant au droit de tonnage et pour trois voyages, sera donc pour le navire français de 476 francs et pour le navire belge, de 898 francs.

Encore n'avons-nous point parlé des droits accessoires de navigation, qui, en Belgique, sont généralement les mêmes pour les navires étrangers et pour les navires nationaux, et qui, en France, au contraire, sont plus élevés pour les pavillons étrangers non assimilés que pour le pavillon national.

Concluons de ce qui précède que si, comme nous en avons le ferme espoir, le traité du 17 novembre doit agir sur les conditions de la lutte engagée entre le pavillon belge et le pavillon français, n'importe pour quels transports, ce sera pour fortifier le premier, et non pour l'affaiblir.

Sans doute, si le traité avait exempté les navires belges de tout droit de tonnage en France, le profit pour notre marine eût été plus considérable. Les efforts les plus vifs et les plus soutenus ont été faits pour atteindre ce but, mais en vain. Le principe opposé au dégrèvement complet des droits de navigation ayant prévalu dans les conventions analogues intervenues entre la France et les pays étrangers, le Gouvernement de la République a objecté qu'il ne pourrait s'écarter du système constamment suivi jusqu'ici par la France sans s'exposer aux réclamations les plus fondées.

On a vu que la situation actuelle de nos rapports maritimes avec la France est on ne peut plus défavorable à la navigation nationale.

Aujourd'hui le pavillon tiers se trouve, pour les transports de Belgique en France, et *vice versa*, dans des conditions meilleures que le pavillon belge ou français.

Le traité est destiné à modifier cet état de choses, en procurant aux navires des deux nations des avantages que ne partageront pas les navires étrangers; un tel changement ne peut être que favorable à la navigation nationale, en même temps qu'il profitera à la navigation sous pavillon français; car la part de celui-ci peut s'accroître sans que, pour cela, la part du pavillon belge doive se restreindre, bien plus, alors même que celle-ci irait s'élargissant. D'un côté, en effet, la masse des transports s'agrandira et, de l'autre, les pavillons tiers céderont, en partie du moins, devant une double concurrence privilégiée.

5° Une troisième observation faite en 1838 est celle-ci :

« L'assimilation du pavillon français au pavillon belge pour le transport du sel
« aura de mauvais effets, soit qu'on la considère en elle-même, soit qu'on se
« préoccupe de la conclusion d'un traité de commerce et de navigation avec l'An-
« gleterre. »

D'après notre législation, le sel brut est libre de droit de douane à l'importation par mer, par navires belges jaugeant au moins 50 tonneaux. Il est soumis à un droit de douane de fr. 4-20, lorsque l'importation a lieu sous pavillon étranger. Il est prohibé à l'entrée par terre.

Le commerce du sel a offert, en 1847, les résultats suivants :

Importations en Belgique.

PAYS DE PROVENANCE.	COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	PAVILLON BELGE.	PAVILLON ÉTRANGER.	Observations.
	Kil.	Kil.	Kil.		
Angleterre . . .	20,987,110	23,280,530	20,987,116	»	Voir, pour les années anté- rieures, l'an- nexe II.
Portugal	5,137,338	5,134,652	5,137,338	»	
Espagne	1,425,100	1,424,539	1,435,100	»	
Total . . .	27,569,568	29,859,721	27,569,568	»	

Il ressort de ce tableau que, quant au sel, l'approvisionnement de notre marché est tout entier dévolu à d'autres pays que la France.

Il est superflu de faire observer que le traité du 17 novembre n'autorise nullement les navires français à introduire en Belgique, avec exemption des droits de douane, du sel chargé en Angleterre, en Portugal ou en Espagne.

Les navires belges qui vont chercher du sel en Angleterre sont astreints, en ce pays, à payer des surtaxes qui frappent et sur leur coque et sur leur cargaison d'entrée, quand ils en ont une.

La navigation entre la Belgique et le Portugal ou l'Espagne est plus longue et plus coûteuse que ne l'est la navigation entre la Belgique et la France.

Ni le sel d'Angleterre, ni le sel de Portugal, ni le sel d'Espagne ne jouissent en Belgique du déchet de 12 p. % au raffinage, garanti au sel de France par la convention du 13 décembre 1845.

Et cependant ce sont exclusivement les sels d'Angleterre, de Portugal et d'Espagne qui se placent en Belgique.

Il doit donc y avoir quelque raison particulière qui, en dehors de l'action du tarif, empêche le développement de l'importation du sel français en Belgique, et cette raison réside dans les conditions de prix et de qualité.

On irait donc contre l'autorité des faits, si l'on regardait comme une chose probable le développement exagéré du commerce du sel entre la France et la Belgique.

J'ajouterai enfin que la convention de 1838 ne réglait point le commerce du sel autrement que ne le fait le traité du 17 novembre 1849. Nous avons tenté, pour obtenir en faveur du sel, une exception analogue à celle que nous sommes parvenus à faire accorder au poisson, tout ce qui était possible. Ce point n'a été abandonné qu'à la dernière extrémité, après que le Gouvernement eût acquis la conviction que le traité était à ce prix.

Quant à la conclusion d'un arrangement avec l'Angleterre, le Gouvernement du Roi ne croit point pouvoir, en ce moment, faire connaître ses vues et la

situation des choses. Je me bornerai à faire une simple remarque : l'Angleterre nous fournit annuellement 20 millions de kilogrammes de sel brut; nous n'en recevons point de France. Assimiler le pavillon français au pavillon belge pour le transport du sel et assimiler le pavillon anglais, sont deux clauses qui n'auraient de commun que la lettre, non le fonds. On ne peut conclure de l'adoption de l'une que l'adoption de l'autre.

4° Examinons une quatrième observation.

« Le traité n'exercera aucune influence sur l'écoulement de nos produits vers
« la France; ceux-ci continueront à rencontrer en France un tarif prohibitif. Il
« n'en est pas de même des produits français, dont l'importation en Belgique par
« la voie de mer va considérablement s'animer, et dont quelques-uns nous feront
« même une sérieuse concurrence sur notre propre marché. Le bénéfice du traité,
« sous ce rapport, sera encore pour la France et le tort pour la Belgique. »

Combien exportons-nous annuellement de marchandises vers la France?

Parmi les marchandises que nous expédions vers la France, combien sont d'origine belge et combien d'origine étrangère?

Combien prennent, pour se rendre de Belgique en France, la voie de terre, combien la voie de mer?

Enfin, une fois arrivées en France, combien sont livrées à la consommation de ce pays et combien sont réexpédiées vers d'autres contrées, particulièrement vers les contrées transatlantiques? (Annexes I et J.)

Nous avons exporté vers la France, en 1847, des marchandises représentant une valeur totale de 126 millions de francs.

Dans ce chiffre, la valeur des marchandises d'origine belge entre pour 72 millions, celle des marchandises d'origine étrangère pour 54 millions.

Parmi les marchandises belges, celles qui ont pris la voie de terre valaient, environ, 70 millions, celles qui ont été transportées par mer, 2 millions.

La valeur des marchandises importées de Belgique en France pendant l'année 1847 et réexpédiées vers d'autres pays, a été de 29 millions de francs. Il n'a pas été possible de savoir avec précision combien ont pris la direction des contrées transatlantiques.

Telles sont les indications de la statistique officielle. Le fait le plus saillant qu'elles mettent en relief, c'est que nos exportations vers la France par la voie de mer sont extrêmement restreintes, si on les compare aux expéditions par la voie de terre.

Il me paraît permis de croire que cette situation peut se modifier et qu'elle se modifiera.

Je reprends la distinction entre les marchandises que nous livrons à la France pour sa consommation et celles que nous n'envoyons en France que pour en être réexportées.

Il se consomme, sur les marchés du littoral et même du centre de la France, des marchandises que la Belgique pourrait fournir à des conditions avantageuses et que la France tire d'ailleurs, dans l'état actuel de nos rapports.

Parmi les produits encombrant et surtout propres à alimenter la navigation, je citerai la houille, les pierres et les marbres, les briques et les tuiles, le zinc, le

cuivre, les machines et mécaniques, le houblon, des graines oléagineuses, des céréales, etc., enfin certaines denrées coloniales.

Or, pour l'exportation de ces articles de Belgique en France par mer, il va s'offrir plusieurs chargements :

Des surtaxes abolies,

Des occasions plus régulières et plus fréquentes,

Un moindre fret.

On ne peut raisonnablement soutenir que de telles modifications doivent demeurer sans effet. Je n'examinerai pas en détail tous les articles qui viennent d'être indiqués ; je crois, toutefois, devoir consacrer une mention spéciale à la *houille*. Je suis loin de soutenir que, grâce au traité du 17 novembre, l'exportation par mer de nos charbons vers la France va prendre un accroissement immédiat et considérable ; mais ce qui est positif, c'est que nos houilles vont pouvoir entrer en France, par mer, à des conditions sensiblement meilleures ; c'est qu'il est plusieurs qualités de charbon belge qui sont préférées aux houilles anglaises, notamment le charbon destiné à fabriquer le gaz ; c'est que, dans cette question, il n'y a pas seulement à s'occuper du présent, mais encore de l'avenir ; c'est, enfin, que dans toutes les communications qu'elles m'ont adressées pour presser l'arrangement de nos relations maritimes avec la France, nos chambres de commerce, celles d'Anvers, de Bruges, de Gand et de Termonde comme celles de Mons et de Charleroi, ont invoqué un intérêt avant tous les autres, et cet intérêt, c'était celui de notre industrie charbonnière !

Parlons maintenant du commerce de réexportation par l'intermédiaire des ports français. Déjà, en 1838, on en avait parfaitement senti l'importance. Les facilités qui vont être rendues aux communications maritimes entre les deux pays ne tarderont pas, disait-on alors (et le langage de la chambre de commerce de Liège était surtout explicite), à amener l'établissement de services de navigation à vapeur entre les ports français et les ports belges. On peut prédire qu'une voie nouvelle sera ouverte à l'exportation de nos produits. L'armateur français, peut se procurer en peu de jours et à époque fixe nos clous, nos armes, nos mécaniques, nos verres à vitre, nos cristaux, nos articles de librairie, etc., fera entrer ces produits dans la composition de ses cargaisons, comme il pourra aussi convenir à l'armateur belge de se pourvoir de la même manière des produits français nécessaires au complément de ses expéditions vers les pays d'outre-mer. Tous les fabricants de la Suisse, depuis Bâle jusqu'à Saint-Gall, ceux d'Aix-la-Chapelle, de Crevelt, d'Elberfeld, et enfin de toute la Prusse rhénane, ont habitué les exportateurs à recevoir les marchandises au Havre, franchises de voiture, ainsi que les fabricants de la Bavière, de la Saxe, de l'Allemagne du nord, le pratiquent à l'égard de Hambourg. C'est un usage établi, auquel on ne pourrait déroger sans voir s'éloigner les affaires les plus importantes. Les maisons belges doivent s'y soumettre comme les autres ; mais, expédiant par terre, elles ont à subir des formalités de douane plus nombreuses par cette voie, des frais plus élevés que ceux des grands entrepôts, et un transport par chemin de fer plus onéreux que le transport par mer. Il en résulte que le fabricant belge doit fixer ses prix à un taux qui lui rend presque toujours la concurrence impossible. Cela est surtout vrai pour les marchandises qui ont peu de valeur relativement à leur poids ou à leur volume.

Quant à expédier par Anvers, l'irrégularité des départs des navires à voiles offre d'autres inconvénients également préjudiciables.

Anvers pourrait, à son tour, devenir l'intermédiaire d'un double transit :

Il s'est créé entre Rotterdam et le Havre, Dunkerque, etc., particulièrement depuis la conclusion du traité du 25 juillet 1840, des services de bateaux à vapeur qui transportent les produits de la Prusse rhénane dans les ports français. Il n'est pas douteux que si de semblables moyens de communication existaient entre Anvers et les mêmes ports de France, les fabricants d'Aix-la-Chapelle et des environs, et ceux des bords du Rhin, quand la navigation sur ce fleuve se trouve embarrassée, ce qui arrive assez souvent, il n'est pas douteux, dis-je, que les fabricants prussiens choisiraient la voie belge comme plus économique et plus courte.

On verrait, d'un autre côté, les produits qui, du Havre, sont expédiés vers les mêmes points, et même vers une partie de l'Allemagne centrale, suivre la voie d'Anvers plutôt que de traverser la France par terre.

Je crois pouvoir me dispenser de discuter l'observation que les produits venant de France pourraient envahir notre marché. Je me suis déjà occupé des denrées coloniales et du sel ; quant aux autres produits importés de France, les uns ne sont pas similaires des nôtres et ceux qui le sont, tomberont sous l'application d'un tarif qui n'est pas moins protecteur à l'entrée par mer qu'à l'entrée par terre.

J'ai réduit à leur juste valeur, Messieurs, les objections principales qui, dans des circonstances différentes et sous une autre législation, ont été dirigées contre la convention du 22 septembre 1838 et qui ne peuvent plus s'élever contre celle du 17 novembre 1849.

Il me reste à rappeler les avantages qu'on peut se promettre de l'acte sur lequel vous avez à prononcer.

Cette tâche, je l'ai, pour une très-grande part, déjà remplie. Je crois que le traité du 17 novembre ranimera le mouvement de notre navigation vers les ports français ; qu'il exercera une influence sérieuse sur les échanges entre les deux pays par la voie de mer ; qu'il prépare à nos produits de nouvelles voies d'expédition, non-seulement vers les contrées transatlantiques, mais encore vers l'Espagne, le Portugal et les marchés de la méditerranée ; je pense, enfin, qu'il donnera naissance à de nouvelles relations de transit.

Ces réflexions ne sont pas seulement les miennes ; elles sont aussi celles de nos principales chambres de commerce. « L'état de choses actuel, me disait l'une « d'elles, il n'y a pas longtemps, cet état de choses est, sous tous les rapports, « nuisible au développement de notre prospérité commerciale. D'abord, il empêche « la création d'un cabotage régulier entre les ports d'Anvers et d'Ostende et ceux « du nord de la France. Il y a, entre la Belgique et la France, bien plus d'éléments « d'un commerce régulier qu'entre la Hollande et la France. Cependant, à la « faveur du traité du 25 juillet 1840, des relations très-importantes se sont établies « entre Rotterdam, le Havre et Dunkerque. Indépendamment des nombreux « bâtiments de cabotage qui naviguent constamment entre ces divers ports, il existe « des lignes de bateaux à vapeur qui nous enlèvent une bonne partie de notre « commerce de transit et de notre commerce direct. A Anvers, au contraire, ce

« n'est que de loin en loin qu'il se rencontre des occasions d'expédition pour le
 « Havre ; il en est de même à Ostende ; encore le peu de transports qui se font de
 « notre pays vers cette destination, s'effectuent-ils par navires français.

« Le régime différentiel dont la Belgique et la France frappent leur marine
 » respective, ne nous est pas moins préjudiciable en ce qui concerne les rapports
 « avec Bordeaux, Nantes, Livourne, Bayonne, Cette, etc.

« Les navires de plusieurs États du nord de l'Europe jouissant, tant en France
 « qu'en Belgique, du régime des pavillons favorisés, peuvent naviguer entre les
 « ports français et les nôtres à des conditions moins onéreuses que celles qui sont
 « offertes aux navires belges ou français. — Il en résulte que la plupart des
 « cargaisons de vins, fruits ou autres marchandises que nous recevons de France
 « par mer, nous viennent sous pavillon hollandais, hanovrien, prussien, suédois.
 « La navigation française n'y concourt que dans une moindre proportion et nos
 « navires n'y prennent, pour ainsi dire, aucune part. Ce sont donc la Hollande,
 « la Prusse, le Hanovre et la Suède qui profitent du retard que la Belgique et la
 « France apportent à régler leurs rapports maritimes.

« Le régime actuel a presque entièrement détruit tout commerce par mer entre
 « la Belgique et la France ; les difficultés qui entourent les expéditions de l'un des
 « deux pays vers l'autre ont successivement mis fin à d'anciennes relations qu'un
 « régime plus libéral aurait, sans nul doute, rendues fécondes et profitables aux
 « deux pays. Ce déplorable état de choses n'a pu que réagir défavorablement sur
 « l'industrie du pays ; car, quel que soit le tarif de la France, il est plusieurs de
 « nos produits qui trouveraient un débouché en ce pays, si les moyens de com-
 « munication étaient faciles, réguliers et économiques. Ce qui frappe encore plus
 « directement notre industrie, c'est qu'indépendamment des droits différentiels
 « de navigation, il se prélève en France des droits différentiels de douane dont
 « sont exemptes les marchandises importées par navires français ou par navires
 « assimilés. Ainsi le zinc, la houille, etc., importés d'Angleterre sous pavillon
 « anglais, acquittent des droits beaucoup moindres que s'ils venaient de Belgique
 « sous pavillon belge. Nous sommes persuadés que l'admission favorable des
 « navires français en Belgique et des navires belges en France développerait de
 « nombreux éléments d'exportations et d'échanges qui font entièrement défaut à
 « présent. »

A côté et au-dessus de ces résultats directs, je me permettrai, Messieurs, d'en
 signaler un autre. Les événements politiques qui ont agité la France dans ces
 derniers temps, n'ont pas toujours été sans effet sur nos relations commerciales
 avec ce pays. Quoique le traité du 17 novembre n'ait qu'un objet spécial, il semble
 impossible qu'on ne voie pas, avec satisfaction, dans l'accord qui intervient entre
 les deux Gouvernements, une garantie nouvelle du maintien de l'ensemble de nos
 rapports de commerce avec la France.

Nous n'avons pas résolu toutes les questions d'ordre commercial qui intéressent
 les deux pays, mais nous avons fait ce qui était *actuellement* praticable.

Le traité du 17 novembre doit recevoir en France et en Belgique la sanction
 législative. C'est par notre fait que la convention de 1858 est demeurée sans exé-
 cution. Il est donc naturel que, cette fois, nous prenions l'initiative. De plus, un

délai très-court est fixé pour l'échange des ratifications. La Chambre trouvera sans doute qu'il est convenable et utile de hâter, autant qu'il dépendra d'elle, la discussion du projet de loi que je lui sou mets d'après les ordres de Sa Majesté.

Le Ministre des Affaires Étrangères,
C. D'HOFFSCHMIDT.



PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,
A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

« Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

« ARTICLE UNIQUE.

« Le traité de navigation et de commerce conclu le 17 novembre 1849 entre la Belgique et la France sortira son plein et entier effet.

« Promulguons, etc. »

Donné à Bruxelles, le 27^e jour du mois de novembre 1849.

LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre des Affaires Étrangères,
C. D'HOFFSCHMIDT.

TRAITÉ.

Sa Majesté le Roi des Belges, d'une part, et le Président de la République Française, d'une autre part, animés d'un égal désir de faciliter et d'étendre les rapports entre les deux pays, et convaincus qu'un des moyens les plus propres à réaliser ce vœu est d'abaisser et d'égaler autant que possible les droits à percevoir sur les pavillons respectifs, ont résolu de régler par une convention cette matière importante, et ont, à cet effet, nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges,

M. Firmin-François-Marie Rogier, chevalier de l'ordre de Léopold, décoré de la croix de fer, grand officier de l'ordre national de la Légion d'Honneur, chevalier du nombre extraordinaire de l'ordre Royal et distingué de Charles III d'Espagne, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire à Paris;

Et le Président de la République Française,

M. Alphonse-Henri d'Hautpoul, général de division, grand officier de l'ordre national de la Légion d'Honneur, grand'croix de l'ordre de St-Ferdinand des Deux-Siciles, décoré de l'ordre impérial ottoman du Nichân-Istihar de première classe, ministre et secrétaire d'État au département de la guerre, chargé *par intérim* du portefeuille des affaires étrangères;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, et les avoir trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les habitants des deux pays. Ils ne payeront point, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux États, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, des droits, taxes ou impôts sous quelque dénomination que ce soit, autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux; et les privilèges, immunités et autres faveurs quelconques, dont jouissent, en matière de commerce, les citoyens de l'un des deux États, seront communs à ceux de l'autre.

ART. 2.

Les navires français venant directement des ports de France avec chargement et sans chargement, de tout port quelconque, ne payeront dans les ports de Belgique, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, de quarantaine, de port, de phare, ou autres charges qui pèsent sur la coque du navire, sous quelque dénomination

que ce soit, perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, de particuliers ou établissements quelconques, que ceux dont sont ou seront passibles, en Belgique, les navires belges venant des mêmes lieux ou ayant la même destination.

Par réciprocité, et jusqu'à ce qu'il convienne à la Belgique d'exempter ses propres navires de tout droit de tonnage, comme la France le fait pour les siens, les navires belges venant directement des ports de Belgique avec chargement, et sans chargement de tout port quelconque, ne payeront dans les ports de France, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage que ceux que les navires français auront à payer en Belgique, conformément à la stipulation qui précède. Ils seront d'ailleurs assimilés aux navires français pour tous les autres droits ou charges énumérés dans le présent article.

Les exceptions à la franchise de pavillon qui atteindraient en France les navires français, venant d'ailleurs que de la Belgique ou allant ailleurs qu'en Belgique, seront communes aux navires belges faisant les mêmes voyages; et cette disposition sera réciproquement applicable, en Belgique, aux navires français.

ART. 3.

En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et leur déchargement dans les ports, rades, havres et bassins, et généralement pour toutes les formalités et dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leurs équipages et leurs cargaisons, il est convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux dans l'un des deux États aucun privilège, ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre puissance, la volonté des hautes parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, les bâtiments belges et les bâtiments français soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 4.

La nationalité des bâtiments sera admise de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

ART. 5.

Le remboursement par la Belgique du droit perçu sur la navigation de l'Escaut, par le Gouvernement des Pays-Bas, en vertu du paragraphe troisième de l'art. IX du traité du 19 avril 1839, est garanti aux navires français.

ART. 6.

Tous les produits et autres objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les États de l'une des hautes parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en

être exportés par des navires de l'autre puissance. Les marchandises importées dans les ports de la Belgique ou de la France, par des navires de l'une ou de l'autre puissance, pourront y être livrées à la consommation, au transit ou à la réexportation, ou, enfin, être mises en entrepôt, au gré du propriétaire ou de ses ayants cause, le tout sans être assujéties à des droits de magasinage, de surveillance ou autres charges de même nature plus forts que ceux auxquels seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

ART. 7.

Les marchandises de toute nature, importées directement de Belgique en France, sous pavillon belge, et réciproquement les marchandises de toute nature importées directement de France en Belgique, sous pavillon français, jouiront des mêmes exemptions, restitutions de droits, primes ou autres faveurs quelconques, ne payeront respectivement d'autres ni de plus forts droits quelconques de douane, de navigation ou de péage perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, de particuliers ou d'établissements quelconques, et ne seront assujéties à aucune autre formalité que si l'importation en avait eu lieu sous pavillon national.

Il est expressément entendu que les conditions spéciales imposées en France aux arrivages des entrepôts européens, sous pavillon français, s'appliqueront aux produits expédiés en France des entrepôts de Belgique, sous pavillon belge.

Réciproquement, les conditions spéciales imposées en Belgique aux arrivages des entrepôts européens, sous pavillon belge, s'appliqueront aux produits expédiés en Belgique des entrepôts de France, sous pavillon français.

ART. 8.

Les marchandises de toute nature qui seront exportées de Belgique par navires français, ou de France par navires belges, pour quelque destination que ce soit, ne seront pas assujetties à d'autres droits ni formalités de sortie, que si elles étaient exportées par navires nationaux ; et elles jouiront, sous l'un et l'autre pavillon, de toutes primes ou restitutions de droits ou autres faveurs qui sont ou seront accordées, dans chacun des deux pays, à la navigation nationale.

Toutefois, il est fait exception à ce qui précède et aux stipulations des articles premier et septième, en ce qui concerne les avantages dont les produits de la pêche nationale sont ou pourront être l'objet.

ART. 9.

Les navires belges entrant dans un port de France, et réciproquement les navires français entrant dans un port de Belgique, et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant toutefois aux lois et règlements des États respectifs, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre, et la réexporter, sans être astreints à payer pour cette dernière partie de leur cargaison,

aucun droit de douane, sauf ceux de surveillance, lesquels, d'ailleurs, ne pourront naturellement être perçus qu'au taux fixé pour la navigation nationale.

ART. 10.

Seront complètement affranchis des droits de tonnage et d'expédition dans les ports respectifs :

1° Les navires qui, entrés sur lest de quelque lieu que ce soit, en ressortiront sur lest ;

2° Les navires qui, passant d'un port de l'un des deux États dans un ou plusieurs ports du même État, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits ;

3° Les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontairement, soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire ; le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

ART. 11.

En ce qui concerne le cabotage (commerce de port à port), les navires des deux nations seront traités, de part et d'autre, sur le même pied que les navires des nations les plus favorisées.

ART. 12.

En tout ce qui concerne les droits de douane et de navigation, les deux hautes-parties contractantes se promettent réciproquement de n'accorder aucun privilège, faveur, ou immunité à un autre état qu'il ne soit aussi et à l'instant étendu à leurs sujets respectifs, gratuitement si la concession en faveur de l'autre État est gratuite, et en donnant la même compensation ou l'équivalent, si la concession a été conditionnelle.

ART. 13.

Les stipulations qui précèdent (art. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 et 9) s'appliquent tant à la navigation par rivières et par canaux qu'à la navigation maritime, de manière que, nommément par rapport au droit de douane, aux droits de navigation pesant soit sur les navires, soit sur les cargaisons ; aux droits de patente ainsi qu'à tout autre droit ou charge de quelque nature ou dénomination que ce soit, les navires ou bateaux appartenant à l'une ou à l'autre partie contractante, ainsi que leurs chargements, ne pourront être imposés de droits autres ou plus élevés que ceux dont sont ou seront frappés les navires ou bateaux nationaux et leurs chargements ;

ils ne pourront non plus être soumis à des formalités autres ou plus onéreuses que celles auxquelles sont assujétis les navires ou bateaux nationaux et leurs chargements.

ART. 14.

Les consuls, vice-consuls et agents consulaires de chacune des deux hautes parties contractantes, résidant dans les États de l'autre, recevront des autorités locales toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation des marins et autres individus faisant partie de l'équipage des navires de guerre ou de commerce de leurs pays respectifs, qu'ils soient ou non inculpés de crimes, délits ou contraventions commis à bord des dits bâtiments.

A cet effet, ils s'adresseront, par écrit, aux tribunaux, juges ou fonctionnaires compétents et justifieront, par l'exhibition des registres du bâtiment, rôle d'équipage ou autres documents officiels, ou bien, si le navire était parti, par la copie des dites pièces dûment certifiée par eux, que les hommes qu'ils réclament ont réellement fait partie du dit équipage.

Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée.

Les dits déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, resteront à la disposition des consuls, vice-consuls et agents consulaires, et pourront même être détenus et gardés dans les prisons du pays à la réquisition et aux frais des agents précités, jusqu'au moment où ils seront réintégrés à bord du bâtiment auquel ils appartiennent, ou jusqu'à ce qu'une occasion se présente de les renvoyer dans le pays des dits agents sur un navire de la même ou de toute autre nation.

Si, pourtant, cette occasion ne se présentait point dans le délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, ou si les frais de leur emprisonnement n'étaient pas régulièrement acquittés par la partie à la requête de laquelle l'arrestation a été opérée, les dits déserteurs seront remis en liberté sans qu'ils puissent être arrêtés de nouveau pour la même cause.

Néanmoins si le déserteur avait commis, en outre, quelque délit à terre, son extradition pourra être différée par les autorités locales jusqu'à ce que le tribunal compétent ait dûment statué sur le dernier délit, et que le jugement intervenu ait reçu son entière exécution.

Il est également entendu que les marins ou autres individus faisant partie de l'équipage, sujets du pays où la désertion a lieu, sont exceptés des stipulations du présent article.

ART. 15.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires belges naufragés sur les côtes de France, seront dirigées par les consuls ou vice-consuls de Belgique, et, réciproquement, les consuls ou vice-consuls français dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation naufragés ou échoués sur les côtes de Belgique.

L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays, pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs s'ils sont étrangers

aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls ou vice-consuls, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Il est, de plus, convenu que les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

ART. 16.

En ce qui concerne les autres attributions, privilèges et immunités des consuls respectifs, les deux hautes parties contractantes s'engagent à en faire, dans le plus bref délai possible, l'objet d'une convention spéciale ; et, en attendant, il est convenu que lesdits consuls, vice-consuls et chanceliers jouiront, respectivement dans les deux pays, des avantages de toutes sortes accordés ou qui pourront être accordés à ceux de la nation la plus favorisée, le tout, bien entendu, sous condition de réciprocité.

ART. 17.

La présente convention sera en vigueur pendant dix ans, à dater du jour de la publication, et au delà de ce terme jusqu'à l'expiration de douze mois après que l'une des hautes parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention d'en faire cesser les effets, chacune d'elles se réservant le droit de faire à l'autre une telle déclaration à l'expiration des dix ans susmentionnés ; et il est convenu qu'après les douze mois de prolongation accordés, de part et d'autre, cette convention et toutes les stipulations y renfermées cesseront d'être obligatoires.

ART. 18.

Les ratifications de la présente convention seront échangées à Paris, dans l'espace de deux mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris, en double original, le dix-septième jour du mois de novembre de l'an de grâce mil huit cent quarante-neuf.

(L. S.) (Signé) FIRMIN ROGIER.

(L. S.) (Signé) général D'HAUTPOUL.

ANNEXES.

ANNEXE A.

*Convention de commerce et de navigation, conclue et signée le 22 septembre 1838,
entre la Belgique et la France.*

Sa Majesté le Roi des Belges, d'une part, et Sa Majesté le Roi des Français, d'autre part, animés d'un égal désir de faciliter et d'étendre les rapports de commerce et de navigation entre les deux pays, et convaincus qu'un des moyens les plus propres à réaliser ce vœu, est d'abaisser et d'égaliser, autant que possible, les droits à percevoir sur les pavillons respectifs, ont résolu de régler par une convention cette matière importante, et ont, à cet effet, nommé pour leurs plénipotentiaires :

Sa Majesté le Roi des Belges, le sieur Charles-Amé-Joseph comte de Hon, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près de la cour de France, officier de l'ordre de Léopold, décoré de la Croix de fer, grand officier de l'ordre royal de la Légion d'Honneur, grand'croix de l'ordre de Charles III d'Espagne;

Et le sieur Jean-Baptiste Smits, membre de la Chambre des Représentants, directeur pour les affaires du commerce et de l'industrie au Département de l'Intérieur et des Affaires Étrangères de Belgique, chevalier de l'ordre de Léopold;

Et Sa Majesté le Roi des Français, le sieur Mathieu-Louis comte Molé, pair de France, grand'croix de son ordre royal de la Légion d'Honneur, grand'croix de l'ordre royal de Belgique, son ministre et secrétaire d'État au Département des Affaires Étrangères, président du conseil des ministres, etc., etc., etc.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et conclu les articles qui suivent :

ARTICLE PREMIER. Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les habitants des deux royaumes; ils ne payeront point, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux États, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, des droits, taxes ou impôts, sous quelque dénomination que ce soit, autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux; et les privilèges, immunités et autres faveurs quelconques, dont jouissent en matière de commerce, les citoyens de l'un des deux États, seront communs à ceux de l'autre.

ART. 2. Les navires français n'acquitteront dans les ports de Belgique, soit à l'entrée, soit à la sortie, quel que soit le lieu de leur départ ou de leur destination, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de port, de phares, de pilotage, de quarantaine ou autres de même nature, sous quelque dénomination que ce soit, que ceux dont seront passibles les navires nationaux, venant des mêmes lieux ou ayant la même destination.

ART. 3. Par réciprocité, et jusqu'à ce qu'il convienne à la Belgique d'exempter ses

propres navires de tout droit de tonnage, comme la France le fait pour les siens, les navires belges, de quelque port qu'ils viennent, payeront en France les mêmes droits de tonnage que les navires français auront à payer en Belgique, conformément à l'art. 2 ci-dessus. Ils seront, d'ailleurs, assimilés aux navires français pour tous les autres droits énumérés dans l'article.

Les exceptions au traitement national qui atteindraient en France les navires français venant d'ailleurs que de Belgique ou allant ailleurs qu'en Belgique, seront communes aux navires belges faisant les mêmes voyages; et cette disposition sera réciproquement applicable en Belgique aux navires français.

ART. 4. Les marchandises de toute nature, directement importées de Belgique en France, sous pavillon belge, ne payeront d'autres ni de plus forts droits d'entrée que si elles étaient importées sous pavillon français.

Et réciproquement, les marchandises de toute nature, directement importées de France en Belgique, sous pavillon français, n'acquitteront d'autres ni de plus forts droits que les marchandises semblables, importées sous pavillon belge.

ART. 5. Les marchandises de toute nature qui seront exportées de Belgique, par navires français ou de France, par navires belges, pour quelque destination que ce soit, ne seront pas assujetties à d'autres droits ni formalités de sortie que si elles étaient exportées par navires nationaux; et elles jouiront, sous l'un et l'autre pavillon, de toutes primes ou restitution de droits ou autres faveurs qui sont ou seront accordées, dans chacun des deux pays, à la navigation nationale.

ART. 6. Il ne sera perçu aucun droit autre que ceux de magasinage et de balance, sur les marchandises importées dans les entrepôts de l'un des deux royaumes, par les navires de l'autre, en attendant leur réexportation ou leur mise en consommation.

ART. 7. Les navires français et belges pourront conserver à leur bord, dans les ports de l'un et de l'autre royaume, les parties de cargaisons qui seraient destinées pour un pays étranger, pourvu que cette destination soit explicitement énoncée au manifeste et sauf l'accomplissement des conditions imposées par les législations respectives.

ART. 8. Les navires d'un des deux États entrant dans un des ports de l'autre, en relâche forcée, seront exempts de tous droits, tant pour le navire que pour le chargement, s'ils n'y font aucune opération de commerce, pourvu que la nécessité de la relâche soit légalement constatée, et qu'ils ne séjournent pas dans le port plus longtemps que ne l'exige le motif qui a nécessité la relâche.

ART. 9. Les consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les marins qui auraient déserté des bâtiments de leur nation. A cet effet, ils s'adresseront, par écrit, aux autorités locales compétentes, et justifieront par l'exhibition des registres du bâtiment ou du rôle d'équipage, ou, si le navire était parti, par copie des dites pièces dûment certifiées par eux, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie du dit équipage. Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné, de plus, toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation des dits déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois, à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause. Il est entendu que les marins sujets du pays où la désertion a lieu, sont exceptés de la présente disposition.

ART. 10. Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires français naufragés sur

les côtes de Belgique, seront dirigées par les consulats de France, et, réciproquement, les consuls belges dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation, naufragés ou échoués sur les côtes de France.

L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls ou vice-consuls, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Il est convenu, de plus, que les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

ART. 11. En tout ce qui concerne les droits de douane et de navigation, les deux hautes parties contractantes se promettent réciproquement de n'accorder aucune faveur, privilège ou immunité à un autre État, qu'il ne soit aussi et à l'instant, étendu à leurs sujets respectifs, gratuitement, si la concession en faveur de l'autre État est gratuite, et en donnant la même compensation ou l'équivalent, si la concession a été conditionnelle.

ART. 12. La présente convention sera en vigueur pendant dix ans, à dater du jour de la publication, et au delà de ce terme jusqu'à l'expiration de douze mois, après que l'une des hautes parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention d'en faire cesser les effets, chacune d'elles se réservant le droit de faire à l'autre une telle déclaration à l'expiration des dix ans susmentionnés; et il est convenu, qu'après les douze mois de prolongation accordés de part et d'autre, cette convention et toutes les stipulations y renfermées cesseront d'être obligatoires.

ART. 15. Les ratifications de la présente convention seront échangées à Paris dans l'espace de six mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Paris, en double original, le vingt-deuxième jour du mois de septembre, de l'an de grâce mil huit cent trente-huit.

(L. S.) Comte LE HON.

(L. S.) MOLÉ.

(L. S.) SMITS.



ANNEXE B.

Traité de commerce et de navigation, conclu le 25 juillet 1840, entre la France et les Pays-Bas.

Sa Majesté le Roi des Français, d'une part, et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, d'autre part, désirant faciliter et étendre, d'une manière réciproquement avantageuse, les relations de navigation et de commerce entre les deux pays, sont convenus, dans ce but, d'entrer en négociation, et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires respectifs, savoir :

Sa Majesté le Roi des Français, le sieur M. J.-A. Thiers,

Et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, le sieur J.-J. Rochussen, etc. ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les habitants des deux royaumes ; ils ne seront pas soumis, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux royaumes, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, à des droits, taxes ou impôts, sous quelque dénomination que ce soit, autres ni plus élevés que ceux perçus sur les nationaux ; et les privilèges, immunités et autres faveurs quelconques dont jouiraient, en matière de commerce, les citoyens de l'un des deux États, seront communs à ceux de l'autre.

ART. 2. Les navires français venant directement des ports de France avec chargement, et sans chargement, de tout port quelconque, ne payeront, dans les ports du royaume des Pays-Bas, soit à l'entrée, soit à la sortie, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, de quarantaine, de port, de phares et autres charges qui pèsent sur la coque du navire, sous quelque dénomination que ce soit, que ceux dont sont ou seront passibles, dans les Pays-Bas, les navires néerlandais venant des mêmes lieux ou ayant la même destination.

D'autre part, et jusqu'à ce que le Gouvernement néerlandais exempte ses propres navires de tout droit de tonnage, comme la France le fait pour les siens, les navires néerlandais venant directement des ports des Pays-Bas avec chargement et sans chargement de tout port quelconque, ne payeront, dans les ports du royaume de France, soit à l'entrée, soit à la sortie, d'autres ni de plus forts droits de tonnage que ceux que les navires français auront à payer dans les Pays-Bas, conformément à la stipulation qui précède. Ils seront, d'ailleurs, assimilés aux navires français pour tous les autres droits ou charges énumérés dans le présent article.

Il est convenu :

1^o Que les exceptions à la franchise de pavillon qui atteindraient en France les navires français venant d'ailleurs que des Pays-Bas, seront communes aux navires néerlandais faisant les mêmes voyages, et cette disposition sera réciproquement applicable dans les Pays-Bas aux navires français ;

2^o Que le cabotage maritime demeure réservé au pavillon national dans les États respectifs.

ART. 3. Seront complètement affranchis des droits de tonnage et d'expédition dans les ports respectifs :

1^o Les navires qui, entrés sur lest, de quelque lieu que ce soit, en ressortiront sur lest ;

2° Les navires qui, passant d'un port de l'un des États dans un ou plusieurs ports du même État, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur cargaison, justifieront avoir déjà acquitté ces droits ;

3° Les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontairement, soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire ; le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier ; les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages, et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

ART. 4. La nationalité des bâtiments sera admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés, par les autorités compétentes, aux capitaines, patrons et bateliers.

ART. 5. Les marchandises de toute nature dont l'importation, l'exportation ou le transit sont ou seront légalement permis dans les États respectifs en Europe, ne payeront, tant à l'importation directe entre les ports desdits États, qu'à l'exportation des mêmes ports ou au transit, d'autres ni de plus forts droits quelconques de douane, de navigation et de péage, que si elles étaient importées ou exportées sous pavillon national, et elles jouiront, sous tous ces rapports, des mêmes primes, diminution, exemption, restitution de droits ou autres faveurs quelconques.

ART. 6. Il ne sera perçu aucun droit autre que ceux de magasinage et de balance, sur les marchandises importées dans les entrepôts de l'un des deux royaumes par les navires de l'autre, en attendant leur réexportation ou leur mise en consommation.

ART. 7. Les hautes parties contractantes s'engagent réciproquement :

1° A n'adopter aucune mesure de prohibition ; à n'établir, soit au profit de l'État, soit à celui des communes ou établissements locaux, aucune augmentation des droits d'entrée, de sortie ou de transit qui, affectant les produits de l'autre partie, ne s'étendraient pas généralement aux produits similaires des autres États ;

2° A faire participer les sujets et les produits quelconques de l'autre État aux primes, remboursements de droits et autres avantages analogues qui pourraient être accordés à certains objets de commerce, sans distinction de pavillon, de provenance, ni de destination.

Toutes les mesures exceptionnelles existantes, contraires aux principes énoncés au présent article, seront abolies et cesseront leur effet dès le jour de la mise à exécution du présent traité.

ART. 8. Toutes les stipulations qui précèdent (en tant qu'il n'y aurait pas déjà été pourvu par les traités existants) s'appliqueront également à la navigation et au commerce, tant sur ceux des fleuves qui, dénommés aux art. 108 à 117 de l'acte du Congrès de Vienne, du 9 juin 1815, sont, dans leurs cours navigables, communs aux deux États, que sur les eaux intermédiaires desdits fleuves dans le royaume des Pays-Bas.

ART. 9. Les hautes parties contractantes s'engagent également à admettre, sans équivalent et de plein droit, les sujets, navires et produits de toute nature de l'autre État, dans les colonies respectives, sur le pied de toute autre nation européenne la plus favorisée.

En conséquence de ce principe, et sans préjudice d'autres applications auxquelles il pourrait y avoir lieu, les vins mousseux de France, en bouteilles, seront assimilés, à l'entrée dans les colonies néerlandaises des Indes Orientales, aux autres vins fins en bouteilles. En outre, les droits actuellement y existants sur les autres vins de France, soit en

cereles, soit en bouteilles, seront réduits de moitié, tant à l'importation sous pavillon français, qu'à l'importation par bâtiment néerlandais.

Art. 10. Voulant se donner des gages de leur désir mutuel d'étendre et de faciliter les relations commerciales entre les deux pays, les hautes parties contractantes sont convenues, dans ce but, des stipulations suivantes :

§ 1^{er}. S. M. le Roi des Pays-Bas consent :

1° A affranchir de tout droit de douane, à l'entrée dans ses États d'Europe, les vins, eaux-de-vie et esprits de France, en cereles ;

Et à réduire de trois cinquièmes pour les vins en bouteilles, et de moitié pour les eaux-de-vie et esprits aussi en bouteilles, les droits d'entrée (celui sur le verre compris), lorsque lesdits vins, eaux-de-vie et esprits, tant en cereles qu'en bouteilles, seront importés par mer sous l'un ou l'autre des deux pavillons, et par terre et par les fleuves et rivières spécifiés en l'art. 8, sous pavillon quelconque ;

2° A abaisser comme suit, en faveur des produits français ci-dessous dénommés, à leur importation par toutes les voies précitées et sous tout pavillon, les droits d'entrée actuellement établis par le tarif général, savoir :

De 4 à 2 fl. par livre néerlandaise, sur les étoffes, tissus et rubans de soie ;

De 10 à 5 p. % de la valeur sur la bonneterie, la dentelle et les tulles ;

De 6 à 3 p. % de la valeur sur la coutellerie et la mercerie ;

De 10 à 6 p. % de la valeur sur les papiers de tenture ;

D'un quart du chiffre actuel sur les savons de toute nature : le tout suivant les spécifications du tarif néerlandais ;

3° A admettre, à l'entrée par lesdites voies, la porcelaine blanche et autre que dorée, aux mêmes droits que la faïence,

Et la verrerie aux droits perçus à l'importation par le Rhin, et, en tous cas, au droit le plus modéré qui serait fixé pour un point d'importation quelconque ;

4° A faire jouir, pendant toute la durée du présent traité, les bateaux français ainsi que leur chargement, sur les fleuves et voies navigables indiqués à l'art. 8, de toute exemption, réduction et faveur quelconque de droits de douane, de navigation, de droits fixes, etc., qui sont actuellement accordés, soit aux bateaux et chargements néerlandais, soit à ceux de tout autre État riverain, sans préjudice de faveurs plus grandes, qui, si elles venaient à être accordées à d'autres, nationaux ou étrangers, profiteraient aussi gratuitement à la France.

§ 2. En retour des concessions ci-dessus accordées, S. M. le Roi des Français consent :

1° A réduire d'un tiers les droits sur les fromages de pâte dure et la céruse (carbonate de plomb pur ou mélangé) de fabrication néerlandaise, et directement importés par mer sous l'un des deux pavillons ;

2° A admettre, pour la consommation intérieure du royaume, au taux établi pour les provenances des entrepôts d'Europe sous pavillon français, les marchandises spécifiées à l'art. 22 de la loi du 28 avril 1816, importées sous pavillon de l'un des deux pays par la navigation du Rhin et de la Moselle et par les bureaux de Strasbourg et de Sierck, S. M. le Roi des Français se réservant, d'ailleurs, expressément, le droit d'étendre cette faveur au pavillon de tels autres États qu'elle jugera convenable de désigner par la suite.

On déterminera, d'un commun accord, les mesures de contrôle et les formalités de certificats d'origine propres à constater la nationalité des produits énoncés dans le présent article, hors celle des vins et eaux-de-vie directement expédiés de France, pour lesquels

manifestes ou lettres de chargement dont les capitaines, patrons ou bateliers seront régulièrement porteurs, tiendront lieu de certificats d'origine.

Art. 11. Les concessions faites, de part et d'autre, dans le présent traité, ayant été consenties à titre d'ensemble et d'équivalent aux avantages réciproquement acquis par le même traité, les hautes parties contractantes se sont néanmoins réservées d'admettre à la participation auxdites concessions, soit en totalité, soit en partie seulement, avec ou sans équivalents, d'autres États, et même d'en rendre l'application générale.

Si l'une des hautes parties contractantes accordait, par la suite, à quelque autre État des faveurs, en matière de navigation, de commerce ou de douane, autres ou plus grandes que celles convenues par le présent traité, les mêmes faveurs deviendront communes à l'autre partie, qui en jouira gratuitement, si la concession est gratuite, ou en donnant un équivalent, si la concession est conditionnelle; auquel cas l'équivalent fera l'objet d'une convention spéciale entre les hautes parties contractantes.

Art. 12. Indépendamment des privilèges et attributions généralement dévolus à leur charge, les consuls respectifs pourront faire arrêter ou renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les marins qui auraient déserté des bâtiments de leur nation. — A cet effet, ils s'adresseront, par écrit, aux autorités locales compétentes, en justifiant, par l'exhibition des rôles d'équipage ou registres du bâtiment, ou par copies desdites pièces dûment certifiées, si le navire était parti, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage. Sur cette demande, ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée; de plus, il leur sera donné toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation desdits déserteurs, lesquels seront même détenus ou gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Néanmoins, si cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seront mis en liberté, et ne pourront plus être arrêtés pour la même cause. — Il est entendu que les marins, sujets du pays où la désertion a lieu, seront exceptés de la présente disposition.

Art. 13. Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires naufragés, échoués, ou délaissés, seront dirigées par les consuls respectifs dans les deux pays.

L'intervention des autorités locales respectives aura seulement lieu pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls ou vice-consuls, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit ni frais de douanes qu'au moment de leur admission à la consommation intérieure.

Art. 14. La propriété littéraire sera réciproquement garantie.

Une convention spéciale déterminera ultérieurement les conditions d'application et d'exécution de ce principe dans chacun des deux royaumes.

Art. 15. Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées, à Paris, dans le délai de six semaines, ou plus tôt, si faire se peut.

Il aura force et vigueur pendant trois années, à dater du jour dont les hautes parties contractantes conviendront pour son exécution simultanée, dès que la promulgation en sera faite, d'après des lois particulières à chacun des deux États.

Si, à l'expiration des trois années, le présent traité n'est pas dénoncé six mois d'avance, il continuera à être obligatoire, d'année en année, jusqu'à ce que l'une des deux parties

contractantes ait annoncé à l'autre , mais un an à l'avance , son intention d'en faire cesser les effets.

En foi de quoi , les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité , et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris , le vingt-cinquième jour du mois de juillet de l'an mil huit cent quarante (¹).

(L. S.) A. THIERS.

(L. S.) J.-J. ROCHUSSEN.

ANNEXE C.

Droit de navigation en Belgique

Du droit de tonnage.

(Extrait de la Loi Générale du 18 Août 1822.)

Tous les bâtimens ou navires de mer qui entrent dans le port de ce royaume ou qui en sortent sont assujettis à un droit de tonnage qui est calculé selon leur port ou capacité en tonneaux , c'est-à-dire , suivant le nombre de tonneaux qu'ils jaugent ou peuvent contenir.

Le tonneau est estimé équivaloir à mille kilogrammes, représentés par un mètre et demi cube.

Les bâtimens soumis à ce droit sont divisés en trois classes , et la perception en est effectuée au taux ci-après fixé pour chacune d'elles. (Art. 292.)

Première classe.

Dans la première classe, sont rangés tous les bâtimens et navires de mer appartenant à des sujets du royaume et naviguant sous pavillon belge.

Ces bâtimens sont soumis à un droit de fr. 0.95.40 par tonneau à leur première sortie , et pareillement à fr. 0.95.40 par tonneau à leur première entrée , pendant chaque année , à dater du premier janvier au dernier décembre inclus.

(¹) Article additionnel et réservé.

Il est convenu que les clauses du présent traité , dont l'exécution comporte des dispositions législatives en France, seront présentées aux Chambres dans leur prochaine réunion, et de manière à ce que la sanction en soit obtenue dans le courant de la session; faute de quoi, le traité sera nul et non avenu pour chacune des hautes parties contractantes.

Il est également stipulé que les deux Gouvernemens procéderont, de commun accord , dans le même délai , à l'exécution de l'engagement contenu dans l'art. 14 du traité relatif à la protection de la propriété littéraire.

Le présent article additionnel et réservé aura la même force et valeur que s'il était mot à mot inséré dans le traité ci-dessus. Il sera ratifié et les ratifications en seront échangées en même temps.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

J.-J. ROCHUSSEN.

A. THIERS.

Au moyen de l'acquiescement de ce droit, ils seront exempts à la sortie et à l'entrée, pour tous les autres voyages qu'ils effectuent dans le courant de la même année, à compter du premier janvier au dernier décembre exclusivement. (Art. 293.)

Deuxième classe.

Dans cette classe sont rangés tous les bâtiments ou navires de mer qui naviguent sous pavillon étranger et appartiennent à des habitants d'un royaume, État ou port où les navires belges ne sont pas assujettis à des droits plus élevés ou à d'autres droits que ceux de ces habitants.

Le droit de tonnage sur ces bâtiments, soit à leur première entrée, soit à leur première sortie, est perçu au même taux et sur le même pied que cela a lieu pour les bâtiments du royaume appartenant à la première classe. (Art. 294.)

Troisième classe.

Dans cette classe, se trouvent tous les bâtiments et navires de mer étrangers qui ne peuvent pas être rangés dans la catégorie de ceux de la deuxième classe.

Ces bâtiments sont soumis à un droit de fr. 2.22.60 par tonneau, qui est perçu chaque fois qu'ils entrent; cependant, pour autant que des circonstances le rendissent utile ou nécessaire, il est réservé au Roi d'élever le droit de tonnage sur ces bâtiments au même taux que celui exigé sous cette dénomination ou telle autre semblable dans le royaume. État ou port auquel ils appartiennent, des navires belges.

Des arrangements ou abonnements peuvent être contractés avec l'administration, pour ceux des bâtiments compris dans cette classe, qui sont uniquement employés au transport des étrangers ou des malles à lettres. (Art. 295.)

Exemptions.

Sont exempts du droit de tonnage :

1° Les navires belges, pour autant et pendant le temps qu'ils seront uniquement employés à la pêche du poisson frais, du hareng, de la morue et de la baleine, y compris pour cette dernière celle qui se fait au détroit de Davis, ainsi que ceux de ces navires qui sont employés à la navigation de la côte de Guinée, mais qui ne jouiront de cette exemption qu'aussi longtemps que le Roi le jugera nécessaire ou convenable.

2° Les navires belges qui sortent du royaume uniquement chargés de tourbes ou de charbons de terre, et qui reviennent sans chargement; lorsque ces navires reviendront avec chargement ils seront passibles du droit de tonnage à l'entrée.

3° Les navires qui seront forcés de relâcher pour prendre des ordres ou par détresse, ou qui entreront pour hiverner sans rompre charge en tout ou en partie, ou sans en prendre et avec réserve ou intention du capitaine ou patron de repartir avec la cargaison entière; à cet égard, on ne considérera pas comme rupture de chargement, le transbordement momentané de quelques marchandises pour le bénéficier ou pour réparer et radoubler le navire, ou pour les autres causes mentionnées au 4° chapitre de la loi générale, ni le débarquement et la vente sous paiement des droits et accises de marchandises avariées ou fortement endommagées dans le voyage, pourvu que, dans ce cas, l'on ait obtenu une permission spéciale du directeur de la direction.

Cependant il est réservé au Roi de restreindre cette exemption pour les bâtiments étran-

gers en relâche, à ceux appartenant à un royaume, État ou port où les navires belges jouissent ou jouiront, en pareille circonstance, de la même faveur.

4° Les bâtiments employés au pilotage et pour autant qu'ils seront reconnus ne servir qu'à cet usage. (Art. 296.)

Le cabotage mentionné au premier chapitre de la loi générale ne rendra pas, par lui-même, les navires belges employés à cet usage, passibles du droit de tonnage; mais à la sortie de ces navires on pourra exiger caution pour ce droit, de la même manière que pour les acquis-à-caution relatifs au transport intérieur, afin de prévenir que, sous prétexte de cabotage, on n'entreprenne un voyage de mer pour un endroit situé hors du royaume. (Art. 297.)

Restitution du dernier droit de tonnage payé sera faite pour les navires belges qui viendront à périr ou à faire naufrage, ou qui, dans le cours de l'année, n'auraient pas effectué leur première sortie du royaume, quoique le droit en eût été acquitté. (Art. 298.)

Des navires assimilés aux navires nationaux, par rapport au paiement du droit de tonnage.

Amérique septentrionale.

Angleterre.

Autriche.

Brême.

Brésil.

Danemark.

Deux-Siciles.

Espagne.

Grèce.

Hambourg.

Lubeck.

Mecklenbourg.

Norwège.

Oldenbourg.

Oostfrise (Hanovre.)

Portugal.

Prusse.

Rio de la Plata (Provinces-Unies.)

États Romains.

Russie.

Salonique.

Sardaigne.

Suède.

Turquie, et en général tous ceux qui naviguent sous pavillon turc et appartiennent à quelques parties de l'Empire Ottoman.

Hollande.

Toscane.

Syrie, y compris Alep et Alexandrie.

Droit de pilotage.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu l'art. 9 du règlement du pilotage d'Ostende, approuvé par arrêté du 21 novembre 1848, n° 47, portant que « les bâtiments étrangers, dont les commandants ne pourront constater que dans leur pays les navires belges payent les mêmes droits de

« pilotage que les nationaux, seront tenus de payer un quart en sus des droits établis pour
« les navires néerlandais; »

Considérant qu'il importe, dans l'intérêt du commerce, de rendre cette disposition commune à tous nos ports ;

Notre Conseil des Ministres entendu ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER. Les navires étrangers admis dans nos ports sur le pied des nations les plus favorisées, payeront le même droit de pilotage que les navires nationaux.

ART. 2. Pour jouir de cet avantage, les capitaines ou maîtres de bâtiments étrangers doivent faire constater que dans le pays auquel ils appartiennent, les navires belges sont traités avec une entière et parfaite réciprocité.

ART. 3. Notre Ministre des Affaires Étrangères et de la Marine est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera transmis à nos consuls et inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 13 mai 1832.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,

DE MUELENAERE.

Autres taxes accessoires de navigation.

Il n'y a généralement pas de différence entre le traitement des navires nationaux et le traitement des navires étrangers.

Tableau des droits de navigation applicables aux navires des Puissances avec lesquelles la France a conclu des traités ou conventions de commerce et de navigation.

NATURE des DROITS.	DÉSIGNATION DES NAVIRES.	UNITÉS sur lesquelles portent LES DROITS.	QUOTITÉS des DROITS.
Droit de tonnage	Navires anglais	Par tonneau..	Fr. c. 1 00
	expédiés des possessions britanniques en Europe, { à destination de France... Pour tout autre pays, en cas de relâche forcée.....		
	venant sur lest d'ailleurs que des possessions anglaises en Europe.....		Exempts.
	bateaux pêcheurs en relâche forcée.....		
	dans tout autre cas.....	Par tonneau..	5 75
	d'un port des Pays-Bas....	Id.	1 05 ⁽¹⁾
	venant avec chargement, { d'un port quelconque, lorsqu'ils partent sans avoir fait aucune opération de commerce.....		Exempts.
	venant avec chargement ou sur lest d'un port de France où les droits de navigation ont déjà été perçus.....		
	Navires néerlandais, { des possessions britanniques en Europe.....	Par tonneau..	1 00
	venant sur lest... { lorsqu'ils partent chargés.....	Id.	1 05 ⁽¹⁾
	d'ailleurs { lorsqu'ils partent sur lest.....		Exempts.
	dans tout autre cas.....	Par tonneau..	5 75
Droit d'expédition.	Navires mecklembourgeois (Mecklembourg-Schwerin). { venant de Mecklembourg.....		Exempts.
	venant d'ailleurs.. { sur lest.....		
	avec chargement, sauf le cas de relâche forcée.....	Par tonneau..	5 75
	Navires des États-Unis d'Amérique.....	Id.	5 00 ⁽²⁾
	Navires espagnols, brésiliens, grenadins, vénézuéliens, boliviens de l'Uruguay, mexicains et texiens.....	Id.	Exempts.
	Navires anglais venant avec chargement des possessions anglaises en Europe, et sur lest d'un port quelconque ⁽³⁾	Par bâtiment.	Assimilés aux navires français.
	Navires néerlandais venant avec chargement des ports des Pays-Bas, et sur lest d'un port quelconque ⁽³⁾		
	Navires mecklembourgeois venant avec chargement des ports du Mecklembourg, et sur lest d'un port quelconque ⁽³⁾		
	Navires espagnols, des États-Unis d'Amérique, brésiliens, grenadins, vénézuéliens, boliviens, de l'Uruguay, mexicains et texiens.....		

⁽¹⁾ Cette taxe n'est exigible qu'une fois chaque année pour le même navire : elle se perçoit à la première entrée et à la première sortie.

⁽²⁾ Le droit de tonnage qui affecte les navires américains n'est pas passible du décime additionnel.

⁽³⁾ Dans tout cas, les navires anglais, néerlandais et mecklembourgeois doivent acquitter les droits d'expédition.

NATURE des DROITS.	DÉSIGNATION DES NAVIRES.	UNITÉS sur lesquelles portent LES DROITS.	QUOTITÉS des DROITS.
Droit d'acquit, de permis et de certificat.	Navires anglais venant des possessions anglaises en Europe ou y allant (*).....	Par acte.....	Assimilés aux navires français.
	Navires néerlandais venant des ports des Pays-Bas ou y allant (*)....		
	Navires mecklembourgeois venant des ports du Mecklembourg ou y allant (*)		
	Navires espagnols, des États-Unis d'Amérique, brésiliens, grenadins, vénézuéliens, boliviens, de l'Uruguay, mexicains et texiens.....		

tion comme navires étrangers, c'est-à-dire 18 francs si le bâtiment est de 200 tonneaux ou au-dessous, et 36 francs s'il est de plus de 200 tonneaux.

(*) Dans tout autre cas, les navires anglais, néerlandais et mecklembourgeois doivent payer les droits d'acquit, de permis et de certificat dus par les navires étrangers, c'est-à-dire un franc par acte.

ANNEXE E.

Navigation. — 1847.

1° Navigation générale.

		NOMBRE.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
<i>Entrée en Belgique, sans distinction de provenance.</i>				
Navires belges	chargés . .	469	69,728	61,875
	sur lest. . .	5	455	»
Navires français.	chargés . .	122	11,498	11,481
	sur lest. . .	6	506	»
Navires tiers	chargés . .	2,001	319,260	299,257
	sur lest. . .	221	9,972	11
Total des navires entrés de toute provenances.	chargés . .	2,562	400,486	372,613
	sur lest. . .	232	10,933	11
Ensemble		2,794	411,419	372,624

Sortie de Belgique, sans distinction de destination.

Navires belges.	chargés. . .	285	45,061	26,602
	sur lest. . .	181	28,792	372
Navires français.	chargés. . .	86	6,927	6,419
	sur lest. . .	43	5,065	»
Navires tiers	chargés. . .	885	124,401	61,428
	sur lest. . .	1,385	218,409	913
Total des navires sortis pour toutes destinations.	chargés. . .	1,256	176,389	94,449
	sur lest. . .	1,609	242,266	1,285
Ensemble.		2,865	418,655	95,734

		NOMBRE.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
<i>Entrée en France, sans distinction de provenance.</i>				
Navires français.	{ chargés . .	7,820	916,245	»
	{ sur lest. . .	933	52,355	»
Navires belges	{ chargés . .	8	825	»
	{ sur lest. . .	3	284	»
Navires tiers	{ chargés . .	13,284	1,882,272	»
	{ sur lest. . .	1,500	72,006	»
Total des navires entrés de toutes provenances.	{ chargés . .	21,092	2,799,342	»
	{ sur lest. . .	2,436	124,645	»
Ensemble.		23,528	2,923,987	»

Sortie de France, sans distinction de destination.

Navires français	{ chargés . .	5,414	673,106	»
	{ sur lest. . .	3,097	287,444	»
Navires belges.	{ chargés . .	11	1,042	»
	{ sur lest. . .	»	»	»
Navires tiers	{ chargés . .	7,511	824,360	»
	{ sur lest. . .	7,309	1,075,905	»
Total des navires sortis pour toutes destinations.	{ chargés . .	12,936	1,497,466	»
	{ sur lest. . .	10,406	1,363,349	»
Ensemble.		23,342	2,860,815	»

2° Navigation indirecte.

		NOMBRE.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
<i>Entrée en Belgique, d'ailleurs que de France.</i>				
Navires belges	chargés . .	428	68,578	60,725
	sur lest. . .	5	455	"
Navires français.	chargés . .	13	1,178	1,672
	sur lest. . .	2	164	"
Navires tiers	chargés . .	1,891	404,490	83,949
	sur lest. . .	214	9,547	"
Total des navires venus d'ailleurs que de France	chargés . .	2,332	474,156	146,344
	sur lest. . .	221	10,166	"
Ensemble.		2,553	384,322	336,340

*Sortie de Belgique, vers toute autre destination que
la France.*

Navires belges	chargés . .	281	44,634	26,340
	sur lest. . .	178	28,515	372
Navires français	chargés . .	27	2,300	2,059
	sur lest. . .	20	1,909	"
Navires tiers	chargés . .	889	124,828	61,690
	sur lest. . .	1,388	208,686	923
Total des navires expédiés vers toute autre destination que la France.	chargés . .	1,197	171,762	90,089
	sur lest. . .	1,586	239,110	1,295
Ensemble.		2,783	408,146	90,742

		NOMBRE.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
<i>Entrée en France, d'ailleurs que de Belgique.</i>				
Navires français.	{ chargés . .	7,764	911,882	"
	{ sur lest. . .	920	51,852	"
Navires belges	{ chargés . .	4	432	"
	{ sur lest. . .	3	264	"
Navires tiers	{ chargés . .	13,256	1,881,384	"
	{ sur lest. . .	1,497	71,634	"
Total des navires venus d'ailleurs que de Belgique.	{ chargés . .	21,024	2,793,699	"
	{ sur lest. . .	2,420	123,771	"
Ensemble.		23,454	2,917,470	"

<i>Sortie de France, vers toute autre destination que la Belgique.</i>				
Navires français.	{ chargés . .	5,312	872,230	"
	{ sur lest. . .	3,096	287,331	"
Navires belges	{ chargés . .	"	"	"
	{ sur lest. . .	"	"	"
Navires tiers	{ chargés . .	7,409	801,849	"
	{ sur lest. . .	7,297	1,074,976	"
Total des navires expédiés vers toute autre destination que la Belgique.	{ chargés . .	12,721	1,474,138	"
	{ sur lest. . .	10,392	1,362,306	"
Ensemble		23,113	2,836,544	"

3° Navigation directe.

		NOMBRE.	TONNAGE.	CHARGEMENT.
<i>Entrée en Belgique, venant directement de France.</i>				
Navires belges	chargés . .	11	1,156	1,150
	sur lest. . .	"	"	"
Navires français.	chargés . .	109	9,820	9,808
	sur lest. . .	4	342	"
Navires tiers	chargés . .	110	15,360	15,331
	sur lest. . .	7	425	"
Total des navires venus directement de France.	chargés . .	230	26,330	26,289
	sur lest. . .	11	767	"
Ensemble		241	27,097	26,289

Sortie de Belgique, allant directement en France.

Navires belges.	chargés . .	4	427	262
	sur lest. . .	3	277	"
Navires français.	chargés . .	59	4,627	4,360
	sur lest. . .	23	3,156	"
Navires tiers	chargés . .	7	572	370
	sur lest. . .	10	1,450	"
Total des navires expédiés directement vers la France.	chargés . .	70	5,626	4,992
	sur lest. . .	36	4,882	"
Ensemble.		106	10,509	4,992

ANNEXE F.

Tableau du commerce des denrées coloniales

LIEUX DE PROVENANCE OU D'ORIGINE.		QUANTITÉS.			
		TOTAL.		MODE DE TRANS	
		COMMERCE	COMMERCE	PAR TERRE	PAR
		GÉNÉRAL.	SPÉCIAL.	et RIVIÈRE.	Navires BELGES.
Café	Des Pays-Bas	10,699,205	9,146,729	10,699,205	»
	De France	628,450	500,074	63,881	»
	D'autres entrepôts	1,551,480	1,245,504	»	1,024,948
	Directement des pays transatlantiques..	12,242,478	8,685,524	100	7,195,515
	Total	24,898,581	19,585,851	10,763,184	8,217,255
Tabacs en feuilles ou en rouleaux : de Porto- Rico, de Havane, de Colombie et d'Orénoque.	Des Pays-Bas	18,639	16,812	18,639	»
	De France	»	»	»	»
	D'autres entrepôts	8,855	5,017	19	5,982
	Directement des pays transatlantiques..	49,504	59,688	»	28,514
	Total	77,086	81,517	18,678	32,296
De Saint-Domingue et des Grandes Indes.	Des Pays-Bas	156,586	98,124	156,586	»
	De France	»	»	»	»
	D'autres entrepôts	59,581	22,192	5,585	15,767
	Directement des pays transatlantiques.	25,245	28,502	»	25,078
	Total	201,210	148,908	159,981	47,745
Autres pays hors d'Europe.	Des Pays-bas	1,202,568	1,122,204	1,196,925	5,016
	De France	»	»	»	»
	D'autres entrepôts	248,557	250,371	86	229,578
	Directement des pays transatlantiques.	1,726,526	2,799,125	»	52,405
	Total	3,177,051	4,171,700	1,197,009	266,799
Bois de construction non sciés.	Des Pays-Bas (?)	2,206	1,966	2,206	»
	De France	2,405	2,241	2,405	»
	D'ailleurs	51,025	29,158	624	141
	Total	55,654	55,565	5,235	141

en Belgique, pendant l'année 1847.

		VALEURS.					Observations.
PORT.		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT.			
MER.		COMMERCE	COMMERCE	PAR TERRE et RIVIÈRES.	PAR MER.		
	Navires ÉTRANGERS.	GÉNÉRAL.	SPÉCIAL.		Navires BELGES.	Navires ÉTRANGERS.	
	"	11,535,159	9,878,468	11,535,159	"	"	
	539,549	351,616	450,165	53,999	"	475,617	
	306,269	1,151,765	1,038,676	"	871,205	260,538	
	5,030,536	10,406,101	7,582,698	85	6,113,460	4,292,556	
	5,916,154	25,624,619	18,750,005	11,611,225	6,984,665	5,028,751	
	"	44,307	41,093	44,307	"	"	
	"	"	"	"	"	"	
	4,552	19,015	9,544	51	7,015	11,969	
	21,281	142,755	172,377	"	82,948	59,795	
	26,115	206,265	225,514	44,558	89,965	71,764	
	"	299,946	215,588	299,946	"	"	
	"	"	"	"	"	"	
	12,219	87,538	20,985	6,935	52,047	28,555	
	1,265	52,027	60,515	"	48,013	5,112	
	15,484	459,528	526,688	506,901	100,962	51,465	
	429	814,552	756,541	811,207	2,909	256	
	"	"	"	"	"	"	
	18,878	146,931	151,284	79	50,719	16,153	
	1,693,921	1,144,419	1,670,217	"	18,795	1,125,626	
	1,715,225	2,105,702	2,557,842	811,286	152,421	1,141,905	
	"	198,567	176,940	198,567	"	"	
	"	216,297	201,717	216,297	"	"	
	50,260	2,792,250	2,624,202	56,142	12,699	2,723,409	
	50,260	3,207,114	3,002,859	471,006	12,699	2,723,409	

LIEUX DE PROVENANCE OU D'ORIGINE.		QUANTITÉS.			
		TOTAL.		MODE DE TRANS	
		COMMERCE	COMMERCE	PAR TERRE	PAR
		GÉNÉRAL.	SPÉCIAL.	et RIVIÈRES.	Navires BELGES.
Bois sciés	Des Pays-Bas.....	328	336	328	"
	De France.....	183	182	163	2
	D'ailleurs.....	54,227	30,810	530	312
	Total.....	54,740	31,324	841	314
Cannelle de Chine (cassia lignea).	Des Pays-Bas.....	16,651	17,494	16,651	"
	De France.....	"	"	"	"
	D'autres entrepôts.....	10,443	7,734	"	10,133
	Directement des pays transatlantiques.	13,513	15,440	"	6,078
	Total.....	42,587	40,668	16,651	16,231
Cannelle de Ceylan, etc.	Des Pays-Bas.....	3,228	3,228	3,228	"
	De France.....	151	"	"	"
	D'autres entrepôts.....	1,696	761	2	936
	Directement des pays transatlantiques.	"	"	"	"
	Total.....	3,037	3,991	3,231	936
Arack et rhum en cerclés.	Des Pays-Bas..... kil.	(a) "	"	"	"
	De France.....	"	"	"	"
	D'autres entrepôts.....	"	"	"	"
	Directement des pays transatlantiques.	"	"	"	"
	Total.....	"	"	"	"
Colon en laine	Des Pays-Bas.....	63,651	63,631	63,631	"
	De France.....	380,426	161,156	227,919	"
	D'autres entrepôts.....	3,080,418	2,183,707	737	1,330,500
	Directement des pays transatlantiques..	5,604,953	3,207,625	"	680,993
	Total.....	9,189,480	7,618,119	292,307	2,051,493

		VALEURS.				Observations.
PORT.		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT.		
MER.		COMMERCE	COMMERCE	PAR TERRE	PAR MER.	
	Navires ÉTRANGERS.	GÉNÉRAL.	SPÉCIAL.	et RIVIÈRES.	Navires BELGES.	
	•	29,583	30,238	29,063	•	•
	19	16,704	16,443	14,697	261	1,746
	55,566	5,080,594	2,772,540	51,437	28,026	3,020,931
	55,585	5,126,681	2,819,241	75,717	28,287	3,022,677

"	18,293	19,244	18,293	"	"
"	"	"	"	"	"
290	11,487	8,308	"	11,168	319
9,453	17,063	17,003	"	6,685	10,378
9,725	16,845	14,753	18,293	17,833	10,697

"	48,432	48,432	48,432	"	"
131	1,968	"	"	"	1,968
758	25,437	11,452	40	14,047	11,570
"	"	"	"	"	"
889	75,837	59,867	48,473	14,047	13,533

"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"

(a) Le tableau du commerce belge comprend dans un même chiffre l'importation de l'eau-de-vie, de l'arack et du rhum. D'après le tableau du commerce français, il a été introduit de France en Belgique, en 1847, 60 hectolitres de rhum, arack et tafia.

"	95,447	95,447	95,447	"	"
122,307	523,640	241,705	341,879	"	183,761
1,699,181	4,620,627	5,278,561	1,106	2,070,730	2,548,771
3,013,960	8,542,463	7,811,715	50	1,021,493	7,520,940
6,835,648	13,784,177	11,427,180	5,092,243	3,092,243	10,233,472

LIEUX DE PROVENANCE OU D'ORIGINE.		QUANTITÉS.			
		TOTAL.		MODE DE TRANS	
		COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	PAR TERRE et RIVIÈRES	PAR Navires BELGES.
Épicerie : maïs, noir muscade, etc.	Des Pays-Bas.....	"	"	"	"
	De France.....	"	"	"	"
	D'autres entrepôts	"	"	"	"
	Directement des pays transatlantiques..	"	"	"	"
	Total	"	"	"	"
Etain brut.	Des Pays-Bas.....	96,076	62,456	96,076	"
	De France.....	"	"	"	"
	D'ailleurs (a).....	30,635	608	353	153
	Total.....	126,709	63,064	96,411	153
Gingembre sec.	Des Pays-Bas.....	"	"	"	"
	De France.....	"	"	"	"
	D'ailleurs.....	95	93	16	16
	Directement des pays transatlantiques..	2,237	"	"	2,237
	Total.....	2,330	93	16	2,253
Gingembre confit.	Des Pays-Bas.....	155	142	155	"
	De France.....	"	"	"	"
	D'autres entrepôts.....	18	8	"	"
	Directement des pays transatlantiques..	2,830	2,561	"	2,830
	Total.....	3,021	2,711	155	2,830
Poivre.	Des Pays-Bas.....	785	785	785	"
	De France.....	"	"	"	"
	D'autres entrepôts.....	20,445	7,756	157	11,875
	Directement des pays transatlantiques..	395,404	1,993	"	"
	Total.....	416,632	10,514	920	11,875

		VALEURS.				Observations.
PORT.		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT.		
MER.		COMMERCE	COMMERCE	PAR TERRE	PAR MER.	
	Navires ÉTRANGERS.	GÉNÉRAL.	SPECIAL.	et RIVIÈRES.	Navires BELGES.	
	»	18,295	17,340	18,295	»	»
	»	24,796	2,954	466	2,480	21,830
	»	88,245	62,718	»	73,668	14,573
	»	»	130	»	»	»
	»	131,354	85,142	18,761	76,148	56,425

»	182,544	118,628	182,544	»	»
»	»	»	»	»	»
50,165	58,203	1,155	637	256	57,510
50,165	240,747	119,783	183,181	256	57,510

(a) Rien des pays transatlantiques en 1847.

»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»
61	87	87	15	15	57
»	2,080	»	»	2,080	»
61	2,167	87	15	2,095	57

»	328	504	328	»	»
»	»	»	»	»	»
18	58	17	»	»	58
»	6,099	5,481	»	6,099	»
18	6,465	5,802	328	6,099	58

»	675	675	675	»	»
»	»	»	»	»	»
8,435	17,583	6,655	118	10,211	7,254
595,404	540,047	1,713	»	»	540,047
405,859	558,505	9,041	791	10,211	547,301

LIEUX DE PROVENANCE OU D'ORIGINE.		QUANTITÉS.			
		TOTAL.		MODE DE TRANS	
		COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	PAR TERRE et RIVIÈRES.	PAR Navires BELGES.
Piment	Des Pays-Bas.....	2,022	2,840	2,922	»
	De France.....	»	»	»	»
	D'autres entrepôts.....	8,186	3,813	36	5,259
	Directement des pays transatlantiques..	12,000	»	»	»
	Total.....	23,108	8,653	2,938	5,259
Rotins bruts	Des Pays-Bas.....	62,226	43,779	62,226	»
	De France.....	»	»	»	»
	D'autres entrepôts.....	19,633	9,433	238	7,733
	Directement des pays transatlantiques..	7,639	13,146	»	2,161
	Total.....	89,357	68,376	62,464	9,914
Stockfisch	Des Pays-Bas.....	119,424	119,424	119,424	»
	De France.....	»	»	»	»
	D'ailleurs (a).....	941,918	938,048	36	492,372
	Total.....	1,061,542	1,037,472	119,460	492,372
Thés	Des Pays-Bas.....	33,238	36,692	33,238	»
	De France.....	324	142	37	28
	D'autres entrepôts.....	29,871	2,238	117	3,941
	Directement des pays transatlantiques..	9,611	6,098	»	8,338
	Total.....	93,064	65,170	33,452	14,507
Chanvre en masse	Des Pays-Bas.....	38,133	36,982	38,133	»
	De France.....	106,933	106,933	106,933	»
	Des pays transatlantiques.....	34,662	3,222	»	»
	D'ailleurs (b).....	1,093,448	880,684	1,393	160,639
	Total.....	1,293,196	1,047,841	166,479	160,639

		VALEURS.				Observations.	
PORT.		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT.			
MER.		COMMERCE	COMMERCE	PAR TERRE	PAR MER.		
	Navires ÉTRANGERS.	GÉNÉRAL.	SPÉCIAL.	et RIVIÈRES.	Navires BELGES.		Navires ÉTRANGERS.
	"	5,799	5,692	5,799	"	"	
	"	"	"	"	"	"	
	4,911	10,642	7,538	47	4,211	6,384	
	12,000	15,600	"	"	"	13,600	
	16,911	30,041	11,230	3,846	4,211	21,984	

"	62,226	45,779	62,226	"	"
"	"	"	"	"	"
11,664	19,635	9,451	238	7,755	11,664
5,495	7,636	13,146	"	2,161	5,495
17,159	89,557	68,376	62,464	9,914	17,159

"	29,836	29,836	29,836	"	"
"	"	"	"	"	"
449,510	253,479	254,512	9	123,092	112,378
449,510	263,535	246,568	29,865	123,092	112,578

(a) Norwège, etc.

"	335,631	362,820	533,681	"	"
239	2,074	909	563	179	1,530
23,813	191,175	14,525	748	58,023	152,402
1,275	61,512	39,027	"	53,565	8,148
25,523	608,409	417,088	534,764	91,563	162,080

"	46,506	45,585	46,506	"	"
"	85,562	85,562	85,562	"	"
54,662	27,750	2,577	"	"	27,730
935,416	876,560	704,548	1,114	128,512	746,734
968,078	1,056,158	858,272	153,182	128,512	774,464

(b) D'ailleurs, c'est-à-dire d'ailleurs que des pays transatlantiques, des Pays-Bas et de France.

LIEUX DE PROVENANCE OU D'ORIGINE.		QUANTITÉS.			
		TOTAL.		MODE DE TRANS	
		COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	PAR TERRE et RIVIÈRES.	PAR Navires BELGES.
Graines oléagineuses . . .	Des Pays-Bas.....	30,748	32,784	30,748	"
	De France.....	7,904	7,904	5,838	"
	Des pays hors d'Europe.....	49,678	43,755	"	28,989
	D'ailleurs (a).....	504,658	420,276	7	29,908
	Totaux.....	592,988	506,717	36,593	58,897
Graisses, suifs.	Des Pays-Bas.....	112,312	106,814	112,312	"
	De France.....	37,251	42,748	59,445	484
	Directement des pays transatlantiques.	529,686	176,296	251	21,024
	D'ailleurs (b).....	172,059	120,513	4,517	69,151
	Totaux.....	671,288	446,171	136,525	90,659
Huiles de baleine de sper- maceti, etc.	Des Pays-Bas.....	"	"	"	"
	De France.....	"	"	"	"
	Directement des pays transatlantiques.	9,704	159	"	2,820
	D'ailleurs.....	661	13	"	217
	Totaux.....	10,365	172	"	3,037
Huile de palme.	Des Pays-Bas.....kil.	20,422	21,216	20,422	"
	De France.....	"	"	"	"
	D'autres entrepôts.....	182,995	12,021	"	86,364
	Directement des pays transatlantiques.	90,556	24,267	"	58,978
	Totaux.....	502,751	57,504	20,422	142,842
Sucre bruis.	Des Pays-Bas.....kil.	509,546	572,264	509,546	"
	De France.....	1,181,595	531,267	"	524,665
	D'autres entrepôts.....	4,658,524	2,971,951	"	5,972,510
	Directement des pays transatlantiques..	24,044,240	12,454,955	"	5,651,875
	Totaux.....	50,170,705	16,130,397	509,546	9,928,848

		VALEURS.				Observations.	
PORT.		TOTAL.		MODE DE TRANSPORT.			
MER.		COMMERCE	COMMERCE	PAR TERRE	PAR MER.		
	Navires ÉTRANGERS.	GÉNÉRAL.	SPÉCIAL.	et RIVIÈRES.	Navires BELGES.		Navires ÉTRANGERS.
	"	537,833	602,621	537,833	"	"	(a) D'ailleurs, c'est-à-dire d'ailleurs que des pays transatlantiques, des Pays-Bas et de France.
	2,066	184,576	184,576	153,476	"	49,100	
	12,667	507,610	468,660	"	216,307	291,103	
	480,703	11,030,742	9,199,533	130	667,733	10,562,868	
	493,498	12,280,783	10,435,410	693,470	884,242	10,703,071	

"	112,512	106,814	112,512	"	"	(b) Idem.
17,322	87,231	42,748	59,443	484	17,322	
508,431	529,686	176,296	231	21,024	508,431	
98,371	172,039	120,513	4,517	69,151	98,371	
424,124	671,288	446,171	186,303	90,639	424,124	

"	"	"	"	"	"	(c) Idem.
"	"	"	"	"	"	
6,884	679,523	9,793	"	197,426	481,897	
459	46,239	849	54	13,267	50,918	
7,323	723,562	10,644	54	212,693	512,813	

"	26,480	19,093	26,480	"	"	
"	"	"	"	"	"	
96,429	164,694	10,818	"	77,908	86,786	
54,538	81,283	21,840	"	50,580	50,905	
130,767	272,439	51,735	26,480	128,288	117,691	

"	233,234	282,920	233,234	"	"	
836,930	898,012	266,963	"	246,743	631,267	
663,014	3,522,846	2,238,668	"	3,018,936	303,890	
18,421,667	18,280,464	9,463,730	"	4,279,993	14,000,469	
19,941,611	22,936,376	12,274,301	233,234	7,543,696	15,155,628	

ANNEXE G.

Tableau comparatif indiquant 1° les faveurs différentielles réservées au pavillon belge pour l'importation directe des principaux produits compris dans la loi du 21 juillet 1844.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	IMPORTATIONS directes des lieux de production sous pavillon belge. (Loi du 21 juillet 1844.)	IMPORTATIONS des entrepôts français sous pavillon belge ou français (Traité du 17 novembre 1847.)	PROTECTION réservée au pavillon belge venant des lieux de production.	Observations.
		Fr. c. Livres.	Fr. c.	Fr. c.	
Fanons de baleine, de la pêche nationale.	"		"	"	
Id. de la pêche étrangère.	100 kil.	12 00	22 50	10 50	
Bois de construction, non sciés, par mer (a).	Tonneau.	2 00	2 00	"	(a) Le droit différentiel sur les bois de construction varie, non selon la provenance, mais selon le pavillon et le mode d'importation: à l'importation de France par terre, rivières ou canaux, le droit est uniformément de 5 francs.
Bois sciés de plus de 5 centimètres d'épaisseur, par mer	"	9 00	9 00	"	
Bois sciés de 5 centimètres et moins d'épaisseur, par mer	"	12 30	12 30	"	
Bois d'ébénisterie non sciés	100 kil.	1 50	5 40	3 90	
Bois de teinture non moulus	"	" 01	" 90	" 89	
Arack et rhum	Hectolitre	4 30	7 20	2 90	
Eau-de-vie, en cercles, par mer.	"	4 30	4 30	"	
Id. en bouteilles	100 bout.	10 80	10 80	"	
Cacao, en fèves	100 kil.	5 00	11 25	6 25	
Café	"	9 00	13 95	4 95	
Cannelle de Chine et cassia lignea.	"	14 00	27 00	13 00	
Id. de Ceylan et autres lieux	Kilogr.	" 50	1 80	1 30	
Cendres gravelées, par mer.	100 kil.	" 50	2 70 (b)	2 20	(b) Les cendres gravelées originaires de France ne payeraient que fr. 0-50. — Il s'agit dans le tableau des marchandises entreposées.
Chanvre en masse.	"	" 50	3 15	2 65	
Coton en laine des Indes orientales	"	" 01	1 53	1 52	
Id. toutes autres espèces.	"	" 01	2 07	2 06	
Cuir et peaux, bruts, verts.	"	" 01	" 90	" 89	
Id. secs	"	" 01	1 35	1 34	
Minerai de cuivre, par mer.	"	" 05	" 05	"	
Épicerie, macis, muscades, etc.	100 fr.	12 00	16 20	4 20	(c) Les fruits originaires de France même n'acquitteraient que les droits de 14, de 4 et de fr. 11-70.
Étain brut	100 kil.	" 01	2 70	2 69	
Fruits. — Amandes.	"	14 00	17 10 (c)	3 10	

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	BASES DES DROITS.	IMPORTATIONS directes des lieux de production sous pavillon belge. (Loi du 21 juillet 1844.)	IMPORTATIONS des entrepôts français sous pavillon belge ou français. (Traité du 17 novembre 1842.)	PROTECTION réservée au pavillon belge venant des lieux de production.	Observations.
Fruits. — Citrons, limons, oranges	100 fr.	Fr. c. 14 00	Fr. c. 22 50	Fr. c. 8 50	
Id. — Noisettes	100 kil.	4 00	6 30	2 30	
Id. — Non spécialement dénommés, secs	100 fr.	11 70	16 20	4 50	
Gingembre, sec.	100 kil.	20 00	27 00	7 00	
Id., confit	"	35 00	45 00	10 00	(a) Le droit de fr. 1-50 n'est applicable qu'aux importations des pays transatlantiques de pro- duction. Les importa- tions d'Europe sous pa- villon belge ou assimilé payent fr. 4-50.
Graines, oléagineuses de colza, navette, etc.	Le last de 30 hect.	1 50 (a)	4 50	3 00	
Graisse, suif, etc.	100 kil.	" 50	3 15	2 65	
Huile d'olive	Hectolitre	13 00	15 30 (b)	2 30	
Id. ne pouvant servir qu'aux fabriques.	"	1 00	3 15 (b)	2 15	(b) Si l'huile est origi- naire de France, elle ne sera passible que des droits de 13 et de 1 fr., selon qualités.
Id. de baleine	Hectolitre	12 00	14 40	2 40	
Id. de palme	100 kil.	1 00	3 15	2 15	
Indigo	Kilogr.	" 05	" 09	" 04	
Poivre et piment	100 kil.	12 00	17 10	5 10	
Riz des Indes orientales, en paille. . . .	100 kil.	" 10	2 70	2 60	
Id. id., pelé.	"	3 50	7 65	4 15	
Id. autre, en paille	"	1 00	3 60	2 60	
Id. id., pelé.	"	7 00	9 90	2 90	
Rotins	100 kil.	1 00	3 15	2 15	
Soufre brut.	"	" 01	1 35	1 34	
Stockfisch	"	1 00	2 70	1 70	
Sucre brut de canne	"	" 01	2 80	1 89	
Sumac	"	" 10	" 90	" 89	
Tabacs, en feuilles ou en rouleaux : de Porto Rico, de Havane, de Colombie et d'Orénoque	"	15 00	15 75	" 75	
Id. de Saint-Domingue et des Grandes- Indes	"	12 50	13 50	1 00	
Id. autres, de pays hors d'Europe . . .	"	10 00	11 25	1 25	
Côtes de tabac	"	11 50	12 60	1 10	
Thés	"	30 00	90 00	60 00	

ANNEXE II.

Importations de sel brut en

ANNÉES.	ANGLETERRE.				ESPAGNE.				PORT	
	COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	PAR PAVILLON BELGE.	PAR PAVILLON ÉTRANGER.	COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	PAR PAVILLON BELGE.	PAR PAVILLON ÉTRANGER.	COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.
1838.	22,777,993	22,749,168	22,558,043	"	"	"	"	"	2,122,231	2,122,231
1839.	28,993,185	28,820,935	28,993,185	"	"	"	"	"	3,656,656	3,655,756
1840.	24,036,544	23,995,194	23,836,679	"	"	"	"	"	1,263,220	1,122,413
1841.	27,805,728	27,709,143	27,805,728	"	"	"	"	"	1,802,590	1,939,597
1842.	23,296,455	22,958,735	23,296,455	"	"	"	"	"	6,145,233	6,011,327
1843.	19,213,215	19,473,290	19,213,215	"	236,600	236,600	236,600	"	4,318,978	4,394,078
1844.	26,014,318	25,589,803	26,014,318	"	830,057	820,000	830,000	"	5,021,274	4,836,980
1845.	31,444,325	29,622,115	31,444,325	"	1,767,323	1,764,323	1,767,323	"	3,182,920	3,421,839
1846.	27,040,966	26,446,879	27,040,966	"	1,293,665	1,296,465	1,293,665	"	4,838,169	4,827,950
1847.	20,987,110	23,280,530	20,987,110	"	1,425,100	1,424,539	1,425,100	"	5,157,358	5,154,652
1848.	36,742,847	34,277,350	36,742,847	"	559,200	559,200	559,200	"	4,659,975	4,656,246

Belgique de 1838 à 1848.

UGAL.		FRANCE.				TOTAUX.				Observations.
PAR PAVILLON BELGE.	PAR PAVILLON ÉTRANGER.	COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	PAR PAVILLON BELGE.	PAR PAVILLON ÉTRANGER.	COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	PAR PAVILLON BELGE.	PAR PAVILLON ÉTRANGER.	
2,069,256	"	2,712,500	2,655,191	2,645,061	"	27,732,924	27,646,790	27,392,580	"	Les Pays - Bas ont importé, en 1838, 120,300 kilogrammes de sel brut, en 1839, 227,440 kilogrammes, en 1841, 73,800 kilogrammes.
3,656,656	"	2,020,872	2,013,195	1,969,563	"	34,932,976	34,717,326	34,846,644	"	
1,263,220	"	1,003,997	956,032	900,320	"	25,303,761	25,087,539	25,090,219	"	
1,502,590	"	3,105,518	3,114,918	3,105,518	"	32,787,636	32,837,458	32,787,636	"	En 1845, il a été importé des îles du cap Vert, 164,574 kil. de sel brut.
6,145,233	"	874,122	770,428	874,122	"	30,315,841	29,740,521	30,315,810	"	
4,316,978	"	1,851,724	1,969,441	1,951,724	"	25,618,517	26,073,409	25,618,517	"	
5,021,274	"	721,000	726,750	721,000	"	32,586,649	31,973,542	32,586,649	"	
3,182,920	"	"	"	"	"	36,559,142	34,968,777	36,559,142	"	
4,823,969	14,200	2,000	2,000	"	2,000	33,174,861	32,573,355	33,158,600	16,261	
5,157,358	"	"	"	"	"	27,569,568	29,859,721	27,569,568	"	
4,659,975	"	"	"	"	"	41,962,022	39,492,796	41,962,022	"	

ANNEXE I.

Tableau indiquant le mouvement des exportations de Belgique vers la France pendant
entre les transports sous pavillon belge et

DÉSIGNATION.	UNITÉS.	QUANTITÉS.				
		TOTAL		Mode de transport des marchandises belges.		
		DES MARCHANDISES SORTIES. — COMMERCE GÉNÉRAL.	DES MARCHANDISES BELGES. — COMMERCE SPÉCIAL.	PAR TERRE ET RIVIÈRES.	PAR MER.	
					NAVIRES BELGES.	NAVIRES ÉTRANGERS.
Arbres et plantes vivantes.....	»	»	»	»	»	»
Azur et smalt.....	Kil.	40,749	9,488	5,904	»	5,584
Bois....	non scié.....	Ton.	16,985	16,078	16,078	»
		Ton.	15,291	15,548	15,548	»
		»	»	»	»	»
	de chauffage.....	»	»	»	»	»
		Ton.	5,105	5,105	»	»
Cendres ou regrets d'orfèvres.....	»	»	»	»	»	»
Charbons {	de bois.....	»	»	»	»	»
	de terre.....	Ton.	1,533,646	1,525,465	1,525,215	1 251
Chaux.....	Ton.	51,446	51,446	51,446	»	»
Chevaux et poulains.....	Têtes.	11,813	8,478	8,478	»	»
Chicorée. — Racines vertes et séchées.....	Kil.	902,551	856,754	856,754	»	»
Cuirs {	verts et secs.....	Kil.	725,450	119,075	119,075	»
	rognures.....	Kil.	545,765	221,867	221,867	»
Cuivre brut et battu.....	Mil.	246,201	17,519	5,508	10,048	5,965
Écorces à tan non moulues.....	Kil.	598,940	596,440	596,440	»	»
Fer, fonte en gueuses.....	Ton.	59,902	59,902	59,902	»	»
Fils.... {	de lin, etc., simple et retors.....	Kil.	1,037,202	1,037,202	1,031,494	» 5,708
	de coton.....	Kil.	1,862	965	965	»
Foin.....	Kil.	4,516,702	4,505,702	4,505,702	»	»
Graines. {	de moutarde.....	Hect.	525	525	525	»
	de trèfle.....	Kil.	79,556	79,556	79,556	»
Graisses : suif, dégras, saindoux, etc.....	Kil.	29,159	28,555	28,555	»	»
Houblon.....	Kil.	219,935	217,052	215,944	1,108	»

l'année 1847, en distinguant entre le commerce par mer et le commerce par terre, et les transports sous pavillon étranger.

VALEURS.					Observations.
TOTAL		Mode de transport des marchandises belges.			
DES MARCHANDISES SORTIES.	DES MARCHANDISES BELGES.	PAR TERRE	PAR MER.		
— COMMERCE GÉNÉRAL.	— COMMERCE SPÉCIAL	ET RIVIÈRES.	NAVIRES BELGES.	NAVIRES ÉTRANGERS.	
102,217	101,725	101,725	"	"	
61,125	14,252	8,856	"	5,576	
1,528,542	1,447,056	1,447,056	"	"	
1,576,262	1,201,585	1,201,585	"	"	
167,174	116,247	111,058	"	5,209	
275,445	275,445	275,445	"	"	
252,763	252,763	252,763	"	"	
28,563	23,850	23,850	"	"	
2,419,454	2,419,454	2,419,454	"	"	
20,751,222	20,595,778	20,590,576	15	5,589	
577,552	577,552	577,552	"	"	
5,587,750	5,598,550	5,598,550	"	"	
180,466	171,547	171,547	"	"	
578,906	94,635	94,635	"	"	
153,594	99,840	99,840	"	"	
580,482	42,609	7,774	23,461	11,574	
43,885	43,685	43,685	"	"	
8,086,770	8,086,770	8,086,770	"	"	
3,005,156	5,005,156	2,987,255	"	17,925	
25,569	21,546	21,546	"	"	
259,002	258,542	258,542	"	"	
55,995	55,995	55,995	"	"	
79,556	79,556	79,556	"	"	
29,159	28,555	28,555	"	"	
219,985	217,052	215,944	"	"	

DÉSIGNATION.	UNITÉS.	QUANTITÉS.				
		TOTAL		Mode de transport des marchandises belges.		
		DES MARCHANDISES SORTIES.	DES MARCHANDISES BELGES.	PAR TERRE	PAR MER.	
		COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	ET RIVIÈRES.	NAVIRES BELGES.	NAVIRES ÉTRANGERS.
Huile de graines.....	Hect.	7,556	7,556	7,556	"	"
Laines en masse.....	Kil.	2,780,284	583,662	585,062	"	"
Levure.....	"	"	"	"	"	"
Lin, chanvre et étoupes.....	Kil.	4,148,788	3,376,303	5,567,534	8,839	92
Minéraux non dénommés : alquifoux, etc.....	Kil.	"	"	"	"	"
Noir d'os.....	Kil.	197,670	197,670	69,670	"	128,000
Os de toutes sortes.....	Kil.	278,318	241,018	241,018	"	"
Ouvrages de terre : briques et tuiles.....	"	"	"	"	"	"
Pierres ; ardoises.....	"	"	"	"	"	"
Poils.....	"	"	"	"	"	"
Tabacs non fabriqués.....	Kil.	12,037	12,000	7,400	"	4,600
Terre à faïence, à porcelaine, à potier, etc.....	"	"	"	"	"	"
Zinc.....	"	4,712,210	4,427,210	2,144,560	"	2,282,350
Bestiaux. {	Bêtes bovines, veaux exceptés....	Têtes.	8,039	8,039	8,039	"
	Veaux, moutons et agneaux.....	"	18,234	18,234	18,234	"
	Cochons.....	"	37,200	37,200	37,200	"
Beurre frais et salé.....	Kil.	709,236	689,639	689,639	"	"
Café.....	Kil.	44,091	27,682	27,682	"	"
Fromages.....	Kil.	321,361	321,361	321,361	"	"
Graines oléagineuses.....	Hect.	2,621	2,602	2,602	"	"
Grains. {	Froment, seigle et orge.....	Kil.	23,790,193	1,033,861	1,033,861	"
	Farines, pain, biscuit, etc.....	Kil.	2,437,123	31,671	31,671	"
	Autres grains.....	Kil.	2,711,383	1,757,496	1,757,496	"
Oufs.....	"	"	"	"	"	"
Poissons.....	"	"	"	"	"	"
Sucres raffinés.....	Kil.	71,767	71,767	2,118	36,627	35,022
Bois : ouvrages.....	"	"	"	"	"	"
Bonneterie.....	Kil.	2,142	1,816	1,816	"	"
Chapeaux.....	"	"	"	"	"	"
Fer, ouvrages de fer battu, clous et fil de fer....	Kil.	303,014	274,817	163,164	30,389	72,275

VALEURS.					Observations.
TOTAL		Mode de transport des marchandises belges.			
DES MARCHANDISES SORTIES. — COMMERCE GÉNÉRAL.	DES MARCHANDISES BELGES. — COMMERCE SPÉCIAL.	PAR TERRE ET RIVIÈRES.	PAR MER.		
			NAVIRES BELGES.	NAVIRES ÉTRANGERS.	
515,324	515,324	515,324	"	"	
11,121,156	1,554,048	1,554,048	"	"	
41,777	41,642	41,642	"	"	
6,451,872	5,676,434	5,662,115	14,174	147	
85,714	48,274	27,770	"	20,504	
19,767	19,767	6,967	"	12,800	
22,281	19,281	19,281	"	"	
164,078	81,914	80,504	60	1,350	
1,552,690	880,572	864,917	5,100	9,750	
608,050	196,144	196,144	"	"	
10,804	10,778	9,598	"	1,580	
44,880	45,953	45,903	"	50	
2,683,960	2,525,510	1,222,283	"	1,501,225	
1,853,410	1,853,410	1,858,410	"	"	
547,620	547,620	547,620	"	"	
858,000	858,000	858,000	"	"	
1,276,660	1,241,586	1,241,586	"	"	
41,650	27,682	27,682	"	"	
192,957	192,957	192,957	"	"	
57,901	57,443	57,443	"	"	
12,098,009	548,068	548,068	"	"	
1,529,404	50,439	50,439	"	"	
624,350	584,452	584,452	"	"	
85,214	85,214	85,214	"	"	
271,706	106,258	106,258	"	"	
59,366	59,366	1,758	50,400	27,408	
83,223	68,999	66,189	"	2,810	
21,420	18,160	18,160	"	"	
43,033	53,415	53,013	400	"	
123,180	112,823	64,573	15,675	53,375	

DÉSIGNATION.	UNITÉS.	QUANTITÉS.				
		TOTAL		Mode de transport des marchandises belges.		
		DES MARCHANDISES SORTIES.	DES MARCHANDISES DE LOES.	PAR TERRE	PAR MER.	
		— COMMERCE GÉNÉRAL.	— COMMERCE SPÉCIAL.	ET RIVIÈRES.	NAVIRES BELGES.	NAVIRES ÉTRANGERS.
Habillements et modes, neufs et supportés.....	"	"	"	"	"	"
Livres.....	(1)	26,033	13,637	14,329	1,135	133
Machines et mécaniques.....	"	30,607	42,003	19,706	4,200	18,097
Merceries.....	"	"	"	"	"	"
Mobilier.....	"	"	"	"	"	"
Munitions de guerre, armes portatives, etc.....	"	"	"	"	"	"
Tabacs fabriqués.....	"	9,416	8,040	7,734	213	71
Tableaux.....	"	"	"	"	"	"
Tapis et tapisseries.....	"	"	"	"	"	"
{ de coton.....	"	49,661	9,284	8,634	"	650
{ dentelles et tulles.....	"	"	"	"	"	"
Tissus.. { de laine { draps.....	"	450,817	56,451	33,751	128	532
{ autres.....	"	23,823	3,359	2,883	"	456
{ de lin, de chanvre, d'étoupe.....	"	1,537,478	1,547,068	1,540,993	4	8,069
{ de soie.....	"	73,266	287	237	"	17
Verreries ; glaces.....	"	"	"	"	"	"
Autres articles.....	"	"	"	"	"	"
Totaux.....						

VALEURS.					Observations.
TOTAL		Mode de transport des marchandises belges.			
DES MARCHANDISES SORTIES. — COMMERCE GÉNÉRAL.	DES MARCHANDISES BELGES. — COMMERCE SPÉCIAL.	PAR TERRE ET RIVIÈRES.	PAR MER.		
			NAVIRES BELGES.	NAVIRES ÉTRANGERS.	
648,289	97,128	94,821	724	1,880	Y compris les cardes dont le poids n'est pas indiqué.
173,290	100,758	92,374	7,418	966	
84,463	51,659	55,488	5,753	22,621	
260,674	110,646	109,281	40	1,525	
125,908	111,097	110,047	400	680	
1,900,184	1,088,918	938,970	28,654	127,511	
54,558	46,900	44,612	1,720	568	
401,880	510,156	510,156	"	"	
57,387	57,116	55,116	"	4,000	
436,728	61,496	57,086	"	4,410	
1,034,400	979,671	962,431	"	17,240	
11,504,180	688,758	643,518	2,304	9,956	
562,060	80,438	43,152	"	7,206	
6,668,986	6,687,388	6,663,069	40	20,276	
6,774,273	25,121	21,591	"	1,530	
271,838	267,760	222,468	12,912	42,383	
"	"	"	"	"	
126,154,000	72,281,000	68,836,000	144,000	1,718,000	
		68,836,000	1,862,000		
		70,698,000 (a).			

(a) Ajouter 1,553 francs pour articles divers.
--

(a) Ajouter 1,533 francs pour articles divers.

ANNEXE J.

Tableau indiquant le mouvement des importations de France vers la Belgique, pendant les transports sous pavillon belge et

MARCHANDISES.	UNITÉS.	QUANTITÉS.				
		TOTAL		Mode de transport des marchandises entrées.		
		DES MARCHANDISES ENTRÉES.	DES MISES EN CONSOMMATION	PAR TERRE	PAR MER.	
		COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	ET RIVIÈRES.	NAVIGES BELGES.	NAVIGES ÉTRANGERS.
Animaux non tarifés ; — sangsues, etc.....	"	"	"	"	"	"
Bois.... { de construction	Tonn.	2,588	2,425	2,566	2	19
{ d'ébénisterie (a).....	Kil.	84,578	25,516	6,595	"	77,783
{ feuillard et non feuillard.....	"	"	"	"	"	"
Cardes champêtres	"	"	"	"	"	"
Cendres de foyers, de houille, d'orfèvre.....	"	"	"	"	"	"
Charbon de terre.....	Tonn.	19,847	9,666	19,847	"	"
Coton en laine.....	Kil.	580,426	161,156	227,917	"	122,507
Cuir et peaux verts, secs et apprêtés.....	Kil.	185,841	54,550	54,002	"	127,839
Cuivre filé.....	Kil.	5,211	5,184	5,058	"	125
Drogues non spécialement tarifées	"	"	"	"	"	"
Fil de laine.....	Kil.	178,860	145,865	170,867	"	1
Garance.....	Kil.	256,905	254,686	26,170	100,221	110,514
Graine de trèfle.....	Kil.	246,102	203,244	187,529	"	58,773
Huile... { d'olive, de saine, d'œillette, etc....	Hect.	5,370	983	5,022	216	150
{ de térébenthine.....	Kil.	254,777	216,072	86,565	5,514	175,098
Laines.....	Kil.	265,801	199,774	259,990	9,262	16,549
Lin, chanvre et étoupes.....	Kil.	274,672	275,514	274,672	"	"
Or et argent en barres, battus et filé.....	"	"	"	"	"	"
Pierres.. { ardoises.....	"	"	"	"	"	"
{ à bâtir, marbres, meules, etc....	"	"	"	"	"	"
Pierreries	"	"	"	"	"	"
Poils, autres que de bœufs, etc.....	Kil.	9,537	8,693	9,537	"	"
Produits chimiques	Kil.	111,586	107,979	69,551	18,489	25,860
Soies : fils écrus, à coudre, à broder.....	Kil.	10,411	8,073	10,411	"	"

l'année 1847, en distinguant entre le commerce par mer et le commerce par terre, et entre les transports sous pavillon étranger.

VALEURS.					Observations.
TOTAL		Mode de transport des marchandises entrées.			
DES MARCHANDISES ENTRÉES. — COMMERCE GÉNÉRAL.	DES MISES EN CONSUMATION. — COMMERCE SPÉCIAL.	PAR TERRE ET RIVIÈRES.	PAR MER.		
			NAVIRES BELGES.	NAVIRES ÉTRANGERS	
140,980	126,864	140,830	»	150	(a) Y compris le bois de noyer dont le poids n'est pas indiqué
233,001	218,160	230,976	261	1,746	
53,793	9,370	2,679	»	31,114	
318,749	318,749	318,040	10	699	
133,176	127,176	127,176	»	8,000	
332,383	269,807	332,383	»	»	
267,933	150,491	267,933	»	»	
325,640	241,703	341,879	»	183,761	
392,973	206,614	234,097	»	138,878	
11,986	7,323	11,703	»	283	
97,744	63,848	80,243	4,790	12,711	
2,089,184	1,838,354	2,089,171	»	13	
331,670	328,360	36,638	140,312	134,720	
246,102	203,244	187,329	»	58,773	
236,538	114,720	280,783	34,672	20,001	
234,777	216,072	56,563	5,314	173,098	
1,063,204	799,096	939,960	37,048	66,196	
287,684	283,991	287,684	»	»	
1,042,626	59,012	1,023,626	»	»	
2,174	2,174	2,174	»	»	
330,924	301,100	328,319	2,300	2,603	
23,933	24,533	23,933	»	»	
22,231	20,307	22,231	»	»	
98,644	81,779	84,901	6,483	7,248	
943,067	709,027	942,967	100	»	

MARCHANDISES.	UNITÉS.	QUANTITÉS.				
		TOTAL		Mode de transport des marchandises entrées.		
		DES MARCHANDISES ENTRÉES.	DES MISES EN CONSOMMATION	PAR TERRE ET RIVIÈRES.	PAR MER.	
		COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.		NAVIRES BELGES	NAVIRES ÉTRANGERS.
Tabacs non fabriqués	Kil.	44,193	32,598	29,638	»	14,338
Teintures et couleurs, non spécialement tarifées.	»	»	»	»	»	»
Tourteaux	Kil.	5,732,234	5,732,234	5,732,234	»	»
Beurre frais et salé	Kil.	172,249	172,249	172,249	»	»
Boissons distillées	»	»	»	»	»	»
Café	Kil.	623,450	306,074	65,881	»	339,549
Fromages	Kil.	77,543	77,379	77,543	»	»
Fruits..	amendes	Kil.	80,933	75,337	17,623	19,602
	prunes et pruneaux	»	409,812	367,709	28,366	14
	non spécial tarif : citrons, oranges.	»	»	»	»	»
Graines oléagineuses	Hect.	7,004	7,904	3,858	»	2,066
Grains..	froment	Kil.	8,960,319	7,719,213	737,409	201,267
	seigle	Kil.	8,874,420	5,708,440	876,495	»
	autres articles (a)	Kil.	4,465,697	4,173,026	2,756,817	»
Pommes de terre	Hect.	2,244	428	2,244	»	»
Riz	Kil.	1,344,967	1,301,101	1,344	39,353	1,304,078
Sel brut	»	»	»	»	»	»
Sucres bruts	Kil.	1,181,335	531,267	»	324,663	336,930
Vins (b)	»	»	»	»	»	»
Bois, ouvrages	»	»	»	»	»	»
Bonneterie	Kil.	3,494	3,495	3,494	»	»
Boulons	»	»	»	»	»	»
Chapeaux	»	»	»	»	»	»
Cuirs et peaux (ouvrages de)	»	»	»	»	»	»
Cuivre ouvré	»	»	»	»	»	»
Habillements et modes	»	»	»	»	»	»
Horlogerie (montres seulement)	Pièces.	732	720	732	»	»
Instruments de musique	»	»	»	»	»	»
Liège ouvré	»	»	»	»	»	»
Litres	Kil.	163,489	103,174	163,133	2	344

VALEURS.					Observations.
TOTAL		Mode de transport des marchandises entrées.			
DES MARCHANDISES ENTRÉES. — COMMERCE GÉNÉRAL.	DES RISQS ET CONSOMMATION. — COMMERCE SPÉCIAL.	PAR TERRE ET RIVIÈRES.	PAR MER.		
			NAVIRES BELGES.	NAVIRES ÉTRANGERS.	
59,636	24,583	20,761	"	18,893	(a) Tous ceux compris au tableau du commerce sous la désignation grains. (État de développements.)
174,261	127,063	168,890	"	3,571	
716,063	716,063	716,063	"	"	
310,048	310,048	310,048	"	"	
211,338	201,662	42,062	14,448	154,948	
551,616	430,163	53,999	"	473,617	
77,343	77,379	77,543	"	"	
123,480	115,932	27,316	50,585	67,731	
467,133	410,133	52,337	10	454,632	
17,837	14,313	15,009	1,800	1,048	
184,576	184,576	133,476	"	49,100	
5,515,593	2,856,109	280,242	74,469	2,960,682	
2,731,071	1,769,617	271,715	"	2,479,538	
1,827,936	1,696,249	1,062,091	"	763,845	
13,914	2,634	13,914	"	"	
834,283	810,393	720	21,360	812,203	
"	"	"	"	"	
898,012	266,963	"	246,743	631,267	
11,318,894	11,334,362	4,646,647	299,686	7,372,361	
93,922	79,124	93,283	"	630	
66,131	59,063	66,140	"	"	
203,976	137,807	203,976	"	"	
206,247	126,303	201,323	"	4,724	
438,075	158,178	437,873	20	"	
336,143	308,124	334,931	"	1,212	
1,898,374	803,023	1,893,802	220	4,332	
77,080	73,630	77,080	"	"	
264,386	109,273	264,386	"	"	
120,219	167,103	111,738	818	7,643	
1,010,381	646,397	1,008,017	15	2,331	

MARCHANDISES.	UNITÉS.	QUANTITÉS.				
		TOTAL		Mode de transport des marchandises entrées.		
		DES MARCHANDISES ENTRÉES. — COMMERCE GÉNÉRAL.	DES MISES EN CONSOMMATION — COMMERCE SPÉCIAL.	PAR TERRE ET RIVIÈRES.	PAR MER.	
					NAVIRES NÉGRES.	NAVIRES ÉTRANGERS.
Machines et mécaniques	"	250,284	75,201	254,462	"	4,822
Mercerie	"	"	"	"	"	"
Meubles	"	"	"	"	"	"
Or et argent, orfèvrerie	"	"	"	"	"	"
Ouvrages de terre, faïence, porcelaine	"	98,726	22,119	93,353	47	144
Papier	"	"	"	"	"	"
Parfumerie	"	"	"	"	"	"
Passementerie	"	"	"	"	"	"
Savons	"	256,258	237,209	13,788	182,506	57,744
Tableaux	"	"	"	"	"	"
{ de coton	"	162,780	104,509	162,736	"	55
{ tulles et dentelles	"	"	"	"	"	"
{ draps	"	16,876	9,174	16,337	"	289
Tissus.. { de laine. { coatings, alpagas, etc... ..	"	15,007	10,771	15,007	"	"
{ autres, mousseline-laine.	"	203,777	154,573	203,777	"	"
{ de lin, de chanvre et d'étoupe.....	"	48,359	9,009	18,842	"	"
{ de soie	"	84,393	48,936	84,520	"	75
Verreries, glaces	"	"	"	"	"	"
Articles divers	"	"	"	"	"	"
TOTAUX						

VALEURS.					Observations.
TOTAL		Mode de transport des marchandises entrées.			
DES MARCHANDISES ENTRÉES. — COMMERCE GÉNÉRAL	DES MISES EN CONSOMMATION. — COMMERCE SPÉCIAL.	PAR TERRE ET RIVIÈRES.	PAR MER.		
			NAVIRES BELGES.	NAVIRES ÉTRANGERS.	
594,251	129,999	587,805	"	6,428	
1,034,212	969,020	1,033,353	10	847	
127,473	57,109	126,903	"	570	
413,473	285,296	413,223	"	250	
442,062	121,631	441,692	39	511	
529,039	174,875	529,041	"	18	
194,266	141,761	190,752	2,882	632	
587,624	402,868	586,974	"	650	
265,015	244,998	61,704	135,150	49,079	
579,043	414,118	578,143	"	900	
1,768,963	1,150,887	1,768,599	"	564	
265,498	151,550	265,498	"	"	
433,661	247,707	447,838	"	7,803	
119,029	97,644	119,029	"	"	
5,292,434	2,150,007	5,292,434	"	"	
1,117,533	211,502	1,071,153	"	"	
7,615,568	4,404,303	7,606,818	"	6,730	
162,277	131,743	162,277	"	"	
"	"	"	"	"	
64,439,000	43,142,000	41,033,821	1,079,531	17,007,248	
		41,033,821	18,086,799		
59,122,610 (a)					(a) Ajouter 5,516,590 francs pour articles divers.

(a) Ajouter 5,516,590 francs pour articles divers.

TABLE DES MATIÈRES.

Exposé des motifs.	1
Projet de loi	16
Texte de la convention.	17
<i>Annexes.</i> <i>A.</i> Projet de convention du 22 septembre 1838 entre la Belgique et la France.	23
<i>B.</i> "Traité du 25 juillet 1840 entre la France et les Pays-Bas.	26
<i>C.</i> Extrait de la législation belge relative aux taxes de navigation	30
<i>D.</i> Id. de la législation française.	34
<i>E.</i> Tableau indiquant le mouvement pendant l'année 1847 :	
1° de la navigation générale de la Belgique et de la France.	37
2° de la navigation indirecte des deux pays.	39
3° de la navigation directe entre les deux pays	41
<i>F.</i> Tableau du commerce des denrées coloniales en Belgique	42
<i>G.</i> Tableau indiquant les faveurs différentielles réservées au pavillon belge pour l'importation directe des produits compris dans la loi du 21 juillet 1844.	52
<i>H.</i> Tableau indiquant le mouvement du commerce du sel en Belgique, de 1838 à 1848	54
<i>I.</i> Tableau indiquant le mouvement des exportations de Belgique vers la France pendant l'année 1847, en distinguant entre le commerce par mer et le commerce par terre, et entre les transports sous pavillon belge et les transports sous pavillon étranger	56
<i>J.</i> Tableau indiquant le mouvement des importations de France en Belgique pendant l'année 1847, avec les distinctions ci-dessus indiquées	62
