

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 28 FÉVRIER 1853.

---

Prorogation des lois du 31 janvier et du 15 avril 1852, relatives aux droits différentiels.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

Le régime des droits différentiels de douane, établi par les lois du 31 janvier et du 15 avril 1852, doit cesser le 31 mars prochain si le législateur n'en ordonne autrement.

Ces lois ont aboli en partie le système décrété par celle du 21 juillet 1844. Bien que le travail de la *Statistique commerciale* ne soit pas encore assez avancé pour qu'on puisse porter un jugement définitif sur les effets de cette réforme, les faits généraux déjà connus prouvent qu'une augmentation considérable s'est manifestée en 1852 dans notre commerce maritime et dans le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté nos ports. S'il est vrai que divers traités de commerce et de navigation conclus en dernier lieu ont contribué à ce résultat, on peut affirmer aussi que la suppression des droits différentiels pour un grand nombre de marchandises et l'assimilation des provenances des entrepôts transatlantiques à celles des pays de production, n'ont pas été sans influence, par exemple, pour amener le mouvement de la navigation à l'entrée, entre les États-Unis et Anvers, en 1852, à plus du double de ce qu'il était en 1851.

Quoi qu'il en soit, la courte expérience qui vient d'être faite étant insuffisante, nous avons cru pouvoir y suppléer en demandant l'avis des chambres de commerce; mais si leurs réponses, qui sont jointes au présent Exposé (annexe A), montrent que le retour pur et simple à la législation de 1844 n'est dans les vœux de personne, elles constatent en même temps qu'il existe encore une grande diversité de vues, et qu'en ce moment ce serait une tâche irréalisable que d'entreprendre de les concilier.

En présence de ces opinions contradictoires, il est évident que l'affaire n'a pas atteint le degré de maturité désirable pour qu'on puisse proposer des mesures définitives; il faut laisser à l'esprit public le temps de s'éclairer par une

plus longue expérience, et seulement alors la Chambre pourra être saisie utilement de la question de principe engagée dans ce débat. S'il importe de donner enfin à notre régime économique la stabilité qui lui manque, il n'importe pas moins de ne procéder qu'avec circonspection à l'achèvement d'une œuvre qui intéresse à ce point la prospérité du pays.

D'après les ordres du Roi, nous avons donc l'honneur de vous soumettre un projet de loi qui proroge le régime actuel jusqu'au 31 mars 1855. A l'expiration de ce délai les faits commerciaux de 1852 et de 1853 seront connus dans tous leurs détails, et le Gouvernement pourra vous en faire un exposé assez complet pour servir de base à vos délibérations.

Pour aller au-devant du désir que la Chambre pourrait exprimer, nous joignons à cet Exposé un tableau résumant le mouvement de la navigation en 1849, 1850 et 1851 (annexe B); il en résulte les faits suivants :

Pendant ces trois années, la moyenne des marchandises qui ont alimenté notre commerce maritime a été :

|                           |                   |
|---------------------------|-------------------|
| A l'entrée, de . . . . .  | 260,603 tonneaux. |
| A la sortie, de . . . . . | 176,621 —         |
| TOTAL. . . . .            | <u>437,224 —</u>  |

La part des pavillons étrangers a été :

|                           |                          |
|---------------------------|--------------------------|
| A l'entrée, de . . . . .  | 199,942 tonneaux.        |
| A la sortie, de . . . . . | 130,989 —                |
| TOTAL. . . . .            | <u>330,931 tonneaux.</u> |

La part du pavillon belge a été :

|                           |                          |
|---------------------------|--------------------------|
| A l'entrée, de . . . . .  | 60,661 tonneaux.         |
| A la sortie, de . . . . . | 45,632 —                 |
| TOTAL. . . . .            | <u>106,293 tonneaux.</u> |
| TOTAL. . . . .            | <u>437,224 —</u>         |

Ainsi, tant à l'entrée qu'à la sortie, la part du pavillon belge représente le quart environ du mouvement de la navigation.

Notre commerce exige l'emploi de 437,224 tonneaux de jauge, et notre marine ne peut mettre à sa disposition que 146,771 tonneaux de capacité; nous sommes conséquemment forcés de recourir à la marine d'autres pays pour le transport de 290,453 tonneaux annuellement.

Ajoutons encore une remarque :

|                                                        | PAR MER.          | AUTREMENT.         | TOTAL.             |
|--------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| En 1851, nos exportations se sont divisées ainsi : fr. | 105,434,121       | 295,741,951        | 401,176,052        |
| En 1844, elles ont été de . . . . .                    | <u>52,315,265</u> | <u>231,250,040</u> | <u>283,565,305</u> |
| AUGMENTATION POUR 1851. . . . . fr.                    | <u>53,118,858</u> | <u>64,491,891</u>  | <u>117,610,749</u> |

Nos exportations par terre et par rivières sont donc à peu près trois fois plus importantes que par mer, et, en sept années, elles se sont accrues de

11,373,033 francs de plus que par la voie maritime. Ces différences considérables doivent être attribuées autant, ce semble, à la nécessité où se trouvent nos principales industries d'emprunter la voie des ports français, néerlandais et allemands, pour expédier leurs produits vers les pays d'outre-mer, qu'au débouché que nous offre la consommation du continent. Ce sont là des faits dont il faudra tenir compte quand il s'agira de régler définitivement notre législation commerciale.

Il nous reste à émettre le vœu que la Chambre veuille bien s'occuper d'urgence du projet de loi ci-joint.

*Le Ministre d'État, Gouverneur du Brabant, chargé  
temporairement du Département des Finances,*

**LIEDTS.**



**PROJET DE LOI.**

---

**Léopold,**

**ROI DES BELGES,**

*À tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances, Notre Conseil des Ministres entendu ;

**NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :**

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

**ARTICLE UNIQUE.**

La loi du 31 janvier 1852 (*Moniteur* n° 54) et celle du 13 avril 1852 (*Moniteur* n° 117) sont prorogées jusqu'au 31 mars 1855.

Donné à Laeken, le 26 février 1855.

**LÉOPOLD.**

**PAR LE ROI :**

*Le Ministre d'État, Gouverneur du  
Brabant, chargé temporairement  
du Département des Finances,*

**LIEDTS.**

---

**ANNEXES.**

ANNEXE A.

**AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE.****CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS.**

Anvers, le 9 février 1853.

*A Monsieur le Gouverneur de la province.***MONSIEUR LE GOUVERNEUR,**

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 22 décembre 1852 (3<sup>e</sup> division, n° 13796), vous nous communiquez, pour examen et avis, une dépêche de M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui demande s'il conviendrait de supprimer les droits différentiels de pavillon et de provenance sur les fruits, les huiles d'olive et les soufres, et en même temps s'il pourrait être utile d'apporter d'autres changements à l'ensemble du régime différentiel encore en vigueur.

La situation du commerce et de l'industrie en général s'est considérablement modifiée depuis quelques années. — D'abord, plusieurs des principales branches de l'industrie nationale sont parvenues, grâce, d'une part, à l'amélioration successive de leurs procédés de fabrication, d'autre part, à l'accroissement qu'a pris l'esprit d'entreprise et d'expatriation, à se créer une renommée dans les pays lointains, à y écouler leurs produits et à y soutenir avantageusement la concurrence des produits similaires des autres peuples. — Ensuite, des maisons belges se sont établies dans les principaux ports des pays d'outre-mer, les relations directes avec ces pays se sont puissamment développées, les occasions d'exportation, tant vers les marchés transatlantiques que vers ceux de la Méditerranée et de la mer Noire, sont devenues beaucoup plus fréquentes et plus régulières qu'autrefois, et le pavillon étranger y contribue pour une part importante. La marine nationale elle-même, soit par l'effet des droits différentiels

et des traités conclus avec certaines puissances, soit par l'adoption d'un système libéral en Angleterre, soit enfin par les ressources autrefois inconnues que lui offre l'émigration vers les États-Unis, la Californie et l'Australie, est sortie de sa période de décroissance et a éprouvé, dans ces dernières années, une augmentation très-faible ; il est vrai, quant au nombre des navires, mais qui a ceci de remarquable qu'elle porte essentiellement sur les bâtiments d'un grand tonnage propres aux voyages de long cours.

Ces faits nous paraissent démontrer, Monsieur le Gouverneur, que les puissants motifs d'intérêt général qui, en 1844, ont présidé à l'adoption de droits différentiels en faveur du pavillon national, ne peuvent plus être invoqués actuellement. — Des relations actives et suivies s'étant formées avec les principaux marchés transatlantiques, les produits de notre industrie nationale y étant connus et appréciés, le concours des armateurs n'a plus au même degré cette nécessité absolue pour le développement de nos exportations : ce qui le confirme, c'est le nombre toujours croissant de navires étrangers qui se mettent en charge, non-seulement vers les États-Unis, mais aussi vers l'île de Cuba, les États de la Plata, le Chili, la Russie méridionale, l'Égypte et d'autres parages.

D'un autre côté, l'économie qui est résultée, pour le transit des ports hollandais vers l'Allemagne, de l'abolition successive des péages sur les eaux intérieures et sur le Rhin, a rendu la position relative du chemin de fer, notre principale voie de transit, beaucoup plus défavorable, a amoindri considérablement notre transit vers l'Allemagne, et expose ainsi notre marché à perdre une grande partie de son importance commerciale. Il est donc indispensable désormais de mettre tout en œuvre pour encourager et faciliter nos relations avec tous les pays et écarter tout obstacle susceptible de les entraver.

En pesant mûrement ces considérations, peut-on ne pas reconnaître que, dans l'intérêt général de l'industrie et du commerce de la Belgique, notre système commercial doit consister aujourd'hui, non comme en 1844, à favoriser spécialement la marine marchande nationale, mais à encourager le commerce direct d'importation par tout pavillon, afin de donner ainsi le plus de développement possible à notre marché de denrées coloniales et de matières premières de toutes sortes? — Or, il est incontestable que toute restriction, tout privilège au profit exclusif d'une marine nationale, aussi réduite que la nôtre, comparative-ment aux besoins du commerce, tend à détourner les importations directes par d'autres navires et à rétrécir ainsi le marché. — Nous sommes donc d'opinion, Monsieur le Gouverneur, que le moment est venu pour la Belgique de renoncer complètement *au droit différentiel de pavillon*.

Les seuls articles que nous voudrions excepter de cette règle générale, ce sont la pêche et le sel ; — la première étant chez toutes les nations l'objet d'un monopole en faveur des nationaux, le second constituant le principal aliment de notre navigation de cabotage.

Nous voudrions aussi qu'en établissant comme droit commun l'égalité de tous les pavillons, le Gouvernement fût investi du pouvoir de frapper, lorsqu'il le jugerait convenable et utile, de surtaxes exceptionnelles à l'importation les navires des États dans les ports desquels notre pavillon ou nos provenances seraient soumis à un régime différentiel quelconque.

Mais pour que la suppression totale des privilèges, dont a joui jusqu'à présent la marine nationale, ne soit pas une injuste spoliation, il est nécessaire, comme

corollaire de cette mesure, que cette branche si intéressante de l'industrie soit en même temps dégrevée de toutes les charges auxquelles elle est assujettie sous la législation actuelle. Il faut d'abord qu'elle puisse, comme la marine anglaise, introduire des navires de l'étranger et obtenir leur nationalisation moyennant un droit minime ; nous proposons, à cet effet, de réduire le droit de nationalisation à 1 franc par tonneau et de supprimer le droit proportionnel d'enregistrement. Il faut ensuite que tous les matériaux servant à construire ou à armer des navires puissent être importés en franchise de droit. Sans ce double avantage, la construction et l'armement des navires coûteraient trop cher en Belgique proportionnellement à d'autres pays maritimes, et dès lors, privée de toute protection, cette industrie serait hors d'état de soutenir la concurrence.

Ainsi, en proposant une réforme radicale dans notre régime des droits différentiels, nous croyons devoir stipuler une réserve au nom du pavillon national, c'est que cette réforme soit immédiatement accompagnée de la réduction à un taux minime du droit de nationalisation, et de la suppression des droits d'entrée sur toute matière destinée aux constructions navales ou aux armements.

*Quant au droit différentiel de provenance*, le motif même qui nous fait demander l'assimilation des pavillons nous paraît commander de le maintenir en faveur des importations directes. En effet, la prospérité future de toutes les branches du travail national réside essentiellement dans le développement de nos relations directes avec les pays d'outre-mer et ceux du Levant ; c'est pour ne point porter atteinte à ces relations que nous n'hésitons pas à imposer à la navigation nationale le sacrifice des privilèges qui lui ont été accordés depuis neuf ans ; il convient donc aussi de conserver à ces relations directes un certain encouragement, une légère protection pour l'approvisionnement de notre consommation intérieure. — Sous ce rapport, notre situation et nos besoins commerciaux n'ont point changé depuis 1844 ; nous avons, comme alors, un grand intérêt à recevoir en droiture, des pays lointains plutôt que des entrepôts d'Europe, nos approvisionnements en denrées coloniales et en matières premières ; les importations directes méritent donc autant qu'alors d'être encouragées par des réductions de droit. — Cette protection, dans l'état actuel du commerce, semble même plus nécessaire qu'elle ne l'était en 1844, attendu que, par l'extension qu'a prise, d'une part, le marché britannique depuis l'inauguration du système de libre échange, et, d'autre part, par les économies introduites dans le transit entre les ports hollandais et l'Allemagne, la concurrence avec ces marchés voisins nous est devenue beaucoup plus difficile.

D'ailleurs, si l'on abolissait tout droit différentiel de provenance, l'importation par rivière et par terre serait admise aux conditions les plus libérales du tarif, aussi bien que l'importation maritime. — Une pareille mesure serait d'autant plus inopportune que ce serait accorder gratuitement au commerce maritime de la Hollande et de la France des faveurs d'une haute importance, que, dans l'intérêt de la Belgique, nous ne devons concéder que moyennant des compensations équivalentes. — Nous croyons devoir déconseiller surtout l'admission aux droits de l'importation directe des fruits, soufres et huiles d'olive importés de France par terre. — Il est difficile d'apprécier dès à présent si, lorsque Marseille sera relié directement à la Belgique et à la Hollande par chemin de fer, ces marchandises pourront nous arriver par cette voie en concurrence avec

l'importation directe des ports de la Méditerranée; mais si cette concurrence pouvait s'établir, elle nous serait funeste surtout pour l'importation des fruits, qui emploie régulièrement un certain nombre de navires belges spécialement construits pour ce commerce, et donne lieu, entre notre pays et la Sicile, la Sardaigne, etc., à un commerce d'échange très-profitable à l'industrie nationale. Mais, quoi qu'il en soit, la France ne doit jouir de l'avantage de déverser sur notre territoire les provenances de ses entrepôts qu'en ouvrant aussi le sien aux articles que nous sommes à même de lui fournir : tels sont, entre autres, les cuirs, les graines oléagineuses, les laines, le riz, etc., que la France repousse aujourd'hui par des droits onéreux.

Il en est de même pour ce qui concerne la Hollande. — Si les négociateurs du traité de 1851 ont exclu quelques articles importants des faveurs allouées à cette puissance voisine pour ses importations par rivière, c'est qu'ils ont voulu conserver à la Belgique le moyen d'obtenir plus tard, en échange de ces articles réservés, des avantages plus grands, tant sur le marché néerlandais que sur celui de ses possessions d'outre-mer. — Il importe de ne pas nous dessaisir de ce moyen de compléter nos arrangements commerciaux avec cette puissance.

Nous proposons, en conséquence, de conserver les différences de droit entre les importations directes et celles des entrepôts d'Europe sur les différentes marchandises auxquelles ce régime est encore applicable actuellement. — Mais, dans l'intérêt de l'extension du marché, comme dans celui du commerce et de l'industrie en général, le chiffre le plus élevé du tarif doit n'atteindre que les provenances des entrepôts, sans pouvoir, dans aucun cas, être étendu aux navires qui auront relâché dans un port intermédiaire. Car toutes les cargaisons qui nous arrivent par le navire à bord duquel elles ont été embarquées au lieu de production ou de provenance transatlantique, qu'elles aient touché ou non dans un port intermédiaire quelconque, et quelles qu'aient été les causes de la relâche, sont bien réellement des arrivages directs et viennent, comme tels, concourir à agrandir et à compléter notre marché et à lui procurer des occasions d'exportation vers les pays lointains. Frapper ces cargaisons de droits différentiels, ce serait les détourner de nos ports; leur faire prendre de préférence les voies de la Hollande et des villes Hanséatiques, où les relâches des navires ne donnent jamais lieu à l'application de surtaxes; ce serait priver nos ports d'une ressource très-importante, et accroître à nos dépens la puissance commerciale des marchés rivaux. D'ailleurs, quelques mesures que le Gouvernement prescrive pour la constatation de la destination originaire des cargaisons, l'expérience a démontré qu'elles peuvent être éludées.

Quant au droit unique pour tout pavillon qui devra remplacer les droits différentiels du tarif actuel, nous pensons qu'en général il convient de procéder par voie de dégrèvement pour certaines matières premières, telles que cotons, bois de teinture, sucre brut, etc. Pour les autres articles, nous avons cherché, autant que possible, à établir une moyenne entre le droit de l'importation par navire belge et celui par navire étranger. Pour les cafés, nous avons proposé le droit de fr. 10 50 c, qui nous a paru aussi représenter environ cette moyenne; nous pensons que ce taux est le *maximum* auquel cette denrée peut être imposée, dans l'intérêt du commerce et du trésor.

Quant aux résultats de ces changements pour les recettes de l'État, il nous a été impossible d'en établir une estimation plus ou moins approximative; car la



statistique de 1852 n'étant pas encore publiée, nous ne pourrions prendre pour base de comparaison que les recettes réalisées en 1851. Or, cette base serait essentiellement fautive, attendu que, depuis l'année 1851, le tarif a été considérablement modifié sur les articles soumis au régime différentiel par les traités conclus avec la Sardaigne, les Pays-Bas et la Grande-Bretagne. Mais nous sommes convaincus que si, de l'ensemble des modifications que nous proposons, il doit résulter une certaine réduction de recette, cette réduction sera peu considérable, et nous avons la confiance qu'elle n'arrêtera point le Gouvernement, en présence de l'utilité incontestable de la réforme commerciale dont il s'agit. D'ailleurs, l'exemple d'États voisins démontre que toute réduction de droits augmente la consommation et améliore souvent la situation du trésor au lieu de l'établir en déficit.

Agréez, etc.

*Le Secrétaire,*

(Signé) PAUL DIERCKENS.

*Le Président,*

(Signé) FUCHS.



## MODIFICATIONS A PORTER

*En ce qui concerne les 10 articles encore soumis aux droits*

| MARCHANDISES ET DENRÉES.                                                                                                         | DROIT<br>GÉNÉRAL. | DROITS                                                                             |         |                                                                               |         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------|---------|
|                                                                                                                                  |                   | DES PAYS<br>TRANSATLANTIQUES<br>ou de production.<br>—<br>PAR MER<br>sous pavillon |         | DIRECTEMENT<br>d'un pays<br>au delà du cap<br>de Bonne-Espérance.<br>Pavillon |         |
|                                                                                                                                  |                   | Belge.                                                                             | Étrang. | Belge.                                                                        | Étrang. |
|                                                                                                                                  | francs.           | francs.                                                                            | francs. | francs.                                                                       | francs. |
| Bois de chêne courbe, en grume ou non scié, propre à la construction navale. Le tonneau de mer . . . . .                         | • 4               | •                                                                                  | •       | •                                                                             | •       |
| Bois sciés employés à la construction navale . . . . .                                                                           | • 11<br>• 15      | •                                                                                  | •       | •                                                                             | •       |
| Mâts et épars . . . . . Par 100 fr.                                                                                              | • 1               | •                                                                                  | •       | •                                                                             | •       |
| Rames. . . . . —                                                                                                                 | • 3               | •                                                                                  | •       | •                                                                             | •       |
| Bois d'ébénisterie, de buis, de cèdre et de gaïac . . . . . Les 100 kil.                                                         | •                 | • 50                                                                               | 1 50    | •                                                                             | •       |
| — — autres que ceux qui sont dénommés ci-dessus, non compris le noyer raboté pour bois de fusil (non scié). . . . . Les 100 kil. | •                 | 1 50                                                                               | 3 •     | •                                                                             | •       |
| — de teinture non moulus de toute espèce, à l'exception des bois de Fernambouc. . . . . Les 100 kil.                             | •                 | • 01                                                                               | • 70    | •                                                                             | •       |
| — de Fernambouc . . . . . —                                                                                                      | •                 | 2 •                                                                                | 4 •     | •                                                                             | •       |
| Brai . . . . . —                                                                                                                 | • 80              | •                                                                                  | •       | •                                                                             | •       |
| Café . . . . . —                                                                                                                 | •                 | 9 •                                                                                | 11 50   | •                                                                             | •       |
| — torréfié, 50 p. % en sus des droits ci-dessus.                                                                                 |                   |                                                                                    |         |                                                                               |         |
| Coton des Indes orientales . . . . . —                                                                                           | •                 | •                                                                                  | •       | • 01                                                                          | 1 70    |
| — toutes autres espèces . . . . . —                                                                                              | •                 | 01 •                                                                               | 1 70    | •                                                                             | •       |
| — originaire de Surinam, par canaux et rivières et par navires belges ou hollandais seulement . . . . . —                        | •                 | •                                                                                  | •       | •                                                                             | •       |
| Cuivre, planches, clous et fils employés à la construction navale. . . . .                                                       | 10 •              | •                                                                                  | •       | •                                                                             | •       |
| Fer, ancres coulées et battues . . . . . —                                                                                       | 6 90              | •                                                                                  | •       | •                                                                             | •       |
| Fruits, amandes sans distinction . . . . . —                                                                                     | •                 | 14 •                                                                               | 17 •    | •                                                                             | •       |
| — citrons, limons et oranges . . . . . Par 100 fr.                                                                               | •                 | 14 •                                                                               | 20 •    | •                                                                             | •       |
| — corinthes et autres raisins . . . . . Les 100 kil.                                                                             | •                 | 8 •                                                                                | 10 •    | •                                                                             | •       |
| — figues . . . . . —                                                                                                             | •                 | 5 •                                                                                | 6 50    | •                                                                             | •       |
| — noisettes . . . . . —                                                                                                          | •                 | 4 •                                                                                | 5 50    | •                                                                             | •       |
| — prunes et pruneaux . . . . . —                                                                                                 | •                 | 9 50                                                                               | 11 50   | •                                                                             | •       |
| — châtaignes . . . . . Par 100 fr.                                                                                               | •                 | •                                                                                  | •       | •                                                                             | •       |
| — non spécialement dénommés, secs . . . . . —                                                                                    | •                 | 11 70                                                                              | 13 •    | •                                                                             | •       |
| — — — verts . . . . . —                                                                                                          | •                 | 9 •                                                                                | 15 •    | •                                                                             | •       |
| — confits à l'eau-de-vie ou au sucre. . . . .                                                                                    | 3 •               | •                                                                                  | •       | •                                                                             | •       |
| — salés ou en saumure. . . . . L'hectolitre.                                                                                     | 2 10              | •                                                                                  | •       | •                                                                             | •       |

## AU TARIF DES DOUANES,

*différentiels et quelques articles servant aux armements maritimes.*

| ACTUELS.                |         |                         |            |                                                | DROITS NOUVEAUX.                                            |                         |                         |            |                                                | Observations.                                                                                  |
|-------------------------|---------|-------------------------|------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| D'EUROPE OU D'AILLEURS. |         |                         |            | De la Hollande, par terre, canaux et rivières. | Des pays transatlantiques ou de production — Droit général. | D'EUROPE OU D'AILLEURS. |                         |            | De la Hollande, par terre, canaux et rivières. |                                                                                                |
| PAR MER sous pavillon   |         | Par CANAUX et rivières. | Par TERRE. |                                                |                                                             | PAR MER.                | Par CANAUX et rivières. | Par TERRE. |                                                |                                                                                                |
| Belge.                  | Étrang. |                         |            |                                                |                                                             |                         |                         |            |                                                |                                                                                                |
|                         |         |                         |            |                                                |                                                             |                         |                         |            |                                                |                                                                                                |
| francs.                 | francs. | francs.                 | francs.    | francs.                                        | francs.                                                     | francs.                 | francs.                 | francs.    | francs.                                        |                                                                                                |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | libre.                                                      | "                       | "                       | "          | "                                              | De Hollande fr. 9 99 c <sup>5</sup> et fr. 13 jusqu'à concurrence des 7/17 de la consommation. |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | libre.                                                      | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                                                                |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | libre.                                                      | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                                                                |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | "                                                           | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                                                                |
| 1 80                    | 2 "     | 2 "                     | 2 "        | "                                              | " 75                                                        | 2 "                     | 2 "                     | 2 "        | 2 "                                            |                                                                                                |
| 5 40                    | 6 "     | 6 "                     | 6 "        | "                                              | " 2                                                         | 6 "                     | 6 "                     | 6 "        | 6 "                                            |                                                                                                |
| " 90                    | 1 "     | 1 "                     | 1 "        | "                                              | libre.                                                      | 1 "                     | 1 "                     | 1 "        | 1 "                                            |                                                                                                |
| 4 50                    | 5 "     | 5 "                     | 5 "        | "                                              | 5 "                                                         | 5 "                     | 5 "                     | 5 "        | 5 "                                            |                                                                                                |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | libre.                                                      | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                                                                |
| 15 95                   | 15 50   | 15 50                   | 15 50      | 9 99                                           | 10 50                                                       | 15 50                   | 15 50                   | 15 50      | 11 15                                          |                                                                                                |
| 1 55                    | 1 70    | 1 70                    | 4 "        | "                                              | libre.                                                      | " 50                    | " 50                    | 4 "        | " 50                                           | Réduit à cause des traités de commerce.<br>Idem.                                               |
| 2 07                    | 2 50    | 2 50                    | 4 "        | "                                              | libre.                                                      | 2 "                     | 2 "                     | 4 "        | 2 "                                            |                                                                                                |
| "                       | "       | "                       | "          | 1 70                                           | "                                                           | 1 50                    | 1 50                    | "          | "                                              |                                                                                                |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | libre.                                                      | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                                                                |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | libre.                                                      | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                                                                |
| 17 10                   | 19 "    | 19 "                    | 19 "       | "                                              | 11 "                                                        | 14 "                    | 14 "                    | 14 "       | 14 "                                           |                                                                                                |
| 22 50                   | 25 "    | 25 "                    | 25 "       | "                                              | 11 "                                                        | 20 "                    | 20 "                    | 20 "       | 20 "                                           |                                                                                                |
| 10 80                   | 12 "    | 12 "                    | 12 "       | "                                              | 10 "                                                        | 13 "                    | 13 "                    | 13 "       | 15 "                                           |                                                                                                |
| 8 10                    | 9 "     | 9 "                     | 9 "        | "                                              | 5 "                                                         | 8 "                     | 8 "                     | 8 "        | 8 "                                            |                                                                                                |
| 6 50                    | 7 "     | 7 "                     | 7 "        | "                                              | 5 "                                                         | 5 "                     | 5 "                     | 5 "        | 5 "                                            |                                                                                                |
| 12 15                   | 15 50   | 15 50                   | 15 50      | "                                              | 11 50                                                       | 14 "                    | 14 "                    | 14 "       | 14 "                                           | Traité de commerce avec la Sardaigne.<br><br>Idem.<br><br>Idem.                                |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | 6 50                                                        | 11 50                   | 11 50                   | 11 50      | 11 50                                          |                                                                                                |
| 16 20                   | 18 "    | 18 "                    | 18 "       | "                                              | 13 "                                                        | 17 50                   | 17 50                   | 17 50      | 17 50                                          |                                                                                                |
| 15 50                   | 17 "    | 17 "                    | 17 "       | "                                              | 15 "                                                        | 21 "                    | 21 "                    | 21 "       | 21 "                                           |                                                                                                |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | 2 25                                                        | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                                                                |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | 1 05                                                        | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                                                                |

4

| MARCHANDISES ET DENRÉES.                                                                        | DROIT<br>GÉNÉRAL. | DROITS                                            |         |                                                                   |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------|---------|
|                                                                                                 |                   | DES PAYS<br>TRANSATLANTIQUES<br>ou de production. |         | DIRECTEMENT<br>d'un pays<br>au delà du cap<br>de Bonne-Espérance. |         |
|                                                                                                 |                   | PAR MER<br>sous pavillon                          |         | Pavillon                                                          |         |
|                                                                                                 |                   | Belge.                                            | Étrang. | Belge.                                                            | Étrang. |
|                                                                                                 | francs.           | francs.                                           | francs. | francs.                                                           | francs. |
| Huile d'olive . . . . . L'hectolitre.                                                           | "                 | 13 "                                              | 15 "    | "                                                                 | "       |
| — ne pouvant servir qu'aux fabriques . . . . . —                                                | "                 | 1 "                                               | 2 50    | "                                                                 | "       |
| Navires et embarcations nationalisés . . . . . Le tonneau de jauge.                             | 15 "              | "                                                 | "       | "                                                                 | "       |
| Poix . . . . . Les 15 barils.                                                                   | 3 80              | "                                                 | "       | "                                                                 | "       |
| Riz des Indes orientales, non pelé . . . . . Les 100 kil.                                       | "                 | "                                                 | "       | 1 50                                                              | 3 "     |
| — — pelé . . . . . —                                                                            | "                 | "                                                 | "       | 5 "                                                               | 7 50    |
| — autres, non pelé . . . . . —                                                                  | "                 | 2 50                                              | 3 50    | "                                                                 | "       |
| — — pelé. . . . . —                                                                             | "                 | 8 "                                               | 9 50    | "                                                                 | "       |
| Soufre brut . . . . . —                                                                         | "                 | " 01                                              | " 60    | "                                                                 | "       |
| Sucre brut . . . . . —                                                                          | "                 | " 01                                              | 1 70    | "                                                                 | "       |
| — originaire des colonies néerlandaises aux Indes orientales . . . . . —                        | "                 | " 01                                              | 1 70    | "                                                                 | "       |
| Tabac d'Europe . . . . . —                                                                      | 12 50             | "                                                 | "       | "                                                                 | "       |
| — Varinas, sans distinction de provenance . . . . . —                                           | 35 "              | "                                                 | "       | "                                                                 | "       |
| — de Porto-Rico, de Colombie et d'Orénoque, directement des pays<br>transatlantiques. . . . . — | "                 | 15 "                                              | 16 50   | "                                                                 | "       |
| — de Havane, directement d'un pays transatlantique. . . . . —                                   | "                 | 15 "                                              | 16 50   | "                                                                 | "       |
| — de St-Domingue et des grandes Indes, idem. . . . . —                                          | "                 | 12 50                                             | 14 "    | "                                                                 | "       |
| — autres, de pays hors d'Europe, idem. . . . . —                                                | "                 | 10 "                                              | 11 50   | "                                                                 | "       |
| — fabriqués en carottes, en poudre, hachés ou autrement fabriqués —                             | 35 "              | "                                                 | "       | "                                                                 | "       |
| — côtes, directement d'un pays transatlantique. . . . . —                                       | "                 | 11 50                                             | 15 "    | "                                                                 | "       |
| — cigares — — . . . . . —                                                                       | "                 | 2 "                                               | 2 20    | "                                                                 | "       |

N. B. Pour les importations des entrepôts d'Europe, le chiffre du droit par navire étranger est devenu purement nominal, attendu que rivières, sous pavillon hollandais ou belge, sont, par les traités conclus avec ces trois puissances, assimilées aux importations maritimes avec les Pays-Bas, nous obligeait à la modérer sur le chiffre actuel applicable au pavillon belge, pour ne pas augmenter, contrairement aux quelques articles, augmenté de quelques centimes, sur d'autres légèrement diminué. Nous pensons que la Hollande ne saurait s'y opposer,

| ACTUELS.                |         |                         |            |                                                | DROITS NOUVEAUX.                                             |                         |                         |            |                                                | Observations.                                        |
|-------------------------|---------|-------------------------|------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| D'EUROPE OU D'AILLEURS. |         |                         |            | De la Hollande, par terre, canaux et rivières. | Des pays transatlantiques ou de production. — Droit général. | D'EUROPE OU D'AILLEURS. |                         |            | De la Hollande, par terre, canaux et rivières. |                                                      |
| PAR MER sous pavillon   |         | Par CANAUX et rivières. | Par TERRE. |                                                |                                                              | PAR MER.                | Par CANAUX et rivières. | Par TERRE. |                                                |                                                      |
| Belge.                  | Étrang. |                         |            |                                                |                                                              |                         |                         |            |                                                |                                                      |
| francs.                 | francs. | francs.                 | francs.    | francs.                                        | francs.                                                      | francs.                 | francs.                 | francs.    | francs.                                        |                                                      |
| 15 30                   | 17 "    | 17 "                    | 17 "       | "                                              | 7 50                                                         | 10 "                    | 10 "                    | 10 "       | 10 "                                           | Réduit à cause des traités de commerce.<br><br>Idem. |
| 3 15                    | 3 50    | 3 50                    | 3 50       | "                                              | 0 00                                                         | 2 75                    | 2 75                    | 2 75       | 2 75                                           |                                                      |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | 1 "                                                          | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                      |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | libre.                                                       | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                      |
| 3 80                    | 4 "     | 4 "                     | 4 "        | "                                              | 5 50                                                         | 2 50                    | 2 50                    | 2 50       | 2 50                                           | Traité avec les Pays-Bas.                            |
| 8 55                    | 9 50    | 9 50                    | 9 50       | "                                              | 5 "                                                          | 8 50                    | 8 50                    | 8 50       | 8 50                                           |                                                      |
| 4 50                    | 5 "     | 5 "                     | 5 "        | "                                              | 1 50                                                         | 3 50                    | 3 50                    | 3 50       | 3 50                                           |                                                      |
| 9 90                    | 11 "    | 11 "                    | 11 "       | "                                              | 8 "                                                          | 10 "                    | 10 "                    | 10 "       | 10 "                                           |                                                      |
| 1 55                    | 1 50    | 1 50                    | 1 50       | "                                              | libre.                                                       | 1 50                    | 1 50                    | 1 50       | 1 50                                           |                                                      |
| 2 80                    | 4 50    | prohibé.                |            | "                                              | libre.                                                       | 2 80                    | "                       | prohibé.   |                                                |                                                      |
| 1 70                    | 1 70    | 1 70                    | prohibé.   | "                                              | "                                                            | 1 70                    | 1 70                    | prohibé.   | "                                              |                                                      |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | 12 50                                                        | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                      |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | 55 "                                                         | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                      |
| 15 75                   | 17 50   | 17 50                   | 17 50      | "                                              | 16 50                                                        | 17 25                   | 17 25                   | 17 25      | 17 25                                          |                                                      |
| 15 75                   | 17 50   | 17 50                   | 17 50      | "                                              | 15 "                                                         | 15 75                   | 15 75                   | 15 75      | 15 75                                          |                                                      |
| 13 50                   | 15 "    | 15 "                    | 15 "       | "                                              | 14 "                                                         | 15 "                    | 15 "                    | 15 "       | 15 "                                           |                                                      |
| 11 25                   | 12 50   | 12 50                   | 12 50      | "                                              | 10 "                                                         | 11 25                   | 11 25                   | 11 25      | 11 25                                          |                                                      |
| "                       | "       | "                       | "          | "                                              | 55 "                                                         | "                       | "                       | "          | "                                              |                                                      |
| 12 60                   | 14 "    | 14 "                    | 14 "       | "                                              | 5 "                                                          | 6 "                     | 6 "                     | 6 "        | 6 "                                            |                                                      |
| 2 16                    | 2 40    | 2 40                    | 2 40       | "                                              | 2 50                                                         | 2 65                    | 2 65                    | 2 65       | 2 65                                           |                                                      |

les marchandises que nous recevons de la Grande-Bretagne sous pavillon anglais, de la France sous pavillon français, et des Pays-Bas, par indirectes par navires nationaux; et en établissant un chiffre uniforme pour l'importation des entrepôts d'Europe, l'art. 14, § 4<sup>b</sup> du traité clauses de cet article, la différence au préjudice du commerce néerlandais. Cependant, pour arriver à des chiffres ronds, ce taux a été, sur attendu que le résultat de ces différences, prises ensemble, est à son avantage.

Anvers, le 12 février 1855.

*A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères, à Bruxelles.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Comme suite à notre rapport sur les changements à porter au régime des droits différentiels, qui vous a été remis par l'entremise de M. le Gouverneur, nous croyons devoir vous faire remarquer qu'en demandant pour les navires venant des pays de production ou de pays transatlantiques autres que ceux de production, la faculté de relâcher dans des ports intermédiaires sans perdre le bénéfice de l'importation directe, notre Chambre a entendu et résolu de vous dire que cette faculté soit accordée d'une manière absolue, et sans autre formalité qu'un certificat du consul du port de relâche, constatant qu'il ne s'y est pas opéré de transbordement, de chargement ni de déchargement.

C'est dans ce sens que cette grave question a été votée par la Chambre.

Agréer, etc.,

*Le Secrétaire,*

(Signé) P. DIERCKENS.

*Le Président,*

(Signé) FUCHS.

---

**CHAMBRE DE COMMERCE DE BRUXELLES.**

---

Bruxelles, le 8 janvier 1855.

*A Monsieur le Gouverneur du Brabant.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par votre dépêche du 23 décembre dernier, n° 43,804, B. 6593, vous avez bien voulu nous demander notre avis sur le point de savoir si, en abolissant les droits différentiels qui existent pour l'importation des fruits, des huiles d'olive et des soufres bruts, notre commerce d'exportation n'en souffrira pas.

Nous sommes convaincus qu'il serait excessivement dangereux de toucher encore à la loi sur les droits différentiels, si l'on ne veut voir ses effets complètement annihilés avant peu; ce que l'on demande aujourd'hui pour les fruits, les huiles d'olive et les soufres bruts, on le demandera demain pour d'autres

articles, et cependant le système tel qu'il existe, tout en procurant au pavillon belge une préférence de la part des importateurs, ne fait aucun tort au commerce et à l'industrie du pays, auxquels il est toujours loisible d'employer le pavillon étranger.

Nous ne pouvons donc aviser favorablement sur la demande dont il s'agit, et cela d'autant moins que, si elle était accueillie, on verrait bientôt se reproduire, pour les articles en question, ce qui a lieu déjà pour quelques autres auxquels les droits différentiels ne sont plus applicables, et notamment pour les salpêtres, dont, depuis lors, il n'a pas été importé une seule cargaison complète, ni des pays de provenance, ni d'ailleurs; tout se borne aujourd'hui à des achats faits par petites quantités chez nos voisins les plus rapprochés.

Nous avons la conviction qu'il en serait de même à cet égard, et certes, ce ne sont pas des achats de cette nature qui favoriseraient l'exportation de nos produits vers les contrées qui fournissent, en première main, les fruits, les huiles d'olive et les soufres, ou vers les contrées qui les avoisinent.

L'industrie pâtirait doublement de l'ordre de choses que l'on voudrait établir, en ce sens qu'il en serait alors du soufre comme il en est déjà du salpêtre, tous deux matières premières destinées à fabriquer des produits qui, à leur tour, deviennent matières premières pour d'autres fabrications; que le soufre, disons-nous, reviendrait à un prix beaucoup plus élevé que précédemment, par suite du défaut d'importations directes et par suite de la majoration des droits auxquels il serait probablement soumis, même par importation directe sous pavillon belge; car, ne nous le dissimulons pas, le droit *général* de fr. 1 50 c<sup>s</sup> par % kil. imposé à l'importation du salpêtre, est la cause première pour laquelle les importations directes par cargaisons complètes ont cessé; et comme les intérêts du trésor exigeraient pour le soufre une mesure analogue, les mêmes causes produiraient les mêmes effets.

Ensuite ne doit-on pas craindre aussi de voir, sous la dénomination d'huiles d'olive, importer à un taux réduit les huiles d'œillette purifiées qui se fabriquent en si grande quantité dans un pays voisin.

Il est donc temps de s'arrêter dans cette voie, à moins que l'on ne veuille risquer de voir le retour de l'époque où la Belgique ne recevait presque rien des pays de provenance et s'approvisionnait assez généralement chez ses voisins; chacun sait qu'à cette époque les exportations de produits belges étaient presque nulles.

Nous ne pouvons, par suite, insister assez fortement pour que le petit nombre d'articles, sur l'importation desquels le pavillon belge jouit encore de quelque faveur, lui soit conservé, tant dans son intérêt que dans celui du commerce et de l'industrie.

Agréez, Monsieur le Gouverneur, l'expression réitérée de notre considération la plus distinguée.

*Le Secrétaire,*

(Signé) LANQUET.

*Le Président,*

(Signé) ANNEMANS.

---

**CHAMBRE DE COMMERCE DE NIVELLES.**

---

Nivelles, le 11 janvier 1853.*A Monsieur le Gouverneur de la province.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous avons soumis à la Chambre de commerce de Nivelles votre dépêche du 23 décembre dernier ; et elle a été unanime pour proposer le maintien du régime actuel des droits différentiels, tel qu'il se trouve réduit par la loi du 31 janvier 1852. Cette loi a corrigé ce que le régime précédent avait de trop absolu, et nous croyons que l'intérêt général exige que ces droits soient maintenus aussi longtemps que les autres nations n'adopteront pas un principe de liberté plus large. Le commerce pourrait se procurer avec plus de célérité, par voie de terre, les dix articles qui restent encore soumis aux droits différentiels ; mais ce changement, peu considérable pour le commerce, serait très-nuisible à la navigation, et loin de chercher à diminuer l'importance de la marine marchande, les intérêts généraux exigent que l'on favorise son développement le plus possible.

Puisque nous proposons le maintien du système actuel, nous croyons inutile de joindre à notre réponse le tableau demandé par le dernier paragraphe de votre dépêche du 30 décembre dernier.

*Le Secrétaire,**(Signé)* DURIEUX.*Le Président,**(Signé)* G.-J. NELIS.

---

**CHAMBRE DE COMMERCE DE LOUVAIN.**

---

Louvain, le 19 janvier 1853.*A Monsieur le Gouverneur du Brabant.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par votre lettre en date du 23 décembre dernier, n° 43,804, vous demandez notre avis au sujet de la suppression de certains droits différentiels ou de modifications à apporter au système commercial actuellement en vigueur.

Il nous semble que le régime des droits différentiels a produit de très-heureux résultats pour le pays, et que le système qui régit encore l'importation *des fruits, huiles d'olive et soufres bruts* continue à exercer une heureuse influence sur nos exportations. Comme vous le faites observer fort bien, Monsieur le Gouver-



neur, ces trois articles sont à peu près les seuls du commerce de la Méditerranée qui restent soumis à des droits différentiels de provenance et de pavillon moindres à leur importation par mer, de sorte qu'en abolissant ces droits différentiels, on nuirait à nos exportations en restreignant le nombre d'articles qui nous procurent des frêts de retour.

Par ce même motif, nous sommes d'avis qu'on doit conserver l'ensemble du régime différentiel aujourd'hui en vigueur, c'est-à-dire maintenir ce qui nous reste encore du système commercial établi en 1844.

*Le Secrétaire,*

(Signé) Eug. STAPPAERTS.

*Le Président,*

(Signé) Loos.

---

**CHAMBRE DE COMMERCE DE BRUGES.**

---

Bruges, le 18 janvier 1855.

*A Monsieur le Gouverneur de la province.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par votre dépêche du 23 décembre dernier, 3<sup>e</sup> division, n° 28,068, vous nous annoncez que, dans ces derniers temps, on a demandé au Gouvernement l'abolition des droits différentiels, c'est-à-dire l'uniformité du droit d'entrée par terre et par mer pour les fruits, les huiles d'olive et les soufres, et vous nous invitez à examiner cette question au point de vue de ses rapports avec les intérêts du commerce, de l'industrie, de la navigation et du trésor; vous nous demandez en même temps, si en pesant ces intérêts il peut-être utile d'apporter d'autres changements à l'ensemble du régime différentiel encore aujourd'hui en vigueur.

Comme vous le dites vous-même, Monsieur le Gouverneur, dans votre dépêche susdite, les fruits, les huiles d'olive et le soufre sont à peu près les seuls articles du commerce de la Méditerranée qui restent soumis à des droits différentiels de provenance et de pavillon, ce sont aussi les seuls articles qui, avec le sel, alimentent notre navigation maritime locale; nous ne pourrions donc jamais admettre la modification sollicitée; d'ailleurs, cette modification serait sans avantage aucun pour le pays.

Aujourd'hui l'importation des fruits par mer donne occasion à des exportations vers les parages d'où on les cherche; d'un autre côté, le droit d'entrée perçu n'étant que peu élevé, il en résulte que nous alimentons parfois les marchés étrangers qui nous avoisinent.

La Hollande et l'Allemagne nous prennent des fruits qui s'exportent sans que l'on rende les droits perçus, cette marchandise n'étant guère susceptible d'être placée en entrepôt. Il en résulte pour le trésor un certain bénéfice qui disparaîtrait dès l'instant que les importations par chemin de fer seraient assimilées à celles de provenance maritime; car cette faculté déplacerait le marché, qui immanquablement se formerait en France, l'Algérie produisant aujourd'hui beaucoup de fruits et même des huiles que les chemins de fer français pour-

raient amener ici avec avantage, puisque nous ne pouvons pas aller prendre dans ce pays, avec nos navires aux conditions qui sont faites au pavillon français.

Comme vous le voyez, Monsieur le Gouverneur, cette question est très-intéressante pour notre navigation et notre commerce d'exportation; si elle était résolue affirmativement elle profiterait au chemin de fer français et nullement au nôtre; enfin, cette innovation nous priverait immédiatement d'un mouvement d'affaires qui n'est pas sans importance pour la Belgique. Nous devons donc rejeter, Monsieur le Gouverneur, la proposition qui a été faite au Gouvernement, comme étant contraire aux véritables intérêts du pays.

En ce qui concerne votre seconde question, celle relative aux changements qui, éventuellement, pourraient être introduits dans l'ensemble de régime différentiel encore aujourd'hui en vigueur, l'expérience dans notre localité ne nous a démontré la nécessité d'aucune modification; seulement nous dirons que le régime différentiel en vigueur en Belgique n'est pas suffisamment protecteur, comme nous l'avons dit depuis longtemps, et que malheureusement on cherche à le saper de toutes parts; de sorte que bientôt nous craignons que cette loi, si utile à l'industrie et au commerce du pays, ne devienne une lettre morte.

*Le Secrétaire,*  
(Signé) LOUIS DE LESCLUSE.

*Le Président,*  
(Signé) P. SINAVE.

#### CHAMBRE DE COMMERCE DE ROULERS.

Roulers, le 22 janvier 1853.

*A Monsieur le Gouverneur de la Flandre occidentale.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par votre dépêche du 31 décembre 1852, 3<sup>e</sup> division, n° 28,068, vous soumettez à l'avis de la Chambre de commerce de cette ville la question de savoir si les *fruits*, les *huiles d'olive* et les *soufres bruts* venant principalement des États que baigne la Méditerranée, et qui jouissent encore de droits différentiels de *provenance* et de *pavillon* moindres à leur importation par *mer* que par *terre*, ne pourraient pas être soumis à un droit uniforme.

Vous demandez aussi, Monsieur le Gouverneur, que, si la chambre croit utile d'apporter d'autres changements à l'ensemble du régime différentiel encore en vigueur, elle veuille formuler un tableau indiquant les changements proposés.

Ayant examiné d'abord la première de ces questions et les objections que l'on y a faites, c'est-à-dire que si, en supprimant les droits différentiels de *provenance* et de *pavillon* auxquels sont soumis les *fruits*, les *huiles d'olive* et les *soufres bruts* venant des ports de la Méditerranée, l'on assimile les importations par *mer* à celles par *terre*, notre navigation commerciale en souffrira, parce que ces trois articles forment à peu près les seuls éléments pour les cargaisons de retour. La Chambre trouve ces objections justes et fondées et est d'avis, dans l'intérêt surtout de notre navigation, de maintenir le régime qui régit actuellement les trois articles.

Que pour ce qui est des changements à apporter à l'ensemble du régime différentiel existant, la Chambre amie, dans de justes limites, de la stabilité dans la législation commerciale, et convaincue qu'elle est que le pays généralement et notre marine marchande en particulier n'ont pas jusqu'ici à se louer des effets de la loi du 31 janvier 1852, juge à propos de ne porter aucune modification au régime des droits différentiels encore en vigueur.

Voilà, Monsieur le Gouverneur, la résolution que notre Chambre de commerce vient de prendre, et que nous nous empressons de vous transmettre.

*Le Secrétaire,*  
(Signé) HOET.

*Le Président,*  
(Signé) DEGUST, fils.

### CHAMBRE DE COMMERCE D'OSTENDE.

Ostende, le 22 janvier 1855.

*A Monsieur le Gouverneur de la Flandre occidentale.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par votre dépêche du 23 décembre dernier. 3<sup>e</sup> division, n° 28,068, vous nous faites observer que, depuis la loi du 31 janvier dernier, l'arrêté royal du 2 février et les traités intervenus entre la Belgique et d'autres puissances, le régime des droits différentiels a été sensiblement modifié. En effet, ce régime ne comprend plus que dix articles sur lesquels il existe encore des droits différentiels d'origine, de provenance et de pavillon, et la législation sur l'importation du sel a encore été modifiée depuis le traité avec la Grande-Bretagne.

Vous nous faites connaître, Monsieur le Gouverneur, que, dans ces derniers temps, on a réclamé du Gouvernement l'abolition des droits différentiels, c'est-à-dire un régime de droit d'entrée uniforme pour les fruits, les huiles d'olive et les soufres bruts, qui sont, comme vous nous le faites observer, les principaux produits des États riverains de la Méditerranée, et qui constituent précisément les articles d'encombrement les plus propres à former les chargements de nos navires qui fréquentent ces parages.

Cette demande a été faite en vue de donner au commerce la faculté d'introduire par terre ces articles, sans surtaxe, et de se les procurer avec infiniment plus de célérité que par mer. La disposition tournerait encore, dit-on, au profit du chemin de fer et du commerce de transit par la Belgique.

Nous nous permettrons, Monsieur le Gouverneur, d'examiner avec impartialité quels sont les avantages réels que la Belgique pourrait retirer de l'adoption de la mesure proposée. Il est évident que la Belgique, libre d'importer comme elle l'entendrait, ne s'approvisionnerait de fruits, d'huile et de soufre brut, par frontière de terre, qu'autant que l'importation par cette voie lui offrirait quelque faveur sur les importations directes. Or, il se pourrait que l'industrie belge pût parfois trouver un avantage à faire des achats de soufre, soit en France, soit en Hollande, ou que les commerçants de fruits et d'huile pussent s'approvisionner d'une manière plus avantageuse sur les marchés de ces pays. Ces chances peu-

vent se présenter ; mais nous ne voyons pas comment la mesure serait utile à l'exploitation du chemin de fer belge et aux intérêts de notre commerce de transit, bien que nous comprenions parfaitement qu'elle servirait les intérêts des chemins de fer et ceux du commerce de transit de nos voisins.

Les adversaires du projet objectent que les fruits, le soufre brut et les huiles d'olive sont à peu près les seuls articles du commerce de la Méditerranée encore soumis à des droits de provenance et de pavillon. et ils se demandent, avec raison, si, en supprimant les droits différentiels ou en assimilant les importations par terre à celles par mer, notre commerce d'exportation n'en souffrirait pas, par le motif que le peu de sécurité que l'on aurait de rencontrer dans les ports de la Méditerranée des chargements de retour, empêcherait les expéditions vers ces parages. L'objection nous semble des plus fondées : en effet, la plupart des peuples maritimes ont adopté un système de protection outré. Il s'ensuit que nos navires, qui fréquentent les ports de la Méditerranée ne peuvent espérer d'autre emploi que celui de charger en destination des ports belges ; or, cet emploi leur est en quelque sorte garanti par la faveur accordée aux importations directes sous pavillon national. Donc, si l'on supprimait les droits différentiels sur les articles précités, ou si on les admettait par frontière de terre, non-seulement l'armateur belge trouverait moins de marchandises à charger pour la Belgique, qui serait approvisionnée, au moins partiellement, par les importations indirectes, mais rien ne lui assurerait la préférence à prix égal des marchandises à charger sur les lieux de production. Ceci nous porte à croire que la suppression des droits différentiels, dont il s'agit, serait de nature à amoindrir l'importance de la navigation belge vers la Méditerranée. Et lorsque l'on considère que la plupart des exportations de produits nationaux se font sous pavillon national, il devient évident qu'un pareil système ferait infiniment plus de mal que de bien.

La raison pour laquelle l'exportation des fabricats nationaux a lieu le plus souvent sous pavillon national est toute simple : l'armateur belge cherche à entamer et à entretenir des relations avec les producteurs indigènes, parce qu'il est de son intérêt d'éviter, autant que possible, l'expédition en lest de ses navires. A défaut de trouver un emploi à la sortie à fret réduit, il cherche à composer une cargaison pour son propre compte, en vue de se créer un bénéfice, quelque léger qu'il soit, qui lui tienne lieu de fret. Mais, pour qu'il agisse ainsi, il faut nécessairement qu'il soit sûr de trouver une cargaison en retour ; or, cette garantie lui est en quelque sorte donnée par le système des droits différentiels. Si les nations étrangères étaient moins restrictives, si la France surtout admettait les importations de la Méditerranée et des ports transatlantiques, sous pavillon belge, à des conditions moins onéreuses, si enfin ce pays voulait franchement accorder un traité de réciprocité, alors la question changerait de face : les navires belges, qui, dans les conditions actuelles, n'ont d'autre chance que celle de charger à l'étranger des produits en destination de nos deux ou trois ports, auraient à leur disposition une foule de ports pour opérer leur retour, et l'adoption de la mesure proposée n'aurait plus les mêmes inconvénients. A l'exception des huiles dites de fabrique, les huiles d'olive et les fruits en général sont des denrées que nous rangeons parmi les objets de consommation de luxe. L'importation de ces marchandises par frontière de terre, dût-elle faire profiter une légère réduction sur le prix de revient de ces marchandises, le bien qui

résulterait de cette pratique ne compenserait pas le mal qu'elle amènerait au point de vue des intérêts de l'industrie. Ceci découle naturellement des explications que nous avons données plus haut. Or, faut-il, au profit de la consommation de luxe, sacrifier les intérêts bien plus importants de l'industrie, qui sont ceux de la classe travailleuse?

Poser la question, c'est la résoudre.

Il nous reste à dire un mot touchant le soufre brut : cette marchandise est une matière première qui joue, il est vrai, un grand rôle dans l'industrie ; mais l'expérience prouve que, même en présence des droits différentiels, cette marchandise se transporte, des lieux de production, au frêt excessivement bas de 20 à 25 francs par last de 2,000 kilogrammes, par la raison que le soufre est une marchandise lourde, nécessaire au lestage de navires qui chargent des fruits, et que chaque capitaine de navire est forcément tenu d'en accepter une certaine quantité. Le frêt que nous venons de citer est si bas, que l'abolition des droits différentiels ne pourrait le réduire davantage. Donc, à ce point de vue, l'industrie qui emploie le soufre n'aurait rien à profiter à la mesure proposée.

Il nous semble, Monsieur le Gouverneur, que la Belgique doit être avare de concessions : elle doit s'efforcer de maintenir ses droits différentiels, et ne faire de concessions qu'autant que les autres nations consentent à se montrer, à leur tour, plus libérales envers elle. Ces droits sont pour nous des moyens de négociation. Autrefois, la Belgique n'obtenait rien de l'étranger ; depuis le régime différentiel, elle a obtenu au moins quelque chose. Abolir ce régime sans compensation équivalente, ce serait se désarmer, ce serait se mettre dans l'impossibilité de négocier un traité de commerce. Nous ferons encore valoir une autre considération : bien que le système adopté en Belgique soit plus libéral que celui qui régit la plupart des autres peuples, il n'en est pas moins vrai que toutes les industries du pays jouissent encore d'une certaine protection ; priver l'industrie nautique de toute faveur, c'est la mettre hors la loi commune. Nous prendrons encore la liberté de vous faire observer que ce sont les intérêts particuliers des industries nautiques qui ont payé, jusqu'à présent, les frais de tous les traités que la Belgique a conclus. Il est plus que temps que d'autres industries fassent, à leur tour, quelques légers sacrifices dans l'intérêt de la liberté commerciale. Exiger plus de sacrifices de la navigation, ce serait la condamner à une mort certaine ; ce serait rayer de la liste des industries nationales une industrie qui donne l'impulsion aux autres, celle que l'Angleterre et la Hollande, qui, avec la Belgique, professent les idées les plus libérales en fait de politique industrielle, entourent d'une sollicitude toute particulière. En effet, la Grande-Bretagne conserve, au profit de sa marine marchande, le monopole du cabotage de ses côtes, et la Hollande réserve à ses propres navires le transport des produits de ses colonies.

Recevez, Monsieur le Gouverneur, etc.

*Le Secrétaire,*

*Le Président,*

(Signé) E. DE BROUWERE.

(Signé) J. VAN ISEGHEM.



**LA CHAMBRE DE COMMERCE DE COURTRAY.**

---

Courtray, le 5 février 1853.*A Monsieur le Gouverneur de la Flandre occidentale.*

MONSIEUR,

La Chambre de commerce de Courtray, consultée par votre missive en date du 23 décembre dernier, 3<sup>e</sup> division, n° 28,068, sur le point de savoir s'il peut être utile d'apporter d'autres changements que ceux indiqués à l'ensemble du régime différentiel, est d'avis qu'il serait utile de maintenir sur le pied actuel les droits différentiels encore existants, cette suppression ne pouvant avoir pour résultat que de nuire à notre navigation et à notre commerce maritime en lui enlevant les quelques transports favorisés qui lui restent, et en diminuant par là les occasions de retour pour nos expéditions vers la Méditerranée.

Les avantages qui en résulteraient, d'ailleurs, pour les quelques articles signalés, *fruits, huiles d'olive, soufres bruts*, consisteraient principalement dans la célérité de leur arrivée par la voie de France, et tout le profit en resterait acquis au port de Marseille et aux chemins de fer français que ces marchandises devraient parcourir sur presque toute l'étendue encore aujourd'hui en vigueur.

Recevez, Monsieur le Gouverneur, l'expression de notre parfaite considération.

*Le Secrétaire,*  
(Signé) A. BIEBUYCK.

*Le Président,*  
(Signé) VERCRUYSE-BRUNEEL.

---

**LA CHAMBRE DE COMMERCE D'YPRES.**

---

Ypres, 23 janvier 1853.*Monsieur le Gouverneur de la province.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par votre missive du 23 décembre dernier, n° 28,068, 3<sup>e</sup> division, vous nous faites un exposé du régime des droits différentiels, tel qu'il a été établi par la loi du 31 janvier 1852; vous nous demandez ensuite si, dans notre opinion, l'ensemble de ce régime différentiel, encore aujourd'hui en vigueur, doit subir des modifications, notamment en ce qui concerne les fruits, les huiles d'olive et les soufres bruts.

Avant de formuler notre réponse à cette importante question, nous nous sommes demandé quel a été le but de la loi des droits différentiels? Ce but a-t-il été atteint?

L'établissement des droits différentiels a eu pour but :

De favoriser le pavillon national dans ses relations directes avec les contrées lointaines ;

De développer notre commerce d'exportation vers ces mêmes contrées ;

D'étendre notre marine marchande ;

De créer de nouvelles ressources pour la négociation de traités de commerce, basés sur des concessions réciproques.

Des renseignements puisés dans les documents officiels nous démontrent que, depuis l'établissement des droits différentiels, la grande navigation vers les pays hors d'Europe, sous pavillon belge, a plus que doublé; elle n'était que de 20.000 tonnes en 1843; en 1850, elle avait atteint 45,000 tonnes;

Que nos exportations, commerce spécial, qui n'étaient que de fr. 5,802,000 en 1842, avaient atteint, en 1850, le chiffre de fr. 21,778,000; que le mouvement maritime a également augmenté de 50 p. %, c'est-à-dire que, de 51,000 tonnes qu'il était en 1844, il avait été porté à 74,000 tonnes en 1850;

Que notre flotte marchande qui, en 1844, n'était que de 22,000 tonnes, avait, en 1851, un tonnage de 33,000 tonnes.

Enfin, les droits différentiels, envisagés comme moyen de conclure des traités de commerce, ont produit les meilleurs résultats. Pour le prouver, il suffirait d'énumérer tous les traités qui ont été faits depuis l'établissement des droits différentiels, et dans lesquels ces mêmes droits ont fourni leur contingent de concessions en échange des faveurs que nous avons obtenues.

Considérés sous les points de vue susmentionnés, les droits différentiels nous ont procuré des avantages incontestables. Ils sont appelés à nous continuer la possession de ces faveurs, et même à les augmenter à l'avenir.

Si nous nous sommes étendus un peu longuement sur ces faits, c'est pour arriver à cette conclusion, que les droits différentiels, déjà extrêmement simplifiés par la loi du 31 janvier 1852, doivent être maintenus dans leur ensemble.

Ceci pourtant n'exclut pas toute idée de modification, lorsque celles-ci sont réclamées par les besoins de la navigation, du commerce ou de l'industrie.

Toutefois, ces modifications ne doivent pas s'étendre jusqu'au bouleversement du système.

Ainsi, en ce qui concerne la demande qu'on a faite au Gouvernement de remplacer les droits différentiels par un droit uniforme sur les fruits, les huiles d'olive et les soufres bruts, qui nous viennent principalement de la Méditerranée, dans le but de permettre au commerce de se les procurer par terre, et notamment par voie de France, avec plus de célérité et aux mêmes droits que par mer: ce ne serait pas là une modification, ce serait un ébrèchement; ce serait presque l'annihilation de nos relations directes avec la Méditerranée; ce serait, en un mot, nous priver d'un débouché pour nos produits manufacturés, et nous rendre tributaires de la France pour une somme importante.

Cette assertion, Monsieur le Gouverneur, n'a rien d'exagéré. Sous le régime des droits actuels, le commerce des fruits, ainsi que de quelques autres articles, diminue dans notre arrondissement et sur toute la ligne qui avoisine la France. Tandis que notre vente diminue, elle augmente sur toute la frontière française, d'où ces articles s'infiltrèrent dans notre pays.

D'après ces faits, nous concluons que, si les droits actuels étaient remplacés par un droit uniforme, la France nous exploiterait. Ses négociants deviendraient les fournisseurs exclusifs sur toute la ligne de nos frontières, et notre commerce de gros et de demi-gros serait perdu pour ces articles.

Voilà, surtout, et à part les intérêts maritimes et industriels qui s'y ratta-

chent, pourquoi, dans l'intérêt de notre arrondissement et d'autres arrondissements encore, le système différentiel, pour ces articles, doit être maintenu.

Non-seulement il doit être maintenu, mais nous demandons qu'il soit renforcé en ce qui concerne les figues, les prunes et les pruneaux, c'est-à-dire que les droits par mer soient diminués de moitié, tandis que les droits par terre seront conservés tels qu'ils sont actuellement établis.

Cette modification serait avantageuse à la navigation, au commerce et à l'industrie. Elle serait d'autant plus justifiable que les objets qu'elle a en vue sont des denrées servant à l'alimentation de la classe ouvrière, lorsque les prix n'en sont pas trop élevés. Quant aux intérêts du trésor, il est probable qu'ils n'en souffriraient pas, vu que la quotité du droit serait facilement compensée par la quantité.

Telles sont, Monsieur le Gouverneur, les observations que nous avons cru devoir faire en réponse à votre missive du 23 décembre dernier.

Veuillez agréer, Monsieur le Gouverneur, les assurances de notre considération très-distinguée.

*Le Secrétaire,*  
(Signé) BEGEREN.

*Le Président,*  
(Signé) VANDENPEEREBOOM.

---

#### CHAMBRE DE COMMERCE DE GAND.

---

Gand, le 18 janvier 1853.

*A Monsieur le Gouverneur de la province.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous avons soumis à un examen sérieux la question posée par votre lettre du 23 décembre dernier, 2<sup>e</sup> division, registre A/26, n° 3,352, relative à l'abolition demandée au Gouvernement des droits différentiels sur les fruits, les huiles d'olive et les souffres bruts.

Dans la discussion que cette question a soulevée, deux opinions se sont trouvées en présence. D'après l'une, il faut, dans l'intérêt de notre marine marchande et dans celui de nos armateurs, maintenir les droits différentiels sur tous les articles sur lesquels ils existent encore; la construction de nos navires de mer et toutes les industries qui en dépendent réclament aussi cette protection, qui est la seule dont elles jouissent, et elles la réclament avec d'autant plus d'instance qu'elles en ont besoin et que toutes les autres industries jouissent dans notre pays d'une protection plus ou moins étendue. D'après l'autre opinion, il faut se hâter de supprimer non-seulement les droits différentiels sur les trois articles indiqués dans votre lettre précitée, mais même sur les autres articles sur lesquels ils sont encore maintenus. Cette suppression est surtout réclamée dans l'intérêt de nos commissionnaires, de nos négociants en fruits, de nos petits raffineurs de sucre, etc.

Après une longue discussion, la Chambre a mis successivement aux voix la question de la suppression ou du maintien des droits différentiels sur les trois articles.



Quant aux fruits, la majorité a opiné pour la suppression, sauf pour les pays avec lesquels nous n'avons pas de traité.

Quant aux huiles d'olive et aux soufres bruts, la majorité pense au contraire que les droits différentiels peuvent sans inconvénient être supprimés, les soufres bruts n'offrant d'ailleurs guère d'importance pour notre arrondissement.

Les partisans de la suppression des droits différentiels en général s'appuient sur ce que déjà l'on a été forcé de ne les conserver que pour 10 articles, et sur ce que ces 10 articles n'y sont même plus entièrement soumis, puisque de nombreuses faveurs, en ce qui les concerne, ont été accordées au haut commerce par la loi sur la relâche à Cowes et par les traités de navigation avec l'Amérique, l'Angleterre, la France, les Pays-Bas et d'autres pays. Ils disent que le but des auteurs du régime différentiel n'a pas été atteint, que ce régime n'a procuré aucun nouveau débouché aux produits de notre industrie. La construction des navires n'a pas augmenté et notre marine, qui autrefois se composait presque entièrement de navires belges, n'en compte plus que  $\frac{2}{3}$  d'origine nationale, le tiers restant se composant de navires étrangers qui ont reçu la nationalisation. Le cabotage, si prospère avant la loi de 1845, a presque entièrement disparu.

Le commerce de consignation n'est plus connu à Gand. Les raffineurs de sucre en ont aussi beaucoup souffert, et le Gouvernement, alarmé de la situation de cette industrie, a voulu venir à son secours. Un premier pas a été fait par l'assimilation du pavillon étranger au pavillon belge pour la relâche à Cowes, mais cette mesure n'est pas suffisante; les petits raffineurs ne peuvent en profiter par la raison qu'ils sont hors d'état d'acheter des cargaisons sous voiles: ils demandent donc la suppression des droits différentiels sur les sucres. Gand qui, depuis le régime de 1845, n'a pas reçu un seul chargement de café, doit aussi demander cette suppression sur le café. Il en est de même pour les bois de teinture, d'ébénisterie, les huiles d'olive, le tabac, le riz, etc. A ceux qui demandent le maintien des droits différentiels, comme protection nécessaire à notre marine, ils répondent que cette protection existait avant 1845; les droits étaient alors uniformes, mais le pavillon belge jouissait d'une déduction de 10 p.  $\frac{0}{10}$  et 20 p.  $\frac{0}{10}$ , tandis qu'une faveur de 50 et 80 p.  $\frac{0}{10}$  établit un véritable monopole, et ce monopole, disent-ils, est payé par la Belgique entière en faveur de quelques-uns, au détriment du commerce et des ports secondaires de la Belgique.

Les partisans, au contraire, du maintien des droits différentiels allèguent, à l'appui de leur opinion, que la seule protection dont jouisse encore le pavillon belge consiste dans les droits différentiels jusqu'ici maintenus sur 10 articles; que si on les supprimait, nos bâtiments devraient renoncer aux frets de sortie qui se présentent pour la Méditerranée et qui tendent à se produire davantage, le traité renouvelé avec la France permettant d'exporter des charbons pour les ports de la Méditerranée. La suppression des droits différentiels ne serait qu'une facilité donnée aux importateurs étrangers, puisque les objets sur lesquels frappaient les droits différentiels n'ont pas varié de prix. On ne peut méconnaître que c'est au système des droits différentiels qu'on doit d'avoir pu conclure des traités avec les Pays-Bas, l'Angleterre, les États-Unis et la France. Supprimez les droits différentiels encore existants, et qu'on dise sur quelles bases le Gouvernement pourra faire des traités avec d'autres puissances, quelle concession pourrait-il encore offrir?

C'est encore aux droits différentiels qu'on doit l'établissement des lignes régu-

lières de navigation sur la Havane, le Brésil, le Pérou et d'autres parages. Depuis un certain temps, la nationalisation des bâtiments étrangers est devenue assez fréquente; si le pavillon belge ne jouit plus d'aucune protection, on finira par ne plus construire de navires dans notre pays, cette construction étant beaucoup plus frayeuse, et ainsi périra une industrie que nous avons cependant grand intérêt à conserver. C'est le commerce de détail, disent-ils, qui réclame la suppression des droits différentiels; il voudrait pouvoir acheter ses marchandises sur les marchés étrangers; la question pour lui se résume à acheter à bon marché sans s'inquiéter des conséquences que pourrait avoir pour le haut commerce le renversement du système différentiel. Enlever au haut commerce les droits différentiels sur les dix articles qui en sont encore frappés, c'est le perdre entièrement sans aucun avantage pour le consommateur.

La Chambre croit aussi devoir appeler l'attention du Gouvernement sur le droit dont la soude brute est frappée à l'entrée. Toutes soudes brutes, naturelles, préparations chimiques, de quelque provenance qu'elles soient, payent un droit uniforme de 6 francs par 100 kilog.; or, comme il faut 3 kilog. de soude brute pour un kilog. de soude concentrée, le droit est triple pour la soude contenue dans la soude brute et naturelle, à quoi il faut ajouter le coût du raffinage; il en résulte que cette fabrication est devenue impossible, et qu'ainsi il faudrait apporter aussi un changement, en ce qui concerne la soude, aux droits qui la frappent.

*Le membre faisant fonction de Secrétaire,*

(Signé) AUG. VERHAEGHE.

*Le Président,*

(Signé) GRENIER.

---

### CHAMBRE DE COMMERCE DE S'-NICOLAS.

---

St-Nicolas, le 15 janvier 1855.

*A Monsieur le Gouverneur de la Flandre orientale.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

En réponse à votre lettre du 23 décembre dernier (A/26-3352, 2<sup>e</sup> division), nous avons l'honneur de vous faire connaître que notre Chambre est d'avis qu'il convient de n'apporter aucune modification au régime différentiel en vigueur, en ce qui concerne les *fruits*, les *huiles d'olive* et les *soufres bruts*; et cela principalement, Monsieur le Gouverneur, pour ne point nuire à notre commerce maritime, qu'il est si essentiel de protéger.

Recevez, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre haute considération.

*Le Secrétaire,*

(Signé) P.-J. MANGEZ.

*Le Président,*

(Signé) VAN NAESEN-BOEYÉ.

## CHAMBRE DE COMMERCE D'ALOST.

Alost, le 17 janvier 1853.

*A Monsieur le Gouverneur de la Flandre orientale.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous avons l'honneur de vous faire connaître l'opinion de notre Chambre de commerce au sujet des diverses questions que vous nous posez dans votre lettre du 23 décembre dernier, reg. A/26, n° 3352.

Quoique le régime des droits différentiels n'ait pas donné le résultat que ses défenseurs faisaient espérer, on ne peut cependant nier qu'il nous a été fort utile, en nous faisant obtenir des compensations importantes lors de la conclusion de divers traités de commerce. A ce point de vue, il nous paraît convenable de n'abandonner ce qui nous reste de notre régime différentiel, que lorsque nous trouverons moyen d'obtenir en retour des compensations.

L'objection qu'on a faite, quant au dommage qui résulterait pour notre commerce de l'abolition du droit sur les *fruits*, les *huiles d'olive* et le *soufre brut*, est très-fondée, puisque ce sont à peu près les seuls articles que nos navires peuvent prendre en retour de nos expéditions vers la Méditerranée. L'abolition pure et simple nous paraîtrait donc regrettable, surtout au point de vue de nos relations avec l'Espagne.

Si nous pouvions obtenir avec ce pays un traité qui permît de donner à nos relations le développement dont elles sont susceptibles, nous trouverions là un débouché très-important, surtout pour notre industrie linière. Car, malgré le droit exorbitant dont nos toiles sont frappées, les Espagnols nous en prennent d'assez fortes parties. L'huile d'olive et les fruits sur lesquels on voudrait supprimer le droit différentiel sont précisément de ceux que l'Espagne peut nous fournir : ce serait nous priver d'un moyen de négociation pour le traité qu'il est désirable d'obtenir.

La célérité du transport par voie de France, et le bénéfice pour notre chemin de fer qu'on fait valoir à l'appui de la demande de suppression du droit, nous paraissent ne pouvoir balancer la perte de l'avantage dont nous nous priverions, comme compensation à offrir lors de la négociation d'un traité avec l'Espagne.

Quant à l'utilité d'apporter d'autres modifications à la législation en vigueur sur les droits différentiels, un membre de notre Chambre de commerce a émis le vœu que le Gouvernement voulût bien examiner la question de savoir si, dans la situation actuelle de nos relations avec l'Angleterre, il ne conviendrait pas d'abolir le droit différentiel de pavillon de fr. 1 40<sup>cs</sup>, qui frappe le sel brut. Ce membre fait remarquer que ce droit profite exclusivement à trois ou quatre armateurs du pays, qui jouissent ainsi d'un monopole au détriment des sauniers et du consommateur.

Agréez, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre parfaite considération.

*Le Secrétaire,*  
(Signé) DE RYCK.

*Le Président,*  
(Signé) CUMONT-DE CLERCQ.

## CHAMBRE DE COMMERCE DE TERMONDE.

Termonde, le 20 janvier 1855.

*A Monsieur le Gouverneur de la Flandre orientale.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

En vous accusant réception de votre dépêche du 23 décembre dernier, reg. A/26, n° 3352, 2<sup>e</sup> division, accompagnée de 2 annexes, nous venons, Monsieur le Gouverneur, répondre aux demandes qui nous sont adressées par M. le Ministre des Affaires Étrangères, dans sa dépêche du 21 octobre dernier, ind. E., n° 7069.

Nous croyons que le seul moyen de créer des voies d'écoulement pour l'exportation de nos produits industriels vers les pays transatlantiques se trouve dans une navigation régulière entre notre pays et ces parages, dirigée, tant au départ qu'au retour, par des maisons belges.

Aussi longtemps que nous ne ferons pas nos affaires par nous-mêmes, aussi longtemps nous attendrons avant d'avoir des relations bien établies.

C'est ce qu'ont compris les autres pays maritimes, quand ils ont créé des privilèges en faveur de leur pavillon.

C'est ce que comprend encore parfaitement aujourd'hui la France, qui maintient un système différentiel très-élevé; c'est ce que n'ont cessé de comprendre l'Angleterre et la Hollande : l'Angleterre, qui réserve à son pavillon le cabotage, lequel forme les  $\frac{2}{5}$  (1) de ses transports maritimes, et constitue les frets les plus favorables.

La Hollande qui, en maintenant intact (2) son système colonial, en garde à peu près la moitié (3).

Dans notre manière de voir, ce n'est que lorsqu'un pays possède ses propres instruments d'échange et les dirige lui-même, en d'autres termes, lorsque sa navigation avec les pays où il veut commercer est établie d'une manière fréquente, régulière et avantageuse, que les besoins réciproques s'identifient et que les affaires augmentent considérablement.

---

(1) Le mouvement de la navigation en Angleterre avec ce pays et les pays étrangers a donné, pour l'année 1849 :

|                       |                |                      |
|-----------------------|----------------|----------------------|
| Navires. . . . .      | 74,675         | 14,004,388 tonneaux. |
| Le cabotage . . . . . | 512,846        | 28,656,504 »         |
|                       | <u>587,521</u> | <u>42,640,892</u>    |

(Extrait du discours de M. Frère-Orban, Ministre des Finances, dans la séance de la Chambre des Représentants du 26 novembre 1850.)

(2) L'art. 15 du traité de 1846 accordait au pavillon belge la faculté d'exporter de Java 4,000 lasts de denrées à des conditions privilégiées. Par le dernier traité, cette faculté a été retirée.

(3) Pour les chiffres, voir le discours ci-dessus cité.

Ce sont ces besoins, vivement sentis, qui doivent donner lieu à l'établissement de maisons belges à l'étranger et faire naître de nombreux échanges.

Mais pour obtenir ce résultat, l'on doit accorder une protection efficace au pavillon national ; ensuite il est nécessaire d'avoir beaucoup de stabilité dans le régime économique, et qu'un changement trop fréquent dans le tarif de douane ne vienne amoindrir les chances de succès des entreprises de longue haleine ; car ce n'est qu'après avoir tenté beaucoup d'essais, qui, certes, ne réussissent pas tous, qu'on parvient enfin à établir quelques bonnes relations. C'est l'histoire de tous les peuples commerçants ; c'est surtout la nôtre. Aussi voyons-nous, nonobstant les nombreuses difficultés que nous avons eues à vaincre, nos exportations s'accroître d'année en année et dépasser pour 1850 et 1851 nos importations de plusieurs millions <sup>(1)</sup>.

Dans les exportations, le pavillon belge, proportion gardée, emporte en marchandises à peu près le double du pavillon étranger <sup>(2)</sup>.

De ces prémisses découle pour nous la conséquence logique que, dans l'intérêt de nos exportations surtout, il importe de créer un pavillon national, un système de faveur assez puissant, pour parer aux éventualités des pertes dont les affaires d'exportations font souvent courir la chance aux armateurs.

Est-ce à dire que la loi de 1844 est ce qu'il y a de plus parfait ? Nous ne le prétendons pas. Nous croyons même qu'elle est beaucoup trop compliquée, et que cette complication est souvent cause qu'elle n'est pas suffisamment comprise et que, par conséquent, elle reste inopérante. Ainsi, la distinction entre les pays d'origine et les pays d'importation, entre les différents pavillons, entre les transports directs et ceux avec relâche dans un port intermédiaire, forment autant de bases différentes qui donnent lieu à l'application de plusieurs droits et subordonnent les faveurs de la loi à la production de justifications spéciales.

Il paraît même que, lorsque les papiers de bord sont réguliers, la loi de 1844 exige encore d'autres preuves.

En présence de ces difficultés, en quelque sorte insurmontables, il nous semble que l'on pourrait se borner à maintenir des droits de faveur au pavillon belge et aux pavillons des nations qui y sont assimilés par des traités de navigation ou de commerce, pour les marchandises encore soumises aux droits différentiels venant d'un pays transatlantique ou d'un port situé au delà du détroit de Gibraltar.

Pour que la protection soit efficace, la loi doit défendre rigoureusement la relâche des navires dans un port intermédiaire pour y attendre des ordres ; mais, en compensation, on doit d'autre part *rapprocher les deux droits de manière à ce que cette nécessité se fasse moins vivement sentir*.

Une pareille mesure, que nous traduisons en chiffres au tableau n° 2, nous paraît être de nature à concilier les intérêts du commerce, de l'industrie, de la navigation et du trésor.

*Du commerce*, parce que la différence dans le prix de la marchandise, au lieu de destination, ne serait pas aussi sensible ;

(1) En 1850 l'excédant de nos exportations sur nos importations était de près de fr. 27,000,000  
En 1851 — — — — — 14,000,000

(2) Nous participons dans le tonnage de la navigation totale à raison de 21.05 p. %, soit en chiffre rond 2½ ; dans l'exportation à raison du 1½, donc différence comme 3 : 5.

*De l'industrie*, parce que par la protection accordée au pavillon la navigation serait plus active, et conséquemment les moyens d'exportation plus nombreux ;

*De la navigation*, parce qu'une défense rigoureuse de relâcher dans des ports intermédiaires augmenterait le profit de l'armateur et donnerait lieu à des communications directes plus suivies ;

*Du trésor*, parce qu'en rapprochant les deux droits, leur produit dépasserait le produit actuel.

Les tableaux suivants confirment ce raisonnement.

Le tableau n° 1 indique les droits perçus sur les dix articles auxquels on a encore conservé des droits différentiels d'origine, de provenance et de pavillon.

Ce tableau est copié dans la *Statistique commerciale pour l'exercice 1851*, récemment publié par le Département des Finances.

Le tableau n° 2 indique quels seraient les droits perçus, d'après le tarif y désigné, sur la même quantité de marchandises, dans la supposition que le mode d'importation restât le même en présence de la modification que nous faisons subir un tarif.

Ce tarif mérite quelques explications : d'abord, nous avons établi comme règle générale de prendre les deux droits dans les droits intermédiaires, de manière que le résultat définitif soit plus productif pour le trésor ; 2° nous avons remplacé les droits de fr. 0,01 p. 100 kil. par des droits quelque peu productifs pour le trésor et qui ne peuvent en aucune manière exercer de l'influence sur le prix de la marchandise même, le droit que nous proposons variant entre  $\frac{1}{4}$  à 1 p.  $\frac{0}{100}$  de la valeur de la marchandise ; 3° nous supprimons les droits différentiels pour les articles de peu d'importance ; tels sont : *les noisettes, les fruits non spécialement tarifés secs et verts, confits à l'eau-de-vie et au sucre, salés ou en saumure, les tabacs fabriqués et les cigares*. Ces derniers, étant des objets de fantaisie, peuvent, nous semble-t-il, supporter facilement les augmentations de droits auxquelles nous les soumettons.

Le tableau n° 3 compare les résultats des deux modes de perception, laquelle accuse, en faveur du mode proposé par nous, un excédant pour le trésor de 606,755 francs.

Nous pensons qu'une partie de cet excédant pourrait être utilement employé à garantir un *minimum* d'intérêt à une compagnie d'exportation qui s'engagerait à établir des comptoirs belges sur des points à désigner ; qui ferait construire des navires propres à transporter nos produits vers les pays transatlantiques ou le Levant, et qui établirait des services réguliers entre ces pays et la Belgique.

Nous croyons avoir satisfait par ces données, que nous avons produites d'une manière aussi succincte que possible, à la question générale savoir « *s'il est utile d'apporter des changements à l'ensemble du régime différentiel encore en vigueur.* » Nous allons maintenant, Monsieur le Gouverneur, aborder les questions spéciales que vous nous soumettez.

En ce qui concerne le transport des sels bruts, nous croyons qu'il est de la plus haute importance de conserver à notre pavillon la faveur différentielle de fr. 1 40 c<sup>s</sup> par 100 kilog. Il est vrai que, comparativement à la protection primitive, qui était de fr. 4 24 c<sup>s</sup>, l'abaissement de ce droit au premier taux paraît encore peu important ; mais, en fait, il en est tout autrement puisqu'il est suffisamment protecteur et qu'il conserve, pour le transport des sels anglais, le

monopole au pavillon belge. Il est à observer que l'importation des sels bruts, s'élevant annuellement à près de 40,000,000 de kilog., constitue un aliment très-substantiel pour nos navires de faible tonnage, et que la suppression de cette faveur serait le coup de mort pour tous ceux qui s'occupent exclusivement de ce transport. Le fret de Liverpool sur Ostende est ordinairement de 32 sols de change par rasière de 170 kilog., soit environ 2 francs par 100 kilog. La différence du droit constitue donc une faveur au pavillon belge de 70 p. % sur le fret.

Pour Anvers, le fret de Liverpool est de 35 sols, ou fr. 2 20 c<sup>s</sup> par 100 kilog. La protection pour ce dernier port est de 64 p. %.

Si la déduction de 10 p. % pour l'importation par pavillon belge et par pavillon y assimilé n'était point le résultat du traité que nous avons dernièrement conclu avec la Hollande, nous croyons que cette déduction, que nous regardons comme inefficace, pourrait disparaître.

Il en est de même de la déduction de 20 p. % accordée aux importations faites des pays situés au delà du cap de Horn et du cap de Bonne-Espérance.

Pour les raisons générales que nous avons données dans le cours de ce rapport, nous croyons que des droits différentiels doivent être maintenus pour les pays que baigne la Méditerranée. Il s'y trouve beaucoup de marchandises qui occupent très-utilement les navires belges et les navires assimilés.

La différence que nous proposons en faveur du pavillon belge, quoique, selon nous, d'une certaine efficacité, n'affecte pas tellement le prix de la marchandise, que les transports par terre en deviennent impossibles.

Notre commerce par terre et par rivières étant rendu égal pour une grande partie de nos importations par le dernier traité avec la Hollande, nous ne voyons pas pourquoi nous devrions faire une exception pour d'autres pays, quoique ce soit là une innovation dans le commerce international qui n'a pas encore été pratiquée ailleurs.

Nous croyons que les mesures que nous proposons, tout en ménageant les divers intérêts engagés dans la question, suffiront pour donner du mouvement à nos relations directes et animer la navigation sous pavillon belge.

Agréez, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre haute considération.

*Le Secrétaire,*

(Signé) DE BRUYN.

*Le Président,*

(Signé) CH. VERMEIRE.

---

TABLEAU N° 1. —

| MARCHANDISES.                   | QUANTITÉS.                                            |                                                       |                                             |                                 |                       |
|---------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------|
|                                 | TOTAL                                                 |                                                       | MODE DE TRANSPORT<br>des marchand. entrées. |                                 |                       |
|                                 | des<br>MARCHANDISES<br>entrées.<br><i>C. général.</i> | DES MISES<br>en<br>CONSUMMATION<br><i>C. spécial.</i> | PAR TERRE<br>et<br>RIVIERES.                | PAR MER.<br>Navires<br>DE LGES. | Navires<br>ÉTRANGERS. |
| 1° Bois d'ébénisterie . . . . . | 401,153                                               | 508,002                                               | 99,215                                      | 242,710                         | 129,210               |
| 2° Bois de teinture . . . . .   | 3,202,081                                             | 2,755,045                                             | 33,888                                      | 797,491                         | 2,570,702             |
| 3° Café . . . . .               | 20,506,058                                            | 17,484,128                                            | 7,368,652                                   | 7,097,431                       | 6,059,975             |
| 4° Coton en laine . . . . .     | 11,550,558                                            | 9,714,650                                             | 204,717                                     | 1,497,315                       | 9,848,526             |



Droits actuellement perçus.

| VALEURS.                                      |                                             |                                             |                                |                       |                                           | DROITS APPLIQUÉS.                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                        |                                                                              |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| TOTAL                                         |                                             | MODE DE TRANSPORT<br>des marchand. entrées. |                                |                       |                                           | TARIF.                                                                                                                                                                                                                                                                                           | QUANTITÉS<br>soumises<br>AU DROIT<br>a. intégral.<br>b. de 9/10.<br>c. de 8/10.<br>d. intégral, aug-<br>menté de 10 %.                 | SOMMES<br>perçues,<br>en<br>PRINCIPAL.                                       |
| des<br>MARCHANDIS.<br>entrées.<br>C. général. | DES MISES<br>en<br>CONSUMAT.<br>C. spécial. | PAR TERRE<br>et<br>RIVIÈRES.                | PAR MER.<br>Navires<br>BELGES. | Navires<br>ÉTRANGERS. | ANNÉE<br>et<br>TAUX<br>d'évalua-<br>tion. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                        |                                                                              |
| 119,473                                       | 150,115                                     | 8,693                                       | 72,813                         | 37,967                | 1844.<br>20 et 30 c.<br>le kil.           | 21 juillet 1844.<br>0 <sup>f</sup> .50 par cent kil.<br>Navires belges.<br>— américains.<br>1 <sup>f</sup> .50 par cent kil.<br>2 <sup>f</sup> . —<br>2 <sup>f</sup> . —                                                                                                                         | kil.<br>a. 297,800<br>a. 73,405<br>a. 56,700<br>a. 45,642<br>b. 54,455                                                                 | francs.<br>1,489<br>367<br>850<br>1,092<br>620                               |
|                                               |                                             |                                             |                                |                       |                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 508,002                                                                                                                                | 4,418                                                                        |
| 577,105                                       | 492,716                                     | 8,765                                       | 145,089                        | 426,591               | divers.                                   | 0 <sup>f</sup> .01 par cent kil.<br>Navires belges.<br>— américains.<br>0 <sup>f</sup> .70 par cent kil.<br>1 <sup>f</sup> . —<br>1 <sup>f</sup> . —<br>5 <sup>f</sup> . —<br>5 <sup>f</sup> . —                                                                                                 | kil.<br>a. 710,111<br>a. 691,781<br>a. 379,971<br>a. 753,461<br>b. 198,559<br>a. 27<br>b. 2,426                                        | 71<br>69<br>2,660<br>7,530<br>1,785<br>1<br>109<br>468                       |
|                                               |                                             |                                             |                                |                       |                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 2,756,116                                                                                                                              | 10,093                                                                       |
| 22,548,115                                    | 19,435,967                                  | 9,210,707                                   | 7,097,451                      | 6,059,975             | .                                         | 9 <sup>f</sup> . — par cent kil.<br>Navires belges.<br>0 <sup>f</sup> .90 par 100 k. net, droit réd.<br>11 <sup>f</sup> .50 navires belges.<br>11 <sup>f</sup> .70 — —<br>15 <sup>f</sup> .50 — —<br>15 <sup>f</sup> .50 — —<br>15 <sup>f</sup> .50 — français.<br>20 <sup>f</sup> .15 torréfié. | kil.<br>a. 5,218,207<br>a. 7,408,585<br>a. 5,014,015<br>a. 585<br>a. 966,912<br>b. 875,285<br>b. 95<br>a. 2,786                        | 469,663<br>740,098<br>546,856<br>45<br>140,868<br>121,823<br>13<br>561<br>51 |
|                                               |                                             |                                             |                                |                       |                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 17,484,128                                                                                                                             | 1,828,978                                                                    |
| 15,503,253                                    | 13,114,776                                  | 276,368                                     | 2,021,375                      | 13,795,510            | .                                         | 0 <sup>f</sup> .01 par cent kil.<br>Navires belges.<br>— américains.<br>1 <sup>f</sup> .70 — —<br>1 <sup>f</sup> .70 — —<br>2 <sup>f</sup> .50 — —<br>2 <sup>f</sup> .50 — belges.<br>2 <sup>f</sup> .50 — français.<br>4 <sup>f</sup> . — —<br>1 <sup>f</sup> .70 pour cent.<br>Déchets libres. | kil.<br>a. 522,842<br>a. 4,762,558<br>a. 1,564,907<br>b. 1,105,754<br>a. 1,050,647<br>b. 22,922<br>b. 10,586<br>a. 82,194<br>a. 14,454 | 32<br>476<br>40,568<br>16,897<br>25,705<br>475<br>219<br>3,288<br>85,460     |
|                                               |                                             |                                             |                                |                       |                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 9,714,050                                                                                                                              | 85,460                                                                       |

| MARCHANDISES.                         | QUANTITÉS.                                     |                                                 |                                             |                    |                       |
|---------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------|-----------------------|
|                                       | TOTAL.                                         |                                                 | MODE DE TRANSPORT<br>des marchand. entrées. |                    |                       |
|                                       | des<br>MARCHANDISES<br>entrées.<br>C. général. | DES MISES<br>en<br>CONSOMMATION.<br>C. spécial. | PAR TERRE<br>et<br>RIVIÈRES.                | PAR MER.           |                       |
|                                       |                                                |                                                 |                                             | Navires<br>BELGES. | Navires<br>ÉTRANGERS. |
| 5° Fruits. Amandes. . . . .           | 258,104                                        | 157,216                                         | 24,552                                      | 143,273            | 90,279                |
| — Citrons, Limons et Oranges. . . . . | "                                              | "                                               | "                                           | "                  | "                     |
| — Raisins . . . . .                   | 1,413,543                                      | 960,316                                         | 25,441                                      | 800,756            | 507,303               |
| — Figs . . . . .                      | 1,471,982                                      | 1,060,003                                       | 8,945                                       | 1,380,146          | 82,801                |
| — Noisettes . . . . .                 | 48,923                                         | 48,919                                          | 1,520                                       | 14,195             | 33,402                |

| VALEURS.                                      |                                              |                                             |                    |                       |                                           | DROITS APPLIQUÉS.                                                                                                                                                                            |                                                                                                                        |                                                          |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| TOTAL                                         |                                              | MODE DE TRANSPORT<br>des marchand. entrées. |                    |                       |                                           | TARIF.                                                                                                                                                                                       | QUANTITÉS<br>soumises<br>AU DROIT<br>a. intégral.<br>b. de 2/10.<br>c. de 5/10.<br>d. intégral, aug-<br>menté de 10 %. | SOMMES<br>perçues,<br>en<br>PRINCIPAL.                   |
| des<br>MARCHANDIS.<br>entrées.<br>C. général. | DES MISES<br>en<br>CONSUMMAT.<br>C. spécial. | PAR TERRE<br>et<br>RIVIÈRES.                | PAR MER.           |                       | ANNÉE<br>et<br>TAUX<br>d'évalua-<br>tion. |                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                        |                                                          |
|                                               |                                              |                                             | Navires<br>BELGES. | Navires<br>ÉTRANGERS. |                                           |                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                        |                                                          |
| 387,157                                       | 255,826                                      | 36,827                                      | 214,911            | 155,419               | "                                         | 21 juillet 1844.<br>14 <sup>f.</sup> " par cent kil. Nav. belges.<br>— — — — — franç.<br>— — — — —<br>17 <sup>f.</sup> " — — — —<br>19 <sup>f.</sup> " — — — —<br>19 <sup>f.</sup> " — — — — | kil.<br>a. 120,449<br>a. 609<br>a. 9,795<br>a. 5,537<br>a. 20,035<br>b. 713                                            | 16,865 "<br>98 "<br>1,371 "<br>941 "<br>3,805 "<br>122 " |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                           |                                                                                                                                                                                              | 157,216                                                                                                                | 23,200 "                                                 |
| 332,208                                       | 208,240                                      | 10,045                                      | 172,853            | 149,310               | "                                         | 31 juillet 1848.<br>11 1/2 pour cent. Navires belges.<br>— sicil.                                                                                                                            | francs.<br>a. 71,108<br>a. 5,853                                                                                       | 7,984 "<br>655 "                                         |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                           | 21 juillet 1844.<br>14 pour cent.<br>20 —<br>25 —<br>25 —                                                                                                                                    | a. 124,049<br>a. 92,572<br>a. 9,336<br>b. 5,322                                                                        | 24,367 "<br>18,507 "<br>2,334 "<br>1,197 "<br>484 "      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                           |                                                                                                                                                                                              | 308,240                                                                                                                | 55,708 "                                                 |
| 824,760                                       | 578,163                                      | 24,732                                      | 446,581            | 355,647               | "                                         | 21 juillet 1844.<br>8 <sup>f.</sup> " pour cent.<br>8 <sup>f.</sup> " — Nav. belges.<br>8 <sup>f.</sup> " — — — franç.<br>10 <sup>f.</sup> " —<br>12 <sup>f.</sup> " —                       | kil.<br>a. 409,807<br>b. 80,875<br>b. 2,142<br>a. 520,853<br>a. 49,601                                                 | 39,269 "<br>8,735 "<br>231 "<br>32,083 "<br>5,953 "      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                           |                                                                                                                                                                                              | 872,316                                                                                                                | 87,171 "                                                 |
| 441,594                                       | 320,700                                      | 2,683                                       | 414,043            | 24,868                | "                                         | 21 juillet 1844.<br>5 <sup>f.</sup> " par cent kil.<br>6 <sup>f.</sup> 50 —<br>9 <sup>f.</sup> " —                                                                                           | kil.<br>a. 1,018,085<br>a. 52,757<br>a. 15,533<br>b. 4,626                                                             | 50,004 "<br>2,129 "<br>1,218 "<br>375 "                  |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                           |                                                                                                                                                                                              | 1,069,003                                                                                                              | 54,626 "                                                 |
| 24,463                                        | 24,460                                       | 665                                         | 7,098              | 16,702                | "                                         | 31 juillet 1848.<br>3 <sup>f.</sup> 20 par cent kil. Nav. belges.<br>3 <sup>f.</sup> 20 — — — sicil.                                                                                         | kil.<br>a. 14,194<br>a. 21,854                                                                                         | 454 "<br>699 "<br>58 "                                   |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                           | 21 juillet 1844.<br>5 <sup>f.</sup> 50 par cent kil.<br>7 <sup>f.</sup> " —                                                                                                                  | a. 11,471<br>a. 1,400                                                                                                  | 631 "<br>98 "                                            |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                           |                                                                                                                                                                                              | 48,919                                                                                                                 | 1,940 "                                                  |

| MARCHANDISES.                                  | QUANTITÉS.                                     |                                                 |                                             |                    |                       |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------|-----------------------|
|                                                | TOTAL                                          |                                                 | MODE DE TRANSPORT<br>des marchand. entrées. |                    |                       |
|                                                | des<br>MARCHANDISES<br>entrées.<br>C. général. | DES MISES<br>en<br>CONSOMMATION.<br>C. spécial. | PAR TERRE<br>et<br>RIVIÈRES.                | PAR MER.           |                       |
|                                                |                                                |                                                 |                                             | Navires<br>BELGES. | Navires<br>ÉTRANGERS. |
| Fruits. Prunes et Pruneaux . . . . .           | 700,228                                        | 238,955                                         | 81,524                                      | 30                 | 708,605               |
| — non spécialement tarifés, secs . . . . .     | "                                              | "                                               | "                                           | "                  | "                     |
| — — — verts . . . . .                          | "                                              | "                                               | "                                           | "                  | "                     |
| — confits à l'eau-de-vie et au sucre . . . . . | "                                              | "                                               | "                                           | "                  | "                     |
| — salés ou en saumure . . . . .                | 500.67                                         | 321.02                                          | 447.38                                      | 25.87              | 27.42                 |

| VALEURS.                                      |                                              |                                             |                    |                       |                                           | DROITS APPLIQUÉS.                                                                                                                                                        |                                                                                                                        |                                                                                      |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| TOTAL                                         |                                              | MODE DE TRANSPORT<br>des marchand. entrées. |                    |                       |                                           | TARIF.                                                                                                                                                                   | QUANTITÉS<br>soumises<br>AU DROIT<br>a. intégral.<br>b. de 9/10.<br>c. de 8/10.<br>d. intégral, aug-<br>menté de 10 %. | SOMMES<br>perçues,<br>en<br>PRINCIPAL.                                               |
| des<br>MARCHANDIS.<br>entrées.<br>C. général. | DES MISES<br>en<br>CONSUMMAT.<br>C. spécial. | PAR TERRE<br>et<br>RIVIÈRES.                | PAR MER.           |                       | ANNÉE<br>et<br>TAUX<br>d'évalua-<br>tion. |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                        |                                                                                      |
|                                               |                                              |                                             | Navires<br>BELGES. | Navires<br>ÉTRANGERS. |                                           |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                        |                                                                                      |
| 711,205                                       | 215,059                                      | 73,372                                      | 33                 | 637,798               | •                                         | 21 juillet 1844.<br>0 <sup>e</sup> .50 par cent kil. Nav. belges.<br>— — — franç.<br>11 <sup>e</sup> .50 —<br>13 <sup>e</sup> .50 —<br>— — Nav. belges..<br>— — — franç. | kil.<br>a. 51<br>a. 183,054<br>a. 11,401<br>a. 40,903<br>b. 8<br>b. 2,958<br><br>258,955                               | francs.<br>3 •<br>17,458 •<br>1,511 •<br>5,557 •<br>1 •<br>339 •<br>35 •<br>25,682 • |
| 50,067                                        | 40,208                                       | 46,111                                      | 40                 | 3,916                 | •                                         | 6 juin 1839.<br>1/2 pour cent.<br>21 juillet 1844.<br>9 pour cent.<br>15 —<br>17 —                                                                                       | francs.<br>a. 5,653<br>a. 17<br>a. 82<br>a. 56,003<br>b. 1,222<br><br>43,067                                           | 28 •<br>2 •<br>12 •<br>6,158 •<br>187 •<br>6,567 •                                   |
| 61,243                                        | 44,548                                       | 56,522                                      | 1,049              | 3,272                 | •                                         | 6 juin 1839.<br>1/2 pour cent.<br>13 —<br>18 —<br>Navires belges.<br>— amér.                                                                                             | francs.<br>a. 7,154<br>a. 1,647<br>a. 52,858<br>b. 28<br>b. 20<br><br>41,087                                           | 36 •<br>214 •<br>5,014 •<br>5 •<br>3 •<br>6,172 •                                    |
| 29,781                                        | 20,903                                       | 21,067                                      | 4,716              | 3,998                 | •                                         | 3 juin 1851. Traité Sard.<br>2 <sup>e</sup> .02 1/2 pour cent.<br>Tarif de 1822.<br>5 pour cent.<br>Navires belges.<br>— franç.<br>— sicil.<br>— amér.<br>— —            | francs.<br>a. 20<br>a. 17,652<br>b. 2,107<br>b. 1,105<br>b. 25<br>b. 10<br>c. •<br><br>20,903                          | •<br>529 •<br>57 •<br>30 •<br>1 •<br>•<br>•<br>617 •                                 |
| 100,134                                       | 64,204                                       | 89,476                                      | 5,174              | 5,484                 | •                                         | Tarif de 1822.<br>2 <sup>e</sup> .10 l'hectolitre.<br>Navires belges.<br>— franç.<br>— sicil.                                                                            | hect.<br>a. 509.08<br>b. 11.07<br>b. 0.84<br>b. 0.03<br><br>321.02                                                     | 648 •<br>21 •<br>2 •<br>•<br>671 •                                                   |

| MARCHANDISES.               | QUANTITÉS.                                            |                                                       |                                             |                    |                       |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------|-----------------------|
|                             | TOTAL                                                 |                                                       | MODE DE TRANSPORT<br>des marchand. entrées. |                    |                       |
|                             | des<br>MARCHANDISES<br>entrées.<br><i>C. général.</i> | DES MISES<br>en<br>CONSUMATION.<br><i>C. spécial.</i> | PAR TERRE<br>et<br>RIVIÈRES.                | PAR MER.           |                       |
|                             |                                                       |                                                       |                                             | Navires<br>BELGES. | Navires<br>ÉTRANGERS. |
| 6° Huiles d'olive . . . . . | 14,186.74                                             | 6,018.84                                              | 1,050.97                                    | 2,679.07           | 10,450.70             |
| 7° Riz . . . . .            | 7,536,941                                             | 4,717,277                                             | 15,394                                      | 2,725,886          | 4,707,661             |
| 8° Soufre brut . . . . .    | 1,850,916                                             | 1,759,564                                             | 15,985                                      | 540,022            | 1,285,909             |

| VALEURS.                                      |                                              |                                             |                    |                       |                                      | DROITS APPLIQUÉS.                           |                                                                                     |                              |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------|-----------------------|--------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| TOTAL                                         |                                              | MODE DE TRANSPORT<br>des marchand. entrées. |                    |                       |                                      | TARIF.                                      | QUANTITÉS<br>soumises<br>AU DROIT                                                   | SOMMES                       |
| des<br>MARCHANDIS.<br>entrées.<br>C. général. | DES MISES<br>en<br>CONSUMMAT.<br>C. spécial. | PAR TERRE<br>et<br>RIVIÈRES.                | PAR MER.           |                       | ANNÉE<br>et<br>TAUX<br>d'évaluation. |                                             |                                                                                     |                              |
|                                               |                                              |                                             | Navires<br>BELGES. | Navires<br>ÉTRANGERS. |                                      |                                             | a. intégral.<br>b. de 2/10.<br>c. de 3/10.<br>d. intégral, aug-<br>menté de 10 0/0. | perçues,<br>en<br>PRINCIPAL. |
| 1,532,591                                     | 569,896                                      | 112,908                                     | 270,902            | 948,581               | "                                    | <i>Huile comestible.</i>                    |                                                                                     |                              |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 15 <sup>f.</sup> » l'hectolitre.            | hect.                                                                               | francs.                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | Navires belges.                             | a. 255.16                                                                           | 3,057 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | — franç.                                    | a. 11.77                                                                            | 153 »                        |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | — sicil.                                    | a. 0.05                                                                             | »                            |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 15 <sup>f.</sup> » l'hectolitre.            | a. 160.85                                                                           | 2,413 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 17 <sup>f.</sup> » —                        | a. 179.87                                                                           | 3,058 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | Navires belges.                             | b. 2.15                                                                             | 33 »                         |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | — franç.                                    | b. 7.21                                                                             | 110 »                        |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 3 juin 1851.                                |                                                                                     |                              |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 7 <sup>f.</sup> 50 l'hectolitre.            | a. 297.26                                                                           | 2,270 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 31 juillet 1848.                            |                                                                                     |                              |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 10 <sup>f.</sup> 40 l'hectolitre.           | a. 26.84                                                                            | 279 »                        |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | <i>Huile pour fabrique.</i>                 |                                                                                     |                              |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 21 juillet 1844.                            |                                                                                     |                              |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 1 <sup>f.</sup> » l'hectolitre.             | a. 12.28                                                                            | 12 »                         |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 2 <sup>f.</sup> 50 —                        | a. 177.16                                                                           | 445 »                        |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 3 <sup>f.</sup> 50 —                        | a. 1,265.49                                                                         | 4,452 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      |                                             | b. 201.04                                                                           | 765 »                        |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 31 juillet 1848.                            |                                                                                     |                              |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 0 <sup>f.</sup> 80 l'hectolitre. Nav. belg. | 868.04                                                                              | 694 »                        |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | — sicil.                                    | 2,575.71                                                                            | 2,061 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      |                                             | 6,018.84                                                                            | 19,780 »                     |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 21 juillet 1844.                            | kil.                                                                                |                              |
| 2,255,039                                     | 1,487,574                                    | 3,584                                       | 731,591            | 1,500,864             | "                                    | 1 <sup>f.</sup> 50 par cent kil.            | a. 182,709                                                                          | 2,741 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 2 <sup>f.</sup> 50 —                        | a. 765,069                                                                          | 10,099 »                     |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 3 <sup>f.</sup> » —                         | a. 455,767                                                                          | 15,075 »                     |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 5 <sup>f.</sup> » —                         | a. 2,350,565                                                                        | 117,747 »                    |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      |                                             | b. 16,515                                                                           | 745 »                        |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 7 <sup>f.</sup> 50 —                        | a. 27,501                                                                           | 2,065 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 8 <sup>f.</sup> » —                         | a. 686,212                                                                          | 54,897 »                     |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 9 <sup>f.</sup> 50 —                        | a. 61,877                                                                           | 5,878 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      |                                             | b. 155,185                                                                          | 11,558 »                     |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 11 <sup>f.</sup> » —                        | a. 17,799                                                                           | 1,958 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      |                                             | b. 59,182                                                                           | 3,879 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      |                                             | 4,717,277                                                                           | 229,636 »                    |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 21 juillet 1844.                            | kil.                                                                                |                              |
| 314,656                                       | 209,126                                      | 2,717                                       | 95,554             | 218,605               | "                                    | 0 <sup>f.</sup> 01 par cent kil. Nav. belg. | a. 485,280                                                                          | 49 »                         |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | — sicil.                                    | a. 1,089,100                                                                        | 109 »                        |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 0 <sup>f.</sup> 60 —                        | a. 168,710                                                                          | 1,012 »                      |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      | 1 <sup>f.</sup> 50 —                        | a. 16,084                                                                           | 241 »                        |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      |                                             | b. 590                                                                              | 5 »                          |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      |                                             |                                                                                     | 134 »                        |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                      |                                             | 1,750,564                                                                           | 1,550 »                      |

| MARCHANDISES.                                           | QUANTITÉS.                                     |                                                 |                                             |                    |                       |
|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------|-----------------------|
|                                                         | TOTAL                                          |                                                 | MODE DE TRANSPORT<br>des marchand. entrées. |                    |                       |
|                                                         | des<br>MARCHANDISES<br>entrées.<br>C. général. | DES MISES<br>EN<br>CONSOMMATION.<br>C. spécial. | PAR TERRE<br>et<br>RIVIÈRES.                | PAR MER.           |                       |
|                                                         |                                                |                                                 |                                             | Navires<br>BELGES. | Navires<br>ÉTRANGERS. |
| 9° Sucre brut . . . . .                                 | 19,595,672                                     | 19,245,308                                      | 48,077                                      | 12,571,264         | 6,076,331             |
| 10° Tabacs bruts . . . . .                              | 4,686,591                                      | 5,204,165                                       | 2,021,800                                   | 826,122            | 1,207,869             |
| — fabriqués, en carottes, en poudre, hachés et autres . | 35,812                                         | 20,074                                          | 29,055                                      | 1,972              | 4,785                 |
| — Cigares . . . . .                                     | 227,828                                        | 41,710                                          | 158,782                                     | 53,808             | 15,238                |



| VALEURS.                                      |                                              |                                             |                    |                       |                                           | DROITS APPLIQUÉS.                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                          |                                                                                                         |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------|-----------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TOTAL                                         |                                              | MODE DE TRANSPORT<br>des marchand. entrées. |                    |                       |                                           | TARIF.                                                                                                                                                                                                                                    | QUANTITÉS<br>soumises<br>AU DROIT<br>a. intégral.<br>b. de 7/10.<br>c. de 8/10.<br>d. intégral, aug-<br>menté de 10 0/0. | SOMMES<br>perçues,<br>en<br>PRINCIPAL.                                                                  |
| des<br>MARCHANDIS.<br>entrées.<br>C. général. | DES MISES<br>en<br>CONSUMMAT.<br>C. spécial. | PAR TERRE<br>et<br>RIVIÈRES.                | PAR MER.           |                       | ANNÉE<br>et<br>TAUX<br>d'évalua-<br>tion. |                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                          |                                                                                                         |
|                                               |                                              |                                             | Navires<br>BELGES. | Navires<br>ÉTRANGERS. |                                           |                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                          |                                                                                                         |
| 10,777,620                                    | 10,584,919                                   | 26,442                                      | 6,914,197          | 3,856,981             | »                                         | 21 juillet 1844.<br>0 <sup>f</sup> .01 par cent kil.<br>1 <sup>f</sup> .70 —<br>2 <sup>f</sup> .80 —<br>4 <sup>f</sup> .50 —                                                                                                              | kil.<br>a. 12,434,879<br>a. 6,024,600<br>a. 550,709<br>a. 186,464                                                        | francs.<br>1,245 »<br>102,418 »<br>15,050 »<br>8,018 »                                                  |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                           | 21 août 1846.<br>2 <sup>f</sup> .50 par cent kilog.                                                                                                                                                                                       | 199                                                                                                                      | 5 »                                                                                                     |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | 10,182,911                                                                                                               | 126,714 »                                                                                               |
| 5,825,108                                     | 5,652,101                                    | 2,741,659                                   | 1,695,347          | 1,388,102             | »                                         | 10 <sup>f</sup> . » par cent kil.<br>11 <sup>f</sup> .50 —<br>12 <sup>f</sup> .50 —<br>13 <sup>f</sup> . » —<br>14 <sup>f</sup> . » —<br>15 <sup>f</sup> . » —<br>16 <sup>f</sup> .50 —<br>17 <sup>f</sup> .50 —<br>35 <sup>f</sup> . » — | kil.<br>1,729,215<br>112,209<br>1,011,938<br>168,050<br>96,289<br>82,169<br>163,825<br>47,782<br>505                     | 172,047 »<br>129,508 »<br>225,811 »<br>21,924 »<br>13,523 »<br>12,295 »<br>17,129 »<br>7,733 »<br>208 » |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | 4,512,070                                                                                                                | 600,876 »                                                                                               |
| 107,456                                       | 60,222                                       | 87,165                                      | 5,916              | 14,555                | »                                         | 35 <sup>f</sup> . » par cent kil.                                                                                                                                                                                                         | kil.<br>20,074                                                                                                           | 7,024 »                                                                                                 |
| 5,417,420                                     | 625,650                                      | 2,381,730                                   | 807,120            | 228,750               | »                                         | 27 juin et 21 juillet 1844.<br>200 <sup>f</sup> . » par cent kil. Nav. belg.<br>— amér.<br>220 <sup>f</sup> . » —<br>240 <sup>f</sup> . » —<br>Navires belges et français.                                                                | kil.<br>a. 27,418<br>a. 256<br>4,784<br>6,704<br>b. 2,488                                                                | 54,837 »<br>512 »<br>10,526 »<br>16,256 »<br>5,385 »                                                    |
|                                               |                                              |                                             |                    |                       |                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | 41,710                                                                                                                   | 87,494 »                                                                                                |

TABLEAU N° 2. — *Droits à percevoir.*

| MARCHANDISES.                    | IMPORTATIONS                                       |           | TAUX DU TARIF.                   | Import<br>DU DROIT. |
|----------------------------------|----------------------------------------------------|-----------|----------------------------------|---------------------|
|                                  | PAR PAVILLON BELGE<br>et par<br>PAVILLON ASSEMBLÉ. | AUTRES.   |                                  |                     |
| 1° Bois d'ébénisterie . . . . .  | kilog. 371,205                                     | »         | 0 <sup>f</sup> .75 par cent kil. | 2,584               |
|                                  |                                                    | 156,797   | 1 <sup>f</sup> .50 —             | 2,052               |
|                                  |                                                    |           |                                  | 4,636               |
| 2° — de teinture . . . . .       | kilog. 1,401,892                                   | »         | 0 <sup>f</sup> .50 —             | 7,009               |
|                                  |                                                    | 1,554,224 | 1 <sup>f</sup> . » —             | 13,342              |
|                                  |                                                    |           |                                  | 20,551              |
| 3° Café . . . . .                | kilog. 12,626,652                                  | »         | 10 <sup>f</sup> . » —            | 1,262,665           |
|                                  |                                                    | 4,857,476 | 15 <sup>f</sup> . » —            | 758,622             |
|                                  |                                                    |           |                                  | 2,001,285           |
| 4° Coton en laine . . . . .      | kilog. 5,085,280                                   | »         | 0 <sup>f</sup> .50 —             | 25,426              |
|                                  |                                                    | 4,020,370 | 2 <sup>f</sup> . » —             | 92,588              |
|                                  |                                                    |           |                                  | 118,014             |
| 5° Fruits. Amandes. . . . .      | kilog. 150,945                                     | »         | 15 <sup>f</sup> . » —            | 19,641              |
|                                  |                                                    | 26,273    | 20 <sup>f</sup> . » —            | 5,255               |
|                                  |                                                    |           |                                  | 24,896              |
| — Citrons, limons et oranges . . | francs. 76,961                                     | »         | 15 pour cent.                    | 11,544              |
|                                  |                                                    | 251,279   | 25 —                             | 57,820              |
|                                  |                                                    |           |                                  | 69,364              |
| — Raisins . . . . .              | kilog. 492,882                                     | »         | 10 <sup>f</sup> . » le kil.      | 49,282              |
|                                  |                                                    | 477,454   | 15 <sup>f</sup> . » —            | 71,615              |
|                                  |                                                    |           |                                  | 120,897             |
| — Figses . . . . .               | kilog. 1,018,085                                   | »         | 5 <sup>f</sup> . » —             | 50,904              |
|                                  |                                                    | 50,918    | 7 <sup>f</sup> .50 —             | 38,189              |
|                                  |                                                    |           |                                  | 89,095              |
| — Noisettes. . . . .             | Droit uniforme.                                    | 48,910    | 4 <sup>f</sup> . » —             | 1 957               |

| MARCHANDISES.                                           | IMPORTATIONS                                       |           | TAUX DU TARIF.                   | Import<br>DU DROIT. |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------|----------------------------------|---------------------|
|                                                         | PAR PAVILLON BELGE<br>et par<br>PAVILLON ASSIMILÉ. | AUTRES.   |                                  |                     |
| Fruits. Prunes et Pruneaux . . . . .                    | kilog. 183,685                                     | "         | 10 <sup>f.</sup> » le kil.       | 18,569              |
|                                                         |                                                    | 55,270    | 15 <sup>f.</sup> » —             | 8,291               |
|                                                         |                                                    |           |                                  | 26,660              |
| — Non spécialement tarifés, secs. .                     | Droit uniforme.                                    | 43,067    | 15 pour cent.                    | 6,460               |
| — — — verts .                                           | Droit uniforme.                                    | 41,687    | "                                | 6,255               |
| — Confits à l'eau-de-vie et au sucre .                  | Droit uniforme.                                    | 20,905    | 5 pour cent.                     | 1,045               |
| — Salés ou en saumure . . . . .                         | Droit uniforme.                                    | 50,067    | 2 <sup>f.</sup> 50 l'hectol.     | 1,250               |
| 6° Huile d'olive . . . . .                              | hectol. 3,444.75                                   | "         | 2 <sup>f.</sup> » l'hectol.      | 6,890               |
|                                                         |                                                    | 2,574.00  | 6 <sup>f.</sup> » —              | 15,440              |
|                                                         |                                                    |           |                                  | 22,330              |
| 7° Riz . . . . .                                        | kilog. 5,749,525                                   | "         | 5 <sup>f.</sup> » par cent kil.  | 187,477             |
|                                                         |                                                    | 967,754   | 7 <sup>f.</sup> 50 —             | 73,572              |
|                                                         |                                                    |           |                                  | 261,049             |
| 8° Soufre brut . . . . .                                | kilog. 1,574,380                                   | "         | 0 <sup>f.</sup> 20 —             | 5,140               |
|                                                         |                                                    | 185,164   | 0 <sup>f.</sup> 50 —             | 926                 |
|                                                         |                                                    |           |                                  | 4,075               |
| 9° Sucre brut . . . . .                                 | kilog. 12,454,879                                  | "         | 0 <sup>f.</sup> 50 le kil.       | 62,175              |
|                                                         |                                                    | 6,810,427 | 2 <sup>f.</sup> » —              | 156,209             |
|                                                         |                                                    |           |                                  | 198,384             |
| 10° Tabacs bruts . . . . .                              | kilog. 1,729,215                                   | "         | 10 <sup>f.</sup> » par cent kil. | 172,922             |
|                                                         |                                                    | 5,474,950 | 15 <sup>f.</sup> » —             | 521,245             |
|                                                         |                                                    |           |                                  | 694,165             |
| — en carottes, en poudre, hachés<br>et autres . . . . . | Droit uniforme.                                    | 20,074    | 50 <sup>f.</sup> par cent kil.   | 10,037              |
| — Cigares. . . . .                                      | Droit uniforme.                                    | 41,710    | 250 <sup>f.</sup> —              | 104,275             |

TABLEAU N° 3. — *Tableau comparatif des droits perçus avec ceux à percevoir.*

| MARCHANDISES.                                 | QUANTITÉS.        | Droits<br>perçus<br>en 1851. | Droits<br>proposés. | Différence<br>en plus.<br>3 <sup>e</sup> colonne. |
|-----------------------------------------------|-------------------|------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------|
| 1 <sup>o</sup> Bois d'ébénisterie . . . . .   | kilog. 508,002    | francs. 4,418                | francs. 4,636       | francs. 218                                       |
| 2 <sup>o</sup> — de teinture . . . . .        | kilog. 2,755,045  | 10,095                       | 20,546              | 10,255                                            |
| 3 <sup>o</sup> Café . . . . .                 | kilog. 17,484,128 | 1,828,078                    | 2,001,285           | 172,507                                           |
| 4 <sup>o</sup> Coton en laine . . . . .       | kilog. 9,714,650  | 85,460                       | 117,984             | 32,524                                            |
| Amandes . . . . .                             | kilog. 157,216    | 25,200                       | 24,896              | 1,696                                             |
| Citrons, Limons et Oranges . . .              | francs. 208,940   | 55,708                       | 69,564              | 15,656                                            |
| Raisins . . . . .                             | kilog. 872,516    | 87,171                       | 120,897             | 33,726                                            |
| Figues . . . . .                              | kilog. 1,060,005  | 54,626                       | 89,095              | 34,467                                            |
| 5 <sup>o</sup> Fruits.    Noisettes . . . . . | kilog. 48,010     | 1,940                        | 1,957               | 17                                                |
| Prunes et Pruneaux . . . . .                  | kilog. 258,955    | 25,682                       | 26,660              | 2,978                                             |
| non-spécialement<br>tarifés    secs . . . . . | francs. 45,067    | 6,567                        | 6,460               | 95                                                |
| verts . . . . .                               | francs. 41,087    | 6,172                        | 6,255               | 81                                                |
| confits . etc. . . .                          | francs. 20,905    | 617                          | 1,045               | 428                                               |
| salés . . . . .                               | hectol. 521.02    | 671                          | 1,250               | 579                                               |
| 6 <sup>o</sup> Huiles d'olive . . . . .       | hectol. 6,018.84  | 19,780                       | 22,550              | 2,550                                             |
| 7 <sup>o</sup> Riz . . . . .                  | kilog. 4,717,277  | 220,656                      | 261,049             | 31,415                                            |
| 8 <sup>o</sup> Soufre brut . . . . .          | kilog. 1,759,564  | 1,550                        | 4,075               | 2,525                                             |
| 9 <sup>o</sup> Sucre brut . . . . .           | kilog. 19,182,911 | 127,014                      | 198,584             | 70,470                                            |
| 10 <sup>o</sup> Tabacs    bruts . . . . .     | kilog. 5,204,165  | 600,876                      | 694,165             | 93,289                                            |
| fabriqués, etc. . . . .                       | kilog. 20,074     | 7,024                        | 10,057              | 3,015                                             |
| Cigares . . . . .                             | kilog. 41,710     | 87,404                       | 104,275             | 16,781                                            |
|                                               |                   | 5,265,577                    | 5,786,441           | 523,064                                           |
| 16 p. %, additionnels.                        |                   | 522,140                      | 605,851             | 83,691                                            |
|                                               |                   | 5,785,517                    | 4,592,272           | 606,755                                           |

**GOVERNEMENT PROVINCIAL DU HAINAUT.**

Mons, le 28 janvier 1853.

*A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères,*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Les Chambres de commerce de Mons et de Tournay sont les seules qui jusqu'ici m'aient fait parvenir leur rapport sur l'objet de votre circulaire du 21 décembre dernier, E/7069, relative au régime des droits différentiels actuellement en vigueur.

Vous verrez, Monsieur le Ministre, par l'examen de ces rapports, qui sont ci-joints, que les avis des Chambres de commerce prémentionnées sur l'opportunité de supprimer les droits différentiels frappant les provenances des pays que baigne la Méditerranée diffèrent essentiellement.

D'après la Chambre de commerce de Tournay, c'est presque exclusivement au Havre et non à Anvers, que l'on expédie nos produits manufacturés, lorsqu'ils doivent être transportés par mer, notre marine marchande n'étant pas suffisante, même pour nos relations transatlantiques. Ce collège conclut de là que la suppression des droits différentiels serait avantageuse pour le pays, si nous pouvions obtenir comme compensation des autres États, des concessions de quelque importance.

La Chambre de commerce de Mons, au contraire, pense que, par suite de l'abolition des droits différentiels sur les fruits, les huiles d'olive, etc., nos exportations vers la Méditerranée pourraient éprouver un préjudice notable. Les sucres raffinés, par exemple, qui s'exportent aujourd'hui en retour vers l'Italie par les navires arrivés à Anvers avec des fruits, de l'huile d'olive, etc., supporteraient des frais de transport plus considérables s'ils devaient être envoyés par voie de terre.

Quant à moi, si j'étais appelé à émettre un avis dans la question, je préférerais que le Gouvernement se décidât à tenir compte de l'intérêt des consommateurs, plutôt que de favoriser certaines industries qui ne profitent en définitive qu'à un très-petit nombre.

Dès que le rapport de la Chambre de commerce de Charleroy me parviendra, j'aurai l'honneur de vous le transmettre.

*Le Gouverneur,*

(Signé) TROYE.

**CHAMBRE DE COMMERCE DE TOURNAY.**

Tournay, le 14 janvier 1853.

*A Monsieur le Gouverneur de la province.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous avons examiné attentivement la dépêche ministérielle que vous nous avez transmise le 24 décembre dernier, division A/23,510.

Pour répondre à cette dépêche, il importe, suivant nous, de s'appuyer sur les motifs qui ont fait admettre le système des droits différentiels et sur les conséquences obtenues par ce système.

Par suite de la séparation de la Belgique avec la Hollande, Anvers est devenu le seul port commercial de la Belgique. Or, au point de vue des relations commerciales, Anvers était en quelque sorte un port nouveau ; la marine marchande y était d'un très-faible tonnage, les capitaux relativement restreints, peu de traditions commerciales directes, point ou presque point de comptoirs ou de succursales dans les colonies ou dans les principales échelles du Levant. Dès lors, un système protecteur des relations de long cours était commandé par l'intérêt du développement commercial d'Anvers et par celui des manufactures auxquelles il fallait créer des débouchés. On sait, en effet, que dans les colonies l'intérêt de l'argent, toujours très-élevé, arrive au taux de 12 p. 0/0 l'an, que la commission d'achat ou de vente est quelquefois portée à 5 p. 0/0, qu'enfin tous les frais sont énormes. Or, protéger la navigation de long cours, c'est éveiller le goût des voyages, activer l'esprit des entreprises commerciales, c'est donner aux armateurs intérêt à développer la marine belge et à créer ces comptoirs et ces succursales, sans lesquels ils ne peuvent guère faire d'achats profitables, exporter avec avantage les produits manufacturés.

Mais si le système de droits différentiels a commencé à porter quelques fruits, en tirerons-nous la conséquence qu'il n'a pas été exagéré dans son début, et que l'on ne puisse pas faire, sur certaines provenances, des concessions utiles, si surtout à leur faveur nous en obtenons des autres puissances ? Nous ne le pensons pas, et nous estimons que, notamment pour les produits de la Méditerranée, d'utiles concessions peuvent être souscrites.

Répondant aux questions qui nous sont posées, nous disons :

1° L'abolition des droits différentiels sur les provenances de la Méditerranée ne peut nuire à la navigation, parce que notre marine marchande n'est pas suffisante, même pour nos relations transatlantiques.

2° L'exportation de nos produits manufacturés n'en peut souffrir, car elle se fait presque exclusivement par le Havre, et, dans un avenir prochain, la voie ferrée lui sera ouverte.

3° Le trésor y perdrait, puisque ces importations auraient lieu au droit réduit ; mais si nos finances éprouvent une légère perte, il y aurait plus que

compensation au profit du pays, si par cette concession nous en obtenions de quelque importance de nos voisins.

4° Le produit du chemin de fer sera à peu près le même, puisque le parcours des frontières de France ou d'Anvers dans l'intérieur différera peu en moyenne.

Veuillez agréer, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de nos sentiments distingués.

*Le Secrétaire,*

(Signé) N. ALLARD.

*Le Président,*

(Signé) Jos. ROSE.

---

**CHAMBRE DE COMMERCE DE MONS.**

---

Mons, le 25 janvier 1853.

*A Monsieur le Gouverneur du Hainaut.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

La lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire le 24 décembre dernier, division A, n° 23,510, nous consulte sur le point de savoir s'il convient d'apporter des changements à l'ensemble du régime des droits différentiels aujourd'hui en vigueur.

Cette question, Monsieur le Gouverneur, qui est par sa nature plus particulièrement de la compétence des Chambres de commerce des villes maritimes, a cependant fait de notre part la matière d'un sérieux examen.

Suivant nous, Monsieur le Gouverneur, il n'y a, quant à présent du moins, nulle nécessité d'abolir les droits différentiels qui frappent encore certains articles d'importation, que notre pays ne peut produire, dans le but de favoriser l'arrivage de ces objets par la voie de terre.

Il importe grandement aux intérêts de toutes nos industries de donner à notre marine marchande une protection qui lui permette de soutenir la concurrence avec celles des pays voisins.

Nous croyons que par suite de l'abolition des droits différentiels sur certaines denrées, sur les fruits, les huiles d'olive, le soufre, etc., par exemple, nos expéditions vers la Méditerranée pourraient éprouver un préjudice notable. Ainsi, pour ne citer qu'un seul article de la production de notre ressort, les sucres raffinés qui s'exportent aujourd'hui vers l'Italie par les navires arrivés à Anvers avec des fruits, de l'huile d'olive, etc., auraient certainement à supporter des frais de transport plus considérables, si la voie de terre était préférée à la voie maritime pour l'introduction des objets que nous recevons du midi de la France, de l'Italie et des échelles du Levant.

En conséquence, à moins qu'il ne nous soit clairement démontré que le régime actuel des droits différentiels est réellement nuisible au développement d'industries belges considérables, ce que nous ne pensons pas, nous sommes d'avis qu'il y a lieu de les maintenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre haute considération.

*Le Secrétaire,*

(Signé) F. CORBISIER.

*Le Président,*

(Signé) CH. SAINCTELETTE.

---

**CHAMBRE DE COMMERCE DE CHARLEROY.**

---

Charleroy, le 8 février 1853.

*A Monsieur le Gouverneur de la province.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par votre dépêche du 24 décembre dernier, division A, n° 23,510, vous nous avez adressé copie d'une dépêche du 21 octobre dernier, par laquelle M. le Ministre des Affaires Étrangères demande s'il convient d'apporter des changements à l'ensemble du régime des droits différentiels aujourd'hui en vigueur, et vous nous priez de vous faire connaître nos considérations et avis sur l'objet de la dépêche susdite.

Il a semblé à la Chambre de commerce de Charleroy que rien ne devait être changé à l'état des choses actuel; que l'amélioration qui pourrait résulter d'une mesure quelconque ne compenserait pas l'inconvénient qu'il y a toujours à modifier partiellement notre système de douanes, et que des modifications trouveraient mieux leur place dans une révision générale. En conséquence, elle s'est prononcée pour le *statu quo*.

Peut-être y aurait-il lieu d'examiner s'il n'y aurait pas moyen d'ajouter encore quelques avantages en faveur de la navigation vers les ports de la Méditerranée, afin de procurer des occasions plus nombreuses et un fret moins élevé pour l'expédition vers ces contrées des produits de notre industrie. Cette question, nous nous contenterons de l'indiquer, et nous laisserons au Gouvernement le soin de la résoudre d'une manière favorable à nos intérêts, ne voulant pas entrer dans les détails que comporte sa solution.

PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE :

*Le Secrétaire,*

(Signé) HABART.



## CHAMBRE DE COMMERCE DE LIÈGE.

Liège, le 14 janvier 1853.

*A Monsieur le Gouverneur de la province.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Les propositions contenues dans votre lettre du 27 décembre dernier (1<sup>re</sup> division, n° 16,753), tendant à introduire de nouvelles modifications au régime des droits différentiels, ont été de notre part l'objet d'un sérieux examen et de pénibles réflexions.

Dès le premier jour où il s'est agi de la malencontreuse loi de 1844, la Chambre de commerce de Liège n'a cessé de combattre les funestes tendances de cette législation restrictive; elle a, par tous les moyens en son pouvoir, cherché à prouver que cette loi était non-seulement injuste, mais qu'elle serait même nuisible aux intérêts qu'on voulait protéger.

L'expérience a démontré que nous étions dans le vrai.

La Chambre de commerce d'Anvers, qui jadis en proclamait les futurs bienfaits, reconnaît aujourd'hui son erreur, et demande formellement, dans son dernier rapport sur la situation commerciale et industrielle de son ressort, le retrait de la loi de juillet 1844.

En la modifiant successivement, le Gouvernement s'obstine, par une singulière et inexplicable anomalie, à refuser à Liège, qui toujours s'est montré hostile à cette loi, tout ce qu'on accorde à ceux qui en furent les plus zélés partisans, les plus ardents promoteurs.

La taxe différentielle qui affectait les cargaisons faisant relâche dans un port européen, et qui était la base de cette législation, est supprimée à la demande du commerce anversois, et la Meuse reste frappée de l'interdit différentiel. Aujourd'hui on réclame l'abolition de ces droits en faveur des *fruits*, des *huiles d'olive* et des *soufres bruts* qui nous viennent des États que baigne la Méditerranée.

Cette modification se justifie, dit-on, « parce qu'elle permettra au commerce » de les recevoir par terre sans aucune surtaxe, et par conséquent de se les » procurer, notamment par voie de France, avec infiniment plus de célérité que » par mer; cela, ajoute-t-on encore, tournerait au profit du chemin de fer et » du commerce de transit par la Belgique. »

N'est-ce pas là le langage qu'a toujours tenu et que tient encore la Chambre de Liège? Mais s'il en est ainsi pour les fruits, les huiles d'olive et les soufres, pourquoi n'en serait-il pas de même pour les *bois d'ébénisterie* et de *teinture*, pour le *café*, le *colon*, le *riz*, le *sucre brut* et le *tabac*, seuls objets qui resteraient encore assujettis à la surtaxe établie par la loi de 1844, et survivraient à toutes les mutilations qu'elle a subies?

Ce qui est vrai pour les marchandises qui nous arrivent par la Méditerranée, doit l'être également pour celles dont le transport s'effectue par la Meuse. Serait-ce parce que les fruits, les huiles d'olive et le soufre peuvent nous venir par voie de France, qu'il y aurait opportunité, galanterie peut-être, à les soustraire au tarif différentiel? Mais la Hollande, avec qui nous traitons sur un pied de parfaite égalité, n'aurait-elle pas à se plaindre des faveurs qu'obtiendraient, même indirectement, d'autres puissances?

Ne vous semble-t-il pas, Monsieur le Gouverneur, que la foi des traités nous impose le devoir d'accorder à la Hollande ce qui pourrait être demandé par la France?

Voici, en effet, comment s'exprime la convention conclue avec les Pays-Bas, le 20 septembre 1851, art. 14, § 4, litt. B.

« Il est convenu que toute autre exception que ferait la Belgique à son système de droits différentiels, en faveur d'autres États, deviendra commune aux Pays-Bas dans les mêmes conditions. »

Sauf le soufre brut, les fruits et l'huile d'olive sont des objets d'une consommation de luxe, comparés au riz et surtout au café, qui forme la principale boisson de nos classes ouvrières; il y aurait, de ce chef encore, une bizarrerie économique à ne pas étendre aux denrées de première nécessité un dégrèvement qu'on accorderait aux aliments luxueux des personnes aisées.

Vous comprendrez, Monsieur le Gouverneur, qu'ayant toujours repoussé le principe des droits différentiels, nous ne pouvons, sans inconséquence, nous montrer contraires aux modifications qui en diminuent les rigueurs; mais nous ne pouvons assez faire ressortir combien ces dérogations partielles sont incompatibles avec les règles d'une justice sainement et impartialement distributive.

Répondant à la partie finale de votre lettre, nous réitérons, avec une nouvelle insistance, le vœu que la loi différentielle soit complètement abrogée.

L'opinion que nous venons d'émettre ayant été récemment développée : 1<sup>o</sup> dans une pétition adressée aux Chambres législatives, et 2<sup>o</sup> dans la partie qui termine notre rapport sur la situation commerciale et industrielle de cette année, nous joignons ces deux documents à la présente, en nous y référant.

La Chambre aime à croire que vous consentirez, ainsi que la députation provinciale, qui comprend toute l'importance commerciale et industrielle de cette question, à associer vos efforts aux nôtres pour obtenir justice du fatal système consacré par la loi du 21 juillet 1844.

Agréez, etc.

*Le Secrétaire,*

(Signé) F. GILMAN.

*Le Président,*

(Signé) F. CAPITAINE.

---

Liège, le 2 décembre 1851.

*A Messieurs les membres de la Chambre des Représentants.*

MESSIEURS,

En présence de la manifestation émanée de la Chambre de commerce d'Anvers, provoquant le rejet du traité conclu, le 20 septembre dernier, entre la Belgique et les Pays-Bas, nous avons pensé que l'industrie et le négoce de notre ressort nous commandaient de rompre le silence pour revendiquer le bénéfice d'une convention internationale qui, si elle ne supprime, atténue au moins l'état de blocus dans lequel le système des droits différentiels a placé nos voies de communications par terre, canaux et rivières autres que l'Escaut.

Dès l'apparition du projet de loi du 21 juillet 1844, la Chambre de commerce de Liège s'efforça de démontrer, dans une série de rapports, que, funeste pour toutes les branches de la production et renchérissant les objets de consommation, cette législation serait impuissante à développer le commerce maritime.

Cette opinion fut solennellement ratifiée par les négociants et industriels de cette ville; ils publièrent à ce sujet une énergique protestation où se trouvent formulés les griefs des populations riveraines de la Meuse.

Nous combattions alors la mesure que l'on proposait, en attaquant le principe et les théories protectionnistes qui l'avaient inspirée; à l'appui de notre argumentation, nous citions l'exemple des autres nations qui, loin de restreindre, s'étudiaient déjà à agrandir, par l'abaissement graduel de leurs tarifs douaniers, la sphère et le mouvement des échanges.

Depuis, l'Angleterre, la Hollande, la Russie, la Sardaigne et d'autres États ont traduit en fait ce qui était à l'état de projet, et une expérimentation pratique de plus de six années a prouvé que le régime différentiel, adopté en Belgique, avait trompé les prévisions de ceux qui en exaltaient les avantages.

On s'étonne, à bon droit, de voir Anvers se récrier contre les dérogations apportées à la loi de 1844 par le traité récemment conclu avec la Hollande, Anvers qui, pendant la discussion et après l'adoption de cette législation, demandait que les faveurs différentielles fussent acquises aux navires faisant relâche dans des ports européens, notamment à Cowes et à Falmouth, modifications destructives de la base même de ce système commercial.

Loin d'avoir méconnu la portée et les tendances de la loi, loin de faire violence à l'esprit dans lequel elle a été conçue, le Gouvernement, dans les circonstances données, en a fait une judicieuse et intelligente application. Il s'est associé à la pensée de ceux qui en ont été les plus ardents promoteurs. En effet, l'un des motifs les plus puissants invoqués pour justifier cette mesure prohibitionniste, c'est qu'elle devenait un précieux élément de négociation pour la conclusion des traités de commerce et de navigation avec les puissances étrangères: c'était un des arguments favoris constamment reproduits dans les discussions soulevées, à cette occasion, au sein du Parlement.

Quant à nous, nous regrettons que l'art. 14 du traité n'ait pas reçu une plus grande extension; nous regrettons surtout qu'on ait maintenu cette clause exor-

bitante de la loi différentielle limitant l'importation, par la Meuse, du café, devenu pour nos populations ouvrières un objet de première nécessité, et du tabac, dont le marché d'Anvers n'offre souvent qu'un assortiment incomplet, circonstance qui force nos fabricants de retirer ces solanées des entrepôts de Brême et de la Hollande.

Il serait pénible de croire que notre métropole commerciale se plaignît de la réduction stipulée à l'art. 11, qui abaisse de moitié les droits de navigation sur le canal de Terneuzen et sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc. Une récrimination de cette nature accuserait un sentiment d'égoïsme mercantile d'autant plus injuste, que la Belgique tout entière s'est cotisée pour affranchir l'Escaut du droit de tonnage imposé par le Gouvernement hollandais.

Aujourd'hui que toute question de commerce se transforme en question de transport facile et économique; aujourd'hui que l'exposition universelle de l'industrie à Londres nous a montré la fabrication belge marchant de front, sous de nombreux rapports, avec celle des nations les plus avancées, et possédant, dans bien des branches, l'invincible avantage de produire à meilleur compte que nos concurrents, notre commerce d'exportation doit, de toute nécessité, suivre une marche progressive en rapport avec l'accroissement de notre production industrielle, sinon le pays s'expose à un trop-plein, d'où naîtrait une crise ruineuse pour toutes les sources de la richesse nationale. Dans cet état de choses, et alors qu'il est pratiquement démontré que le régime différentiel n'a pu se convertir en instrument de négoce, en moyen d'exportation; que, loin de là, il s'est posé en obstacle, ne serait-il pas souverainement injuste, n'y aurait-il pas un véritable non-sens à subir plus longtemps la stérilisante influence d'une pareille loi, à laisser peser sur la Meuse, sur nos canaux, un interdit qui tend à concentrer, à tenir notre commerce, pour ainsi dire, éclusé dans les bassins d'Anvers? La Providence s'est-elle donc montrée tellement prodigue de voies de communication, qu'on doive s'efforcer de les rendre impossibles et inutiles en les grevant d'entraves et de péages? Comment concilier l'existence de semblables tarifs avec la patriotique résolution que vous avez prise récemment d'améliorer notre navigation fluviale et d'augmenter nos moyens de transport par terre et par canaux?

Ce n'est pas, comme on l'a indiscrètement avancé, l'Escaut qui est menacé de retomber sous l'application du traité de Munster; c'est la Meuse, à qui les droits différentiels ont infligé ce désastreux régime, constituant, au profit de nos ports de mer, une véritable expropriation d'un moyen naturel d'écouler nos produits et de recevoir ceux dont nous avons besoin : cette interdiction, qui a frappé de détresse notre industrie batelière, est d'autant plus inique, que toutes les prévisions ont été démenties par les faits.

Notre marine marchande s'est à peine accrue de quelques vaisseaux; le grand marché central d'Anvers, qui était l'un des bienfaits préconisés, est tel que cette place est à peine approvisionnée en certaines marchandises exotiques; le Gouvernement continuant à organiser des départs réguliers de navires subsidiés, la nécessité où se trouvent plusieurs de nos industriels de confier leurs expéditions aux vaisseaux en partance au Havre, à Marseille, à Hambourg et autres villes étrangères, attestent que la protection accordée au pavillon belge non-seulement est restée sans influence quant à nos exportations, mais qu'elle nous a privés, au contraire, de moyens de transport que nous eût offerts l'arrivage,

dans nos ports, de navires des autres nations, qui en ont été éloignés par la surtaxe et les coûteuses formalités auxquelles ils sont actuellement assujettis.

Témoins de ces faits et des réformes douanières opérées par les nations nos plus redoutables rivales, nous restons convaincus que le régime d'une liberté de commerce sagement progressive favoriserait à la fois le développement de notre production industrielle et manufacturière, en la retrempant aux sources vivifiantes de la concurrence et du progrès, et rendrait à nos villes maritimes une vie, une activité mercantile, qu'en vain elles ont demandées au système restrictif des droits différentiels.

L'admirable position topographique qu'occupe Anvers au centre des grands États de l'Europe, dit assez que les destinées qui lui sont réservées ne s'accompliront qu'en devenant port libre.

En résumé, Messieurs, la Chambre de Liège, tout en réitérant le regret que la suppression des péages et des entraves qui affectent la navigation de nos canaux et de la Meuse n'ait été que partielle, émet le vœu de voir adopter le traité de commerce et de navigation conclu le 20 septembre avec la Hollande. Elle aime à considérer cette convention comme un acheminement à une politique commerciale plus libérale, mieux en rapport avec les légitimes exigences des consommateurs et avec les véritables intérêts de l'industrie et du commerce.

*Le Secrétaire,*

(Signé) F. GILMAN.

*Le Président,*

(Signé) F. CAPITAINE.

---

### CHAMBRE DE COMMERCE DE VERVIERS.

---

Verviers, le 5 janvier 1855.

*A Monsieur le Gouverneur de la province.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous vous accusons réception de votre dépêche du 27 décembre 1852.

La Chambre de commerce s'est occupée des questions proposées, dans sa première séance ordinaire de ce mois.

A aucune époque, elle ne s'est montrée partisan du régime des droits différentiels; jamais elle n'a eu foi dans les promesses des promoteurs de ce régime; loin de là, elle l'a considéré comme une entrave à la liberté et à la facilité des relations.

Nos producteurs de fabricats sont obligés de chercher, par eux-mêmes, des débouchés en dehors du pays. Ce qui leur manque, c'est un intermédiaire entre eux et les centres de consommation, qui recherche la nature des produits convenant à ces centres, fournisse des renseignements à nos producteurs, leur

achète leurs produits et les exporte à ses risques et périls. Faute de cet intermédiaire, l'exportation n'est accessible qu'à une classe assez limitée de nos producteurs, celle qui a assez de capitaux pour produire, se créer des relations à l'étranger et attendre assez longtemps les rentrées.

Le régime des droits différentiels avait pour objet de provoquer les relations directes avec les pays hors d'Europe, et de faciliter et d'augmenter les exportations de fabricats. Le but proposé n'a pas été et ne pouvait pas être atteint. C'est aux producteurs nationaux et à leurs intermédiaires avec les consommateurs étrangers à établir des relations de nation à nation, et vainement le législateur a espéré créer cette classe d'intermédiaires en établissant des droits différentiels d'origine, de provenance et de pavillon. Depuis l'établissement de ce régime, notre localité a certainement augmenté ses exportations, exploré de nouveaux marchés, mais ce n'est pas par le secours, par l'aide des négociants et des armateurs jouissant, à l'importation, du bénéfice des droits différentiels; c'est en fondant, dans les pays étrangers, des succursales pour les ventes, c'est en s'adressant à des commissionnaires établis en pays étrangers, c'est en leur envoyant des marchandises à titre d'essai que nos industriels exploitent les marchés étrangers. Ceux qui exportent ne s'occupent pas des retours; ils se bornent à chercher le placement de leurs produits, et c'est bien assez; ils savent que si une nation leur achète, c'est qu'elle a, pour payer, des fonds provenant de la vente de ses propres produits, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur.

Les auteurs du régime des droits différentiels partent de l'idée fausse que l'importateur des marchandises est en même temps exportateur. Ils ramènent l'échange à sa forme primitive : *le troc*. Nous plaçons des draps aux États-Unis et nous en sommes payés par des traites sur la France et sur l'Angleterre; ainsi nos industriels, exportateurs de draps, ne sont pas des importateurs de marchandises des États-Unis. Les traites qu'ils reçoivent sur la France et l'Angleterre représentent des marchandises fournies à celles-ci par les États-Unis, et lorsque ces traites passeront des mains du banquier, à qui nos industriels les remettent, dans celles des négociants qui auront des paiements à faire en France ou en Angleterre, c'est que ceux-ci auront à payer des marchandises qu'ils auront reçues de France ou d'Angleterre; de sorte qu'au fonds nos draps s'échangent contre des produits de la France et de l'Angleterre.

Cette vérité si simple s'applique aux marchandises qui nous sont envoyées de tous les pays. Les importateurs nous livrent des denrées, des matières premières; ils en sont payés par des traites ou des espèces qu'ils échangent contre des traites, et ils s'en servent soit pour payer ce qu'ils doivent, soit pour acheter, chez nous ou ailleurs, des produits.

En un mot et en thèse générale, en ce qui touche le commerce avec l'étranger, les uns font l'importation d'une espèce de produits de l'étranger, les autres font l'exportation d'une espèce de produits nationaux, et le total des importations des uns balance le total des exportations des autres.

Dans les relations de peuple à peuple, la marine n'apparaît que comme un *moyen de transport*. En accordant des faveurs à la marine, on ne multiplie pas plus les ventes et les achats de nation à nation qu'on ne les multiplierait entre Verviers et Bruxelles, en accordant des faveurs aux rouliers, aux voituriers.

Les producteurs, quels qu'ils soient, savent explorer les marchés étrangers.

Il leur faut des moyens de transport; ils savent les trouver et ils les trouvent, soit dans nos ports, soit dans les ports voisins. Ils ont su en trouver avant l'établissement du régime des droits différentiels, et ils sauront encore en trouver après son abolition.

La Chambre de commerce a applaudi aux brèches faites à ce régime par des arrêtés, par des conventions internationales; elle l'a vu réduire avec satisfaction à dix articles, et elle fait le vœu que ces derniers disparaissent. C'est un régime jugé et condamné.

Si, pour ménager des illusions, ne pas heurter trop vivement des préjugés, le Gouvernement ne veut pas abroger ce régime, nous ne voyons nulle difficulté à ce que le Gouvernement soumette les fruits, les huiles d'olive, les soufres bruts au régime de droits d'entrée uniformes, sans distinction de provenance, d'origine et de pavillon. Ces marchandises nous arrivent principalement des États baignés par la Méditerranée.

On croit, dites-vous, qu'en plaçant les transports par voie de terre sur la même ligne que les transports par voie de mer, les transports par terre ne se substituent aux transports par mer, et que le commerce d'exportation ne souffre, ne soit rendu plus difficile par la rareté des articles de retour par mer. Ce danger ne peut entrer dans l'esprit des hommes au courant des faits.

Des États de la Méditerranée qui nous fournissent des produits, celui des Deux-Siciles est le plus important. Or, cet État n'emploie et *ne peut employer* que la voie de mer.

Avant la loi des droits différentiels, c'est par la *voie de mer* que les États de la Méditerranée nous fournissaient des produits, et, le régime aboli, ils continueront à se servir de cette voie, *parce qu'elle est la moins coûteuse*. En vérité, nous sommes à nous demander par quelle raison les huiles, les fruits et les soufres déserteraient la voie de mer pour la voie de terre, à moins que, par un phénomène inattendu, le transport par voie de terre ne soit moins coûteux, et, si ce phénomène se manifeste, nous prions le Ciel que le Gouvernement n'ait pas la fâcheuse inspiration de le détruire, en surtaxant les transports par terre.

Si nous employons la voie de mer pour l'expédition de nos produits, destinés au bassin de la Méditerranée, et si, par cette voie, les navires trouvent des articles en retour, c'est par la raison que, si cette voie est la moins coûteuse pour les *envois*, elle l'est également pour les *retours*; de sorte que si, après l'abolition des droits différentiels, les États de la Méditerranée prennent la voie de terre pour les envois, nous la prendrons pour les retours, et qu'il n'y a pas lieu de craindre que notre commerce d'exportation souffre faute d'*articles de retour*. Ce ne sont ni les navires ni les voies de terre qui créent les produits. Ils en facilitent le transport.

La mer, les fleuves, les rivières, les canaux, les chemins de terre sont des moyens de communication, des moyens de transport pour l'*aller* comme pour le *retour*. Chacun emploie la voie qui lui est la plus utile ou la moins coûteuse, et dans le commerce, c'est la moins coûteuse que généralement on choisit, et il est contraire aux intérêts généraux de grever une voie de transport, soit au profit de ceux qui l'exploitent, en établissant des privilèges, des monopoles, soit au profit de ceux qui ne peuvent l'exploiter, en établissant des droits différentiels, en surtaxant les marchandises qui prennent la voie de terre au lieu de la voie navigable.

Le sort de la marine est attaché au sort du commerce d'*exportation*. Si celui-ci prospère, la marine prospère; s'il souffre, la marine souffre. Ce qu'il faut à la marine, c'est beaucoup de produits. Protéger la marine par des droits différentiels, ce n'est pas *augmenter* les produits à exporter, c'est au contraire entraver les envois, les retours, les échanges de produits de nation à nation.

*Le Secrétaire,*

(Signé) MASSON.

*Le Président,*

(Signé) ARMAND SIMONIS.

---

**GOUVERNEMENT PROVINCIAL DU LIMBOURG.**

---

Hasselt, le 7 janvier 1853.

*A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Les questions qui font l'objet de votre dépêche du 27 octobre dernier, ind. E, n° 7069, reçue le 3 de ce mois, concernant principalement le commerce maritime auquel celui de notre province est étranger, nous croyons pouvoir nous abstenir d'exprimer une opinion sur les points délicats qui en font l'objet, et qui ne nous paraissent pouvoir être examinés mûrement et utilement que par les corps qui ont dans leur sein des hommes possédant des connaissances pratiques et une expérience suffisante pour apprécier les divers intérêts qui y touchent.

Nous avons l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous renvoyer le document qui était annexé à votre dépêche précitée.

LA DÉPUTATION PERMANENTE,

*Le Greffier provincial,*

(Signé) L. DE SCHIERVEL.

(Signé) O. VAN CAUBERG.

---



## CHAMBRE DE COMMERCE DE NAMUR.

Namur, le 18 janvier 1853.

*A Monsieur le Gouverneur de la province.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par votre missive du 22 décembre dernier, n° 475831 D, vous nous adressez copie d'une dépêche de M. le Ministre des Affaires Étrangères, du 1<sup>er</sup> dudit mois de décembre, par laquelle il vous charge d'inviter la Chambre de commerce de Namur à examiner la question qu'il pose relativement à l'application du régime des droits différentiels consacré par la loi du 31 janvier 1852 et l'arrêté royal du 2 février suivant, et à l'opportunité de faire droit à la demande, qui s'est produite dans ces derniers temps, de l'abolition des droits différentiels *pour les fruits, les huiles d'olive et les soufres bruts* qui nous viennent principalement des États que baigne la Méditerranée, dans le but principal de permettre au commerce de les recevoir par terre sans aucune surtaxe, et par conséquent, de se les procurer (notamment par voie de France) avec infiniment plus de célérité que par mer.

Sur ce premier point, la Chambre de commerce est d'avis que la loi du 31 janvier 1852, consacrant le régime des droits différentiels, est trop récente et n'a pas fonctionné pendant assez de temps, pour pouvoir apprécier dès à présent s'il serait utile d'y apporter des changements.

Sur le second point, la Chambre croit qu'en égard à l'état dans lequel se trouve notre commerce maritime, il est important, il est prudent même de ne pas employer des mesures qui pourraient lui nuire; et l'on risquerait fortement de le faire en accueillant la demande tendante à abolir les droits différentiels pour les fruits, les huiles d'olive et les soufres bruts.

Ces produits font l'objet d'un grand commerce sur la place d'Anvers, où ils arrivent par navires; jamais les soufres ne seront expédiés par terre en transit par la France. Quant aux fruits et aux huiles d'olive, ce qui nous vient par la France n'est importé que pour la consommation et le commerce de détail, et ne paraît pas être assez considérable pour faire l'objet d'une faveur spéciale, qui ne tournerait d'ailleurs peut-être qu'au profit des débitants, mais dans tous les cas au préjudice de notre commerce par mer.

*Le Secrétaire,*

(Signé) A. BRUNO fils.

*Le Président,*

(Signé) KEGELJAN.

## RÉSUMÉ GÉNÉRAL

## ENTRÉE.

|                                     |                   | 1849.   | 1850.   | 1851.   | MOYENNE. |
|-------------------------------------|-------------------|---------|---------|---------|----------|
| NAVIRES BELGES ET ÉTRANGERS RÉUNIS. |                   |         |         |         |          |
| Navires chargés . . . .             | Nombre . . . .    | 1,820   | 1,895   | 1,995   | 1,902    |
|                                     | Tonnage. . . .    | 513,652 | 295,910 | 500,032 | 505,198  |
|                                     | Chargement. . . . | 268,870 | 256,882 | 255,645 | 260,466  |
| Navires sur lest . . . .            | Nombre . . . .    | 604     | 272     | 140     | 342      |
|                                     | Tonnage. . . .    | 42,715  | 18,837  | 17,451  | 26,546   |
|                                     | Chargement. . . . | 61      | 121     | 220     | 157      |
| TOTAL. . . .                        | Nombre . . . .    | 2,424   | 2,165   | 2,142   | 2,244    |
|                                     | Tonnage. . . .    | 556,567 | 514,797 | 517,466 | 529,544  |
|                                     | Chargement. . . . | 268,951 | 257,005 | 255,874 | 260,605  |
| NAVIRES BELGES.                     |                   |         |         |         |          |
| Navires chargés . . . .             | Nombre . . . .    | 400     | 585     | 402     | 505      |
|                                     | Tonnage. . . .    | 70,626  | 67,885  | 70,261  | 69,591   |
|                                     | Chargement. . . . | 61,197  | 59,002  | 61,772  | 60,657   |
| Navires sur lest . . . .            | Nombre . . . .    | 50      | 24      | 20      | 52       |
|                                     | Tonnage. . . .    | 2,475   | 1,058   | 1,385   | 1,959    |
|                                     | Chargement. . . . | .       | .       | 11      | 4        |
| TOTAL. . . .                        | Nombre . . . .    | 450     | 407     | 422     | 427      |
|                                     | Tonnage. . . .    | 73,101  | 69,845  | 71,644  | 71,550   |
|                                     | Chargement. . . . | 61,197  | 59,002  | 61,785  | 60,661   |
| NAVIRES ÉTRANGERS.                  |                   |         |         |         |          |
| Navires chargés . . . .             | Nombre . . . .    | 1,420   | 1,510   | 1,591   | 1,507    |
|                                     | Tonnage. . . .    | 245,026 | 228,025 | 229,771 | 255,608  |
|                                     | Chargement. . . . | 207,675 | 197,880 | 195,875 | 199,809  |
| Navires sur lest . . . .            | Nombre . . . .    | 554     | 248     | 129     | 510      |
|                                     | Tonnage. . . .    | 40,240  | 16,929  | 16,051  | 24,407   |
|                                     | Chargement. . . . | 61      | 121     | 218     | 155      |
| TOTAL. . . .                        | Nombre . . . .    | 1,974   | 1,758   | 1,720   | 1,817    |
|                                     | Tonnage. . . .    | 285,266 | 244,954 | 245,822 | 258,015  |
|                                     | Chargement. . . . | 207,754 | 198,001 | 194,091 | 199,942  |

## DE LA NAVIGATION.

## SORTIE.

|                                     |                 | 1849.   | 1850.   | 1851.   | MOYENNE. |
|-------------------------------------|-----------------|---------|---------|---------|----------|
| NAVIRES BELGES ET ÉTRANGERS RÉUNIS. |                 |         |         |         |          |
| Navires chargés . . . .             | Nombre . . . .  | 1,819   | 1,672   | 1,519   | 1,670    |
|                                     | Tonnage. . . .  | 250,868 | 255,914 | 224,510 | 255,564  |
|                                     | Chargement. . . | 168,129 | 194,186 | 166,278 | 176,198  |
| Navires sur lest. . . .             | Nombre . . . .  | 549     | 542     | 607     | 566      |
|                                     | Tonnage. . . .  | 149,770 | 87,831  | 91,864  | 96,488   |
|                                     | Chargement. . . | 766     | 219     | 284     | 425      |
| TOTAL. . . .                        | Nombre . . . .  | 2,568   | 2,214   | 2,126   | 2,256    |
|                                     | Tonnage. . . .  | 549,658 | 525,745 | 516,174 | 529,852  |
|                                     | Chargement. . . | 168,895 | 194,405 | 166,562 | 176,621  |
| NAVIRES BELGES.                     |                 |         |         |         |          |
| Navires chargés . . . .             | Nombre . . . .  | 376     | 535     | 551     | 554      |
|                                     | Tonnage. . . .  | 59,045  | 57,750  | 62,096  | 60,227   |
|                                     | Chargement. . . | 41,041  | 46,518  | 49,575  | 45,578   |
| Navires sur lest. . . .             | Nombre . . . .  | 76      | 79      | 83      | 80       |
|                                     | Tonnage. . . .  | 15,212  | 14,669  | 15,961  | 14,614   |
|                                     | Chargement. . . | 58      | 70      | 24      | 54       |
| TOTAL. . . .                        | Nombre . . . .  | 452     | 414     | 434     | 454      |
|                                     | Tonnage. . . .  | 75,157  | 72,408  | 76,957  | 74,841   |
|                                     | Chargement. . . | 41,099  | 46,597  | 49,599  | 45,652   |
| NAVIRES ÉTRANGERS.                  |                 |         |         |         |          |
| Navires chargés . . . .             | Nombre . . . .  | 1,445   | 1,557   | 1,168   | 1,516    |
|                                     | Tonnage. . . .  | 179,925 | 178,175 | 161,514 | 175,158  |
|                                     | Chargement. . . | 127,088 | 147,868 | 116,905 | 150,619  |
| Navires sur lest. . . .             | Nombre . . . .  | 475     | 465     | 524     | 487      |
|                                     | Tonnage. . . .  | 94,558  | 73,162  | 77,903  | 81,875   |
|                                     | Chargement. . . | 708     | 140     | 260     | 570      |
| TOTAL. . . .                        | Nombre . . . .  | 1,916   | 1,800   | 1,692   | 1,805    |
|                                     | Tonnage. . . .  | 274,481 | 251,557 | 239,217 | 255,015  |
|                                     | Chargement. . . | 127,796 | 148,008 | 117,165 | 150,989  |

# TABLE DES MATIÈRES.

|                                                              | PAGES. |
|--------------------------------------------------------------|--------|
| EXPOSÉ DES MOTIFS . . . . .                                  | 1      |
| PROJET DE LOI . . . . .                                      | 4      |
| ANNEXE A. — <i>Avis des Chambres de commerce.</i>            |        |
| Anvers . . . . .                                             | 5      |
| Bruxelles . . . . .                                          | 14     |
| Nivelles . . . . .                                           | 16     |
| Louvain . . . . .                                            | ib.    |
| Bruges . . . . .                                             | 17     |
| Roulers . . . . .                                            | 18     |
| Ostende . . . . .                                            | 19     |
| Courtray . . . . .                                           | 22     |
| Ypres . . . . .                                              | ib.    |
| Gand . . . . .                                               | 24     |
| S <sup>t</sup> -Nicolas . . . . .                            | 26     |
| Alost . . . . .                                              | 27     |
| Termonde . . . . .                                           | 28     |
| Gouvernement provincial du Hainaut . . . . .                 | 43     |
| Tournay . . . . .                                            | 46     |
| Mons . . . . .                                               | 47     |
| Charleroy . . . . .                                          | 48     |
| Liège . . . . .                                              | 49     |
| Verviers . . . . .                                           | 53     |
| Gouvernement provincial du Limbourg . . . . .                | 56     |
| Namur . . . . .                                              | 57     |
| ANNEXE B. — <i>Résumé général de la navigation</i> . . . . . | 58     |