

(1)

( N° 59. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 27 JANVIER 1859.

---

Traité de commerce et de navigation, conclu, le 17 juillet 1858,  
avec les États-Unis (1).

---

### RAPPORT

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

---

MESSIEURS,

Les États-Unis présentent, par leur position et par leur population toujours croissante, un débouché important pour les nations industrielles; celles-ci ont donc intérêt à obtenir, pour l'importation de leurs produits dans ce vaste pays, tous les avantages que l'Amérique du Nord accorde aux nations les plus favorisées, et de voir leurs navires placés sur le pied du pavillon national, quant aux taxes de navigation et aux droits d'entrée. De leur côté, les États-Unis ont des intérêts identiques, ceux d'obtenir également le traitement le plus favorable possible, chez les nations européennes qui leur achètent une quantité considérable de leurs produits. Les deux pays doivent désirer être à l'abri de toute surtaxe : le commerce est toujours heureux de voir cette bonne entente régner entre les Gouvernements, et il est important pour lui que le traitement le plus favorisé se trouve placé, de part et d'autre, sous la sauvegarde d'un traité ayant une certaine durée.

Ceci est d'autant plus désirable que, pour jouir aux États-Unis du système de la nation la plus favorisée, il est nécessaire d'avoir un arrêté ou un décret d'assimilation, rendu sur la preuve que les navires des États-Unis, ainsi que leurs produits, sont traités sur le pied de la nation la plus favorisée.

---

(1) Projet de loi, n° 14.

(2) La section centrale, présidée par M. DOLEZ, était composée de MM. PIRSON, NÉLIS, DE BOE, TACK, VAN ISEGHEM et CROMBEZ.

Bien qu'en Belgique le système, en principe, soit le même, il diffère cependant, dans son application et son exécution, de celui des États-Unis : chez nous, la règle générale du tarif est l'assimilation de tous les pavillons, et notre législation permet au Gouvernement de surtaxer, laissant à son appréciation l'époque et le chiffre des surtaxes, du moment que nos intérêts maritimes et commerciaux se trouvent compromis à l'étranger.

Ainsi l'Exposé des Motifs indique en quoi consiste aux États-Unis le traitement des nations non assimilées ; pour les pays qui se trouvent dans cette catégorie, la surtaxe est indiquée d'avance.

Le traité du 17 juillet de cette année a reçu, de la part des sections, un accueil favorable ; toutes l'ont admis.

Nous accordons aux États-Unis le bénéfice de notre système commercial inauguré en 1856, comme nous obtenons chez eux la suppression de toute surtaxe, tant sur nos navires que sur nos produits et nos marchandises.

Sont exclus de l'assimilation complète le cabotage, le commerce du sel et les produits de la pêche. Sur ce point, à la demande des sections, la section centrale a posé au Gouvernement les questions suivantes :

1° Quelle est la différence, aux États-Unis, entre le régime de la nation la plus favorisée et le traitement national, en ce qui concerne le commerce du cabotage ?

M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu en ces termes :

- « Le pavillon américain a seul le droit d'exercer le cabotage entre les ports » des États-Unis.
- » Les nations étrangères, même les plus favorisées, sont exclues de ce genre » de transport.
- » Le traité nous garantit que si une exception est faite à la règle générale, » la Belgique en partagera de plein droit le bénéfice. »

Les États-Unis ont une immense étendue de littoral situé, d'une part, sur la mer Atlantique, d'autre part, sur la mer Pacifique, et les transports, non-seulement le long de la côte, mais même entre ces deux points sont considérés comme cabotage ; ce commerce, réservé uniquement aux navires américains, est donc d'une grande importance pour sa marine marchande. Il s'ensuit que l'article 5 du traité, combiné avec le système douanier actuel des États-Unis, est tout à fait en ce moment à l'avantage du pavillon américain.

D'autres États étrangers sont en instance auprès du Gouvernement américain, afin d'obtenir pour leurs pavillons le bénéfice du cabotage, et nous sommes assurés d'avance, par le traité, que si les États-Unis admettent une seule nation à participer à ces transports, nous jouirons immédiatement du même traitement.

SECONDE QUESTION. — Quelles sont les bases du régime de transit aux États-Unis ?

M. le Ministre a répondu :

- « Il n'existe pas de droit de transit aux États-Unis, le transit par terre y est

» d'ailleurs de peu d'importance. Le transit par réexportation est plus considérable. Les marchandises déposées en entrepôt peuvent être réexpédiées à l'étranger sans avoir à acquitter des droits d'entrée, mais en se conformant aux formalités de l'entreposage. »

Cette demande de renseignements a été motivée sur ce que l'article 16 du traité fait seulement mention du transit à travers la Belgique, et qu'il se tait sur ce qui regarde le transit par le territoire américain.

TROISIÈME QUESTION. — Quels sont les motifs pour lesquels on continue à accorder des privilèges spéciaux aux importations du sel et du poisson par pavillon national?

Voici la réponse du Gouvernement :

« J'ai eu tout récemment l'occasion, en ce qui regarde le poisson, de fournir des explications à la section centrale, chargée d'examiner le Budget des Affaires Étrangères pour l'année 1859 (Rapport de la section centrale, séance du 7 décembre 1858, *Documents parlementaires*, n° 25).

» Le privilège accordé au pavillon national, pour le transport du sel, tient à l'ensemble de notre législation sur le commerce de cette denrée, et ne semble pas pouvoir être discuté isolément.

» Au surplus, le traité nous permet d'attribuer des faveurs particulières au pavillon national pour le commerce du poisson et du sel, mais il ne nous en fait pas une obligation. »

» Les deux questions restent donc entières. »

En ce qui concerne la pêche, il faut observer que toutes les nations qui n'ont point, par leur situation de côte, un avantage sur leurs voisins, encouragent par différents systèmes l'industrie de la pêche; sous ce dernier rapport, on n'a qu'à examiner les législations française et anglaise.

De plus, un membre pense qu'on doit avoir les plus grands égards pour une industrie aussi périlleuse que la pêche maritime, qui rend des services signalés au pays: elle est la pépinière du personnel de notre marine marchande.

Comme le Gouvernement le dit avec raison, la question de l'importation du sel tient à l'ensemble des lois qui régissent cette matière.

Si le commerce et l'industrie belge peuvent tirer un certain avantage du traité récemment conclu, le commerce américain, de son côté, en trouvera de sérieux dans l'acte du 17 juillet dernier.

Une comparaison sommaire entre le traité de 1845 et celui que nous venons de conclure, peut trouver ici sa place.

Pour ce qui concerne les taxes de navigation, de part et d'autre, dans les deux traités, l'assimilation était complète, mais elle était incomplète pour ce qui regarde les droits d'importation sur les marchandises.

L'article 7 du premier de ces traités admettait seulement aux mêmes droits que l'importation par navires belges, les objets de toute nature provenant du sol et de l'industrie des États-Unis ou de ses entrepôts, importés en droiture, tandis que l'article 6 du traité de 1858, sauf les deux dérogations spécifiées à

l'article 9, admet ces objets par pavillon américain, n'importe leur origine et le lieu d'importation, absolument comme si ces marchandises étaient importées par navires belges.

Pour quelques denrées coloniales qui font l'objet d'un commerce assez important de la part des États-Unis, mais qui ne proviennent pas de leur sol, la différence est assez grande.

La législation de 1844, sur les bases de laquelle la convention de 1845 fut négociée, admettait le café, importé des entrepôts des États-Unis par pavillon américain, au droit de fr. 11 50 c<sup>s</sup>, plus les centimes additionnels, par 100 kil.; le navire belge payait le même droit, mais quand ce dernier importait le café directement des pays de production, il n'était soumis qu'au droit de 9 francs par 100 kil.; il y avait donc, au détriment du commerce d'entrepôt des États-Unis, une surtaxe de 29 francs, y compris les centimes additionnels, par tonneau. Il est vrai de dire que, depuis 1852, époque à laquelle les entrepôts transatlantiques furent assimilés aux pays de production, cette surtaxe avait disparu.

Mais celle qui était restée en vigueur jusqu'à notre dernière révision douanière était la surtaxe que payait le navire américain quand il importait le café venant des pays de production, par exemple: du Brésil, les droits d'entrée étaient, par pavillon belge, 9 francs, et par pavillon américain fr. 11 50 c<sup>s</sup>, plus les centimes additionnels, par 100 kil., ce qui constituait également, au détriment de ce dernier, une défaveur de 29 fr. par tonneau.

Pour le sucre, autre article important, les importations des entrepôts américains payaient, jusqu'en 1852, fr. 19 72 c<sup>s</sup> par tonneau; à cette époque, comme pour le café, ces entrepôts ont été assimilés aux pays de production; mais le droit de fr. 19 72 c<sup>s</sup> est resté en vigueur jusqu'à notre dernière réforme commerciale, pour les importations par navires américains venant des pays de production, tels que Cuba, le Brésil, etc., et par navires belges, ces mêmes importations ne payaient que fr. 0 11 1/2 c<sup>s</sup>; il y avait donc pour les navires américains, une surtaxe de fr. 19 60 1/2 c<sup>s</sup> par tonneau.

Il est inutile de mentionner d'autres faits de la même nature, il suffit d'avoir appelé l'attention sur les deux articles principaux.

L'ancien traité étant pour l'intercourse, le coton, le riz, etc., productions américaines, étaient admis en Belgique aux droits les plus favorisés.

Outre le changement important dont nous venons de parler, et qui nous vaut, par réciprocité de la part des États-Unis, le traitement le plus favorisé, tan pour notre commerce que pour notre navigation, il y a un autre changement introduit dans le nouveau traité: il concerne le remboursement du péage sur l'Escaut. Par le traité de 1845, le Gouvernement belge avait pris l'engagement volontaire de restituer cette taxe, dont sont grevés, au profit de la Néerlande, les navires américains, absolument comme tous les autres bâtiments de commerce qui entrent dans l'Escaut en destination de la Belgique. Dans ces derniers temps, il n'est plus entré dans les intentions du Gouvernement belge de prendre, à l'égard du remboursement de la taxe sur l'Escaut, des engagements vis-à-vis des puissances étrangères; il ne peut plus se lier; il doit conserver pour l'avenir toute sa liberté d'action; il agira suivant les circonstances et d'après ses propres intérêts. Au reste, ce n'est pas le premier traité que signe la Belgique, dans lequel cette obligation a été omise; déjà la même omission a

eu lieu dans la convention du 9 juin 1858 avec la Russie, ainsi que dans celles conclues récemment avec le Chili et avec d'autres républiques américaines.

En supprimant cette clause du nouveau traité, il ne s'ensuit pas que la taxe sur l'Escaut ne soit plus, pour le moment, remboursée aux navires des États-Unis; mais, au lieu d'être forcés de le faire par un contrat international, nous ne rembourserons plus que volontairement, en vertu d'une disposition législative, que nous sommes libres de rapporter, comme nous avons pris l'initiative de la voter.

Les autres articles du traité sont la reproduction textuelle de ceux qui figuraient déjà dans celui de 1845; ils ont rapport: 1° aux charges que les habitants d'un des deux pays ont à payer quand ils s'établissent dans l'autre, ainsi qu'aux faveurs dont ils peuvent jouir; 2° à l'exemption du droit de tonnage et des autres frais de port accordée aux bateaux à vapeur des deux pays qui font une navigation régulière; 3° à l'assimilation complète pour les droits de sortie; 4° à la faculté aux navires de conserver une partie de leur cargaison à bord; 5° à l'entreposage des marchandises; 6° aux cas de naufrage et d'échouement; 7° aux privilèges des consuls; 8° à l'arrestation des matelots déserteurs. Toutes ces clauses ont été, depuis treize ans, exécutées de la manière la plus loyale de part et d'autre et n'ont provoqué aucune difficulté. La section centrale trouve, par conséquent, inutile d'entrer, à l'égard de toutes ces dispositions, dans d'autres détails, convaincue, comme elle l'est, qu'elles sont suffisamment connues et appréciées par notre commerce et par notre navigation. Le *minimum* de la durée du traité est de dix ans.

La section centrale espère que le nouveau traité contribuera à augmenter nos relations avec les États-Unis, que, des deux côtés, on s'efforcera de donner un plus grand développement aux affaires, et qu'au moins, la progression qu'on remarque depuis quelques années dans la valeur de nos importations et de nos exportations, continuera à avoir lieu.

La conclusion du traité démontre, en outre, la bonne harmonie qui existe entre la Belgique et les États-Unis, et le désir des deux Gouvernements de faire, dans les limites de leur pouvoir et de leur influence, tout ce qui peut contribuer et aider à établir des rapports suivis et avantageux entre les habitants des pays respectifs.

En terminant, la section centrale propose l'adoption du projet de loi approuvant le traité du 17 juillet 1858.

*Le Rapporteur,*

JEAN VAN ISEGHEM.

*Le Président,*

H. DOLEZ.