

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 MARS 1893.

Réduction des droits de fanal et modification à certains droits d'entrée et au système de préemption des marchandises imposées à la valeur (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de loi dont il est question fut déposé par M. le Ministre des Finances sur le bureau de la Chambre, le 20 juillet 1892; il est la reproduction textuelle de celui présenté le 24 mars précédent. (*Documents parlementaires, 1891-1892, n° 122.*) Ce dernier est tombé par suite de la dissolution des Chambres. Rapport avait été fait sur le projet du 24 mars, au nom de la Commission spéciale chargée de l'examiner, le 11 avril 1892. (*Documents parlementaires, session 1891-1892, n° 141.*)

La situation économique du pays ne paraît pas avoir subi, dans l'intervalle de la double présentation du projet de loi, des changements profonds; certains faits résultant de la conclusion du traité germano-belge et de la dénonciation de notre traité de commerce avec la France sont peut-être venus offrir matière à de nouvelles appréciations, mais, en tous cas, dans des limites restreintes qui ne touchent pas au fond du débat: aucune expérience bien décisive ne saurait être faite pendant une période d'une seule année. Le mouvement des premiers mois, qui forment la transition d'un régime douanier à l'autre et qui est influencé naturellement par les importations et les exportations anormales qui précèdent

(1) Projet de loi, n° 4 (session extraordinaire de 1892).

(2) La section centrale était composée de MM. TACK, président, DE MONTPELLIER, HEYNEN, LAMBIOTTE, SABATIER, MELOT et DE RAMAIX.

la conclusion ou la dénonciation des traités, laisse toujours subsister dans l'esprit des doutes sur le fondement des conséquences qu'on pourrait en tirer.

Les observations, consignées dans le rapport du 14 avril dernier, fait au nom de la Commission spéciale, demeurent donc debout. C'est pourquoi elles sont textuellement reproduites ci-après; elles seront complétées plus loin, *mutatis mutandis*, par l'exposé des opinions exprimées, soit dans vos sections, soit au sein de la section centrale.

Voici comment s'exprime le rapporteur de la Commission spéciale de 1892 :

« Le Gouvernement vient de déposer sur le bureau de la Chambre un projet de loi qui l'autorise à réduire de moitié le droit de fanal et qui apporte en même temps plusieurs modifications aux droits perçus à l'entrée en Belgique sur diverses marchandises.

» Ces mesures sont combinées avec des réductions et des relèvements en matière de tarifs de transport sur les chemins de fer.

» Le projet de loi mis en discussion présente un véritable caractère d'urgence, à raison de la majoration opérée dans leurs tarifs de douane par la plupart des nations avec lesquelles nos relations d'affaires sont les plus suivies et comportent les chiffres les plus élevés; comme le fait observer, à juste titre, l'Exposé des motifs, il résulte de ce fait une situation qui ne sera pas exempte de difficultés. Nous perdrons inmanquablement d'importants débouchés sur lesquels nous avons pu compter jusqu'à présent, et ce n'est pas sans de grands efforts que nous parviendrons à les remplacer par d'autres.

» Sans doute, on peut l'affirmer : l'énergie et l'activité que nos industriels ont déployées dans le passé, l'habileté et l'indomptable ardeur pour le travail dont nos ouvriers ont de tout temps donné des preuves irréfragables, sont de nature à nous rassurer sur l'avenir. Mais encore faut-il que la lutte, qui s'annonce plus acharnée, plus intense et plus redoutable que jamais, ne se fasse pas dans des conditions par trop inégales.

» Jadis les industries étaient pour ainsi dire localisées. Beaucoup de pays avaient leur monopole acquis par suite des aptitudes spéciales de leurs ouvriers; cette possession exclusive était consacrée par de longues années d'existence et par une réputation de supériorité incontestée. Les marchés étaient circonscrits et la production limitée; grâce aux perfectionnements apportés dans l'outillage, grâce à l'application de la vapeur aux moteurs et aux machines, grâce, enfin, à la célérité et à la facilité des communications, à la création des chemins de fer et des lignes de navigation transatlantique, une révolution économique, qui est loin d'avoir dit son dernier mot, marque notre siècle de son sceau indélébile; les monopoles tendent à disparaître l'un après l'autre, il n'en existe plus que de bien rares, qui tiennent à des situations exceptionnelles, à des conditions climatiques ou à des avantages naturels du sol.

» On tend à produire toute chose partout.

» Ce caractère d'universalité se manifeste, surtout pour l'industrie manufacturière, proprement dite. La Belgique jouissait autrefois d'une réputation universelle en matière de textiles; elle en avait à certains égards la spécialité en même temps que ses débouchés étaient toujours assurés.

» La France, l'Italie et l'Espagne étaient des marchés qui lui appartenaient en quelque sorte exclusivement. Aujourd'hui, nous sommes exclus de la France pour nos toiles et pour nos coutils, et nous voyons s'élever, en Italie et en Espagne, des filatures et des tissages mécaniques qui, à l'abri de la protection, nous menacent d'une concurrence des plus sérieuses.

» La production est devenue en quelque sorte illimitée et instantanée. La nôtre répond au double et au triple de notre consommation, pendant qu'autour de nous nos débouchés s'appauvrissent, se resserrent et s'évanouissent.

» Dans ce *struggle for life*, la palme sera à celui qui dispose des métiers et des machines les plus perfectionnés, des moyens de transports les plus économiques et les plus accélérés, du crédit le mieux établi et de capitaux abondants.

» Aux complications nées de cette gigantesque et rapide transformation de l'industrie devenue universelle, viennent en ce moment se joindre les embarras que nous suscite le système de protection à outrance derrière laquelle s'abritent nos concurrents.

» Il en résulte que nous nous trouvons en face d'une crise imminente dont nous ne pourrions sortir qu'à force d'énergie et de persévérants efforts.

» C'est de ces idées que le Gouvernement a dû naturellement s'inspirer, en vous proposant les mesures que nous indiquons plus loin et qui sont de nature à permettre à nos grandes industries de soutenir le premier choc durant la période transitoire dans laquelle nous entrons.

» Pour n'être pas aussi complètes qu'on serait tenté de le souhaiter, ces mesures offrent de nombreux avantages et sont telles, dans leur ensemble, qu'elles dissiperont bien des alarmes et feront renaître la confiance là où elle a pu être un instant ébranlée.

» C'est avec bonheur que nos industriels auront appris que le Gouvernement s'est décidé à ne pas se croiser les bras ; en courant au plus pressé il a montré que sa sollicitude est en éveil sur les grands intérêts confiés à sa vigilance.

» Cette marche en avant n'est qu'une première étape qui sera suivie, votre Commission spéciale aime à le présumer, d'un pas plus décisif, lorsque le moment propice sera venu de reviser d'après des principes bien établis et d'une manière générale notre tarif douanier, dans toutes ses parties essentielles.

» Dans cet ordre d'idées, la Commission estime que le projet de loi mérite, de la part de la Chambre, un accueil empressé. On se fait, à première vue, une idée de son importance lorsqu'on considère qu'il touche à la fois aux tarifs de transport sur les chemins de fer, aux droits de feux et de fanaux, aux taxes prélevées à l'importation sur divers produits.

» S'il fallait discuter les principes multiples et fondamentaux qu'il met en jeu, le temps dont dispose la Chambre pourrait à peine y suffire ; aussi votre Commission a-t-elle cru pouvoir abréger ses délibérations en vue du but immédiat à atteindre.

» D'ailleurs, le vote du projet de loi ne saurait compromettre aucun intérêt, et il en sert et en favorise un bon nombre.

» On peut donc envisager les propositions du Gouvernement comme des améliorations provisoires qui recevront leur complément plus tard, lorsque

l'orientation pourra mieux se faire et que les effets produits par l'attitude économique que nos voisins ont prise pourront mieux être appréciés.

» En attendant, nos industries du fer, du charbon et du verre reçoivent toutes les satisfactions qu'elles étaient en droit d'espérer, les industries textiles et du vêtement voient disparaître les anomalies les plus choquantes qui dépassaient nos tarifs et qui avaient soulevé tant et de si justes plaintes de la part de nos tisseurs et de nos confectionneurs; la douane sera mieux armée contre les fraudes auxquelles le mode de perception des droits *ad valorem* avait donné libre carrière et que plus d'une fois elle s'est trouvée dans l'impuissance de combattre avec la rigueur et l'efficacité voulues.

» Les intérêts de l'agriculture n'ont pas échappé non plus aux préoccupations du Gouvernement.

» Les relèvements de tarifs de douane, en ce qui concerne notamment les articles de luxe, tels que la maroquinerie, les instruments de musique, la volaille, les truffes, les pâtés de foie gras, les conserves de gibier, les ananas, les raisins et autres denrées et fruits de l'espèce, nous révèlent l'intention du Gouvernement d'agir énergiquement dans les négociations ouvertes pour la conclusion de nouveaux traités de commerce.

» Plus il saura montrer de fermeté et de résolution et plus le pays lui en sera reconnaissant; pour être ardue, la tâche n'est pas au-dessus de ses forces.

» Au sujet des dégrèvements annoncés en matière de transports par le chemin de fer de l'État, des réductions des droits de fanal et des abaissements de droit de douane, votre Commission reconnaît que le sacrifice annuel de 3 millions 700,000 francs, auquel le Gouvernement s'est décidé, est une réduction sérieuse qui procurera un réel soulagement à l'industrie et rétablira, dans de notables proportions, l'équilibre plus ou moins détruit par les faveurs accordées aux transporteurs de produits venant du dehors et qui jouissent de faveurs réelles, tant en ce qui concerne le trafic en service intérieur qu'en ce qui touche le service international et le transit.

» Sans vouloir examiner à qui plus spécialement profiteront les diminutions que le Ministre des Chemins de fer a en vue, la Commission estime qu'une large part doit en être réservée à l'agriculture, et elle insiste vivement pour que les relèvements des taxes sur les marchandises de 2^e et 3^e classe et sur les charges incomplètes ne viennent pas nuire à cette importante branche de la prospérité nationale; il convient d'éviter de frapper les produits du sol en général, tels que les céréales, la paille, le foin, les lins en tiges, les pommes de terre, les perches à houblon, les bois de mines et de houillères, les billes et billettes en hêtre et en chêne, le goudron végétal, de même que le sel marin brut, les moëllons, les pierres, sables et ardoises, les tuyaux de drainage, les fumiers, les engrais, les pulpes, la chaux, les marnes, etc.; certaines charges incomplètes ne devraient point subir de relèvement. M. le Ministre des Chemins de fer tiendra sans doute à donner à cet égard des assurances aux intérêts en cause.

» Un membre a vivement sollicité le déclassement de ces produits pour lesquels on réclame depuis longtemps une diminution de taxe.

» S'il est vrai, comme on le soutient, que ce sont les grands transports pondéreux qui procurent les bénéfices à l'exploitation du chemin de fer, ceux de

moindre importance, ont droit, pour des raisons qu'il est superflu de développer ici, à des ménagements et à toute la sollicitude de l'administration, d'autant plus qu'en dernière analyse on est fondé à prétendre que les sacrifices que s'impose dans l'occurrence le Trésor public n'auront, certes, pas une durée illimitée. Ce dernier point a été par anticipation magistralement mis en lumière, chiffres et données statistiques à l'appui, par l'honorable M. Fris, dans son remarquable rapport sur le Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour 1892. (*Documents parlementaires*, 1891-1892, n° 92)

» Nous relevons dans son travail, entre autres, les réflexions suivantes qu'on ne saurait trop méditer :

» « La discussion récente du traité de commerce avec l'Allemagne a fait ressortir les avantages que le chemin de fer sera appelé à recueillir du chef de certaines dispositions nouvelles.

» » Le commerce allemand dirigera dans une plus large mesure ses exportations vers nos ports.

» » Les extensions du trafic international seront une nouvelle source pour les chemins de fer belges, sans nous imposer de ce chef des sacrifices nouveaux. Le Gouvernement se trouvera dès lors dans une situation plus favorable pour accorder à l'agriculture et à l'industrie nationale les dégrèvements qu'elles réclament avec instance. Il le faut pour pouvoir soutenir la concurrence à l'étranger, malgré les obstacles élevés aux frontières par les tarifs douaniers.

» » Les sacrifices financiers *nécessairement passagers* que cette intervention entraînerait seraient-ils de nature à diminuer l'énergie, à énerver la confiance que les producteurs doivent avoir en eux-mêmes?

» » Évidemment! non.

» » Le malaise de l'industrie, la diminution de la production entraînent forcément la réduction des transports, tandis qu'un allègement de prix ne manquera pas de ramener le trafic...

» » C'est ainsi qu'en France des dégrèvements viennent d'être apportés aux tarifs en faveur des transports à grande vitesse, indépendamment de l'abandon par le Gouvernement de l'impôt spécial qui pesait sur eux. Or, si l'on constate que, dans notre pays, le résultat présent de l'exploitation du chemin de fer représente industriellement un boni de 127,000,000 de francs, et que le dernier exercice donne un revenu de 4,383 p. % du capital utile affecté au chemins de fer, on reconnaîtra que l'on ne court pas un grand danger en risquant de diminuer un peu les produits, encore *temporairement* sans doute, par des réductions de transport. »

» Ces citations suffisent pour indiquer la portée et la valeur de la thèse soutenue par notre collègue.

» Nous renvoyons au document visé dans lequel la question de l'influence du barème des tarifs sur le mouvement des transports et leurs résultats financiers sont discutés avec beaucoup d'ampleur et avec toute l'autorité qui s'attache au nom de l'auteur du rapport.

» Les réductions adoptées amèneront donc, tout le fait présager, un développement du trafic qui compensera en partie les pertes momentanément subies.

Un membre de la Commission est convaincu que cette prévision se réalisera au point que, selon lui, la création de ressources aussi considérables que celles qui sont demandées est inutile. Quoi qu'il en soit, votre Commission s'en rapporte aux propositions qui sont faites par le Gouvernement; elle juge qu'il serait peut-être téméraire de trop compter sur de simples éventualités; celles-ci, pour être probables, ne sont cependant pas d'une certitude absolue

» En tout état de cause, le projet constitué, on ne saurait le contester et nous aimons à le répéter, une amélioration sensible à notre régime économique et douanier en rapport avec les nécessités les plus impérieuses; ces améliorations sont telles, qu'elles doivent dissiper les inquiétudes que les remaniements des tarifs étrangers avaient fait naître dans les esprits.

» Les mesures proposées auront, tout au moins, pour conséquence immédiate de stimuler les courages, de pousser à de nouvelles entreprises et de relever le travail national.

» Un membre, se plaçant spécialement au point de vue des intérêts agricoles, a exprimé l'avis qu'il conviendrait de compléter immédiatement le projet du Gouvernement en y introduisant non seulement des droits compensateurs propres à contre-balancer les primes à la sortie que la France accorde sur certains produits, mais des droits ayant un caractère franchement protecteur.

» Il a donné à ses idées les développements que voici :

» « Le Gouvernement se propose de réduire le prix du transport de nombreux produits, et cette réduction entraînera une diminution de 3,300,000 francs dans les recettes des chemins de fer de l'État. C'est à l'industrie charbonnière que reviendra la plus grande partie du profit à résulter du sacrifice que l'État va s'imposer : sa part sera de 2 millions de francs. Les industries métallurgique et verrière, indirectement favorisées par l'abaissement du prix de transport du charbon, auront en outre l'avantage d'un dégrèvement de 800,000 francs sur les transports de leurs produits. Pour l'industrie agricole, la diminution des frais de transport atteindra seulement 500,000 francs environ.

» » Certes, il faut louer le Gouvernement de la sollicitude efficace qu'il montre à l'égard de diverses industries; mais il faut aussi exprimer le regret que, dans la répartition des avantages qu'il leur concède, la proportion soit aussi défavorable à l'industrie agricole.

» » Cette infériorité est encore accentuée au point de vue douanier par le projet de loi soumis à nos discussions; le tarif compris dans ce projet établit des droits de douane destinés à protéger certaines industries; les tarifs douaniers existant en Belgique contiennent déjà d'autres droits protecteurs. L'industrie agricole ne jouit que dans une très faible mesure de la protection douanière; elle subit, sans compensation, les effets de la protection accordée à d'autres. Il n'est pas possible que l'inégalité, dont elle est victime, s'aggrave de nouveau; il importe donc de compléter, par des dispositions favorables à cette industrie, le tarif douanier inscrit dans le projet de loi. »

» Tirant les conclusions de ces prémisses, l'honorable membre voudrait que la Commission adopte les amendements ci-après au projet de loi :

» « Farines et malts de tout espèce . . .	Droit de 5 francs par 100 kilos.
» » Orge et escourgeons	— 5 — —
» » Avoine	— 3 — —
» » Chicorée torréfié et en poudre . . .	— 4 — —
» » Beurre	— 5 — —

» » Le produit du droit d'entrée sur l'orge sera appliqué à dégrever à due concurrence l'accise sur la bière. »

» De nombreuses pétitions ont été adressées à la Chambre par les fariniers et par les malteurs belges qui se plaignent vivement de l'abus que l'on fait des acquits à caution et des primes déguisées accordées par la législation française à l'exportation des grains admis en France au bénéfice du travail en entrepôt.

» La restitution à l'exportation n'est pas en relation, disent-ils, avec les droits prélevés à l'importation et les dépassent dans de notables proportions.

» C'est ainsi que dans la dernière requête émanée de la chambre syndicale de Bruxelles et parvenue il y a peu de jours à la Chambre, les malteurs belges soutiennent que la prime de sortie sur les malts est considérable. « Le malt français, » affirment-ils, « n'accuse généralement qu'une dégermination de » 15 p. %; de sorte que le droit sur l'orge de 5 francs par 100 kilos, appliqué » à 75 kilos de malt, procure en réalité, sur 85 kilos, fr. 3-40, soit fr. 4-55 » par 100 kilos. C'est ce qui constitue une prime directe, laquelle se trouve » augmentée encore par la quantité d'humidité qu'absorbe ou que reçoit le » malt.

» » Les acquits à caution, dont l'apurement frauduleux s'effectue par tous les » bureaux-frontières de douane, donnent lieu aux abus les plus préjudiciables à » notre industrie.

» » En effet, les malteurs français appliquent à leurs orges indigènes de haute » qualité que les Belges achètent en même temps et aux mêmes lieux de prove- » nance qu'eux, ces acquits délivrés pour des orges exotiques de qualité infé- » rieure, utilisées à l'élevage du bétail et à la nourriture de la volaille.

» » C'est ainsi que l'industriel français vend dans son pays ses produits plus » chers qu'en Belgique et qu'il fait au malteur belge une concurrence de » fr. 4-55. et au delà, sur une marchandise valant 25 à 30 francs par 100 kilos. »

» A l'appui de leurs affirmations les malteurs joignent, en annexe, à leurs requêtes des correspondances de malteurs français, contenant l'aveu formel des abus que l'on fait des acquits à caution; ils produisent aussi des factures renseignant les différences entre le prix du malt selon que les industriels français sont obligés de livrer leurs produits en deçà ou au delà de la frontière française.

» Le travail à façon est entrepris dans les malteries françaises, à raison de fr. 0-85 par 100 kilogrammes d'orge pour les malts à livrer en Belgique, alors que ce travail revient, en moyenne, à 5 francs et est coté à ce taux pour les malts consommés en France.

» Si l'exactitude de ces allégations est démontrée, les faits signalés tombent

évidemment sous l'application de l'article 2 de la loi belge du 30 janvier dernier, qui permet et fait un devoir au Gouvernement de prélever à l'entrée en Belgique un droit compensateur égal à la prime.

» Dès lors, se demandent les intéressés, pourquoi le Gouvernement n'agit-il pas sans retard.

» Quand on examine de près ce qui se passe, on s'aperçoit que jusqu'à présent l'abus n'a pas pris une extension considérable ni alarmante, en ce sens qu'il est temps encore d'arrêter la fraude.

» En effet, la brasserie et la distillerie réunies consomment annuellement en Belgique une quantité de malt que l'on peut évaluer à plus de 160,000,000 de kilogrammes.

» Or, nos importations de malt venant de France n'ont pas atteint, pour 1890, une quantité de 4,500,000 kilogrammes.

» C'est là une quantité minime comparée à la consommation totale du malt dans notre pays.

» Mais, n'importe, il y a là une infiltration dommageable qui frappe plus spécialement les usines établies le long de la frontière et à laquelle il faut veiller ; c'est le début d'une concurrence qui menace de s'étendre et qu'il importe d'arrêter dans son principe.

» La vieille maxime *principiis obsta* trouve ici son application ; il importe d'empêcher que nos fabricants belges ne soient tentés d'émigrer de l'autre côté de la frontière ; nous n'avons eu que trop d'exemples de pareil exode en matière d'industrie textile.

» S'il était démontré au contraire que les affirmations de la chambre syndicale sont contestables, les malteurs ne seraient point recevables dans leur demande ; car, à côté de la malterie, il y a la petite brasserie dont les intérêts sont contraires aux leurs. Mais comment sérieusement contester leurs affirmations en présence des documents produits ?

» Il y a peut-être bien quelque exagération dans l'évaluation de la prime : il ne faut pas perdre de vue que l'orge entre librement en Belgique, tandis qu'elle est frappée d'un droit de 3 francs à l'entrée en France ; il semble d'après cela que le prix des orges doit être plus élevé en France qu'en Belgique. Sur ce point il y aurait lieu de consulter les mercures dans les deux pays.

» Ce qu'on pourra difficilement expliquer, c'est comment il se fait que nos malteurs, dont l'outillage est monté au dernier degré de perfectionnement, qui travaillent sur une vaste échelle, par conséquent dans les meilleures conditions d'économie possible, ne sauraient pas fournir leurs produits au même prix que leurs concurrents français ; pourtant, le fait brutal, indéniable est là ; on est ainsi naturellement induit à croire que les réclamations des pétitionnaires sont fondées.

» Aussi, votre Commission est-elle d'avis qu'on ne pourrait, sous prétexte que la cause n'est pas suffisamment entendue, et qu'il faut s'entourer de renseignements plus précis, s'exposer à mettre en péril une industrie qui ne date que de quelques années et qui s'est établie au prix de grands sacrifices en immobilisant des capitaux considérables.

» Les mêmes arguments sont produits par la meunerie en ce qui touche l'importation des farines en Belgique. A ce sujet le Gouvernement a répondu à

la question que lui a posée votre Commission sur le point de savoir quelle mesure il compte prendre pour réprimer l'introduction frauduleuse des farines françaises au moyen des acquits à caution, ce qui suit :

» » Le Gouvernement est armé des pouvoirs nécessaires pour parer à toute introduction de marchandises étrangères favorisée par des primes d'exportation. — En ce qui concerne les farines il se livre à une observation soignée des faits. — Ceux constatés jusqu'à présent, notamment quant aux deux premiers mois de l'année courante, marquent les exportations belges sur la France en progrès et les exportations de France en Belgique en réduction. »

» Il y a dans ces résultats de quoi s'étonner. Comment expliquer ce phénomène? Il est difficile d'en trouver la solution; tant de facteurs viennent se mêler aux questions douanières et aux statistiques qui concernent nos importations et nos exportations que les plus habiles ne parviennent pas toujours à les débrouiller.

» Les fariniers soutiennent que le cas est exceptionnel et s'est présenté parce que des spéculations effrénées ont poussé la cote de Paris à des prix exorbitants; ce sont ces prix, disent-ils, qui ont permis à quelques meuniers belges, et surtout aux intermédiaires américains, de vendre à Paris, pendant les quatre derniers mois de 1891 et les quatre premiers mois de 1892, à des conditions rémunératrices.

» Ce qui est indéniable, c'est que certaines usines belges qui avaient des relations suivies et considérables avec la France, ont vu leurs débouchés brusquement supprimés à la suite des mesures prises par la France, et se trouvent dans l'impossibilité absolue de les rétablir.

» Relativement aux droits proposés sur la chicorée, les orges et escourgeons, les avoines et le beurre, il n'est point là question de restitution de primes à la sortie, mais de protection à donner à l'agriculture.

» Les propositions qui concernent ces denrées agricoles ont été longuement discutées au sein de la Commission; les considérations présentées pour les faire admettre ou pour les combattre seront naturellement reproduites au cours des débats devant la Chambre. Elles touchent aux principes généraux, à la situation précaire dans laquelle se trouve l'agriculture et aux tarifs mis en vigueur par nos voisins.

» L'attention de la Commission a été appelée sur les articles du tarif qui se rapportent aux habillements et à la lingerie de toute espèce, aux tissus de coton *tous autres* et aux tissus mélangés.

» Les propositions du Gouvernement concernant ces articles ont plutôt en vue le redressement des anomalies dont s'était plainte l'industrie de la confection, que de procurer au Trésor des ressources nouvelles ou de protéger les industries du tissage et de la confection.

» Ce sont, au fond, des régularisations et des simplifications auxquelles votre Commission s'est empressée de se rallier. Mais à cette occasion, deux amendements ont été mis en avant par deux membres de la Commission.

» Par l'un on propose de porter le droit sur la lingerie et sur les vêtements pour femmes, simplement cousus, sans ornements ni broderies en tissus *tous autres*, à 15 p. % au lieu de 10 p. % de la valeur.

» Par le second, le droit à l'importation sur la bonneterie de laine serait relevé à 15 p. %.

» Voici sur quels motifs les auteurs de cette double proposition l'ont appuyée :

» Le projet de loi propose de relever de 10 à 15 p. % la lingerie et les habillements de coton et on a d'excellents arguments pour justifier cette argumentation.

» Mais l'article en coton est certainement le vêtement du pauvre ; il serait injuste de ne pas atteindre la lingerie de toile qui est le vêtement de la classe aisée.

» Le projet a un caractère spécial. Celui de donner à la plupart des taxes un caractère somptuaire. Il y a là un motif pour frapper la toile et la laine, qui sont articles de luxe, alors qu'on augmente la protection du coton.

» C'est une mesure qui sera bien prise par la confection de Bruxelles et du pays. Celle-ci est à même de fournir tout ce qu'il faut à la consommation intérieure ainsi qu'à une forte exportation.

» On aura fait une bonne chose en prenant des mesures qui provoqueront le développement de la confection, parce que c'est un travail qui se fait à domicile et comporte une très grande quantité de main d'œuvre.

» Le droit d'entrée ne sera pas suivi d'une augmentation du prix de la marchandise. Mais on sera forcé de donner la préférence aux produits belges. Tandis qu'aujourd'hui on semble préférer les produits étrangers.

» Les mêmes arguments militent en faveur d'un relèvement de droit sur l'industrie de la bonneterie de laine. Cette industrie fut jadis prospère dans les arrondissements de Saint-Nicolas et de Tournai. Elle est aujourd'hui dans le marasme et la misère.

» Elle a une importance considérable ; pourquoi ne pas s'assurer si un léger relèvement du droit d'entrée ne pourrait pas lui être favorable.

» La bonneterie est un produit qui a de nombreux points de ressemblance avec la confection. Or, quand le vêtement de laine aura le plus léger ornement, il paiera 20 p. %. C'est un point qu'il est bon de rappeler.

» Enfin, la bonneterie consomme beaucoup de fournitures appartenant à la classe des merceries ou des tissus mélangés qui de 10 p. % seront portés à 15 p. %. La logique veut donc que ce produit soit également porté au moins à 15 p. %.

» On porte la bonneterie de coton de 10 p. % à 15 p. % ; pour celle de soie on supprime la déclaration de 5 francs au kil., équivalent à 3 p. % pour porter le droit à 10 p. %.

» Il faut logiquement porter celle de la laine à 15 p. %.

» Celle du lin n'a pas d'importance. »

» Un membre fait observer que la valeur de la bonneterie de laine ainsi que celle de la lingerie de toile et du vêtement de laine sont du chef de la matière première beaucoup plus considérables que celle des articles en coton. Un droit *ad valorem* de 15 p. % sur les fabricats en coton est donc proportionnellement moins élevé qu'un droit de 10 p. % sur ceux en lin et en laine.

» La Commission a adopté les deux amendements proposés par quatre voix contre trois en ce qui concerne le premier, et par cinq voix contre deux en ce qui concerne le second.

» La note n° 10, inscrite à la page 17 de l'Exposé des motifs, porte ce qui suit : Ne sont considérés comme mélangés que les tissus renfermant plus de 2 p. % de matières textiles, autre que celle qui en constitue la matière principale. Votre Commission estime qu'il conviendrait de substituer le chiffre 5 au chiffre 2.

» L'Union syndicale de Bruxelles appelle l'attention de M. le Ministre des Finances sur le changement introduit au tarif douanier en ce qui touche les apprêts servant à la fabrication des fleurs artificielles, tels que : araignes, bruyères en bandes, calices, etc.

» Tous ces articles sont soumis actuellement au même droit de 10 p. % *ad valorem* que celui afférent aux fleurs artificielles, et ils paieraient 15 p. % si les propositions du Gouvernement sont acceptées. Nos fabricants de fleurs artificielles demandent l'abaissement de ce droit. Comme il s'agit d'objets qui ne se fabriquent pas dans le pays et qui servent de matière première à une industrie intéressante, il semble qu'il y a lieu de les classer parmi les produits divers pour l'industrie imposés à raison de 5 p. %.

» En conséquence, votre Commission propose d'insérer, dans le tableau joint au projet de loi, après l'article, bobines en bois, etc., la disposition suivante :

» » 45. Apprêts pour fleurs artificielles, tels que : araignes, bruyères en
 » bandes, calices, fils raides, pistils, ovaires, tubes en étoffe et en caout-
 » choux, etc. 100 francs 5 »

» L'autorisation donnée au Gouvernement de réduire de moitié les droits de fanal, apparaît à votre Commission comme une excellente mesure qui aura pour effet de contribuer puissamment à la splendeur de notre port d'Anvers, mais à la condition d'être complétée comme l'exige, du reste, le Gouvernement, par des réductions analogues consenties par les administrations communales, surtout sur les droits de bassin, aujourd'hui beaucoup trop élevés. Ce concours est envisagé par la Commission comme indispensable.

» L'article 3 et suivants relatifs à l'institution auprès du Département de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics d'une Commission chargée de statuer sur les contestations qui peuvent s'élever entre la douane et les importateurs, en ce qui concerne la valeur des marchandises, de même que les dispositions réglant le droit de préemption sont, de l'avis de votre Commission, d'heureuses innovations.

» Sur la question de savoir quel sera l'accroissement des recettes douanières produit par le nouveau système de préemption, le Gouvernement a répondu :

» » Il est impossible d'évaluer l'augmentation de recette pouvant résulter de la
 » modification du système de préemption. Les mesures proposées par le Gouver-
 » nement répondent à des réclamations nombreuses produites notamment au
 » Conseil supérieur de l'industrie et du commerce, et au sein de plusieurs asso-
 » ciations commerciales. Mais ces plaintes étaient beaucoup exagérées, et le
 » Gouvernement croit pouvoir assurer, que, par suite de l'amélioration considé-

» rable survenue dans les dernières années, les droits à la valeur sont actuellement perçus à peu près exactement. »

» Passant au vote sur les propositions relatives aux droits à établir à l'importation sur les farines, les malts, les orges et les escourgeons, l'avoine, la chicorée et le beurre, la Commission prend les résolutions qui suivent :

» Les droits existant avant la loi du 5 janvier 1873 sur les produits agricoles dénommés ci-dessous sont rétablis comme suit :

- » 1° Sur la farine et le malt, par 100 kilos fr. 1 50
- » 2° Sur les orges et les escourgeons, sous la réserve que le produit du droit de douane établi sur ces céréales sera employé à due concurrence, à la diminution du droit d'accise sur la bière, par 100 kilos. fr. 3 »
- » 3° Sur la chicorée moulue et torréfiée, par 100 kilos . . . fr. 4 »
- » Ces résolutions sont prises, les deux premières par quatre voix contre deux et la dernière par cinq voix contre deux.
- » Par contre, la Commission a repoussé les amendements ci-après :
- » Il y a lieu d'établir à l'importation, dans le pays, les droits ci-après :
- » Sur la farine et le malt, par 100 kilos. fr. 5 »
- « 1° Rejeté par quatre voix contre trois.
- » 2° Sur les orges et les escourgeons, sans aucune réserve, par 100 kilos. fr. 3 »
- » Rejeté par cinq voix contre deux.
- » 3° Sur l'avoine, par 100 kilos fr. 3 »
- » Rejeté par cinq voix contre deux.
- » 4° Sur le beurre, par 100 kilos. fr. 5 »
- » Rejeté par cinq voix contre deux.

» Dans une pétition adressée à la Chambre des Représentants, les filtiers d'Alost insistent pour obtenir l'entrée en franchise de droit des fils de coton employés dans leurs ateliers à la fabrication du fil à coudre.

» Dans une autre pétition, des fabricants de tissus de laine de Dinant réclament une augmentation de droits sur les tissus de laine.

» La Commission a émis l'avis que l'examen des points que soulèvent ces pétitions trouverait mieux sa place dans la discussion du projet de loi sur les filés et les tissus de coton dû à l'initiative parlementaire de MM. de Smet de Nacyer, de Hemptinne et consorts.

» L'ensemble du projet de loi tel qu'il est présenté par le Gouvernement est adopté par cinq voix contre deux.

» *Le Président-Rapporteur,*

« P. TACK. »



ANNEXE

Amendements votés par la Commission spéciale.

Intercaler dans le tableau formant l'article 2 du projet de loi les dispositions suivantes :

Après le libellé :

45	Bobines de bois servant à enrouler les fils à coudre préparés pour la vente en détail (p. 16) ⁽¹⁾ .		
45	<i>Apprêts pour fleurs artificielles tels que araignes, bruyères en bandes, calices, fils rautes, pistils, ovaires, tubes en étoffe et en caoutchouc, etc.</i>	100 francs	5 francs.

Après le libellé :

Ex. 23.	Fruits non spécialement tarifés secs (p. 16),		
	<i>Farines et malts de tout espèce</i>	100 kil.	1 50
	<i>Orges et escourgeons</i>	100 —	3 »
	<i>Chicorée torréfiée et en poudre.</i>	100 —	4 »

Le produit du droit d'entrée sur l'orge sera appliqué au dégrèvement, à due concurrence, du droit d'accises sur la bière.

Remplacer les mots lingerie, etc., du n° 24, page 16, par la rédaction ci-après :

* Lingerie de toute espèce et vêtements pour femme.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Simplement cousus sans orne-} \\ \text{ments ni broderie} \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} \text{de soie. . . 100 fr.} \\ \text{tous autres. 100 fr.} \end{array} \right.$	20 ° 15 »
---	--	---	--------------

Après l'article vêtements pour hommes, page 16, intercaler la disposition ci-après :

<i>Bonneterie de laine.</i>	100 francs.	15 »
-------------------------------------	-------------	------

Substituer dans la note 10, page 17, au chiffre 2 celui de 5.

⁽¹⁾ La page 16 est celle de l'exposé des motifs du projet primitif.

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1892.

Délibérations des sections et de la section centrale.

Il est à remarquer d'abord, qu'au sein de vos sections et dans la section centrale quelques nouvelles observations ont été produites notamment en ce qui touche la nécessité d'une réforme générale de nos tarifs douaniers, la question de la préemption, la situation de l'industrie lainière, le traitement inégal qui serait infligé par le projet de loi à l'industrie agricole.

En outre, des explications ont été données, à la section centrale, par M. le Ministre des Chemins de fer sur les réductions et les relèvements probables qu'il compte apporter dans les tarifs de transports par chemins de fer, et par M. le Ministre des Finances, au sujet du fonctionnement de la Commission chargée de trancher les différends qui surgissent entre la douane et les importateurs en matière de préemption.

Il va être rendu compte ci-après des échanges de vues qui ont eu lieu dans les sections et dans la section centrale comme des résolutions qu'elles ont prises.

Les discussions y ont porté sur les divers objets qu'embrasse le projet de loi et qu'on peut classer en cinq catégories principales :

- 1° Les réductions et les relèvements projetés en matière de transports par les chemins de fer de l'État;
- 2° La réduction des droits de fanal;
- 3° Les abaissements et les relèvements des droits de douane;
- 4° Le nouveau système de préemption;
- 5° Les mesures préconisées par le Gouvernement et les amendements proposés en section centrale.

Discussions et votes dans les sections.

TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER.

La 3^e section s'est plus spécialement préoccupée des modifications apportées par le projet de loi au tarif des transports par chemins de fer de l'État.

Un membre a fait remarquer qu'il n'existait pas une connexité suffisante entre les dispositions qui ont trait à la douane et d'autres relatives à la réforme des tarifs du chemin de fer pour les confondre dans un même projet de loi; la réduction des tarifs de transport ne peut être justifiée, selon lui, que dans les cas où les taux actuels ne seraient pas en rapport avec les profits que l'administration retire de l'exploitation; pour que la section centrale puisse s'orienter, il faudrait que le Gouvernement dresse un tableau qui renseigne :

- a) Les taxes anciennes;
- b) Les taxes nouvelles pour chaque espèce de marchandises;

c) Les quantités de marchandises transportées annuellement pendant ces dernières années.

La 5^e section décide que ces renseignements seront demandés à M. le Ministre des Chemins de fer. Celui-ci a fourni à la section un tableau contenant la réduction opérée en ces derniers temps à la suite des déclarations qu'il avait faites en séance de la Chambre des Représentants du 22 mars dernier, ainsi qu'en séance du Sénat, du 29 avril suivant.

Ce tableau est annexé au présent rapport, sous la lettre B.

Des membres de la 5^e section expriment l'avis qu'en aucun cas le dégrèvement des tarifs pour les charges complètes ne devrait être cause d'une augmentation de tarif pour les charges incomplètes comme le veut le projet de loi.

Il ne faut pas que le petit commerce et l'agriculture paient les dégrèvements opérés au profits de la grande industrie. La Chambre a le droit de connaître quelles sont les industries spéciales qu'il s'agit de protéger et quelles sont celles qui seront grevées par le relèvement des tarifs.

Les renseignements manquent pour s'en assurer; il faudrait plus de netteté dans l'exposé des motifs du projet de loi pour qu'il soit possible de s'éclairer sous ce rapport.

Un membre partage l'opinion que la protection accordée à l'industrie se justifie par la situation économique du pays.

Un troisième membre fait observer que la diminution du tarif ne suppose pas nécessairement l'idée d'une protection, qu'elle peut aussi être admise par le Ministre des Chemins de fer, en vue de conserver un trafic qui, sans cela, pourrait lui échapper.

A l'unanimité de ses membres présents, elle repousse la majoration des tarifs en matière de charges incomplètes.

Au sein de la 4^e section, un membre défend la thèse que les réductions apportées au tarif des chemins de fer ne seront que momentanées et seront bien vite compensées par le développement que ne manquera pas de prendre le trafic.

Un autre membre fait remarquer qu'il ne faut pas perdre de vue d'autre part qu'une extension de trafic entraîne nécessairement une augmentation de dépense et que par suite la compensation pourrait n'être pas aussi vite obtenue qu'on ne le pense.

Un troisième membre de la 4^e section insiste pour qu'on ne s'arrête pas à mi-chemin et que les réductions accordées soient plus sérieuses.

DROIT DE FANAL.

Des membres de la 1^{re}, de la 2^e et de la 4^e section demandent que le droit de fanal soit complètement supprimé; dans la 6^e section, un membre insiste pour qu'il soit au moins plus considérablement réduit.

Les membres qui expriment ces vœux se basent sur ce que la Hollande a

entièrement supprimé ce droit dès 1875; ils ajoutent que la réduction à moitié entraînera une perte sèche pour le Trésor, sans profiter au mouvement maritime; qu'il n'est point possible que la Belgique touche aux droits de pilotage sans l'intervention de la Hollande; ces derniers droits ont été fixés de commun accord avec cette nation par le traité du 19 avril 1859; il en est autrement des droits de feux et de fanaux au sujet desquels nous n'avons pas d'autres obligations que celles qui nous ont été imposées par le § 3 de l'article 18 du traité du 5 novembre 1842.

Le Gouvernement pourrait, peut-être, utilement ouvrir des négociations avec la Hollande par rapport aux droits de pilotage. Ces droits sont trop élevés. Ils ne sont plus en rapport avec les services rendus ni avec le genre de navires.

En résumé, nous nous trouvons dans une situation d'infériorité incontestable vis-à-vis du port de Rotterdam; en veut-on un exemple traduit en chiffres: Un navire de 5.500 tonnes paierait à Anvers, en argent, à raison du triple droit de pilotage, de fanal et de bassin, fr. 5.620-89; à Rotterdam, les mêmes droits comportent fr. 2,396-69, différence en faveur de Rotterdam de fr. 5,224-20.

Le droit de fanal, au dire d'un membre de la 4^e section, est un véritable impôt; en réalité, les feux et fanaux ne coûtent au Gouvernement qu'une somme de 200,000 francs. Le Gouvernement réduit les droits de navigation sur les voies intérieures; il n'est que rationnel qu'il en agisse de même pour la grande voie maritime de l'Escaut; les ports étrangers voient croître leur trafic, Anvers recule.

De tous les ports du continent européen, Anvers perçoit les plus forts droits. Rouen seul excepté.

Il a été répondu que la réduction de moitié constitue une diminution très sérieuse et qu'il faut éviter de troubler l'équilibre de nos budgets; qu'on ne saurait le nier, les dépenses qui incombent au Gouvernement du chef du port d'Anvers s'élèvent à un chiffre bien supérieur à 200,000 francs; d'autres charges que celles de feux et fanaux pèsent sur le Trésor public.

Les 80 millions qui ont été dépensés pour Anvers ne produisent pas d'intérêt, et les transports internationaux par chemin de fer ne rapportent rien ou presque rien à l'État, ainsi que l'observation en a été faite dans la 2^e section.

Au fond, ce n'est pas le droit de fanal qui grève, comme on le prétend à tort, de si lourdes charges les navires fréquentant le port d'Anvers, il y a plusieurs taxes dont la perception ne dépend pas du Gouvernement et qui sont peut-être exorbitants.

Ce n'est donc pas l'abolition du droit de fanal qui relèverait le port d'Anvers, si l'on veut faire revivre ce port en réduisant les droits qui pèsent, en général, sur la navigation, il faudrait stipuler, pour l'hypothèse où l'on abolirait complètement le droit de fanal, que le Gouvernement n'est autorisé à y consentir que pour autant que la ville d'Anvers s'engage de son côté à diminuer notablement les droits qu'elle perçoit sur les quais et les bassins ainsi que les redevances accessoires.

Les sections n'ont pas de vote à émettre à cet égard; elles doivent se borner à fournir des indications au Gouvernement. C'est à ce dernier à présenter à la

Chambre un ensemble de dispositions en rapport avec la situation financière des budgets.

MESURES DOUANIÈRES.

Un membre de la 1^{re} section fait observer que la loi a été proposée dans le but de venir en aide à certaines industries en souffrance; or, d'après lui, la principale de nos industries, l'industrie agricole, n'obtient pas des avantages équivalents ni en rapport avec la crise qu'elle traverse.

Un membre de la 2^e section propose d'adopter l'amendement présenté par M. Melot.

La section passe au vote sur cette proposition; le résultat est le suivant :

	Droits.		Nombre de voix.	
Farines et malt	100 kil. fr. 5 »	4	non 3	oui.
Idem	— 1 50	3	— 3	—
Orges et escourgeons	— 3 »	4	— 2	—
Idem, avec restitution des droits d'accises sur la bière	— 3 »	3	— 3	—
Avoinés	— 3 »	3	— 3	—
Chicorées torrifiées et en poudre .	— 4 »	2	— 4	—
Beurre.	— 5 »	3	— 3	—

En conséquence, tous ces amendements sont rejetés, sauf celui relatif à l'importation des chicorées, qui est admis par quatre voix contre deux.

Un membre de la 4^e section soutient qu'il est évident que le projet de loi n'accorde pas de protection efficace à l'agriculture, surtout si l'on considère que les réductions de transports par chemins de fer ne concernent que les expéditions de dix tonnes. Il se rallie aux opinions exprimées par M. Melot.

Un membre de la 3^e section fait observer, au sujet des modifications que le Gouvernement propose d'introduire dans notre tarif douanier, que la discussion sera nécessairement incomplète et que, pour être utile, elle devrait porter sur tous les articles importés. L'article 2 est au reste, à sa manière de voir, une adhésion donnée aux principes protectionnistes; il en propose le rejet. La section se rallie à cette proposition par six voix contre cinq.

Un membre de la 1^{re} section reproche au projet de loi de ne pas traiter sur le même pied certaines industries similaires; ainsi le projet relève de 10 p. % à 15 p. % la protection accordée à certains tissus de coton; il ne fait rien de semblable pour les tissus de laine.

Ce membre demande que les deux produits soient mis sur la même ligne.

Dans la 2^e section, un membre propose de porter à 15 p. % au lieu de 10 p. % le droit d'entrée perçu sur la bonneterie de laine; il croit défendre par là les intérêts de l'industrie nationale et de la classe ouvrière, dont le salaire est ici en cause.

Un membre combat cette proposition en se plaçant au point de vue du consommateur.

La proposition est mise aux voix et rejetée à parité du nombre de membres présents (3 contre 3).

Un membre de la 1^{re} section voudrait que les futailles à pétrole fussent admises en franchise de droit à l'entrée dans le pays. Ces sortes de futailles ne peuvent être fabriquées dans le pays et sont indispensables au commerce des huiles minérales. Elles entrent en Allemagne et en Hollande libres de tout droit. De là une condition d'infériorité pour les négociants belges, si on les frappe du droit de 10 p. % proposé pour les futailles montées ou démontées.

Dans la même section, un membre demande que les conserves de viandes dites *Corned beef*, en boîtes, qui sont préparées sans épices et simplement salées, ne soient point frappées à l'entrée du droit de 30 francs par 100 kilos (numéro d'ordre du tarif 2915), mais rangées parmi les viandes fumées et salées libres à l'entrée.

Dans la 2^e section, un membre combat la diminution de droits proposée en faveur des fontes brutes, etc.

Un autre membre insiste pour une réduction de droits sur les fleurs artificielles.

Dans la 6^e section, un membre a posé la question de savoir si les ébauches de fer, c'est-à-dire les barres puddlées provenant de l'étirage brut de coupes de fer brutes sortant informes du four à puddler, sont compris dans le libellé : *fonte brute, vieux fer et acier fondu brut*.

PRÉEMPTION.

Des membres de la 3^e section ont exprimé le désir de voir le Gouvernement donner des renseignements sur le siège de la Commission qui sera chargée de statuer sur la valeur des marchandises préemptées.

Un membre critique la composition de la Commission ainsi que l'écart insignifiant, selon lui, de 5 p. % toléré entre la valeur déclarée et la valeur réelle, en vue d'empêcher la préemption.

La 2^e section se rallie, à l'unanimité des membres présents, au système de préemption proposé par le Gouvernement.

RÉSOLUTIONS ET VOTES.

- 1° La 1^{re} section adopte le projet de loi par quatre voix et deux abstentions ;
- 2° La 2^e section prend les résolutions indiquées plus haut sur les propositions de M. Melot.

Elle se rallie, à l'unanimité des membres présents, au système de préemption organisé par le projet de loi.

Les dispositions concernant la réduction du droit de fanal sont adoptées par trois voix et huit abstentions.

La 2^e section ne se prononce pas sur l'ensemble du projet de loi ;

- 3° La 3^e section repousse à l'unanimité l'augmentation du tarif des transports par chemin de fer appliqué aux charges incomplètes.

L'article 2 concernant les réductions et les relèvements en matière douanière est rejeté par six voix contre cinq.

Il n'est point émis de vote sur l'ensemble du projet de loi ;

4° La 4° section vote le projet de loi par six voix et trois abstentions ;

5° La 5° section ne se prononce point ;

6° La 6° section adopte le projet de loi à l'unanimité des quatre membres présents.

Discussion en section centrale.

TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER.

Les réformes partielles que M. le Ministre des Chemins de fer compte introduire dans le tarif des transports par le chemin de fer de l'État, en vue de venir en aide à l'industrie et de réparer des inégalités et des anomalies choquantes qui furent plus d'une fois signalées, ont paru, à la section centrale, être d'une importance capitale et nécessiter des explications plus détaillées que celles consignées dans l'exposé des motifs. Invité à se rendre au sein de la section centrale, M. le Ministre des Chemins de fer s'est empressé d'accéder à ce désir, tout en faisant la réserve que les renseignements donnés par lui ne constituaient point d'engagement de sa part, mais seulement des indications propres à éclairer la section sur les combinaisons qu'il projette et dont quelques-unes ont déjà reçu leur application.

La loi du 12 avril 1835, porte dans son article 1^{er} que : « provisoirement et » en attendant que l'expérience ait fixé d'une manière définitive les péages à » percevoir, ces péages seront réglés par arrêté royal. »

L'article 4 de la même loi dispose que le produit des péages sera versé au Trésor, pour servir aux dépenses d'entretien et d'administration de la route, ainsi qu'au remboursement des intérêts et des capitaux affectés à sa construction.

La disposition de l'article 1^{er} a été successivement renouvelée et est encore en vigueur ; le provisoire dure toujours ou plutôt est devenu, en fait, définitif. L'expérience semble avoir démontré qu'il serait difficile de faire différemment. C'est donc sous sa responsabilité et moyennant rendre compte à la Chambre que le Ministre des Chemins de fer règle tout ce qui concerne le prix des transports par chemin de fer, tant pour ce qui est des voyageurs que des marchandises.

Appliquant cette disposition, M. le Ministre se dispose, comme il est dit dans l'exposé des motifs, à réduire le prix de certains transports pondéreux, parmi lesquels : les transports du charbon, du fer, du verre, des minerais et de divers produits de l'agriculture.

En même temps, il relève les taux de péages de certaines autres marchandises, appartenant à la 2^e et à la 3^e classe, transportées par cinq mille kilogrammes ou moins, ainsi que ceux des charges incomplètes.

M. le Ministre des Chemins de fer se réserve, comme il l'a fait toujours, le droit de revenir sur ses décisions dès qu'il jugerait que les circonstances commandent un changement ou que de brusques éventualités surviendraient, ce qui

arrive parfois, principalement en matière de tarifs internationaux, auquel cas il est obligé de se prononcer sur l'heure.

A ce propos, et sans vouloir infirmer les droits que M. le Ministre des Chemins de fer tient de la loi, ni mettre en doute ses loyales intentions, un membre a cru devoir faire observer que, dans l'occurrence où il s'agit de modifications les plus sérieuses et où les votes peuvent dépendre du caractère, de l'étendue et de l'application des dégrèvements qui seront opérés au moyen de la somme de 3,200,000 francs, mise à la disposition des Chemins de fer, il importe que l'on soit bien fixé ; il faut que l'on sache, par exemple, quelle est la part qui est réellement destinée à l'agriculture ; comment cette part sera répartie. Il est non moins essentiel qu'il soit bien entendu que M. le Ministre des Chemins de fer ne reviendra pas de ses résolutions, si des motifs péremptoires et indiscutables, de véritables cas de force majeure ne l'y contraignent de manière à lui forcer la main.

Il ne faut pas que la moindre équivoque puisse subsister à cet égard. L'exposé des motifs porte que l'Administration des Chemins de fer est décidée et en mesure d'abaisser le taux des tarifs de transport. Il serait peu sérieux de supposer que l'exposé des motifs ne compte pour rien et que M. le Ministre voudrait se retrancher derrière une simple question de principe ; dans l'espèce, il n'y a en jeu qu'une question de chiffres. En effet, quelle garantie la section centrale aurait-elle dans une déclaration que tel barème sera adopté, mais avec la perspective qu'il pourra être rapporté le lendemain ? Ce serait donner et retenir, — ce qui ne vaut.

Un second membre appuie ces observations. M. le Ministre des Chemins de fer ne peut évidemment pas se prévaloir des droits que lui confère la loi de 1835, pour se refuser à examiner contradictoirement les chiffres qui doivent servir de base à l'accomplissement des promesses qu'il a faites et qui conduisent à des réductions de tarifs de transport ayant pour conséquence de ne pas laisser plus longtemps la Belgique dans une position inférieure à celle qui est actuellement faite à la France et à l'Allemagne.

Le barème des tarifs pour le transport des charbons devrait recevoir une plus large application et les tarifs spéciaux être généralisés sans retard.

On se rappelle qu'en 1886 on constata que de grands approvisionnements de charbon provenant des bassins du Pas-de-Calais pénétraient par la Lys dans le pays ; le même fait se produisit en ce qui concerne les houilles anglaises, qui nous arrivèrent par les canaux d'Ostende et de Terneuzen.

Ces importations devaient, naturellement, causer un grave préjudice aux producteurs de charbon dans le pays.

Comment, se demandait-on alors, remédier à ce mal ?

La réponse fut : en abolissant les péages sur les canaux et en organisant la concurrence par le chemin de fer.

Après réflexion, on réduisit le prix des transports pondéreux par chemin de fer, en le fixant à 4 franc et à fr. 4-25 par tonne ; on crut ainsi pouvoir combattre efficacement l'invasion du charbon étranger. Cette mesure fut accueillie favorablement dans le principe, mais bientôt surgirent des réclamations de la part des négociants soumis à des tarifs différentiels.

En 1890, après de réelles souffrances et après des incitations émanées de la tribune, les réductions furent supprimées et on en revint au tarif normal. Aussitôt les bassins houillers et les consommateurs protestèrent.

Il est plus que temps que l'on rétablisse le transport à bas prix dans tout le pays et pour toutes les destinations. Dans cet ordre d'idées, il est intéressant de savoir où l'on en est, par rapport à l'emploi de la somme de 3,200,000 francs, formant la très grosse part des ressources nouvelles que le Gouvernement réclame de la Législature. On devine aisément ce qui restera des 2 millions qui doivent profiter, d'après le barème annoncé au transport des charbons, s'il faut défalquer de cette somme les réductions à résulter du tarif spécial adopté pour les Flandres? Il ne restera pas même 1,300,000 francs. En tout cas, l'excédent sera minime, et, d'autre part, il semble que M. le Ministre des Chemins de fer fait main basse sur les bénéfices qu'amènera le développement du trafic, à la suite de la réduction des prix de transport; or on peut à bon droit, dès à présent, escompter ces bénéfices; toute réduction amène, en effet, une augmentation de la consommation; celle opérée sur le tarif normal en vue de conquérir ou de conserver des transports de charbon par voie ferrée dans les Flandres, assure à l'État un mouvement et un profit qui vont et qui iront en augmentant.

Et, chose étrange, on voudrait que cette augmentation tourne au détriment de ce qui reste à faire pour le transport de charbon.

La réduction qui se fait pour le transport vers la Flandre ne devrait pas être imputée, comme on en attribue la pensée à M. le Ministre des Chemins de fer, à charge des ressources demandées à la Chambre; elle doit rester en dehors des abaissements dont on réclame vivement et à juste titre la réalisation, tant dans l'intérêt des producteurs que des consommateurs.

L'exploitation des chemins de fer est constituée en perte du chef du transport des voyageurs. Ce sont les transports pondéreux qui suppléent au déficit. Cela n'est ni rationnel ni équitable; c'est une anomalie dont les conséquences se font sentir dans le prix des marchandises et ne retombent pas moins lourdement sur le salaire des ouvriers. Il est à souhaiter qu'on puisse y trouver un correctif.

Quel devra être ce correctif? Il est difficile de le dire. Mais il est impossible, à quelque point de vue auquel on se place, de maintenir indéfiniment les charges qui pèsent, du chef des transports pondéreux, sur nos grandes industries.

Le prix du transport est de nos jours l'un des principaux facteurs du prix de revient. C'est en abaissant les péages sur nos chemins que nous devons chercher à réduire le prix de revient, afin de permettre à nos industriels belges de lutter sur le terrain industriel et commercial avec nos voisins et de leur fournir le moyen d'exporter à l'étranger et vers les pays d'outre-mer le trop plein de notre production, ce qui est devenu d'autant plus impérieux et plus urgent que nos concurrents d'Europe nous interdisent, par des droits prohibitifs, l'accès de leurs marchés.

D'après un troisième membre, s'il est établi que l'État réalise des bénéfices exagérés sur le prix de transport de marchandises pondéreuses, le dégrèvement s'impose naturellement; de même, si l'administration est en perte bien évidente sur d'autres transports, le relèvement est tout indiqué. Malheureusement, la

comptabilité du Chemin de fer ne permet pas de faire à cet égard des constatations précises et indiscutables.

Les nouveaux tarifs nous armeront-ils suffisamment vis-à-vis de l'étranger? Telle est la question qui se pose et qu'il faut résoudre, non pas en réformant partiellement les tarifs anciens, mais en les scrutant dans tous leurs détails et en les revisant au besoin complètement, en les harmonisant de manière à respecter à l'égard de tous la justice distributive.

Le danger qu'il y aurait à faire une refonte générale n'est qu'imaginaire; il faut sortir du régime incohérent dans lequel nous végétons et nous nous traînons péniblement. Le provisoire anormal tue; ces réflexions s'appliquent tant à nos tarifs de chemins de fer qu'à nos tarifs douaniers.

Comme nous ne possédons pas les éléments nécessaires pour nous orienter, l'honorable membre, qui est partisan décidé d'une refonte générale et adversaire de toute protection qui dégénère en des faveurs, ne pourra voter le projet de loi.

Un membre rappelle que M. le Ministre des Chemins de fer, s'est appuyé pour restreindre sa réforme, dans une séance de la Chambre sur une observation consistant à dire que les chemins de fer transportent 26 millions de tonnes de grosses marchandises, et que s'il fallait admettre une réduction de fr. 0-50 par tonne elle entraînerait un sacrifice de 13 millions de francs; c'est affirmer une chose que personne n'ignore, mais que personne ne demande; on ne voit donc pas trop à quelles fins pareil calcul, qui se réduit à une simple opération arithmétique, est produit.

Ce qu'il eût été plus intéressant à connaître, ce sont les intentions de M. le Ministre des Chemins de fer au sujet des mesures générales qu'il compte prendre en matière de tarifs de transport.

Il serait surtout à désirer que M. le Ministre entrât dans de plus amples détails sur le barème général que vise l'exposé des motifs.

Les modifications relatives aux prix de transport des chemins de fer n'étant pas inscrites dans la loi, la section centrale estime qu'elle n'est pas appelée à émettre des votes; elle forme, toutefois, le vœu de voir le Gouvernement renoncer aux relèvements de tarifs en ce qui concerne les marchandises de 2^e et de 3^e classe et les charges incomplètes; elle fait observer qu'ils sont défavorables au petit commerce et retomberait aussi sur l'agriculture dont les intérêts et les souffrances doivent préoccuper la sollicitude de la Chambre tout autant que ceux de la grande industrie.

Pour mieux éclairer le débat et mettre la Chambre à même de se prononcer sur les points qu'il soulève, il ne sera pas superflu de consigner ici les déclarations qui ont été faites par l'honorable M. Vandeppeereboom, en section centrale et ailleurs, notamment à la séance de la Chambre des Représentants du 22 mars 1892 et en séance du Sénat du 29 avril suivant.

Elles se résument dans les quelques lignes qui suivent :

Il y aura tantôt soixante ans que la Chambre délègue au Ministre des Chemins de fer le pouvoir de régler les tarifs de transports; ce pouvoir peut paraître exorbitant, mais il a été jugé par la Chambre que cette délégation que M. le Minis-

tre reçoit était nécessaire ; la latitude qui est laissée au chef du Département des Chemins de fer doit être d'autant plus grande que sa responsabilité devant les Chambres, à qui il doit compte de sa gestion, est plus lourde et que le plus souvent il est appelé à prendre sur l'heure des résolutions urgentes.

Sans la délégation qui a toujours existé, la gestion du Ministre des Chemins de fer serait inextricable, surtout en fait de tarifs internationaux.

Dans ces conditions, il ne saurait se lier par des promesses positives qui seraient de strictes obligations.

Un changement brusque dans la situation économique du pays, des complications de toute nature, mille circonstances peuvent se présenter et l'obliger à revenir sur une tarification en vigueur ; ce qui est opportun aujourd'hui peut ne pas l'être demain.

Le Ministre qui s'engagerait d'une manière irrévocable s'exposerait à encourir les plus graves reproches au moment où il se verrait forcé, sous la pression d'éventualités inattendues, à rapporter des mesures commandées dans un autre temps par un état de choses différent ; aucun ministre ne pourrait accepter, sans imprudence et sans témérité, pareille position.

Supposez que, dans le cas du projet de loi en discussion, un membre ait fait connaître par exemple que son vote a été accordé en vue d'un dégrèvement de 700,000 francs sur les produits agricoles et que le Ministre se voit obligé de revenir sur certains dégrèvements consentis. Serait-on en droit de s'en plaindre parce que le relèvement a été opéré sans avertissement préalable et sans que le Ministre ait indiqué les motifs qui l'ont fait agir. Cela n'est point admissible.

C'est sous ces réserves que M. le Ministre des Chemins de fer expose quelles sont ses intentions.

Les dégrèvements qui seront accordés sur les transports du chemin de fer comportent une somme de fr.	3,200,000
Les réductions consenties sur les droits de feux et fanaux une somme de	500,000
Total. fr.	3,700,000

Ce sacrifice sera compensé au profit du Trésor public par les ressources ci-après :

Somme à fournir par de légers relèvements de la taxe en ce qui concerne les charges incomplètes et les marchandises de 2 ^e et de 3 ^e classe transportées par cinq tonnes fr.	1,200,000
Somme à fournir par des relèvements sur les droits de douane.	2,500,000
Total. fr.	3,700,000

La compensation est réclamée par la raison que le Chemin de fer doit non seulement se suffire à lui-même, couvrir ses frais d'exploitation et assurer le service des intérêts et de l'amortissement des emprunts, mais, comme la question des transports est intimement liée à la question financière, il doit encore contribuer, au point de vue de la situation générale du Trésor, à l'équilibre des budgets.

Sans doute, le Chemin de fer a réalisé des bénéfices notables depuis 1887, mais ils ne sont cependant pas ce que l'on suppose ; l'on confond souvent ces bénéfices avec la productivité des lignes ; on oublie que la comptabilité des chemins de fer de l'État est établie en compte courant avec le Trésor public et tenue comme si l'exploitation de nos lignes était une opération industrielle et commerciale.

En réalité, le bénéfice réalisé actuellement au profit du Trésor ne s'élève pas à 9 millions par an.

La situation du Trésor est bonne, mais elle ne permet pas un sacrifice de 9 millions.

Nous transportons 26 millions de tonnes ; une réduction de fr. 0-50 entraînerait une perte de 13 millions, un dégrèvement de fr. 0-25 aboutirait à un manquant de 6 ½ millions.

Cette observation est présentée pour faire comprendre à quelles conséquences financières entraînent les dégrèvements, si minimes qu'ils soient lorsqu'ils portent sur des dégrèvements ayant un certain caractère général.

Il est vrai qu'en 1886 nous n'avons encaissé que 112 millions de recettes, chiffre rond, et qu'en 1890 la recette est montée à 134 millions ; donc, 24 millions de recettes en plus, mais les frais d'exploitation, qui étaient, en 1886, de 65,916,000 francs, se sont élevés, pour 1890, à 84,212,000 francs, par conséquent 18,000,000 de plus pour le coût de l'exploitation.

Ainsi qu'il est arrivé en 1886, les recettes pourraient, sous l'action de circonstances de diverses natures, fléchir, alors que les frais d'exploitation ne diminueraient que dans des proportions moindres. Ces simples considérations prouvent qu'il faut procéder avec circonspection dans la voie des réductions.

Celles que l'exposé des motifs fait pressentir sont importantes, on ne saurait en disconvenir.

La question des tarifs a été étudiée à fond, sous toutes ses faces, avec la ferme volonté d'arriver à un résultat satisfaisant ; elle a été débattue entre le Ministre et les intéressés. C'est après un travail long et consciencieux que l'on s'est arrêté aux résolutions qui suivent :

Réduction des tarifs au profit de l'industrie charbonnière, de l'industrie métallurgique, de l'industrie verrière et de l'industrie agricole.

La réduction pour les charbons portera sur les transports de cinquante tonnes au moins. On estime que de ce chef il y aura un dégrèvement de 2 millions de francs qui profitera non seulement à l'industrie charbonnière, mais aux consommateurs en général et aussi aux autres industries, spécialement à la métallurgie ; celle-ci obtient en outre un tarif d'exportation plus favorable et une réduction sur le transport des minerais.

Tous les tarifs ont été revus, et il sera donné une large satisfaction à l'agriculture.

En ce qui touche le transport des charbons, nos tarifs ne seront désormais supérieurs, en aucun cas, aux tarifs français et allemands, n'importe pour quelle distance.

Les dégrèvements bénéficieront approximativement aux diverses industries, dans les proportions ci-après :

Transport des charbons	fr. 2,000,000
— de minerais.	250,000
— du verre	50,000
— des produits métallurgiques	150,000
— des produits agricoles.	750,000
	<u>3,200,000</u>
des réductions des droits de feux et de fanaux comportent	500,000
Total général. . fr.	<u>3,700,000</u>

Dans les 2 millions de dégrèvements qui concernent les charbons, sont compris environ 840,000 francs afférents au tarif spécial des Flandres déjà en vigueur. Indépendamment des réductions sur le transport des charbons en destination des Flandres, d'autres réductions ont également été opérées par anticipation en faveur de la métallurgie et de la verrerie

Elles forment, avec les 840,000 ci-dessus, un total de 1,501,000 francs (1).

A propos du tarif des Flandres, on peut faire remarquer que lorsque le tarif provisoire de 1886 fut rapporté en 1890 il en est résulté une diminution dans le transport qui se chiffre par 260,000, mais, en même temps, la recette a augmenté par l'effet du relèvement des prix de transport.

Les tarifs réduits en matière de charges incomplètes sont très onéreux pour le Trésor.

Ailleurs on a compris que le système est défectueux, et on a cherché à faire contracter aux expéditeurs l'habitude de grouper leurs expéditions; on a réussi à faire diminuer de 50 p. % les charges incomplètes.

En Belgique, il arrive fréquemment que les wagons ne sont chargés que de deux ou trois tonnes. Le relèvement des tarifs pour les charges incomplètes et pour les marchandises de la 2^e et de la 3^e classe produira les mêmes effets que que dans d'autres pays.

Il s'agit, du reste, là de marchandises qui peuvent aisément subir une légère majoration de frais.

Au surplus, le cas de transport de certains produits agricoles par charges incomplètes est prévu.

Ces expéditions seront admises à un tarif spécial réduit qui n'excèdera pas les prix fixés par le tarif n° 30.

Que le tarif du transport des voyageurs soit une cause de perte pour l'exploitation, M. le Ministre des Chemins de fer l'a depuis longtemps proclamé, il s'en est exprimé catégoriquement à différentes reprises; selon lui, on aurait pu fusionner les prix des express et des trains ordinaires; supprimer les billets d'aller et retour, moyennant une compensation en faveur des 3^e, et relever légèrement la taxe des 1^{re} et 2^{de} classes.

On arriverait probablement ainsi à contrebalancer le déficit de 3 millions (d'autres disent 9 millions), ou, du moins, à l'atténuer.

Quoi qu'il en soit des réductions et des relèvements qui seront effectués, ils ne pourront l'être à toute fin que lorsque les Chambres auront mis à la disposi-

(1) Voir annexe B du présent rapport.

tion du Gouvernement les ressources qui doivent combler en partie le déficit que la réduction des tarifs occasionnera.

En attendant, M. le Ministre des Chemins de fer a pris, en faveur de nos grandes industries, des dispositions dont elles ont lieu de s'applaudir.

DROIT DE FANAL (ART. 1).

Un membre propose de remplacer l'article 1^{er} du projet de loi par la disposition suivante :

ART. 1. Le Gouvernement est autorisé à supprimer les droits de fanal.

En proposant d'autoriser le Gouvernement à abolir complètement le droit de fanal, au lieu de ne lui octroyer cette autorisation qu'à concurrence de moitié, l'honorable membre veut éviter qu'on ne soit obligé de recourir, dans un bref délai, à la présentation d'une nouvelle loi.

A la vérité, il n'ignore pas que M. le Ministre des Finances se refuse à accepter cette faculté, alléguant qu'il y a perte pour le Gouvernement sur le droit de pilotage et qu'il ne faut pas que le service soit gratuit ; mais il est une considération qui domine tout le débat : les droits de feux et fanaux sont abolis depuis plusieurs années dans tous les ports du continent.

La Hollande les a supprimés le 3 juin 1875.

Les droits de feux et de fanaux sont fixés d'après le règlement du 20 mai 1843 pris en exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839 et de l'article 18 du traité du 5 novembre 1842.

Ces droits sont actuellement de 0,22 centimes par tonne pour les ports intérieurs et de 0,17 centimes, par tonne, pour ceux du littoral ; ils ont produit en 1891 pour Anvers seul 1,022,120 francs et pour tout le pays 1,180,938 francs.

Inutile de parler des avantages que la suppression édictée dans les ports étrangers procure aux ports français, anglais et autres.

Mais il sera très instructif de détailler les avantages que tirent de la suppression les ports des Pays-Bas.

Les droits de feux et de fanaux étant de 0,22 centimes par tonne, il en résulte que les droits s'élèvent, selon le tonnage :

Pour un steamer de	500 tonnes à	fr.	110	»
»	de 1,000	»	220	»
»	de 1,800	»	396	»
»	de 2,500	»	550	»
»	de 3,500	»	770	»
»	de 4,500	»	990	»

Quant aux voiliers de 500, 1,000, 1,800 tonnes, il en est de même.

Le tonnage de 1,800 tonnes correspond pour les voiliers au maximum.

Dira-t-on qu'en somme les droits de feux et fanaux ne sont pas considérables, si on les compare à d'autres droits perçus au profit de l'État et de la ville

d'Anvers? C'est une raison de les réduire tous, mais la réduction ou plutôt la suppression qui est impérieusement commandée avant tout autre, c'est manifestement la réduction ou la suppression des droits de feux et fanaux qui ne sont plus prélevés nulle part. La Belgique seule fait exception parmi les ports de l'Europe. Pour faire comprendre combien le port d'Anvers et le commerce national sont intéressés dans la question, il y a lieu de faire remarquer qu'il existe en Belgique une série de taxes qu'on ne retrouve pas ailleurs; le tableau ci-après en contient l'énumération :

	Navire de :	
	500 tonnes.	4,500 tonnes.
A. Feux et fanaux	fr. 110 »	990 »
B. Droits sanitaires	5 »	5 »
C. Dépôt de poudres	8 47	8 47
D. Police maritime	17 50	39 »
E. Experts nautiques	100 50	155 50
F. Patente de sûreté.	5 »	5 »
Total	fr. 246 67	1,202 97

Ce qui frappe davantage, c'est la comparaison entre les taxes perçues dans notre pays et celles qui grèvent la navigation en Hollande.

Les tableaux suivants donnent un aperçu des différences :

Droits de pilotage (État).

	500 tonnes.	4,500 tonnes.
Anvers	fr. 540 85	1,759 10
Rotterdam	203 44	1,378 19
Amsterdam	271 40	1,446 60
Havre	66 à 198	594 à 1,782
Liverpool	100 »	900 »

Droits de port ou de bassin (ville) (1).

	500 tonnes.	4,500 tonnes.
Anvers	fr. 471 50	4,243 50
Rotterdam	150 89	1,328 31
Amsterdam	172 04	1,592 11

(1) Les droits de bassins rapportent à la ville annuellement environ 4 millions.

Tableau comparatif d'un steamer de 1,800 T. (21 pieds tirant d'eau) émanant du Tribunal de commerce. (Journal l'Escaut, 14 octobre 1890.)

REDEVANCES.	Rotterdam.	Amsterdam.	Dunkerque.	Hambourg.	Anvers.
<i>Pilotage.</i>					
Pilotage de mer, entréefr.	525 53	525 53	»	»	529 62
— de rivière, —	55 74	59 41	255 75	165 98	209 »
— de rivière, sortie	55 74	59 41	145 »	107 75	209 »
— de mer, —	345 98	345 98	»	86 45	346 68
Francs.	976 99	988 55	398 75	560 16	1,294 31
Feux et fanaux	Néant.	Néant.	Néant.	Néant.	596 »
Droits municipaux	—	—	1,015 »	—	Néant.
Droits de navigation, de quai, de bassins ou de port.	401 16	486 50	725 »	567 »	1,697 40
	401 16	486 50	1,740 »	567 »	2,095 40
<i>Taxes autres.</i>					
Mouvement.fr.	50 45	18 90	9 »	12 55	5 »
Ouverture des ponts.	8 40	125 »	8 »	Néant.	75 »
Droits d'outillage	Néant.	Néant.	145 »	—	Néant.
Droits sanitaires.	—	—	145 »	—	—
Police maritime.	—	3 15	Néant.	—	20 »
Rapport de mer.	59 69	9 55	10 »	57 75	22 40
Affirmation.	49 98	49 98	10 »	Néant.	9 70
Traduction.	5 46	25 20	Néant.	—	4 »
Experts	50 40	25 20	10 60	24 70	110 »
Serments des experts	Néant.	Néant.	Néant.	Néant.	12 60
Francs.	184 58	256 78	357 60	94 80	255 70

Comparison des frais entre les ports d'Anvers et de Rotterdam.

S T E A M E R S D E																					
500 tonnes.			1,000 tonnes.			1,800 tonnes.			2,900 tonnes.			3,500 tonnes.			4,500 tonnes.						
Été.	Hiver.	Par tonne.	Été.	Hiver.	Par tonne.	Été.	Hiver.	Par tonne.	Été.	Hiver.	Par tonne.	Été.	Hiver.	Par tonne.	Été.	Hiver.	Par tonne.				
2,003 10	4 81	2,459 02	4 91	4 574 51	4 66	7,830 47	4 35	7,983 35	4 44	10,752 07	4 30	10,992 »	4 38	14,437 57	4 13	14,654 55	4 19	18,445 57	4 10	18,709 60	4 16
1,720 44	3 44	1,763 15	3 53	3,832 01	3 38	5,793 43	3 22	5,932 75	3 30	8,091 34	3 24	8,270 59	3 31	9,927 16	2 84	10,148 11	2 90	13,939 14	3 10	14,185 41	3 15
282 66	1 37	606 47	1 36	1,242 50	1 24	2,037 06	1 13	2,050 60	1 18	2,670 73	1 06	2,681 01	1 02	4,510 41	1 29	4,516 44	1 29	4,506 43	1 00	4,514 19	1 01

Anvers. fr.

Rotterdam

Différence en faveur de Rotterdam.

Un rapide coup-d'œil jeté sur ces documents prouve à quel degré d'infériorité nos ports belges sont placés vis-à-vis des ports néerlandais, et démontre qu'un dégrèvement des droits en question peut seul nous rendre un trafic considérable qui nous échappe fatalement. Parmi tous ces droits, le droit de feux et de fanaux se justifie à coup sûr le moins.

Une question d'humanité est, au surplus, ici en jeu ; c'est ce qui a été reconnu au dernier Congrès de Londres ; l'État a le devoir d'éclairer les routes maritimes.

L'État seul perçoit ces droits qui lui procurent un gros million de bénéfices ; on peut estimer, en effet, la recette en chiffres ronds à 1,200,000 francs et la dépense à 200,000 francs.

Qu'on ne perde pas de vue que le port d'Anvers est loin d'être aujourd'hui en progrès.

En 1892 il est entré dans ce port 300 navires en moins qu'en 1891, et le déficit de janvier 1895 est, comparativement à 1890 et 1891, de 50 et de 32 navires, soit environ 50,000 tonnes.

Cette situation préoccupe vivement le commerce d'Anvers.

Il ne faut pas perdre de vue que sa prospérité est intimement liée à celle de la Belgique entière.

C'est par le port d'Anvers que doivent se développer nos relations commerciales avec les pays d'outre-mer.

Il faut à tout prix éviter que nos arrivages soient détournés et prennent, de préférence à nos ports, la voie des Pays-Bas, de la France ou de l'Allemagne.

On ne demande, pour atteindre ce but, ni faveur ni subsides ; on se borne à réclamer une mesure qui mette les ports belges sur un pied d'égalité avec les ports concurrents des autres nations.

La proposition d'autoriser le Gouvernement à supprimer complètement le droit de fanal est adoptée par trois voix contre une et trois abstentions.

MESURES DOUANIÈRES (ART. 2).

Les modifications que le projet de loi apporte à notre tarif douanier consistent principalement en des relèvements de droits de douanes concernant des articles non réglés par nos traités de commerce en vigueur. Les réductions qu'il consacre sont insignifiantes et ont principalement pour objet de redresser des anomalies qui déparent nos tarifs, d'où il résulte que certains produits manufacturés similaires sont taxés en raison inverse de leur valeur et du travail incorporé dans le fabricat.

C'est ainsi que le tissu de coton brut paie un droit moindre dans certains cas que le tissu de coton imprimé ou même confectionné ; ces imperfections ont disparu.

Elles formaient tache dans nos tarifs.

L'objectif que poursuit avant tout le Gouvernement belge, par les relèvements de certains droits de douane, est d'assurer au Trésor une compensation qui vient contrebalancer les sacrifices qu'entraîneront éventuellement, dans sa pensée, les réductions des droits de fanal et des prix des transports par les voies ferrées de l'État ; ce sont, à proprement parler, des mesures fiscales.

Que sont de pareilles mesures si on les compare aux agissements de nos voisins du Midi qui s'entourent de barrières douanières telles, que les produits les plus essentiels de notre industrie et de notre agriculture sont frappés à l'entrée de droits prohibitifs, en même temps que les industriels français élèvent la prétention de faire pénétrer, sans obstacle aucun, ou à la faveur de simples droits fiscaux, leurs propres marchandises, n'acceptant chez eux que nos matières premières dont il leur est impossible de se passer.

La politique économique de la France a manifestement évolué dans le sens de ces tendances et de ces exigences outrées ; ses hommes d'Etat ne s'en sont pas caché ; et c'est pour obéir à ces idées préconçues qu'ils ont refondu les tarifs de 1881, pour y substituer le système des deux tarifs : l'un le *tarif général* et l'autre le *tarif minimum*. Veut-on connaître les préoccupations qui ont donné naissance au régime nouveau ? Qu'on lise l'exposé des motifs du 20 octobre 1890, on y trouvera, entre autres, les paroles significatives de M. J. Roche, ministre du Commerce, sur le mécanisme du régime adopté.

Voici comment M. Roche s'exprime :

« Le tarif général resterait notre tarif de droit commun, applicable en l'absence de tout autre régime, et n'aurait, par suite, à aucun degré, le caractère d'une mesure exceptionnelle, spécialement dirigée contre un État déterminé.

« Quant aux droits inscrits au tarif minimum, ils pourraient être appliqués aux marchandises originaires des pays qui feraient bénéficier les marchan- dises françaises d'avantages corrélatifs. et, en premier lieu, qui ne frapperaient pas nos produits de droits supérieurs à ceux dont sont frappés les produits des autres nations. Mais, à elle seule, cette condition ne serait pas suffisante ; il faudrait, en outre, que ces droits ne fussent pas tellement élevés qu'ils constituent un obstacle insurmontable à nos exportations. »

M. Méline, de son côté, disait dans son rapport :

« La Commission accepte, comme le Gouvernement, que le tarif général forme le droit commun, et que le tarif minimum ne soit concédé à l'étranger que dans certaines formes et sous certaines conditions. »

Le Gouvernement français s'est, au surplus, lui-même, coupé la retraite, en reconnaissant qu'il lui serait en quelque sorte impossible de formuler, dans les traités qu'il pourrait conclure, des changements aux bases et aux taxes adoptées, dans l'élaboration du tarif minimum, par la législature française.

Sans vouloir renoncer formellement à la prérogative qu'il tient de la Constitution et s'interdire de négocier désormais des traités de commerce avec des puissances étrangères, il n'a pas hésité, après une longue discussion dans laquelle plusieurs orateurs auraient voulu lui faire prendre des engagements contraires, à faire, au Sénat, dans la séance du 26 décembre 1891, les déclarations suivantes :

« Le Gouvernement s'inspirera de vos désirs, de vos volontés, mais en même

» temps il est obligé, de par la Constitution d'abord, mais aussi par ses devoirs
 » devant le pays, envers le Sénat et envers la Chambre, de réserver sa liberté
 » d'action, son initiative, non pour en user d'après ses caprices, mais pour venir
 » respectueusement devant vous, qui devez avoir le dernier mot en ces matières,
 » vous exposer les difficultés qu'il rencontre. »

On sait quel sont les désirs et la volonté des représentants de la nation en France et combien est puissante l'influence des intérêts de l'industrie qui entend s'abriter sans merci sous le mancenillier trompeur mais commode de la protection à outrance, pour oser espérer qu'à l'heure actuelle le Gouvernement français veuille tenter l'aventure de faire la moindre concession sur les chiffres du tarif minimum.

C'est entendu, le tarif minimum est à prendre ou à laisser, avec la condition que la France jouira toujours de la clause de la nation la plus favorisée, et que les droits perçus par ses co-contractants ne puisse jamais former un obstacle aux exportations de nos voisins du Midi.

Le gouvernement français consentira-t-il à se laisser imposer, à titre de réciprocité, un même traitement que celui qu'il réclame? C'est ce qu'on ne voit nulle part. On parle, à la vérité, de droits corrélatifs, mais sans préciser la portée de cette expression et en se maintenant dans un vague indéfini dont il n'est possible de tirer aucune conséquence.

Et qu'est-ce que la France entend accorder aux nations qui accepteront son tarif minimum ?

Le principe proclamé et adopté à cet égard est consigné dans le rapport de la Commission de la Chambre des Représentants; il est bien celui-ci : « On peut
 » concéder le tarif minimum comme un simple traitement de faveur sur le tarif
 » général, mais sans aucun engagement d'en maintenir indéfiniment les chiffres...,
 » accorder notre tarif minimum par une convention de ce genre, c'est unique-
 » ment nous engager à appliquer, à la nation à laquelle nous faisons la conces-
 » sion, notre tarif le plus bas ; mais nous ne lui devons que cela, et nous restons
 » les maîtres de remanier et de relever les chiffres mêmes de ce traité si la
 » nécessité nous en est démontrée. En un mot, nous ne promettons qu'une
 » chose, c'est de ne jamais appliquer notre tarif général pendant la durée de la
 » convention à la nation avec laquelle nous avons fait cet arrangement. »

Donc, la France se réserve d'annuler du jour au lendemain un pacte qui n'a pas la moindre consistance, qui, au fond, n'en est pas un, et que ses représentants veulent bien appeler pompeusement une concession.

Depuis le 1^{er} février 1892, nous n'avons plus de traité avec la France ; nous vivons sous un régime de fait sans engagement contractuel de part ni d'autre.

La France, jouissant de la clause de la nation la plus favorisée, nous applique son tarif minimum ; de notre côté, nous lui octroyons tous les avantages que nous avons fait à d'autres puissances.

Qu'est-ce à dire? Que nous sommes libres comme nos voisins de renoncer du jour au lendemain à ce *modus vivendi* essentiellement précaire, mais qu'en attendant une solution, la France conserve les bénéfices du traité de 1881 tout en nous imposant les dures conditions de son tarif minimum.

Faut-il prolonger plus longtemps cette situation anormale?

Que nous importe de voir appliquer à nos produits le tarif minimum plutôt que le tarif général, si l'un comme l'autre est prohibitif ; la question de chiffres devient, dans une pareille hypothèse, indifférente. Or, c'est le cas pour la plupart des marchandises.

On est d'ailleurs étonné de voir, quand on parcourt le tarif, combien sont insignifiants les écarts que l'on remarque entre les chiffres correspondants de certains articles des deux tarifs.

On ne saurait qu'approuver le Gouvernement de s'être préoccupé d'une situation aussi désastreuse, tout au moins de s'être efforcé d'en atténuer les mauvais effets en apportant quelques modifications à nos tarifs; ces améliorations sont-elles suffisantes et faut-il s'en contenter ?

La question de savoir s'il ne faut pas étendre à d'autres produits que ceux que vise l'article 2 du projet de loi, et particulièrement aux produits de l'agriculture, les relèvements de notre tarif douanier a été vivement agitée en section centrale, de même que celle relative à la revision générale de nos tarifs.

Deux membres ont surtout insisté sur l'urgente nécessité qu'il y a de venir au secours de l'agriculture et se sont déclarés opposés au projet de loi, par le motif que cette branche si importante de la prospérité nationale y est oubliée.

A leur manière de voir, le projet de loi est plutôt contraire à ce grand intérêt, tant par le but qu'il poursuit que par l'objet auquel il s'applique.

On déclare que l'industrie, qui lutte péniblement en ce moment, doit être secondée dans ses efforts afin de pouvoir soutenir la concurrence avec l'étranger et procurer aux ouvriers des salaires qui leur permettent de nourrir et d'élever leur famille.

En conséquence, on propose de réduire les prix de transport des produits pondéreux par chemins de fer, on fait un sacrifice de 2,450,000 francs en faveur des industries charbonnières, métallurgiques et verrières.

On abandonne 500,000 francs sur le droit de fanal et on fait état, sans engagement positif et sans rien préciser, d'un abaissement en faveur de l'agriculture se chiffrant approximativement par 750,000 francs.

Ce dégrèvement insignifiant est en dehors de toute proportion avec la première d'entre toutes nos industries, qui occupe à elle seule plus de bras que toutes les autres industries ensemble, qui met en œuvre le plus de capitaux, car il ne faut pas l'oublier, la superficie des terres cultivées en Belgique dépasse 2 millions d'hectares.

D'où la conséquence que les avantages censément concédés à l'agriculture devraient être plus considérables.

La lésion qu'éprouve l'agriculture par les combinaisons proposées est indéniable ; les concessions qui lui sont faites ne sont qu'un mirage. Les dégrèvements promis ne concernent que les charges complètes de dix tonnes, c'est tout au plus qu'elles profiteront, à certains égards, aux transports d'engrais effectués pour compte des marchands et il est douteux qu'ils bénéficient aux cultivateurs.

Il n'arrive pour ainsi dire jamais que des cultivateurs transportent vers une gare de chemin de fer 10,000 kilogrammes de froment à la fois ; un chargement

de froment par axe, ne comporte guère que 5,000 kilogrammes; or, bien loin une réduction sur cette quantité, il y aura un relèvement.

Dans tout le pays les petits cultivateurs forment le grand nombre; quel profit veut-on bien qu'ils tirent des dégrèvements que l'on fait miroiter à leurs yeux ?

Le projet de loi ne fait que continuer la politique économique suivie depuis trente ans, et en vertu de laquelle les faveurs sont pour la grande industrie pendant que l'agriculture est délaissée.

Le projet de loi présente ce caractère étrange que ses auteurs, tout en voyant le salut dans le libre échange, entrent à voiles déployées dans le système de la protection en faveur de l'industrie des textiles et d'autres.

Que des industries d'une importance relativement parlant exigües, telles que l'industrie chocolatière, demandent aide et assistance, et l'on s'empresse de les écouter.

Il n'y a dans tout cela que des arrangements et nullement l'application d'un principe général.

Pourquoi obliger le cultivateur d'acheter cher le vêtement de coton à son usage et le forcer à vendre à vil prix le blé qu'il a récolté par tant de travail et de sueur ?

Ce n'est point là une querelle d'école, nous subissons l'empire des faits. Nos importations, en France, de produits manufacturés et fabriqués ont diminué en 1892 dans de fortes proportions; tandis que la France a consommé, pendant la même année, une quantité beaucoup plus forte de ses propres fabricats, tout en fournissant plus à l'étranger.

S'il est vrai de dire qu'il ne sera possible d'apprécier la politique économique de la France que dans une dizaine d'années, les faits cités parlent cependant très haut.

Quoi qu'il en soit et quelque soit la politique économique que l'on veuille suivre en Belgique, elle doit être la même pour tous et ne peut nullement revêtir le caractère d'un système hybride; c'est le libre échange ou la protection dans une même mesure qu'il faut appliquer à toutes les industries.

Puisqu'il n'est point question de raisonner sur d'une thèse philosophique ou économique mais d'entrer dans le domaine pratique, pourquoi l'agriculture est-elle abandonnée ?

Le cultivateur belge, à qui toute protection est refusée, peut-il continuer à vendre son froment à raison de 15 francs par 100 kilogrammes, alors que, pour n'être pas ruineux, ce prix devrait s'élever, comme autrefois, à 20 francs ?

Dans des conditions aussi désastreuses, serait-il irrationnel qu'un droit à l'importation vienne le protéger ?

Nie-t-on, par hasard, que les campagnes souffrent davantage encore que les villes, et que les salaires y soient davantage encore dépréciés que dans les centres industriels ?

Faut-il continuer à tolérer que la France stipendie ses exportations au moyen de primes comme c'est le cas pour les farines et les malts ?

On réduit les droits de fanaux, cette mesure sera favorable aux importations de grains étrangers. Sans vouloir critiquer la réduction, n'est-on pas fondé à réclamer pour l'agriculture un peu de justice distributive ?

Pour toutes ces raisons et d'autres à développer devant la Chambre, l'un des membres qui s'en est prévalu déclare qu'il reproduit, à titre d'amendement, les propositions qui ont été précédemment faites et consistant à faire prélever à l'entrée dans le pays les droits ci-après :

« Farines et malts de toute espèce par 100 kilogrammes.	fr.	5
» Orges et escourgeons —		3
» Avoines —		3
» Chicorées torréfiées et en poudre —		4
» Beurre. —		5
» Le produit du droit sur les orges et les escourgeons sera affecté au dégrèvement de l'accise sur les bières. »		

Un troisième membre a fait connaître qu'il est opposé au projet de loi en partie pour quelques-uns des motifs allégués ci-dessus; entre autres pour ceux qui concernent la meunerie et la malterie.

Il convient de traiter toutes les industries sur le même pied.

Ni les grandes industries extractives, métallurgiques, charbonnières, ni les grandes industries manufacturières n'ont le droit d'être protégées à titre de faveur.

L'honorable membre se déclare partisan du principe du libre échange et il est bien décidé à le défendre à l'encontre de toute mesure qui tendrait à favoriser certains intérêts au détriment des masses. Sous ce rapport, le projet de loi ne lui donne pas satisfaction et, c'est pour ce motif qu'il ne peut s'y rallier. Il développera plus amplement sa manière de voir devant la Chambre.

Un quatrième membre se déclare partisan du projet de loi.

Ce n'est pas le moment, dit-il, en présence des négociations qui se poursuivent du côté de la France, avec laquelle nous avons toujours eu et nous avons encore de nombreuses relations commerciales, de mettre en question notre régime économique tout entier; si le projet de loi n'a pas le caractère d'une réforme générale de nos tarifs, personne ne saurait méconnaître qu'il apporte de notables améliorations à notre législation douanière; il met fin à des anomalies contre lesquelles s'élèvent depuis longtemps de vives réclamations. S'il relève certains droits de douanes, c'est par la raison qu'ils avaient été abaissés outre mesure, à la suite de concessions que la France vient de retirer par application de son tarif minimum.

Le projet de loi est un projet de circonstance qui laisse intact et réserve les questions de théorie. Il importe de courir au plus pressé, il y a urgence à agir.

Il serait inopportun de songer, en ce moment, à faire un travail d'ensemble; pareille entreprise, demanderait, pour aboutir, un temps considérable et ferait ajourner indéfiniment les réformes utiles que le projet de loi consacre.

Est-il bien exact de prétendre que le projet de loi ne fait rien en faveur de l'agriculture, alors qu'il opère des dégrèvements sur les tarifs des chemins de fer pour une foule d'articles?

Toutes les industries ne sont-elles pas solidaires les unes des autres; la prospérité des grandes industries à qui des dégrèvements sont départis, ne doit-elle pas rejaillir sur celle de l'agriculture? A considérer les choses d'un point de vue

élevé, on doit avouer que l'antagonisme que d'aucuns croient apercevoir entre les diverses forces productives du pays ne se présente point ici.

L'honorable membre qui s'est livré à ces considérations est toutefois d'avis que le Gouvernement ferait bien de renoncer aux relèvements qu'il projette de faire en matière de tarifs de chemins de fer.

Un cinquième membre se rallie à ces idées, tout en faisant ses réserves quant à la généralisation des réductions annoncées pour le transport des produits pondéreux et notamment du charbon.

Après avoir entendu ces considérations générales, la section centrale aborde les amendements proposés et les détails du projet de loi.

MEUNERIE.

La situation de la meunerie ne s'est pas améliorée dans ces derniers mois ; on a pu se faire illusion au commencement de 1891. Et, en effet, à la fin de 1891 et au commencement de 1892, on avait expédié vers la France des envois anormaux de farines belges et de farines américaines déclarées en consommation, à Anvers, pour ensuite être dirigées vers leur destination et échapper ainsi à la surtaxe de pavillon.

Ces envois ne devaient être que momentanés, car ils étaient la suite d'une spéculation et d'une crainte qu'avait fait naître la mauvaise récolte de 1891. Les farines atteignirent sur le marché de Paris des prix exorbitants, ce qui permit à nos fariniers d'y arriver malgré les droits qui, du reste, avaient été momentanément abaissés.

Le mouvement facile provoqué par cette circonstance eut bientôt son terme ; dans l'intervalle, il avait fait grossir nos importations chez nos voisins du Midi. On en a conclu que les alarmes de la meunerie belge n'étaient pas fondées et que le relèvement du tarif français, commencé, dans une certaine mesure, au 1^{er} février 1892, n'avait produit aucune influence néfaste sur notre industrie de la meunerie, pas plus que les primes déguisées accordées à la sortie de France et dont on mettait en doute l'existence.

Ces prévisions optimistes ne se sont pas réalisées. La situation fâcheuse de la meunerie est devenue lamentable et tourne au martyrologe. C'est l'inéluctable conséquence, affirment nos fariniers, des mesures douanières prises par la France et auxquelles, jusqu'à présent, aucune digue n'a été opposée.

Faut-il persister, demandent-ils, dans l'attitude passive que nous avons conservée jusqu'ici ?

Sommes-nous condamnés à demeurer spectateurs impassibles de notre ruine, sans même tenter la moindre résistance, alors que nous avons en main des armes pour nous défendre avec succès ?

Oublie-t-on que la meunerie est une des industries les plus importantes du pays, qu'elle procure du travail à un grand nombre d'ouvriers, qu'elle pourvoit au premier de tous les besoins : l'alimentation de la population tout entière ? que la valeur des produits qui sortent de ses usines s'élevait, en 1880, au chiffre énorme de 332 millions, soit plus du quart de la production totale ?

qu'en 1889 la valeur de ses produits atteignait encore 264 millions? Songe-t-on qu'elle est intimement liée à la prospérité de l'agriculture? Que les capitaux engagés dans ses installations s'élèvent à une somme colossale? que ce serait décourager ceux qui, à l'avenir, seraient disposés à se lancer dans les entreprises industrielles?

Que l'industrie de la meunerie souffre, il serait difficile de le contester; et, il faut bien le reconnaître, les faits semblent venir confirmer les craintes et les prédictions de la meunerie. Presque toutes nos usines végètent ou tout au moins ont été forcées de restreindre leur production.

Nous avons sous les yeux et nous pourrions produire la liste de sept meuneries qui cessent leurs opérations. Les bilans de nos grandes sociétés anonymes sont clôtés en déficit. Toutes nos meuneries restreignent leur fabrication; il en est même dont on annonce le chômage complet dans peu de jours.

Serait-il juste, serait-il prudent de ne point prêter l'oreille aux justes réclamations qui s'élèvent de toute part? Sur toutes ces questions, il ne saurait y avoir qu'un sentiment: la grande industrie de la meunerie a droit à toute la sollicitude des pouvoirs publics; mais, si respectables et si considérables que soient les intérêts ici en cause, encore faut-il examiner de près les revendications de la meunerie?

Sur le principe, l'hésitation n'est pas possible: du moment qu'il est démontré que le prix de la farine est faussé par les primes à la sortie que le gouvernement français accorde, soit directement, soit indirectement sur les produits expédiés de France en Belgique, le droit compensateur s'impose; c'est ce que le législateur belge a reconnu en votant la loi du 30 janvier 1892 qui autorise le Gouvernement à établir, à l'importation des marchandises qui jouiraient d'une prime directe ou indirecte à l'exportation des pays de provenance ou d'origine, un droit compensateur égal à la prime?

La volonté du législateur, on le voit, est expresse, il a entendu empêcher la concurrence déloyale qui pourrait être suscitée à notre industrie et, de son côté, le Gouvernement qui, du reste, a pris l'initiative de la disposition consignée dans la loi précitée n'a plus, pour agir, qu'à examiner ce seul point: la prime existe-t-elle?

C'est donc un simple point de fait qui est à résoudre.

On a pu douter en présence des circonstances anormales qui ont marqué, comme nous l'avons dit plus haut, les derniers mois de l'année 1891 et le commencement de 1892, du fondement des revendications de nos meuniers.

Ce sont ces circonstances qui ont fait impression sur l'esprit du Gouvernement et qui expliquent et justifient jusqu'à un certain point son inaction.

Nous en avons la preuve dans les déclarations faites par M. le Ministre des Finances au Sénat, le 29 avril 1892, en réponse à une interpellation de M. le sénateur Poulet.

Voici, en effet, ce que nous lisons dans les *Annales parlementaires* (Séance du Sénat du 29 avril 1892), page .

« M. Beernaert, Ministre des Finances, Ministre des Affaires étrangères, *ad interim*. — M. le Gouverneur a formellement déclaré qu'il ne saurait admettre » que l'on altérât la liberté et l'égalité des conditions de nos usages commer-

» ciaux par l'établissement de primes d'exportation, soit ouvertes, soit dissi-
» mulées.

» Et c'est pour être à même de se défendre contre de semblables primes
» qu'il a demandé l'autorisation d'établir éventuellement des taxes de compen-
» sation. Sur ce point ses réponses ont été catégoriques et je ne fais que les
» répéter. »

« Nos industriels affirment que la concurrence entre farines belges et farines
» françaises serait désormais impossible. Non seulement toute exportation vers
» la France serait supprimée, mais les farines françaises primées menaceraient
» le marché intérieur et déjà il serait compromis.

» Eh bien, voici les chiffres et une fois de plus ils sont *déconcertants*.

» Le droit d'entrée sur les farines a été relevé en France depuis le 1^{er} février.
» Et voici depuis 1888 les chiffres comparatifs de nos exportations d'après la
» douane française :

» En 1888 nous avons envoyé en France	19,200	kil.
» En 1889 — —	705,000	—
» En 1890 — —	91,000	—
» En 1891 — —	461,000	—

» Et depuis qu'il n'y aurait plus eu, semble-t-il, moyen de faire passer en
» France 1 kilogramme de farine, nous lui en avons envoyé 1,051,700 kilo-
» grammes. C'est le chiffre de février, et, comme on le voit, il atteint presque
» le double de l'année antérieure, la plus favorable.

» Et tandis que nos exportations vers la France atteignent ce chiffre impor-
» tant, on a vu, chose singulière, l'exportation française se réduire dans une
» grande proportion. Elle n'a pas dépassé en février le chiffre de 494,500 kilo-
» grammes. Il s'ensuit donc que nous avons envoyé en France plus de deux fois
» autant de farine qu'elle nous en a vendu.

» L'honorable M. Poulet voudra bien reconnaître que ce sont là des éléments
» dant il faut tenir compte.

» Peut-être s'agit-il de circonstances ou de phénomènes isolés. C'est ce que
» l'avenir nous apprendra.

» Mais déjà, en janvier, nous avons exporté 3 millions de kilogrammes,
» tandis qu'elle ne nous en a expédié que 1 million. »

L'honorable Ministre des Finances avait eu raison de supposer que des phé-
» nomènes isolés pouvaient avoir joué un rôle dans le mouvement qu'il signalait.

Les phénomènes sont aujourd'hui connus et le temps a parlé.

La mauvaise récolte de 1891, comme nous l'avons dit, avait éveillé l'esprit
de spéculation, le prix de la farine fut poussé jusqu'à fr. 43-65 par 100 kilo-
grammes, alors que les farines équivalentes ne valaient en Belgique que
32 francs par 100 kilogrammes, ce qui avec le droit de fr. 8-40 à l'importation
en France permit aux meuniers belges et surtout aux intermédiaires améri-
cains de vendre leurs produits sur le marché de Paris.

Les acquits à cautions étaient valables pour trois mois.

On vit alors pratiquer le long de la frontière cette singulière manœuvre consistant à faire sortir de France par certains bureaux, sous le bénéfice de la ristourne de fr. 8-40 par 100 kilogrammes des farines qu'on introduisait par un autre bureau français moyennant un droit de 6 francs.

C'est ce qu'on appelait faire la navette.

Le fait est que cette importation déconcertante de 1,031,700 kilogrammes de farine de Belgique en France pendant le mois de février 1892 ne fut qu'un trompe l'œil ; on se demande même si ces farines n'avaient point été introduites à la fin de janvier et étaient restées en douane jusqu'au mois de février suivant.

Quoi qu'il en soit, les faits postérieurs sont venus démontrer à la dernière évidence ce qui avait été affirmé par les fariniers, que ces importations de farine en France dérivait de circonstances anormales tout à fait passagères.

L'effet des mesures douanières prises par le gouvernement français et consistant à élever le droit sur les farines à l'importation en France, selon le degré de blutage, à 8,10 et 12 francs par 100 kilogrammes, ne tarda pas à se faire sentir. Voici, en effet, d'après les statistiques officielles françaises, les chiffres de notre commerce d'exportation et de nos importations avec la France pendant l'année 1892 :

ANNÉE 1892.

	Six premiers mois.	Six derniers mois.	TOTAL.
	Kil.	Kil.	Kil.
<i>I. Importations en Belgique.</i>			
Farines	5,016,100	7,116,500	12,132,900
<i>II. Exportations en France.</i>			
Farines	6,827,900	440,400	7,268,300
Pains	3,959,143	2,354,154	6,313,297
Total	40,787,043	2,794,554	43,581,597

Le tableau suivant établit la comparaison entre les importations de France en Belgique et de Belgique en France pendant les douze mois des années 1890, 1891, 1892.

DOCUMENTS STATISTIQUES FRANÇAIS.

	1890.	1891.	1892.
	Kil.	Kil.	Kil.
<i>I. Importations en Belgique (commerce général).</i>			
a. Grains de froment, épeautre et méteil.	6,279,700	10,411,600	2,475,500
b. Farine de froment, épeautre et méteil.	33,677,000	40,753,700	12,132,900
<i>II. Exportations en France (commerce général).</i>			
a. Grains de froment, épeautre et méteil.	75,461,200	112,944,400	37,311,400
b. Farine de froment, épeautre et méteil.	9,884,800	25,993,600	47,268,300
c. Pain et biscuit de mer (venant presque tout de Belgique).	30,472,026	33,421,458	6,313,297
Total	40,056,826	59,315,058	43,581,597

On le voit, les exportations de farines de Belgique en France ont diminué notablement pendant les derniers mois de 1892, tandis que les importations de France en Belgique sont allées en augmentant par rapport au 1^{er} semestre. Les statistiques de cette période prouvent que les déductions tirées des importations en Belgique du mois de février n'étaient point fondées.

Il ne faut point perdre non plus de vue que les exportations de Belgique en France ne proviennent pas exclusivement de nos usines, mais comprennent aussi les farines américaines déclarées en consommation à Anvers.

Ce mouvement rétrograde de notre industrie ne fait que s'accroître tous les jours, et, chose significative, tandis que nos meuniers déclinent, chôment, périssent ou ferment, de nouvelles usines, en nombre important, s'établissent dans le département du Nord, les anciennes y prospèrent et augmentent leurs installations.

Il se produit ce fait, sans précédent, que nos fariniers dont les usines sont situées sur les frontières, — et ce sont ceux-là qui souffrent le plus, — sont obligés, pour ne pas voir leur clientèle se perdre, de s'approvisionner de farines de certains numéros chez leurs concurrents des départements français. Ces anomalies ont certes leur signification.

Les manœuvres qui se pratiquent de l'autre côté de la frontière au moyen du jeu des acquits à caution sont connus et ont été signalés à la Chambre. Il n'est peut-être pas inutile d'en indiquer brièvement le mécanisme aux nouveaux venus.

Disons d'abord que les froments et les farines entrent librement en Belgique par application de la loi du 3 janvier 1873 supprimant les droits sur les céréales à l'entrée en Belgique.

Avant cette loi, l'admission temporaire en franchise des blés à l'importation en Belgique à charge d'exportation ultérieure était admise comme corollaire des droits de douanes prélevés sur les céréales.

L'arrêté royal du 30 septembre 1850, stipulait l'obligation de réexporter 78 kilogrammes de farine blutée et 20 kilogrammes de son ou 98 kilogrammes de farine non blutée par 100 kilogrammes de froment importés. La base était rationnelle et en rapport avec la vérité des choses.

Ce régime a disparu; sous l'empire des lois aujourd'hui en vigueur, le froment et les farines de toute provenance entrent librement en Belgique.

Toute autre est la législation française, non seulement elle en est le contre-pied, mais, à raison des bases adoptées pour la décharge des acquits à caution, elle permet aux fariniers français de se ménager une prime de sortie et même de grossir démesurément celle-ci au moyen de la fraude.

Notons, en premier lieu, que la France a successivement augmenté, selon les besoins, les droits à l'entrée sur les blés et les farines, et modifié les taux de blutage des farines destinées à l'exportation, en vue de favoriser chez elle le travail national et d'exclure ses concurrents.

Voici, en effet, quelle a été cette échelle ascendante :

A. *Froment en grains.*

Loi du 7 mai 1881, par 100 kilos	fr. » 60
Loi du 25 mars 1885, —	3 »
Loi du 29 mars 1887, —	5 »
Loi du 2 juillet 1891, par 100 kilos	3 »
Abaissement momentané :	
Loi du 11 janvier 1892, —	5 »

B. *Farines et boulanges contenant plus de 10 p. % de farine.*

Loi du 7 mai 1881, par 100 kilos	4 20
Loi du 25 mars 1885, —	6 »
Loi du 29 mars 1887, —	8 »
Loi du 2 juillet 1891, dite loi Vigé, qui abaisse momentanément, jusqu'au 1 ^{er} juin 1892, les droits sur les farines, par 100 kilos à	6 »
Loi du 11 janvier 1892 (tarif général des douanes), contenant deux dispositions :	

« 1^o ART. 16. Disposition transitoire : jusqu'au 1^{er} juin 1892 les dispositions » de la loi du 2 juillet 1891 sont maintenues, excepté pour les droits sur les » farines, qui seront ainsi fixés à partir du 1^{er} février 1892 :

Farines au taux d'extraction de 70 p. % et au dessus, les 100 kilos	fr. 6 »
Farines au taux d'extraction, compris entre 70 et 80 p. %, les 100 kilos	7 20
Farines au taux d'extraction de 60 p. % et au dessous, les 100 kilos	8 40
Gruaux et semoules en gruau	8 40

Ces droits ne sont restés en vigueur que jusqu'au 1^{er} juin 1892 ; à partir de cette date, la loi générale du 11 janvier 1892 bat son plein et les droits à l'importation sur les farines deviennent :

2 ^o Au lieu de fr. 6-00 par 100 kilos, 8 francs par 100 kilos.	
— 7-20 — 10 — —	
— 8-40 — 12 — —	

Ces droits tournent manifestement à la prohibition.

En ce qui concerne les degrés de blutage, un décret de 1861 stipulait que, pour 100 kilos de farine importée, on serait tenu de représenter, en farines de froment bien conditionnées, de bonne qualité et sans mélange :

90 kilos de farine blutée à 10 p. %.	
80 — — 20 — —	
70 — — 30 — —	

Le décret du 5 juin 1886 vint ajouter une quatrième catégorie aux trois précédentes et disposa que les farines blutées à 45 p. % seraient reçues à la décharge des comptes d'admission temporaire de blé, à raison de 60 kilos de farine par 100 kilos de blé importé en France.

Un décret du 2 mai 1892 est venu modifier celui du 5 juin 1886 en ce qui concerne le blutage; il dispose comme suit ;

« ART. 1^{er}. Le type de blutage à 45 p. %, créé par le décret du 5 janvier 1886 » pour les décharges des blés, admis temporairement, est supprimé et remplacé » par un type de blutage de 40 p. %, avec un rendement de 60 kilos de farine » pour 100 kilos de blé importé.

» ART. 2. Des échantillons de farine de pur froment, blutée à 10, 20, 30 et » 40 p. %, seront déposés dans les bureaux de douane désignés pour la sortie, » afin d'y servir de type pour la vérification des farines au taux d'extraction de » 90, 80, 70, 60 p. % et au dessous. Les types des farines blutées à 30 et » 40 p. % serviront également aux vérifications à l'importation et à la réexportation.

» En cas de doute ou de contestation, des échantillons spéciaux prélevés » contradictoirement par le service de la douane et par le soumissionnaire ou son » représentant seront fournis à l'expertise légale. Les experts statueront au vu » du type officiel. »

« ART. 3. Les droits d'entrée sur les sons provenant de la mouture des blés » admis temporairement seront acquittés à raison de 8, 18, 28 ou 38 kilos » de son par 100 kilos de blé acquitté, suivant que les farines représentent » 10, 20, 30, 40 et au-dessus. »

« La différence de 2 p. % est allouée comme déchet à la mouture. »

» ART. 4. Les commissionnaires pourront, s'ils le jugent préférable, réexporter » le son dans les délais fixés par les acquits à caution.

» En ce cas, ils devront le présenter à la douane, en colis séparés, soit isolé- » ment, soit en même temps que la farine. »

Notons, en passant, que le plus habile ne saurait, à la simple inspection, même par comparaison avec les types, se rendre un compte exact du degré de blutage d'une farine.

Ce sont ces mesures prises l'une après l'autre qui firent naître les primes, ouvrirent la porte à la fraude et suscitèrent à nos industriels belges une concurrence qu'on peut, non sans fondement, qualifier de déloyale.

Voici, au surplus, comment on peut établir les calculs pour la période pendant laquelle le décret du 5 juin 1886 était en vigueur :

100 kilos de froment donnent, au blutage de 45 p. %, 55 kilos de farine, qui sont reçus à la décharge des comptes d'admission temporaire sur le pied de 60 kilos de farine (équivalant à 100 kilos de froment au droit de 5 francs). En telle sorte que, sur 55 kilos de farine exportée, le farinier français reçoit une ristourne de fr. 4-58, soit en moins que le droit payé 5 — 4-58 = 42.

Mais le rendement en farine étant, en réalité, de 75 kilos par 100 kilos de froment, le farinier français conserve ainsi devers lui 75 k. — 55 = 20 kilos,

qui échappent, en réalité, au droit d'entrée en France, lequel droit s'élève à

$$\frac{8 \times 20}{100} = 1-60$$

Ces 20 kilos n'ayant payé que fr. 0-42, il reste au profit du farinier français un bénéfice de fr. 1-60 — 0-42 = fr. 1-18 par 100 kilos de froment, ou, si l'on veut, sur 100 kilos de farine exportée, une prime de fr. 1-49.

En effet, la production de 100 kilos de farine exige, en moyenne, au degré de blutage de 75 p. % une quantité de 133 kilos 500.

Or,
$$\frac{1,18 \times 133 \frac{1}{2}}{100} = \text{fr. } 1-49$$

C'est ce qu'on peut appeler la prime normale ; mais à côté de ce bénéfice, il y en a un autre qui est le résultat de la fraude : c'est, lorsque les exportateurs français font à la douane des déclarations inexactes et nous envoient des farines blutées à 20 et à 30, au lieu de farines blutées de 45 p. % ; de basses farines, des déchets et des remoulages auxquels on restitue injustement les droits, la restitution ayant déjà eu lieu sur la farine pure.

Dira-t-on que les types sont là pour réprimer la fraude et que la douane française veille à l'effet de la réprimer. En fait, elle est impuissante à le faire ; ces infiltrations se font surtout par les petits bureaux où le personnel est moins apte à discerner le degré de blutage.

La situation ne peut aller qu'en s'empirant, grâce à l'application du tarif général, qui vient encore d'augmenter les droits à l'importation des farines en France, à dater du 1^{er} juin 1892.

En présence de ces faits, pouvons-nous encore plus longtemps rester dans l'inaction.

Le sentiment pour ainsi dire unanime de la section centrale est qu'il faut réagir sans retard en établissant un droit compensateur à l'entrée des farines en Belgique. Mais, où la section centrale s'est divisée, c'est sur le point de savoir s'il faut se borner à insister auprès du Gouvernement pour qu'il fasse usage des pouvoirs que lui confère la loi du 30 janvier 1892, ou bien s'il faut inscrire les droits dans le projet de loi qui nous occupe.

D'un côté, on a fait observer qu'une fois inscrits dans la loi, il sera difficile de les supprimer, alors cependant qu'il convient qu'une grande élasticité soit donnée à la mesure, afin de pouvoir, en tout temps, la modifier selon les circonstances.

D'un autre côté, des membres déclarent que le Gouvernement reculant devant la responsabilité qui pourrait peser sur lui, malgré l'évidence du fait et cela sous prétexte que les preuves mathématiques et tangibles, qu'il sera toujours impossible de fournir, manquent, c'est à la législature à prendre l'initiative.

La question ayant été mise aux voix, la première opinion a prévalu par quatre voix contre trois.

La section centrale décide en conséquence d'engager le Gouvernement à frapper d'un droit compensateur les farines à leur entrée en Belgique, et de le maintenir tant et aussi longtemps que le gouvernement français n'aura pas aboli l'échelle de blutage de 10, 20, 30 et 40 p. %, qui correspond au rendement de 90, 80, 70 et 60 p. %, pour la remplacer par un taux de blutage unique de 25 p. %, correspondant à un taux d'extraction de 75 p. %.

MALT.

Pour ce qui concerne la malterie, sa situation paraît également compromise. Cette industrie réclame, comme le fait la meunerie, contre les primes dont jouissent les malts français à l'exportation de France, et contre l'abus qui se pratique, dans ce pays, des *acquits à caution*.

L'orge est tarifée à l'importation en France à 5 francs par 100 kilogrammes, et le malt (orge germée) à 4 francs.

La restitution à l'exportation, en ce qui concerne les orges admises en franchise temporaire, est de 75 kilogrammes de malt par 100 kilogrammes d'orge importée; or, le déchet au maltage n'est que de 20 p. % au lieu de 25 p. %; il y a donc là 5 kilogrammes qui demeurent indemnes de droit; on peut même compter 10 kilogrammes, beaucoup de malt français n'étant pas torréfié au degré de siccité voulu ou bien ayant absorbé de l'humidité après le touraillage.

Ce n'est point tout: la France consomme de fortes quantités d'orge fourragère pour la nourriture du bétail, des chevaux, de la volaille. Ces orges sont déclarées pour le travail en entrepôt et introduites en franchise temporaire. Les acquits à caution sont vendus à prix réduit aux malteurs, qui les appliquent à l'exportation des malts provenant des orges et des escourgeons récoltés en France.

Voilà bien la prime déguisée, à côté de la prime reconnue, avouée.

Il se présente ce singulier spectacle, que les malteurs français, dans leurs conventions avec la brasserie, stipulent des prix inférieurs à ceux qu'ils exigent de la brasserie française lorsqu'il s'agit de livrer en Belgique. La preuve en est fournie par les factures que les malteurs joignent à leur pétition.

Autre phénomène non moins significatif: au mois de février passé, les escourgeons de Vendée se vendaient en grain à fr. 20-10 par 100 kilos, livrables en Belgique, soit pour 126 kilos fr. $\frac{20-10 \times 126}{100}$ = fr. 25-52; 100 kilos de malt

supposent la mise en œuvre de 126 kilos d'escourgeon; or, les malteurs français offraient le malt provenant des escourgeons de Vendée, livrable en Belgique, au même moment, à raison de fr. 24-75, c'est-à-dire à un prix inférieur au coût du grain qui en forme la matière première; la transformation du grain en malt coûte, par 100 kilogrammes de malt fabriqué, au minimum 3 à 4 francs.

Comment expliquer de pareilles anomalies si la prime, à la sortie de France, n'existait pas?

La section centrale a jugé que, pour le malt comme pour la farine, le droit compensateur à l'importation en Belgique s'impose. Toutefois, elle a repoussé, par quatre voix contre trois, la proposition tendant à inscrire le droit dans la

loi même, laissant au Gouvernement le soin d'en ordonner le prélèvement par application de la loi du 30 janvier 1892.

ORGES ET ESCOURGEONS. — AVOINES. — CHICORÉES. — BEURRE.

Les propositions tendant à établir les droits ci-après :

Orges et escourgeons par 100 kilogrammes.	fr.	3	»
Avoinés —		5	»

sont rejetées par quatre voix contre trois.

Celle consistant à établir sur la chicorée un droit, par 100 kilogr. de. fr. 4 » est adoptée par quatre voix contre trois.

Celle relative au droit sur le beurre, par 100 kilogr. de. . . . fr. 5 » est repoussée par quatre voix contre deux et une abstention.

Un membre reproduit les trois amendements votés par la section centrale de 1892, et formulés comme suit :

« 1° Remplacer les mots lingerie, etc., du n° 24, page 16 (du *Rapport* » de 1892), par la rédaction suivante :

» Lingerie de toute es- » pèce et vêtements pour » femmes.	} Simplement cousus sans } ornements ni broderies.	De soie . . . fr. 400	} 20
		Tous autres . . . 400	

» 2° Après l'article vêtements pour hommes, page 16 (du rapport de 1892, » intercaler la disposition ci-après :

» Bonneterie de laine , . . . fr. 100 15

» Substituer dans la note 10, page 17 (rapport de 1892), au chiffre 2 celui » de 5,

Ces amendements sont rejetés, savoir les n°s 1 et 3 par quatre voix contre trois, et le n° 2 par six voix contre une et une abstention.

Un membre dépose les deux amendements ci-après :

« Intercaler dans le tableau formant l'article 2 du projet de loi les disposi- » tions suivantes :

» Après le libellé :

» Ex. 55. Tissus de coton tous autres.

» Tissus de laine pesant :

» Moins de 300 grammes au mètre carré par fr. 100 5

» Après le libellé :

» Ex. 23. Fruits, etc., et à la suite des dispositions en matière agricole.

» Perches de toute espèce par fr. 100 5

Il présente à l'appui de son premier amendement les considérations qui suivent :

L'industrie du tissage de la laine est loin d'être dans une situation brillante ;

il importe qu'on lui vienne efficacement en aide en majorant les droits qui grèvent certains tissus à l'importation.

En effet, la plupart des usines qui fabriquent les tissus légers chôment ou végètent et leur détresse ne fait que s'accroître tous les jours. Cette situation tendue provient de deux causes :

1^o Le droit de 10 p. % qui frappe aujourd'hui les tissus de laine à l'importation, représentait, lorsqu'il a été établi, une production de 30 p. % au profit de la main d'œuvre incorporée.

Actuellement, au contraire, par suite de l'abaissement du prix de la matière première, abaissement qui a eu pour conséquence une réduction d'environ 40 p. % sur le prix du produit fabriqué, le droit de 10 p. % ne donne plus à la main d'œuvre qu'une protection de 18 p. %.

2^o Les droits qui frappent nos tissus à l'entrée en Allemagne s'élèvent en moyenne à 23 %.

Ceux qui résultent du tarif français sont également désastreux pour cette industrie.

C'est à tort que l'on soutient que nos importations de tissus de laine en France vont en augmentant.

Ce fait est formellement contesté; ce qui est au contraire vrai, c'est que les importations de France en Belgique ont suivi une progression ascendante.

A preuve de ces assertions, on peut mentionner le déficit du budget français amené par la diminution des recettes à la douane.

La France a travaillé beaucoup plus de laine en 1892 qu'en 1891; la démonstration en est fournie par le tableau des opérations de conditionnement effectuées dans les grands centres lainiers de Rouen, Roubaix, Tourcoing, Ancois, Fourmies.

Cet intéressant document donne les résultats suivants :

	1891.	1892.	En plus pour 1892.
Laine peignée	3,679,984	5,726,818	2,046,834
Laine filée	1,129,420	1,260,931	131,511

Les exportations françaises de tissus, en 1892, comportent les valeurs ci-après :

	En 1891.	En 1892.	En plus en 1892.
Mois de novembre	21,716,000	25,324,000	3,608,000
Les onze premiers mois	309,178,000	312,505,000	13,327,000

En fait de filés de coton le phénomène économique a été le même.

L'exportation des filés de fabrication française a dépassé en 1892 celle de 1891 de 876,000 francs, avec un chiffre d'affaires de 473,000 francs.

Quant à l'importation des tissus et des filés de laine en France, c'est le résultat inverse qui s'est produit; en 1892, l'importation a diminué.

Le droit de 10 p. % sur les tissus de laine à l'importation en Belgique, quoi

qu'on en dise, ne correspond pas à un droit effectif de 6 p. %, tandis que les droits prélevés en France sur la base du poids sont prohibitifs et équivalent à un droit variant de 15 p. % à 30 p. %.

Prélever 15 p. % *ad valorem* sur les tissus légers pesant moins de 300 gr. au mètre carré équivaut à un droit effectif de 10 p. %.

La fabrication des tissus pour robes est d'importation récente dans notre pays. Elle remonte seulement à vingt-cinq ans, et a besoin, encore, pendant quelque temps, de protection douanière.

La Belgique est tributaire de la France pour la teinture et pour les apprêts.

Elle paie donc des droits sur la filature, sur la teinture et sur les apprêts.

Les 20 p. % qu'elle paie sur les fils simples et les 30 p. % sur les fils doubles sont suffisants pour lui rendre la concurrence avec l'industrie française impossible.

En présence de l'intransigeance de la France et de la résistance que lui oppose la Suisse, le moment de se montrer semble avoir sonné pour la Belgique. On introduit en Belgique pour plus de 100 millions de francs de produits textiles, qui représentent 20 millions de salaires.

Ces chiffres doivent évidemment peser dans la balance.

Sans méconnaître que ces résultats appellent de sérieuses réflexions et sont de nature à éveiller toute la sollicitude des pouvoirs publics, la section centrale n'a cependant pu se décider à voter l'amendement proposé et l'a rejeté par quatre voix contre une et deux abstentions.

Au sujet du droit de 5 francs à percevoir à l'importation des perches de toute espèce dans le pays, l'auteur de la proposition a fait remarquer que le prix de ces bois a diminué, en 1892, dans des proportions notables : on en a une preuve selon lui dans la réduction de 70,000 francs que le Gouvernement a été obligé d'admettre au budget de 1892 pour les coupes domaniales.

En réponse à ces affirmations, il a été dit que jamais les prix n'avaient été aussi élevés que depuis trois ans.

Le renchérissement a eu pour cause le renouvellement des installations dans les charbonnages. La situation prospère à cette époque de l'industrie houillère a fait que partout on en a profité pour consolider, restaurer et réparer les ouvrages ; il en a été ainsi dans le Nord et dans le Pas-de-Calais.

Il se fait, en réalité, que les prix sont actuellement encore supérieurs de 12 p. % à ceux de 1887, 1888 et 1889.

Quant aux réductions des revenus des forêts domaniales, cela peut tenir à ce que les coupes ne sont pas chaque année également importantes. A la suite de ces diverses observations, la section a adopté la proposition par quatre voix contre trois.

FIL DE COTON. — FILTERIE.

Les filteries d'Alost et de Ninove ayant insisté auprès de plusieurs membres de la section centrale, pour que les fils simples destinés à la filterie fussent exempts de droit à l'entrée, ce point a fait l'objet d'un échange de vues entre les membres de la section centrale.

La légitimité de cette demande n'a pas été contestée, mais la filerie n'est pas seule intéressée à ce que la réduction des droits sur les fils de coton soit admise immédiatement dans une très large mesure, pour aboutir, dans un temps rapproché, à une suppression complète du droit ; mais l'industrie du tissage, autrement importante, devrait pouvoir participer au bénéfice de cette mesure. Depuis des années, on proclame à l'envi que la protection dont jouit la filature de coton est excessive et que rien ne justifie la position privilégiée dont elle jouit, et cependant aucune atténuation n'a été apportée à cette situation anormale.

Par arrêté royal du 7 novembre 1885, le Gouvernement institua une Commission composée d'industriels, de fonctionnaires du Département des Finances, de membres de la Chambre. La Commission n'hésita pas à se prononcer dans le sens de l'abolition des droits ; depuis lors, la solution se fait toujours attendre. Les moyens dilatoires n'ont fait que se succéder l'un à l'autre, si bien que l'industrie du tissage n'a point encore reçu la moindre satisfaction. Il en résulte qu'elle est condamnée à marquer le pas et à s'agiter sur un véritable lit de Procuste, sans pouvoir prendre l'élan auquel viennent mettre obstacle les entraves douanières qui l'enlacent.

Un membre émet l'avis qu'il conviendrait de commencer par faire disparaître les complications surannées qui se rattachent aux droits spécifiques perçus, tant sur les fils de coton que sur les tissus de coton ; le moyen le meilleur pour arriver à un prompt résultat serait de substituer au droit spécifique un droit à la valeur. Il propose, en conséquence, de remplacer les droits actuellement existants par un droit unique *ad valorem* de 10 p. $\%$, tant sur les fils de coton que sur les tissus de coton. Cette proposition est adoptée par cinq voix contre une et une abstention.

Faute d'éclaircissements suffisants, la section centrale décide de laisser aux membres qui, dans la première section, ont proposé de laisser entrer en franchise de droit les futailles à pétrole et les viandes dites *Cornedbeaf*, le soin de reproduire leurs amendements devant la Chambre.

A propos des produits typographiques, un membre est d'avis qu'il conviendrait de laisser entrer librement les ouvrages classiques ainsi que les petits traités à l'usage des écoles, lorsqu'ils sont simplement cartonnés.

Le projet de loi n'admet en franchise de droit que les livres cartonnés ou reliés lorsqu'ils ont été imprimés au moins cinquante ans avant l'époque de l'importation et pour autant qu'il ne soit importé qu'un exemplaire de chaque ouvrage. Dans sa pensée, l'exception n'est pas assez étendue ; il existe en France nombre de petits ouvrages à l'usage des écoles, supérieurement bien écrits et bien résumés qu'il serait utile de mettre entre les mains de la jeunesse. Ces petits ouvrages substantiels devraient être davantage répandus en Belgique. Il faudrait, par conséquent, généraliser l'exception ; il en fait la proposition, qui est rejetée par quatre voix contre trois.

Tous les numéros de l'article 2 sont successivement adoptés, sauf toutefois que la Section centrale admet la substitution du chiffre de 10 francs à celui de 15 francs pour les articles relatifs à la lingerie, aux vêtements et aux tissus de coton. Cette substitution en est votée par quatre voix contre trois.

PRÉEMPTION. (ART. 3 A 11.)

M. le Ministre des Finances, invité à se rendre en section centrale, lui a fourni, au sujet des articles 3 à 11 inclusivement, qui règlent le mode de constater en cas de contestation les taxes *ad valorem* et le droit de préemption, les explications suivantes :

La Commission arbitrale, instituée par l'article 3, est un véritable tribunal investi d'un plein pouvoir ; aucun mode de recherche pour arriver à la constatation de la vérité ne lui est interdit. Elle s'efforcera de s'éclairer, selon les circonstances, par les moyens qu'elle jugera les plus utiles et les plus efficaces pour lui permettre de remplir équitablement et à bon escient le mandat dont la loi l'investit.

Si elle croit nécessaire par exemple de faire produire des factures, elle l'ordonnera, mais il n'est pas probable qu'elle aura fréquemment recours à ce moyen, étant donné le sans gêne et la facilité avec laquelle on altère ces documents pour les faire servir au besoin de la cause.

A tous ces égards ses pouvoirs sont illimités.

Il n'est point essentiel et il n'est même pas à désirer, à moins de circonstances exceptionnelles, que les négociants soient entendus; mieux vaut, en général, que la Commission ignore quel est le propriétaire des marchandises qu'il s'agit d'évaluer : il y a là une garantie d'impartialité de plus ; il importe que personne ne puisse peser sur les décisions de la Commission.

Il est bon de se rappeler que, lors de la discussion à la Chambre du traité germano-belge, on a soutenu que la douane se laissait aisément induire en erreur et qu'il était urgent de prendre des dispositions qui assurent une perception aussi exacte que possible.

Sans admettre l'exagération manifeste de cette affirmation, le Projet de loi fait droit à ce vœu, qui est du reste celui de tous les intéressés, les commissionnaires en douane, peut-être, seuls exceptés.

On signale certains inconvénients qui ne sont point réels; on prétend qu'il pourrait arriver que des négociants subissent, par suite de l'application du régime proposé, des pertes sensibles ; qu'ainsi il se fait qu'en matière de fabrication de nouveautés, le prix de la marchandise monte subitement de 10, 15, 20 p. %, et que l'importateur peut ignorer cette circonstance au moment de la déclaration.

Par suite, on voudrait que la Commission ait plutôt le caractère d'aimable compositeur que celui d'un tribunal qui dispose d'un pouvoir souverain.

Ce système n'est pas admissible, il faut avant tout que l'on puisse réprimer la fraude et éviter de lui fournir de subtils prétextes qui pourraient encourager les fausses déclarations.

On reconnaît cette nécessité, et on propose même de considérer comme illicite le contrat par lequel des commissionnaires en douane entreprennent le transport des marchandises rendues à domicile moyennant un prix fixé à forfait et nullement en rapport avec le droit de douane. Il n'y aurait point d'obstacle à ce que pareille disposition fut inscrite dans la loi.

On a peut-être trop vivement critiqué le mécanisme de la loi en vigueur; à la vérité, passé quelques années, il pouvait arriver qu'un droit de 10 p. % dégènerât en un droit de 6 p. %, mais il y a déjà du temps que le tribunal de commerce de Bruxelles a mis un terme à cet abus en s'appliquant à faire un choix judiciaire d'experts.

D'après le Projet de loi, l'expert ne doit plus que donner un avis, c'est la Commission qui décide.

La législation actuelle, très sévère pour les fausses déclarations lorsqu'elles portent sur l'espèce de marchandises, est trop facile lorsqu'il s'agit de leur évaluation; le Projet de loi corrige cette imperfection de la loi existante.

On n'est point dans le vrai quand on tire de la réforme proposée la conclusion que le système nouveau va faire entrer un million dans la caisse du Trésor; les observations qui viennent d'être faites le prouvent. Le boni sera probablement de 400,000 francs environ. Au surplus, comment pourra-t-on constater que l'augmentation de la recette, si elle a lieu, provient du changement de régime, une foule d'autres circonstances pouvant y contribuer.

Quant aux bénéfices qui résulteront, à ce que l'on suppose, de l'augmentation du mouvement des transports sur les voies ferrées et d'une consommation plus grande, à la suite de la réduction des tarifs, ils sont au moins hypothétiques.

La question de savoir quelle est la perte que subit l'administration du chemin de fer, à raison du tarif applicable aux voyageurs, et du barème à adopter pour le transport des marchandises, tant en service intérieur qu'en service international, sont du domaine de M. le Ministre des Chemins de fer.

Quant à M. le Ministre des Finances, il est bien obligé de demander une compensation aux dégrèvements auxquels il a consenti.

Le chemin de fer est censé lui fournir 1,200,000 francs, et les relèvements des droits de douane, 2,500,000.

Est-il bien certain que la somme de 1,200,000 lui est acquise?

M. le Ministre constate avec satisfaction qu'on est revenu insensiblement des préjugés qu'avaient fait naître les droits *ad valorem* si violemment battus en brèche.

C'est ainsi que le *Bulletin de l'Union syndicale* du 13 janvier dernier relate que, dans la Société industrielle de Verviers, cinq partisans des droits spécifiques avaient passé dans le camp des défenseurs du droit à la valeur.

Des enseignements analogues peuvent être tirés de ce qui se passe à l'Union syndicale de Bruxelles, et une lettre collective des industriels de Liège insiste pour que le vote immédiat du projet de loi ait lieu.

Un document qui a trait à l'examen du Projet de loi au point de vue des modifications apportées au droit de douane sur la fonte, en approuve les dispositions, il mérite toute l'attention de la section centrale.

On s'est inquiété du point de savoir où siègerait la Commission? Ce sera à Bruxelles. Si l'importation est faite par un autre bureau que celui de la Capitale, la Commission fera prélever des échantillons, comme cela se pratique habituellement, ou, si la chose est impossible, elle fera transporter les marchandises à

Bruxelles, ou se rendra sur place, ou bien encore enverra un délégué ou un expert au lieu où se trouve la marchandise.

Comme avant, la préemption ne sera que l'exception. Des transactions auront lieu comme par le passé; on continuera d'accepter la sous-évaluation moyennant une équitable majoration et une légère amende. Les experts prêteront serment. Les formalités de la prestation du serment seront réglées par arrêté royal.

M. le Ministre déclare ne pouvoir se rallier à une proposition qui tend à élever à 10 p. % au lieu de 5 p. % le chiffre fixé par l'article 8 § 2, lequel dispose que, si la valeur dépasse de 5 p. % celle qui est déclarée, la douane aura le choix de préempter ou de percevoir le droit sur la valeur déterminée par la Commission.

Il est à présumer que la Commission ne se montrera pas rigoureuse dans ses évaluations; admettre 10 p. % serait manifestement excessif et aurait pour conséquence de faire perdre à la loi le fruit qu'elle doit produire en lui faisant manquer le but qu'on se propose d'atteindre.

Interrogé sur la raison pour laquelle la ville d'Anvers n'est pas représentée dans la Commission, M. le Ministre des Finances a répondu que les principaux bureaux d'importation pour les marchandises déclarées à la valeur, sont Bruxelles, Gand et Liège, et que, si un grand nombre de membres étaient chargés de délibérer, leur responsabilité morale pourrait s'en ressentir. D'ailleurs, le Ministre des Finances n'est représenté dans la Commission que par un seul membre et ce n'est peut-être pas assez.

Quant à la qualité que doivent avoir les membres de la Commission, ou à la profession qu'ils doivent exercer, les tribunaux pourront choisir, soit des négociants, soit d'anciens négociants, soit toute autre personne qu'ils jugeront apte à remplir le mandat qui lui est confié.

Malgré les observations présentées par M. le Ministre des Finances au sujet de la composition de la Commission permanente, deux membres ont persisté à croire qu'Anvers devrait, à cause de son énorme importance, être représenté dans la Commission.

L'un d'eux a proposé, en conséquence, que le membre à nommer par le Ministre de l'Agriculture soit remplacé par un membre à nommer par le tribunal de commerce d'Anvers, ou bien que le membre à nommer par ce tribunal soit adjoint à la Commission. Cette proposition a été rejetée par cinq voix contre deux.

La section centrale s'est au surplus ralliée à tous les articles relatifs au mode d'évaluation des marchandises déclarées à la valeur.

L'ensemble du Projet de loi est adopté par quatre voix contre trois.

La section centrale ne saurait s'abstenir d'engager le Gouvernement à mettre tout en œuvre pour faire sortir notre commerce et notre industrie de la situation de fait qui leur a été créée depuis le 1^{er} février 1892 par la dénonciation de notre traité avec la France, et dont la conséquence est que celle-ci continue de jouir de tous les avantages qui se rattachent à la clause de la nation la plus favorisée pour tous les articles qui ne sont pas en dehors des traités, alors qu'elle nous applique son tarif minimum, qui est prohibitif à l'égard d'un grand nombre de nos produits.

Une situation aussi anormale ne saurait se prolonger longtemps sans devenir

désastreuse pour les intérêts industriels, agricoles et commerciaux. Elle commande au plus haut point la sollicitude la plus incessante et l'action la plus énergique du Gouvernement.

Relativement aux pétitions qui lui ont été renvoyées, la section centrale s'en réfère aux observations faites dans le présent rapport.

Le Président-Rapporteur,

P. TACK.



ANNEXE A.

Amendements votés par la section centrale.

Intercaler dans le tableau formant l'article 2 du projet de loi les dispositions suivantes :

Droits d'entrée.	
BASE.	QUANTITÉ.
Après le libellé	
45. Bobines en bois servant à enrouler les fils à coudre préparés pour la vente de détail. (page 4)	»
45. « Apprêts pour fleurs artificielles telles que araignes, bruyères en bandes, calices, fils raides, pistils, ovaires et tubes en étoffe et en caoutchouc, etc. »	400 francs. 5 francs.
Après le libellé :	
Ex. 50. Fruits non spécialement tarifés secs (p. 4.)	»
« Chicorée torréfiée et en poudre	100 » 4 »
Perches de toute espèce.	100 » 5 »
24. Substituer au droit de 15 francs proposé sur la lingerie, les vêtements pour femmes et pour hommes, article coton, le droit de :	100 » 40 »
Les droits actuellement perçus sur les fils et les tissus de coton sont fixés à	100 » 40 »

ANNEXE B.

RÉDUCTIONS DE TARIFS.

- I. Le Gouvernement a fait connaître ses intentions, en ce qui concerne les réductions de tarifs, notamment dans la séance de la Chambre du 22 mars dernier et dans la séance du Sénat du 29 avril suivant.
 - II. Depuis lors, des réductions de tarifs ont été faites. Elles sont indiquées dans le document ci-joint.
La réduction annuelle s'élève à 4,504,000 francs.
 - III. Les autres réductions seront faites lorsque la Législature aura mis à la disposition du Gouvernement les ressources nécessaires.
-

Tableau indiquant les réductions accordées sur celles promises à la Chambre et au Sénat.
(Voir séance de la Chambre du 22 mars 1892 (A. P., pp. 860 et 861), et séance du Sénat du 29 avril 1892 (A. P., p. 462).)

TARIF ET NATURE de la MARCHANDISE.	PRIX ANCIENS.	PRIX NOUVEAUX.	TONNAGE APPROXIMATIF.	RÉDUCTIONS globales ANNUELLES.	RÉDUCTIONS moyennes PAR TONNE.
<i>Tarif spécial n° 7 bis d'exportation maritime.</i> Aciers laminés en bancs ou en bottes. Bandages pour roues de wagons, voitures, tenders, locomotives, etc. Cornières en fer. Coussinets en fonte. Crampons. Croisements en fonte. — en rails. Fers à cheval bruts. — fondus et fers en barres, battus, laminés ou étirés, mais non polis. Longerons en fer. Poutres et poutrelles en fer. Pyrolignite de fer. Rails et accessoires. Tirefonds. Tôles fortes. Tuyaux en fonte.	4 ^e classe du tarif normal.	Barème allemand. Frais fixes. fr. 4-50 Frais variables à toute résidence. 0.02125 par tonne kilom. (Pour les distances inférieures à 28 kilomètres et supérieures à 177 kilomètres, les prix de la 4 ^e classe, qui sont inférieurs à ceux résultant de la base ci-dessus, ont été maintenus.)	240,000 T.	168,000 "	" 70
<i>Tarif spécial n° 6 bis d'exportation maritime.</i> Verreries et verres à vitres.	3 ^e classe du tarif normal.	Prix de la 3 ^e classe réduits fr. 0-50 par tonne.	72,000 T.	(1) 36,000 "	" 50
<i>Tarif spécial n° 12.</i> Castine. Dolomie. Minerais de fer. — grillés. Pyrites de fer. — grillés. Résidus de pyrites. Scories de forges (crasses de fer). — de laminoirs.	Tarif spécial n° 12 (c'est-à-dire, pour la plupart des transports, prix de la 4 ^e classe réduits de fr. 4-50.	Réduction moyenne de fr. 0-25 sur les prix anciens.	1,030,000 T.	257,000 "	" 25
<i>Tarif exceptionnel n° 6.</i> Charbons vers les Flandres.	4 ^e classe.	A. 4 ^e classe réduite de 4 franc pour les localités distantes de 76 kilomètres et plus du charbonnage le plus rapproché. B. 4 ^e classe réduite de sommes variant de fr. 0-96 à 0-04 pour les localités éloignées de 7½ à 84 millimètres (zone de transition). C. 4 ^e classe réduite de fr. 0-40 (p ^r Bruxelles). A déduire la recette correspondant à l'augmentation de trafic dans la zone de transition . . .	720,000 T. 400,000 T. 700,000 T. 1,820,000 T. Total général.	720,000 " 200,000 " 70,000 " 990,000 " 150,000 " 840,000 " 1,304,000 "	" 4 " 50 " 40

En dehors des réductions promises aux charbonniers, la mesure ci-après a également été prise :

Combustible en destination d'Athus, Halanzy et Musson.	Tarif spécial n° 14.	Réduction de fr. 0-25 sur les prix anciens.	6,800 T.	17,000 "	" 25
--	----------------------	---	----------	----------	------

(1) Indépendamment de cette réduction de 36,000 francs, l'industrie verrière a obtenu du chef des transports par le Grand-Central belge, une diminution de 49,000 francs correspondant à 98,000 tonnes, soit en tout 85,000 francs pour 170,000 tonnes.