

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 9 JUILLET 1844.

Rapport fait au Sénat par M. *Cassiers*, au nom de la Commission permanente d'Industrie, de Commerce et d'Agriculture, chargée de l'examen du Projet de Loi apportant des modifications au tarif des Douanes.

MESSIEURS,

La Commission permanente d'industrie, de commerce et d'agriculture à laquelle vous avez confié l'examen du projet de loi, *apportant des modifications au tarif des douanes*, m'a fait l'honneur de me charger du soin de son rapport.

Il est inutile de dire que dans l'attente d'avoir à s'occuper tout particulièrement de cette grave question, les membres de votre Commission se sont depuis longtemps préparés à son examen, et que dès lors ils sont parvenus facilement à se mettre d'accord sur tous les points essentiels de la loi.

La discussion s'est d'abord ouverte sur la question de principe formulée en ces termes : *Étendra-t-on et complétera-t-on le système des droits différentiels?*

Elle est ensuite mise aux voix et résolue affirmativement, à l'unanimité des quatre membres présents.

Toutefois il est convenu que le système proposé doit être considéré comme devant recevoir par la suite un développement que ne comporte pas encore l'état actuel des choses.

On met en délibération la question suivante : « Y a-t-il à craindre des mesures hostiles à notre commerce ou à notre industrie de la part des Puissances étrangères, si le projet de loi sur les droits différentiels est adopté? »

Aux yeux de votre Commission il n'y a que trois puissances à l'égard desquelles on puisse supposer quelques intérêts contraires, c'est l'Angleterre, la France, la Hollande.

La Prusse, on le sait, n'est pas moins intéressée à l'adoption de ce système en Belgique que chez elle, parce qu'il est appelé à être le corollaire de celui que le Zollverein adoptera prochainement.

Examinons notre position vis-à-vis de l'Angleterre : ce pays reçoit principalement de nous, deux espèces de matières premières, et pour quelques centaines de mille francs, de beurre, fruits, œufs et autres objets de peu d'importance. Ces exportations qui s'élevaient en 1841 à un total de 14 millions 300 mille francs, se sont réduites à 9 millions en 1842. Il en a été tout autrement de nos importations dans la grande Bretagne. Ici le chiffre de la dernière année surpasse de beaucoup celui de l'année précédente, car de 43,400,000 francs qu'il était en 1841, il s'est élevé à celui de 48,200,000.

Votre Commission a reconnu ensuite que la France ne nous importait que peu de produits coloniaux par l'intermédiaire de ses entrepôts, et moins encore directement des pays transatlantiques, n'est que peu ou point intéressée au système de législation maritime qu'adopte la Belgique. Un membre est convaincu que ce système, appliqué comme il l'entend, aux ports de mer de la France, lui donnerait d'immenses avantages sur les marines des États du Nord. D'ailleurs l'adoption de ce système nous mettrait en position de lui accorder de nouvelles faveurs. Il y a plus : le système, une fois introduit, ne tardera pas, malgré ses imperfections, à faire voir au pays combien il est susceptible de recevoir d'extension, spécialement en faveur de nos fers et charbons auxquels il procurera des débouchés sur une grande partie des rivages Européens.

Le mouvement actuel du commerce exige-t-il, de la part de la France ou de la Belgique, qu'on le modifie? Nous allons le voir.

Nos exportations vers la France s'élevaient, en 1841, à 26 millions d'objets fabriqués, 55 millions de matières premières, et de 5 1/2 millions d'objets de consommation naturels, en total à 64 1/2 millions de francs; elles ont suivi, comme avec l'Angleterre, une marche rétrograde. Le chiffre de 1842 ne s'élève plus qu'à un total de 61 1/2 millions, qui se compose de 24 1/2 millions d'objets fabriqués, de 34 1/2 de matières premières et de 5 3/4 d'objets de consommation naturels. Il est à observer que la réduction la plus marquante, celle de 4 1/2 millions, porte malheureusement sur le chiffre d'objets fabriqués.

Il paraît donc évident que le système à introduire ne saurait porter le moindre ombrage, non plus à la France qu'à l'Angleterre.

Nous arrivons à l'examen de nos relations avec la Hollande : il convient de le faire sous le triple intérêt de l'agriculture, de l'industrie, et du commerce respectifs des deux pays.

De 29 millions 600 mille francs, chiffre auquel s'élevaient nos exportations en 1841, elles sont descendues à 26 millions 400 mille francs en 1842, tandis que les importations de la Hollande, sur le même pied que l'Angleterre et que la France, se sont élevées de 55 millions 100 mille francs où elles étaient en 1841, à l'énorme chiffre de 58 millions 100 mille francs, l'année après.

Dans cette fâcheuse position, votre Commission s'est demandée d'abord : si l'agriculture Belge aurait à se plaindre, en cas d'hostilité de la part de la Hollande, d'une représaille de notre part qui prohiberait les 12 à 15 millions de produits agricoles que ce pays nous envoie? La réponse négative ne s'est pas fait attendre.

Votre Commission s'est dit ensuite, que si des circonstances impérieuses nous poussaient à recourir à la dernière extrémité d'une guerre de tarif avec nos voisins, ce ne serait certes pas le Commerce Belge qui regretterait que la Hollande fût privée de l'occasion de venir nous vendre en gros et en détail les 20 millions de produits coloniaux que le négoce Belge ne demande qu'à aller acheter directement à sa source.

L'état où se trouveraient, en cas d'hostilité commerciale de la part de la Hollande, nos produits minéraux, a ensuite été examiné.

Votre Commission se rappelle que dès le jour de notre séparation de la Hollande tous nos produits ont été prohibés à l'entrée, et que l'exportation des fabricats Belges s'en est à peine ressentie. Elle pense qu'outre que l'introduction du système de relations directes promet d'ouvrir des débouchés

nouveaux, et la facilité d'expédier en Hollande à l'aide d'un pavillon neutre, ou de toute autre manière, il n'y aura non plus rien à craindre pour l'industrie, dût la Hollande prendre à son égard les mesures les plus hostiles. Il y a d'ailleurs une diminution de 2,986,000 francs environ, sur ce que nous exportons en Hollande d'objets fabriqués dont la valeur totale s'élève à 15,000,000, soit par conséquent à-peu-près un cinquième.

Quant à l'intérêt houiller et à celui de la navigation de la Meuse, si ces intérêts ont pu être compromis, votre Commission trouve que l'exception accordée d'introduire 7 millions de café par la Hollande, présente maintenant toutes les garanties désirables.

Il suffit à votre Commission de jeter les yeux sur cette triste expectative que nous avons, d'une part, d'une diminution dans nos exportations et, de l'autre, d'une augmentation d'importation en Belgique, pour se convaincre qu'il n'y a pas un jour à perdre pour entrer dans le système qui nous est proposé. Peut-on raisonnablement admettre un instant, qu'une seule des Puissances dont nous venons de définir les situations respectives puisse être assez mal inspirée pour vouloir pousser la Belgique à bout, et l'amener à apprendre plus précisément quelle est sa véritable position industrielle et commerciale, surtout à l'égard de ses plus proches voisins.

On s'est demandé : « Y a-t-il lieu de craindre que le système proposé soit de nature à nuire à une partie du pays, ou à une industrie quelconque ? »

A la suite des explications données à ce sujet par M. le Ministre de l'Intérieur, et eu égard aux considérations qui précèdent, votre Commission émet un avis négatif à l'unanimité.

Dans tous les cas, nous dirons au surplus que le nouveau système doit nous faire reconquérir une position que le système de *tout céder* nous avait fait perdre, position par laquelle il nous sera permis d'accorder *faveur pour faveur*, et d'arriver enfin à donner un sort moins dur à l'industrie en général.

Ce qui paraît surtout favorable à l'industrie, c'est la diminution des droits d'entrée sur les matières premières susceptibles d'être mises en œuvre et réexportées, combinée avec l'augmentation des droits d'entrée sur les objets manufacturés étrangers et de consommation naturelle.

Un membre ayant énoncé la crainte que le système appliqué aux lins étrangers ne nuisit à l'agriculture ? M. le Ministre a fait connaître que cette question était réservée.

Un autre membre (M. le Baron Dellafaille) s'informe si le gouvernement a le projet de majorer les droits sur les lins filés et les toiles, sauf l'exception nécessaire pour les lins que le pays ne produit pas. M. le Ministre déclare que cette question est également réservée.

Un membre émet le vœu qu'un droit protecteur *modéré* soit établi à la sortie des lins, eu égard à leur qualité et au degré de manipulations qu'ils ont subies.

Après quelques explications sur cet objet, trois voix se prononcent dans le même sens, un membre s'abstenant pour le moment.

On passe à la discussion des articles.

Bois.

On examine, d'une manière approfondie, la requête de MM. Duchâteau et consorts en même temps que celle de MM. Gendebien et consorts, relativement au droit sur l'entrée des bois étrangers.

Après avoir reçu les explications de M. le Ministre, on se demande si la protection que le projet de loi consacre est suffisante, sous le rapport de la navigation. Un membre répond : *oui* ; un membre répond : *non* ; les deux autres se réservent leur vote.

Considérant le droit proposé, sous le rapport agricole, comme mesure de protection pour les bois du pays, la Commission estime, à l'unanimité, que cette protection est insuffisante ; sans proposer d'amendemens, elle recommande cet article à un nouvel examen de la part du Gouvernement.

La Commission se plaît à reconnaître que le projet accorde une protection au sciage moins inefficace qu'auparavant.

Boissons distillées.

La Commission exprime le vœu qu'un drawback plus large soit accordé à la sortie des boissons distillées ; elle fait observer qu'avec le drawback actuel l'exportation est nulle.

Café.

La discussion s'établit sur le point de savoir, si le droit différentiel offre une protection assez efficace à la marine nationale, en présence des exceptions et de quelques autres dispositions de la loi qui tendent à paralyser cette protection.

Après une longue discussion, la Commission adopte le droit proposé, non qu'elle le considère comme suffisant, d'une manière absolue, mais parce qu'elle espère que le Gouvernement en proposera la majoration dès que les circonstances qui le font reculer devant l'établissement d'un droit plus élevé, dans ce moment, n'existeront plus.

La Commission s'occupe une seconde fois de l'exception introduite dans le projet de loi au sujet des cafés Hollandais, et l'admet à l'unanimité des voix.

Coton.

La Commission approuve la disposition qui réduit le droit d'entrée à un simple droit de balance pour les arrivages *directs*, en laissant les arrivages *indirects* au taux du tarif actuel pour les cotons des Indes-Orientales et en ne l'augmentant que de 55 centimes pour les autres espèces de coton ; il ne peut en résulter que de l'avantage pour l'industrie.

Les autres articles du tarif sont successivement discutés et ne donnent lieu qu'à quelques observations peu essentielles.

(Voir pour la comparaison entre les droits actuels du tarif et ceux proposés, le document N° 290 des imprimés de la Chambre des Représentants.)

ART. 2 du projet de loi.

La Commission, sans s'opposer à la mesure de transition formulée dans cet article, craint qu'elle n'ait pour unique résultat de diminuer pendant quelque temps les recettes du Trésor et d'empêcher l'efficacité immédiate du système.

ART. 8 du projet de loi.

Deux membres auraient désiré que le droit fût porté à 50 francs. Il est répondu que la faculté donnée par l'article pour 18 mois seulement permet d'augmenter notre marine qui est insuffisante.

ART. 10 du projet de loi.

La Commission regrette que le § 2 de l'art. 3 du projet primitif du Gouvernement ait été retranché. Le pouvoir qu'il donnait au Gouvernement avait un grand but d'utilité.

Votre Commission m'a ensuite chargé d'entrer dans quelques développements sur la question de principe; je vais avoir l'honneur de vous les soumettre :

Ce qui a d'abord frappé votre Commission, c'est que tous les pays voisins sont d'accord sur la nécessité d'étendre les débouchés de leurs produits, et sur les moyens d'arriver à ce résultat, et qu'il a fallu à la Belgique, pays éminemment producteur, dix années d'existence avant d'y songer. Elle a dû, pour ainsi dire, étouffer sous l'encombrement de sa production, avant que le Gouvernement et les Chambres aient cru utile d'examiner la question!

N'est-il pas étonnant qu'en Belgique il ait fallu une discussion parlementaire longue et laborieuse pour s'éclairer, tandis qu'en France le système s'est introduit sans la moindre clameur de la part de la Législature.

En Allemagne le Gouvernement est occupé à appliquer le même système sans qu'une seule voix s'y oppose. Le traité entre la Prusse et le Portugal. n'y excite pas un mot d'opposition dans la presse.

Ce qui toutefois ressort de cette discussion remarquable, c'est que le Ministère actuel y a déployé autant de talent et d'activité que ses devanciers avaient fait preuve d'indifférence!

N'a-t-on pas lieu de s'étonner en voyant dans cette discussion, en Belgique, les provinces les plus exclusivement industrielles et commerciales s'opposer à un système qui a partout été envisagé comme le moyen le plus propre pour obtenir l'écoulement des produits, le seul élément du commerce.

Peut-on se rendre compte du revirement qui s'est opéré dans certains esprits qui, de plus chauds défenseurs du système des droits différentiels qu'ils étaient. en sont subitement devenus les adversaires les plus prononcés, sans songer aux inconvénients qu'entraînait la prolongation d'un *Statu quo* que tous nous reconnaissons être nuisible.

La nécessité d'un autre système que celui dont nous avons fait une si longue et triste épreuve est donc bien loin encore d'être avouée par tout le monde.

Votre Commission regarde par conséquent comme un devoir d'entrer dans quelques détails à ce sujet.

Le régime de douane auquel le commerce maritime est soumis en Belgique, se résume ainsi qu'il suit :

1^o Toutes les importations et toutes les exportations par mer, faites sous *Pavillon Belge*, jouissent (sauf toutefois pour les articles qui, comme le *sel* et le *sucre bruts*, sont déjà spécialement favorisés par un droit moindre) d'une déduction de 10 p. c. sur le montant des droits de douane (1).

Ainsi, par exemple, tandis que le café importé par navires étrangers (ou par terre, canaux et rivières, paye en principal un droit d'entrée de 10 fr. par 100 kil., ce droit se réduit à 9 fr. pour les importations par mer sous pavillon Belge.

C'est là, à proprement parler, tout ce qui constitue essentiellement les droits différentiels en Belgique.

(1) Art. 10 de la loi du tarif du 26 août 1822 (Bulletin officiel, n^o 39).

Telle est la différence principale qui existe entre le traitement réservé au pavillon Belge et celui qui atteint le pavillon étranger.

Il convient d'ajouter que cette faveur est très-minime, car la généralité des articles qui s'importent par mer, à l'exception du thé, n'est soumise qu'à des droits d'entrée fort peu élevés sur lesquels la réduction de 10 p. c. est insignifiante (1).

On peut dire aussi que les droits différentiels de *provenance* sont de fait également insignifiants : ceux sur le thé, la mélasse, le bois en grume ou non scié et le sucre brut, n'ont aucune portée. Il est même à remarquer, quant au sucre brut, qu'il n'y a de droit différentiel de *provenance* que pour les importations sous pavillon étranger, les droits d'entrée étant uniformes pour celles sous pavillon belge. Celui-ci jouit de la même faveur soit qu'il arrive d'un pays lointain ou du port de Dunkerque.

Voici les droits d'entrée encore en vigueur sur ces quatre articles :

THÉ.	Toute espèce Boé et congo gros	} importé directement de la Chine	par cargaison non rompue et par navires étrangers. les 100 kil.	58 16
			par navires nationaux. id.	14 84
			importé d'autres endroits ou par cargaison rompue. id.	57 24
	Toute autre espèce	} importé directement de la Chine	par cargaison non rompue et par navires étrangers. id.	72 08
			par navires nationaux. id.	25 44
			importé d'autres endroits ou par cargaison rompue. id.	108 12
MÉLASSE	brute	importée directement des pays hors d'Europe et par navires nationaux. id.	6 56	
		d'ailleurs ou autrement. id.	prohibé	
BOIS.	} Toute espèce de bois, soit en grume, soit non scié, soit en poutre, propre à la construction civile et navale, arrivant de Norvège, de la Baltique, de Suède, de Russie, par cargaison complète. . . . le tonneau.		» 60	
		Toute espèce de bois soit en grume, soit non scié, autre que le bois de construction civile et navale, compris à l'article précédent, à l'exception des merrains, mâts, espars et rames. valeur.	6 0/0	

(1) En effet, une réduction de 10 % ne peut avoir d'importance que si les droits sont élevés; or, pour la plupart des articles qui s'importent par mer, les droits d'entrée sont presque nuls.

Ainsi ces droits sont :

De fr.	1 70	les 100 kilog.	sur le coton en laine ;
»	» 42	»	sur les bois de teinture ;
»	» 53	»	sur les cuirs ;
»	1 70	»	sur la potasse ;
»	10	»	sur le café ;
»	5	»	sur le riz ;
»	»	»	sur les laines ;
»	» 60	par tonneau	sur les bois de construction en grume ;
»	4	»	» sciés ;
»	2 50	les 100 kilog.	sur les tabacs ;
»	2	les 100 kilog.	sur les bois d'ébénisterie ;
»	2 12	les 2,000 kilog.	sur le goudron ;
»	4 24	les 30 hect.	sur les graines oléagineuses.

Il n'y a donc que le café, taxé à 10 fr. les 100 kilog., pour lequel cette déduction présente un encouragement encore bien modique, puisqu'il n'équivaut qu'à environ 1 % de la valeur ;

SUCRES	} bruts de canne, tête et terrés	<i>Par mer :</i>	
		provenant des Indes et par navires étrangers. . . les 100 kil.	1 69 ⁰⁰
		importés par navires étrangers en cabotage ou de ports Européens. id.	4 24
		de toute provenance et importés par navires et sous pavillon Belge. id.	» 21 ²⁰
		<i>Par rivières et canaux :</i>	
		par navires étrangers. id.	4 24
		par navires Belges et sous pavillons Néerlandais. id.	2 12
		<i>Par terre.</i>	prohibé.
		brut autre que de canne.	id.

2° Le sel brut est libre de droit quand il est importé sous pavillon national; importé sous pavillon étranger il est soumis à un droit de 4 fr.24 c. par 100 kilogram. ; l'entrée en est prohibée par terre (1).

C'est là au moins un encouragement pour notre commerce de cabotage, c'est à peu près le seul élément d'activité qu'il possède; sans lui, le commerce de cabotage serait annihilé en Belgique;

3° Les navires nationaux ne sont soumis qu'à un droit annuel de tonnage de 95 centimes par tonneau à leur première sortie et de 95 centimes à leur première entrée, tandis que les navires étrangers *non assimilés aux nationaux* sont frappés d'un droit de fr. 2,25 à chaque entrée dans un port Belge (2).

Ici il importe de remarquer que, par le fait, cette différence de traitement entre le pavillon étranger, quant aux droits de navigation, a cessé d'exister; en effet il y a fort peu de pavillons étrangers qui ne soient pas assimilés au pavillon national pour les droits de navigation: il n'y a guères dans cette catégorie que les pavillons Sicilien et Français.

4° Il y a exemption du droit de tonnage pour les navires nationaux employés à la pêche et au pilotage et, en outre, les produits de la pêche nationale sont libres de droits à l'entrée du Royaume, tandis que ceux de la pêche étrangère sont soumis à des droits plus ou moins élevés.

Il résulte de ce qui précède:

1° Qu'il existe en Belgique des droits différentiels de *pavillon*, mais qu'en général et sauf un ou deux articles, les droits différentiels sont tout à fait insignifiants.

2° Qu'il existe également pour quatre articles des droits différentiels de *provenance*, mais qu'ils sont de nul effet pour nos relations commerciales avec les contrées de production.

3° Qu'enfin il y a aussi des droits différentiels de navigation et de ports, mais qu'ils ont été effacés de fait par l'assimilation de la plupart des navires étrangers aux navires belges, sans que l'on puisse en comprendre les motifs.

L'enquête commerciale a constaté l'insuffisance de ces encouragements pour développer des rapports *directs et suivis* avec les contrées transatlantiques et, par conséquent, pour étendre, autant qu'il est désirable et possible, notre commerce d'exportation.

Elle a mis en relief les faits accusant cette insuffisance et les vices du système.

(1) Tarif des douanes.

(2) Loi générale du 26 août 1822, n° 38, art. 92 et suivants.

On en rappellera succinctement quelques uns :

1° Annihilation de plus en plus grande de la marine marchande du pays (1).

2° Absence de rapports réguliers et suivis avec les contrées transatlantiques sous pavillon national (2).

3° Facilité pour les pays industriels, rivaux de la Belgique, de nous déverser sans obstacles, les retours de leurs navires, ce qui a pour effet de favoriser l'exportation et le placement dans les contrées transatlantiques des produits de ces pays en concurrence avec les nôtres (3).

(1) Relevé de la Marine marchande de Belgique.

ÉPOQUES.	NAVIRES A VOILES.		NAVIRES A VAPEUR.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Au 31 Décembre 1837. . .	152	21,620	4	1,477
— 1838. . .	148	31,575	4	1,338
— 1839. . .	152	22,417	5	1,988
— 1840. . .	155	21,562	6	1,364
— 1841. . .	141	21,956	5	3,364 (*)
— 1842. . .	140	22,245	5	3,364
— 1843. . .	134	21,932	5	3,364

(*) Cette augmentation résulte de l'acquisition de la *British-Queen*.

(2) Sur 449 navires Belges sortis de nos ports en 1841, trente-six seulement sont allés dans les pays hors d'Europe; en 1842, ce nombre sur 479 n'a été que de 51. Le reste a navigué avec les ports d'Europe, c'est-à-dire avec les ports d'Angleterre où il est allé 326 navires en 1841 et 357 en 1842.

Ainsi, à peu d'exceptions près, le commerce sous pavillon national se réduit au cabotage ayant, comme on sait, pour aliment principal le transport du sel brut.

(3) Prenons pour exemple l'importation, *par provenance*, du café et du sucre en 1841 et en 1842 :

	IMPORTATION TOTALE.		IMPORTATIONS					
	(Mise en consommation.)		DES PAYS TRANSATLANTIQUES				DES ENTREPÔTS D'EUROPE.	
			sous pavillon					
			Belge.		Étranger.			
1841.	1842.	1841.	1842.	1841.	1842.	1841.	1842.	
kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	
Café. . .	14,471,416	24,337,314	2,073,178	3,130,270	3,962,217	10,194,993	9,775,350	10,655,003
Sucre. . .	18,136,464	22,378,815	3,004,407	1,271,280	12,339,130	9,659,453	3,820,980	8,935,238

Il résulte, en effet, de ce relevé qu'une très-grande partie de ces denrées coloniales nous arrivent, soit des entrepôts d'Europe, soit des contrées transatlantiques sous pavillon étranger, et qu'au contraire, une très-faible partie nous arrive de ces dernières contrées sous pavillon Belge.

Il est donc vrai de dire que notre régime actuel a pour effet de faciliter les échanges de nos rivaux avec ces contrées au détriment de nos propres échanges; et cela est vrai même pour les importations directes des contrées transatlantiques par navires étrangers; car, qu'on le remarque bien, les navires étrangers qui nous apportent ces denrées des contrées transat-

4° La navigation étrangère s'est emparé des 7/10 des transports maritimes pour compte du pays; ce qui lui assure un bénéfice que des calculs modérés permettent d'estimer à 15 millions de francs environ par an, et dont il serait avantageux et utile de réserver une bonne part aux armements nationaux (1).

5° Les exportations de produits belges par mer stationnaires et même décroissantes (2).

6° Les importations des produits étrangers, de 1837 à 1843, ont dépassé, en moyenne, de 61,585,370 fr. par an, l'exportation des produits Belges à l'étranger.

7° L'industrie importante des constructions et des armements maritimes languit, sans la protection à laquelle elle a droit, comme toutes les industries du pays.

Un fait saillant le prouve, c'est que, malgré les primes de construction accordées par la loi du 7 janvier 1837, les constructions faites, de 1837 à 1843, c'est-à-dire pendant sept ans, n'ont été que de 45 navires. Elles n'ont pas même été suffisantes pour remplacer les navires péris ou mis hors de service, car le nombre de ceux-ci s'est élevé à 50 pendant la même période.

Tels sont quelques-uns des faits saillants qu'on peut plus ou moins directement attribuer au système actuel.

La conclusion toute naturelle à en tirer, c'est qu'il faut changer ce système. C'est ce qui a motivé les efforts qui ont amené l'enquête parlementaire.

lantiques sont des navires européens qui, après avoir été y porter des cargaisons de produits qui ne sont pas les nôtres, nous rapportent les denrées qu'ils ont prises en retour et qu'ils ne peuvent placer chez eux ou ailleurs.

Ainsi, par exemple, en 1842, nous avons reçu par mer du Brésil 8,020,000 kilog. de café dont 1,417,000 kilog. sous pavillon Belge et 6,603,000 sous pavillon étranger.

Or, sur les 37 navires étrangers venus du Brésil dans nos ports en 1842 (et parmi lesquels 21 Anglais), un seul (Danois) en 1842 et 4 seulement (Danois et Suédois) en 1844, étaient sortis des ports Belges chargés de 40 tonneaux de marchandises en 1842 et de 506 tonneaux en 1844 à destination des ports du Brésil. Il est donc permis d'en conclure que, non seulement les provenances des entrepôts Européens, mais aussi celles des contrées transatlantiques par navires Européens facilitent les échanges et les exportations de nos rivaux.

(1) Ainsi, par exemple, voici quelle a été, de 1840 à 1842, la part respective de la navigation belge et de la navigation étrangère dans les transports maritimes, pour compte du pays :

	Marine Belge.	Marine Étrangère.
A l'importation (Moyenne)	26 %	74 %
A l'exportation (id.)	31 % par 454.	69 % par 1,500 navires.

Importation et exportation réunies 31 % 69 %

Il est à remarquer que, tandis que la navigation étrangère entre pour une énorme proportion dans l'importation, cette proportion est extrêmement minime dans l'exportation. Le contraire a lieu de la part de la navigation belge; d'où il est permis de conclure :

1° Que la navigation belge contribue beaucoup plus efficacement que la navigation étrangère à faciliter l'exportation de nos produits (Voir la confirmation de ce fait par les chiffres comparatifs du chargement *réel à la sortie*), et que, par conséquent, son développement ne pourrait être que favorable à notre commerce d'importation ; 2° qu'on peut adopter des mesures propres à restreindre, dans une certaine proportion, la part exorbitante de la navigation étrangère dans les importations qui se font dans le pays. La marine Belge contribue, comme on le voit, pour 39 % dans le chiffre général des exportations du pays. Dans les exportations vers les pays transatlantiques, sa part est d'environ 76 1/2 %, ainsi que cela résulte du tableau page 14.

(2) Voici le relevé des exportations (en millions) de marchandises belges, par mer, de 1836 à 1842 :

1836	—	52 8
1837	—	44 4
1838	—	52 7
1839	—	49 2
1840	—	43 3
1841	—	43 2
1842	—	26 3

La discussion de la Chambre des Représentants sur la proposition d'une enquête commerciale qui doit *son origine au Sénat*, s'est terminée le 18 mai 1840.

A la suite de cette discussion, la Chambre a institué une enquête parlementaire et a ordonné d'examiner les questions suivantes :

1° La situation actuelle du commerce extérieur dans ses rapports avec l'industrie et l'agriculture?

2° La législation existante est-elle insuffisante ?

3° En cas d'affirmative, quelles seraient les bases du système à établir ?

Après avoir consulté toutes les Chambres de Commerce et toutes les industries du pays, la Commission d'enquête se résume en ces termes :

« 1° Le commerce extérieur du pays, considéré dans ses rapports avec l'industrie, est dans un état de souffrance; il manque au pays des débouchés.

» Les États de l'Europe repoussent nos produits, soit par des lois prohibitives, soit par des droits exorbitants.

» 2° Ce sont les marchés *transatlantiques* qui, dans l'état actuel de la *législation protectrice et prohibitive de l'Europe*, peuvent nous procurer de nouveaux débouchés. Il a été jusqu'à présent impossible d'établir avec les pays lointains des relations régulières et suivies.

» 3° Le système commercial à établir doit avoir pour objet principal le commerce et l'industrie en général, et non exclusivement les intérêts particuliers de la marine. C'est à l'accroissement de nos exportations que tout, dans notre système commercial, doit être subordonné.

» 4° Il importe d'établir des relations *directes* avec les pays de production et d'empêcher que les importations et les exportations s'opèrent par les *entrepôts d'Europe*.

» 5° En conséquence, majoration des droits différentiels sur les importations faites par l'*intermédiaire de ces entrepôts*.

» 6° Ce qui encourage le plus efficacement les importations maritimes, c'est la certitude de retours avantageux.

» 7° Il faut à la navigation nationale une protection, tant comme moyen d'exportation et de concurrence avec la navigation étrangère, que comme industrie particulière à laquelle se lie un grand nombre d'autres industries.

» 8° La concurrence de la navigation étrangère est nécessaire.

» 9° Les produits de l'industrie nationale doivent pouvoir lutter, en prix et en qualités, sur les marchés lointains avec les produits similaires de l'industrie étrangère. Si l'industrie ne remplit pas cette condition, aucun système de commerce maritime ne peut favoriser l'exportation de nos produits.

» 10° Quel que soit le pavillon qui importe les marchandises à transiter, et quelle que soit leur provenance, il faut les affranchir de tout droit différentiel de navigation et d'importation. »

Voici les avis des Chambres de Commerce du pays sur le système des droits différentiels proposé par la Commission d'Enquête parlementaire.

POUR.	CONTRE.	DOUTEUX.
Alost, Anvers, Bruges, Bruxelles, Courtrai, Gand, Louvain, Mons, Namur, Ostende, St.-Nicolas, Tournay, Ypres.	Charleroi (1). Liège.	Verviers.

Arlon et Hasselt se sont abstenus pour cause d'incompétence.

Le Gouvernement, qui jusqu'alors avait été constamment opposé à toute proposition de reviser notre législation commerciale, s'était vivement opposé à cette initiative parlementaire. Les 28 et 29 septembre de la même année 1840, le Ministre de l'Intérieur d'alors fit, à son tour, une enquête commerciale et industrielle, et la présida en personne.

Cette enquête porte le caractère d'une contre-enquête tentée à l'effet de faire échouer l'enquête parlementaire.

L'une et l'autre ont formulé leurs conclusions en projet de loi. La Commission d'enquête avait alors à peu près trois années d'existence.

Au mois d'avril dernier le Gouvernement s'est aussi prononcé en faveur du système de relations *directes* avec les consommateurs *naturels* de nos produits, et qui ne fournissent que des objets dont nous avons le plus besoin.

Ces enquêtes, que de constants et courageux efforts des ennemis du *laissez faire* ont amenés, n'ont pas été stériles. Elles ont eu un résultat essentiel : celui de constater la *fausse position* où nous a placés notre législation douanière.

Elles ont proclamé hautement que, *du jour où le système qui régissait nos ci-devant colonies ne devait plus former une partie intégrante de cette législation, celle-ci n'était plus qu'un anachronisme fatal à tous les intérêts matériels et politiques du pays !*

Elles nous ont appris, mais malheureusement un peu tard, que du jour où la loi de 1822 a cessé d'être applicable aux *seules colonies* qui l'avaient inspirée, ceux qui ont la mission de veiller sur le commerce et l'industrie Belges auraient dû porter leurs regards vers d'autres rives transatlantiques.

La Belgique séparée de ses colonies, nous disait-on naguères, n'a plus qu'à s'occuper du commerce de second rang; c'est celui de n'acheter et de ne vendre que par les mains des nations voisines ou rivales. A en croire certaines craintes, l'odieux traité de Munster avec toute ses humiliations commerciales apparaissait encore menaçant; et cette doctrine trouvait des adeptes dans le pays.

C'est à l'aveugle adoption de ce principe, qu'avec la meilleure foi du monde

(1) La Chambre de commerce de Charleroy se prononce, d'une manière explicite et absolue, contre le système de la Commission d'enquête et non contre le principe des droits différentiels.

sans doute, on voudrait encore nous faire admettre qu'il faut d'abord ne se préoccuper que des moyens de s'approvisionner le plus *abondamment* possible et sans distinguer *d'où et à quelles conditions* la marchandise nous arrive. Vendre à son tour ses produits n'est qu'une question *secondaire*...

Cet injustifiable système, qui tend à méconnaître ses propres ressources, a amené le rappel de toute les dispositions protectrices qu'une législation précédente avait établies.

C'est ainsi que le Gouvernement a été conduit à assimiler au pavillon Belge tous les pavillons étrangers, à l'exception de trois ou quatre avec lesquels il est intervenu une convention, et cela sans aucune réciprocité de fait, pour venir lui disputer, dans nos ports de mer, les avantages spéciaux que la même législation lui avait menagés (1).

Les 4/5 des denrées coloniales nous sont importés par navires étrangers, avec peu ou sans probabilité de placement de nos produits, comme nous le

(1) RELEVÉ DE LA NAVIGATION

Entre la Belgique et les États qui jouissent de droit ou de fait de l'assimilation aux navires nationaux pour les droits de navigation (indépendamment du remboursement du péage de l'Escaut).

ANNÉES 1841, 1842 ET 1843.

DÉSIGNATION DES PAYS.	ANNÉES.	NAVIRES venus en Belgique sous pavillon des États ci-contre.		NAVIRES BELGES qui sont allés dans les États ci-contre.	
		Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
RUSSIE.	1841	23	4,472	1	219
	1842	18	4,386	1	258
	1843	13	3,166	»	»
	moyenne.	18	4,008	»	»
SUEDE ET NORWÈGE.	1841	169	31,025	4	387
	1842	151	25,854	1	102
	1843	191	30,471	3	331
	moyenne.	170	29,117	3	273
DANEMARCK.	1841	162	12,365	»	»
	1842	160	13,788	»	»
	1843	192	15,817	»	»
	moyenne.	171	13,990	»	»
PRUSSE.	1841	70	15,634	»	»
	1842	80	15,882	»	»
	1843	129	26,580	»	»
	moyenne.	93	19,365	»	»
MECKLENBOURG-SCHWERIN	1841	108	21,074	»	»
	1842	117	23,246	»	»
	1843	140	27,911	»	»
	moyenne.	122	24,077	»	»

démontrerons plus loin(1). Or si, à la législation qui produit de tels résultats, on en substituait une qui déterminât par des taux de droits d'entrées calculés d'après le plus ou moins de chances d'exportations que les arrivages promettent, on arriverait, d'une part, à former en Belgique un marché de ces denrées de première main; d'autre part, à faciliter nos exportations dans les contrées étrangères.

En effet, pour avoir un marché de première main, il faut de toute nécessité éviter d'aller s'approvisionner à la seconde, à celle qui s'approprie à elle-même les premiers et principaux bénéfices. C'est le cas, chaque fois que nous achetons une cargaison de produits coloniaux en *rade de Cowes ou de Falmouth*, par exemple. C'est là la cargaison de retour du navire étranger au pays d'où il arrive. Ce navire ne vient nullement pour acheter, mais pour se défaire de la cargaison de retour d'un chargement d'objets manufacturés d'une nation rivale.

Il est d'ailleurs reconnu que pour commercer avantageusement avec les colonies et pour y exporter facilement des produits d'Europe, il faut pouvoir

DÉSIGNATION DES PAYS.	ANNÉES.	NAVIRES venus en Belgique sous pavillon des États ci-contre.		NAVIRES BELGES qui sont allés dans les États ci-contre.	
		Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
VILLES ANSÉATIQUES.	1841	31	5,320	3	256
	1842	29	4,474	11	1,336
	1843	31	5,844	4	352
	moyenne.	30	5,213	6	648
HANOVRE ET OLDENBOURG.	1841	229	18,520	»	»
	1842	239	20,126	»	»
	1843	319	24,294	»	»
	moyenne.	262	20,980	»	»
HOLLANDE.	1841	65	6,182	9	595
	1842	74	6,532	8	385
	1843	131	12,595	7	256
	moyenne.	90	8,436	8	412
ANGLETERRE.	1841	490	45,945	326	41,398
	1842	733	73,206	357	48,218
	1843	641	72,656	309	43,526
	moyenne.	621	63,936	331	44,381
SARDAIGNE ET PIÉMONT.	1841	»	»	»	»
	1842	4	666	1	99
	1843	»	»	1	202
	moyenne.	»	»	»	»
AUTRICHE.	1841	2	437	»	»
	1842	14	3,336	»	»
	1843	8	1,819	1	116
	moyenne.	8	1,864	»	»
ÉTATS-UNIS.	1841	73	25,904	»	»
	1842	65	23,436	14	4,319
	1843	89	33,119	8	2,393
	moyenne.	76	27,486	7	2,237

(1) Voir la note page 23.

y prendre en retour les denrées qu'elles fournissent, attendu que c'est presque toujours le seul moyen de réaliser sans perte le prix de la vente des produits qu'on envoie dans les contrées transatlantiques.

On ne peut non plus contester que le navire Belge ne contribue plus efficacement que le navire étranger à exporter les produits du sol et de l'industrie. On a constaté par des chiffres que tandis que la moyenne du chargement réel du navire étranger à la sortie, n'est en général que de 30 à 34 tonneaux par navire, cette moyenne est du double pour le navire Belge.

Au seul point de vue de l'extension du commerce d'exportation et abstraction faite de l'équité qu'il y a d'encourager l'industrie des constructions et des armemens maritimes, cette circonstance, il faut bien le reconnaître, voulait que tout en favorisant davantage le commerce d'exportation aux contrées d'outre-mer, on n'oubliât pas des encouragements plus marqués pour la marine Belge.

Le Commerce *extérieur* du pays, que les États de l'Europe repoussent généralement par des droits prohibitifs, trouvera-t-il un remède à son état de souffrance actuel, et parviendra-t-il à se créer des débouchés dans les pays lointains? voilà ce que nous allons examiner.

Nous pensons que les encouragemens maritimes devraient être proportionnés au plus ou moins de chances d'exportation que présente l'arrivage de la marchandise étrangère.

Voici comment nous classons les diverses *probabilités* d'exportations :

1° Le pavillon *Belge*, allant dans un pays de *production* transatlantique.

Cette probabilité est démontrée par l'expérience. Des 6 1/2 millions de francs d'exportations de produits Belges dans ces pays, le pavillon national en a exporté 5 millions, et il n'est intervenu dans l'importation des 70 à 80 millions de produits coloniaux que dans une proportion minime.

2° Le navire *étranger* venant directement avec les produits de *son* sol ou de *son* industrie. Ici la probabilité est moindre.

L'armateur étranger a moins d'intérêt à acheter des marchandises Belges, parce qu'il n'est pas à même de le faire aussi avantageusement que l'armateur du pays. Classer cet arrivage dans une catégorie de faveurs différentielles, inférieure à celle qui précède, serait cependant une erreur, car cela n'aurait d'autre résultat pour le pavillon Belge qu'un traitement égal, ou plus hostile encore en arrivant au pays du pavillon qu'on aurait ainsi surtaxé.

Ici le projet de loi évite un inconvénient que celui de la Commission d'enquête faisait craindre.

3° Le pavillon Belge amenant des produits venant des entrepôts transatlantiques, ou d'au-delà du détroit de Gibraltar.

Ici la probabilité d'exportation est *moindre* encore. Prenons l'entrepôt de l'Amérique du Nord pour exemple : En important du café du Brésil des magasins ou entrepôts Américains, nous avons fourni à la marine de ce pays, l'occasion d'aller revendre au Brésil une 2^{me} cargaison de farine et d'y faire une 1^{re} concurrence à la vente de la cargaison de farine belge, et une 2^{me} concurrence à l'achat au Brésil de la cargaison de café Brésilien.

Le navire appartenant au pays des entrepôts étrangers offre de nouveau une probabilité *moindre* encore, par les motifs énoncés ci-dessus.

4° Enfin il y a improbabilité *absolue* lorsque le pavillon, étranger à la fois au pays de production d'où il arrive et au nôtre, nous importe des denrées coloniales.

Ce cas d'arrivage offre une *improbabilité absolue* d'exportation, parcequ'il ne met pas moins de trois obstacles au développement du commerce direct ou de première main. Il nous fait une première concurrence dans la vente de notre cargaison au marché du pays de production; une deuxième dans l'achat de notre cargaison de retour de ce pays; une troisième dans l'écoulement de cette même cargaison sur nos propres marchés de consommation. C'est malheureusement à ce *genre d'importation* que la Chambre de Commerce d'Anvers accorde toutes ses sympathies contrairement aux véritables intérêts du commerce.

Or, c'est d'après nous la catégorie d'arrivages qui devra être frappée du droit le plus fort, et qui ne doit pas être *inférieur* à celui imposé à tous les pavillons indistinctement. L'entrepôt d'*Europe* devrait, *au contraire*, jouir d'une faveur différentielle de 15 à 20 francs par tonneau sur cette dernière catégorie d'arrivages.

Il conviendrait d'appliquer aussi aux ports de mer d'*Europe* les divers degrés de probabilité d'exportations que nous venons d'analyser. Nos relations avec eux devraient être assimilées aux opérations que nous faisons avec le reste du monde. Et le système, quoique sur une moindre échelle, à raison de la différence de la longueur et des frais de voyages, ne devrait pas moins avoir une seule et même base.

C'est parce que les probabilités d'exportations devraient être prises invariablement pour base du taux des droits de douane et former le pivot sur lequel doit reposer toute la législation commerciale, que la Commission croit devoir entrer dans plus de détails à cet égard.

La pétition de la Chambre de Commerce d'Anvers que le Sénat vient de soumettre à l'examen de la Commission lui en impose d'ailleurs le devoir.

Les causes de la vive opposition de cette Chambre, qui est appuyée par une autre pétition revêtue de 252 signatures, contre l'application d'un système qu'elle a long-temps combattu, sont précisément, Messieurs, celles qui ont engagé un membre de votre Commission à s'y rallier.

Jusqu'ici ce membre s'y était opposé par la raison bien simple qu'il voulait introduire un système de *relation directe*, et de *première main*, pour parvenir ainsi à l'exportation de *nos* produits et à l'établissement d'un grand marché d'approvisionnement; tandis que la Chambre de Commerce d'Anvers voulait au contraire d'un système de plus en plus *favorable* aux relations entretenues par l'intermédiaire des nations *voisines*.

Voici ce que nous dit la pétition de la Chambre de Commerce dont il s'agit :

« Lorsque notre Chambre, *répondant à l'appel* du Gouvernement, lui soumit son projet sur le système commercial qui lui semblait le mieux répondre aux besoins de la Belgique et aux exigences de sa nouvelle position, elle s'est proposé deux buts : Le premier, de faciliter la création d'un grand marché central; le second, de développer la marine nationale par une protection *plus efficace*. »

Plus loin elle dit :

« En effet, les opérations en denrées et produits *transatlantiques*, qu'elles proviennent d'échanges contre des *marchandises manufacturées d'Europe* ou autrement, se font depuis quelque temps par affrètement indéterminé.

Le propriétaire, qu'il soit *Anglais, Américain* ou même *Belge*, fait diriger

l'expédition vers un port de mer de la côte d'Angleterre pour lui donner là, sa destination définitive.

« Cette coutume qui tend à se généraliser de plus en plus (continue la Chambre de Commerce d'Anvers), est une *des conditions de succès de l'opération*, parce qu'au moment où le navire apparaît sur la côte, le *négociant* (étranger sans doute) est bien mieux à même de juger quel est le marché qui lui offre le plus d'avantages. »

Vous le voyez, Messieurs, aux yeux de la Chambre de Commerce d'Anvers, il est indifférent que les importations proviennent d'échange contre des marchandises *manufacturées* de nations rivales ou des nôtres.

Pour votre Commission, il en est tout autrement.

Le propriétaire de l'opération, qu'il soit *Américain, Anglais* ou *Belge*, ne renoncera pas, dit cette Chambre, à l'habitude qui est une des conditions de succès de son opération.

Ici les membres de votre Commission diffèrent encore d'opinion avec cette autorité commerciale. Ils voudraient non-seulement restreindre cette opération, mais encore ne la tolérer qu'en la soumettant au droit de tarif le plus fort.

En Angleterre elle n'est admise qu'en transit; en France elle n'est non plus reçue en consommation que sous des droits prohibitifs, et cependant c'est dans ces pays que les plus grands marchés d'approvisionnement se sont établis.

Ce n'est aussi que depuis que le Gouvernement a changé de système qu'un membre de votre Commission s'est rallié au projet qui vous est soumis. Il y a trouvé un rapprochement suffisant pour le moment, pour se mettre d'accord sur tout le reste du système. La Chambre de Commerce d'Anvers au contraire ne s'est élevée contre le système tout entier que parce qu'elle a vu la ferme résolution du Gouvernement de mettre quelque peu d'entraves à cette catégorie d'importation que nous avons signalée ci-dessus comme la plus *nuisible* à l'exportation de *nos produits*.

L'amendement de l'exception en faveur de la Hollande ne nous semble avoir été pour elle qu'un objet secondaire. En effet, il n'établit qu'une exception *momentanée* à un système qui ne laissera pas d'améliorer, d'ailleurs, le *statu quo* vis-à-vis des autres entrepôts d'Europe. Le véritable motif de cette opposition nous semble être les obstacles que la loi met à l'arrivage des navires étrangers qui se trouvent relâchés en rade de *Coves* ou de *Falmouth*, pour apprendre lequel des marchés Européens leur offre le prix le plus élevé.

D'après le tarif présenté par la Chambre de Commerce d'Anvers, toute l'économie du système des droits différentiels aurait dû porter sur l'importation des entrepôts d'Europe.

Le projet du Gouvernement, de même que celui de la Commission se resentaient d'abord un peu trop, suivant nous, de cette préoccupation.

L'un et l'autre des trois projets frappaient ces *entrepôts d'Europe* de 40 fr. par 100 kilog. de café de plus que les entrepôts *flottans* sur les côtes de l'Angleterre.

On semblait perdre de vue que derrière ces entrepôts, il y a des populations qui méritent aussi notre sollicitude.

Aussi les conclusions du rapport de la Commission parlementaire ont-elles rencontré une très-vive opposition (1).

1) Deuxième appendice au rapport de M. Defoere, pages 20 à 44, 47 et 48 bis.

Pour donner une idée de la base du taux et de la forme de ces trois tarifs. nous prendrons le café pour exemple :

	BASE des DROITS.	PAVILLON	
		National.	Étranger.
CAFFÉ	Directement des pays de production ou d'un port au-delà du Cap de Bonne-Espérance.	100 kil.	9 » 11 50
	De pays transatlantiques, autres que ceux de production.	id.	11 50 13 50
	D'ailleurs.	id.	15 50

Vous le voyez, Messieurs, le navire étranger à la fois au pays de production et à celui de sa destination en retour, nous arriverait à 40 fr. par tonneau, de plus de faveurs différentielles, qu'il n'en avait jamais obtenu jusqu'ici. Votre Commission aurait mieux compris que l'on eût fait l'inverse ; c'eût été d'autant plus logique que l'entrepôt *flottant* n'est pas soumis aux mêmes frais que celui établi à terre ferme qui, par conséquent, est beaucoup moins à craindre.

Voici en quoi consistent ces frais extraordinaires dont les entrepôts de Londres et de Liverpool surtout sont frappés :

- 1° Doubles risques de mer ;
- 2° Pilotage de sortie et d'entrée du port ;
- 3° Frais de navigation dans les ports ;
- 4° Débarquement, emmagasinage, réembarquement, etc.
- 5° Second fret de navire.

Nous ferons observer que le fret de Liverpool à Canton, n'est pas plus élevé que celui de Liverpool à Anvers ou au Havre, qui est de 20 à 25 schelings (25 à 32 fr. par tonne).

Or des deux entrepôts, c'est incontestablement celui d'Europe qui aurait dû subir le droit le plus bas.

Nous convenons que les entrepôts de Rotterdam et de Dunkerque importent en Belgique, par les eaux intérieures, au quart des frais des entrepôts soumis à tous les frais d'une réexpédition par mer ; mais il semble à votre Commission que c'est un motif de plus de regretter que le Gouvernement n'ait pas d'abord compris que l'adoption d'un droit uniforme, plus bas en faveur des entrepôts d'Europe qu'en faveur des entrepôts *flottants*, aurait satisfait à toutes les exigences de la Hollande et de la France à la fois.

C'eût été pour nous un moyen d'accorder une faveur de plus à celles des nations voisines qui reçoivent nos produits fabriqués le moins désavantageusement, sans nous écarter des dispositions générales vis-à-vis des autres puissances.

Les explications données à cet égard par M. le Ministre de l'Intérieur font espérer que le Gouvernement ne perdra pas de vue les nouveaux gages de bon voisinage, que comporte le système des droits différentiels, lorsqu'il est

mis à exécution comme il doit l'être, et comme il le sera bientôt, une fois le principe adopté.

Il nous reste encore un mot à dire sur les deux points qui ont donné occasion à la pétition de la Chambre de Commerce d'Anvers : le premier, la trop grande protection accordée à la marine Belge; le second, la restriction mise aux arrivages de Cowes.

La chambre de Commerce d'Anvers n'accorderait à la marine nationale sur celle de l'étranger qui n'appartient ni au pays de production ni à celui de consommation, qu'une faveur différentielle de 5 fr. par tonneau au-delà de celle dont elle jouit en ce moment.

Ainsi le navire Belge jouissant de fr. 10 par tonneau de café, cette chambre de commerce en propose fr. 15 : et il faut remarquer que c'est ici le taux le plus important du tarif.

La seule préoccupation de cette Chambre semble être de vouloir attirer sans distinction, tous les navires étrangers venant directement du lieu de provenance, dans le double intérêt prétendu d'établir à Anvers un grand marché d'approvisionnement de première main, et d'exporter nos produits à l'étranger.

Cependant les faits paraissent la contredire.

Ce système de grand approvisionnement de *première main* a été mis à une si longue et si triste épreuve qu'on doit savoir à quoi nous en tenir pour la suite.

Comment d'ailleurs pourrait-on établir ce marché de *première main* lorsqu'on ne veut acheter qu'à cette *seconde main* qui s'approprie les premiers et les principaux bénéfices, et qui nous fait défaut pour nos approvisionnements du moment qu'il y a des demandes d'achats en transit. C'est précisément lorsque celle-ci ne nous arrive qu'autant que notre marché est au-dessous de celui de Rotterdam et du Havre, que les arrivages de Cowes nous font et nous feront toujours défaut.

Ce prétendu grand marché n'a pas été plus heureux dans ses résultats quant à nos exportations par mer : de 52 millions où elles étaient en 1836, elles sont tombées à 36 millions en 1842; ce qui ne paraîtra pas étonnant si on remarque que du grand nombre de navires étrangers qui nous ont amené, soit directement, soit indirectement, pour 70 à 80 millions de francs de produits coloniaux, quatre seulement en sont sortis avec chargement pendant les années 1841 et 1842. Et nous avons quelques raisons de croire que parmi ces quatre navires, étrangers aux pays de production et de consommation, et sortis de nos ports avec charge, il s'en trouvait de subventionnés par l'État.

Si la Chambre de Commerce d'Anvers ne voulait que le grand marché d'approvisionnement Belge, pourquoi alors ne pas laisser la latitude d'aller acheter en même temps au Havre et à Rotterdam?

La Chambre de Commerce d'Anvers nous paraît méconnaître trois choses importantes :

1° Que les droits différentiels, tels qu'ils sont établis par les dispositions du projet de loi, loin de mettre obstacle à la libre importation, favorisent aussi bien celle du pays de production, que celle sous pavillon Belge, à la seule condition que le navire appartienne au pays dont il importe les produits.

2° Que ces sortes de navires étrangers sont les *seuls* capables d'établir à l'étranger l'exportation de *nos* produits.

3^o Enfin qu'elle a présenté des observations à la Chambre de Commerce de Liège, au sujet du taux de faveur qu'il convient d'accorder à la marine nationale, alors qu'il s'agissait d'associer cette Chambre à un système contraire aux entrepôts d'Europe (1).

Voici son propre langage :

« Notre chambre a fait ressortir, en même temps, que l'armateur Belge ayant un intérêt plus direct à exporter nos produits que le consignataire d'un navire étranger et étant plus à même par sa position d'explorer, de concert avec les industriels, les besoins et les ressources des nations étrangères, il est de l'intérêt commun de toutes les branches de l'industrie nationale de ménager à notre marine un moyen de soutenir avantageusement la concurrence des pavillons étrangers.

» La chambre de commerce de Liège, au lieu d'aborder franchement cette question péremptoire, l'élude de nouveau ; elle se borne à répondre que l'on n'exportera, avec ou sans droits différentiels, que les marchandises qui peuvent offrir des avantages en les exportant.

» Mais c'est là une vérité reconnue de tout le monde, et qui ne peut aucunement affaiblir les preuves par lesquelles il a été démontré que celles de nos industries qui peuvent soutenir la concurrence sur les marchés lointains gagneront à un système protecteur des relations directes avec ces marchés, spécialement par navires Belges.

» Ainsi les grands motifs d'intérêt général qui ont donné naissance au projet de droits différentiels, et qu'ont su apprécier les Chambres de Commerce de Mons, Namur, Louvain, Arlon, Ypres et autres, qui n'ont point d'intérêt direct à la prospérité du Commerce maritime, n'ont rencontré, de la part de la Chambre de Commerce de Liège, que des dénégations dénuées de toutes preuves.

» L'objection tirée d'un prétendu renchérissement des frets n'est pas plus fondée. En effet, c'est une erreur de croire que la prime résultant du droit différentiel, soit entièrement absorbée au profit de l'armateur. Celui-ci trouve rarement à hausser son fret, en raison de la totalité de cette prime, mais en sacrifie presque toujours une partie en faveur des chargeurs, afin de s'assurer la préférence sur les navires étrangers qui se trouvent dans le port. Alors, l'étranger est forcé à son tour de baisser son fret pour soutenir la concurrence ; et ainsi une protection modérée du pavillon national produit en définitive une réduction sur le taux général des frets, et tend à l'avantage du consommateur lui-même.

» Ce fait semble paradoxal ; il est pourtant attesté par l'expérience.

» Ainsi, lorsque par la majoration de tarif sur les huiles de baleine en 1841, la faveur différentielle de fr. 2-12 par tonneau de 1,000 litres qu'elle était auparavant, s'est trouvée portée à fr. 12-50, les navires belges, malgré cette faveur, n'ont pas majoré leur fret de New-York sur cet article, et par là le fret sur ces mêmes huiles par la navigation étrangère a baissé dans une proportion équivalente.—Jamais ces frets n'ont été plus réduits qu'en 1842, à cause de la présence à New-York des navires Belges qui s'y étaient rendus avec des charbons pour la *British-Queen*.

(1) Deuxième appendice au rapport de M. De Foere, page 48.

» La concurrence produite à Rio-Janciro par l'encouragement donné au service régulier, y a fait réduire également les frets. — Celui pour Anvers, par navire étranger, avait toujours été de liv. 3 à 4; la concurrence du service Belge le fit tomber immédiatement à liv. 3, à liv. 2-15 sh. et jusqu'à liv. 2-10 sh. (soit une diminution de 25 à 38 fr. par tonne).

» Le même fait s'est reproduit à la Havane. Les navires belges, favorisés pour l'importation des sucres d'environ fr. 45 par tonneau, n'exigent tout au plus qu'une augmentation de 7 à 8 sh. (fr. 9 à 10) par tonneau; et leur présence dans le port suffit pour contraindre les étrangers à baisser leur fret pour notre pays.

» Tous les raisonnements de la théorie tombent devant de pareils faits.

» Nous devons signaler ici une contradiction dans laquelle est tombée la Chambre de Commerce de Liège. Elle reconnaît (p. 267) que les expéditions subsidiées par navires belges ont contribué efficacement à baisser les frets au profit de l'industrie nationale; et elle dit ensuite : voilà ce que peut la concurrence des navires étrangers.

» Ce n'est pas la concurrence des navires étrangers qui a produit cet effet, puisqu'elle existait auparavant, mais bien la concurrence des navires Belges encouragée au moyen de subsides. Eh bien! une faveur à l'entrée aura le même résultat qu'une faveur à la sortie.

» La marine nationale est-elle seulement utile aux constructions navales, aux armements et aux différentes industries qui s'y rapportent par elles-mêmes? Les relations directes avec les Indes, les Amériques et le Levant, ne profitent-elles exclusivement qu'aux négociants des ports de mer? En d'autres termes, est-il indifférent pour l'extension de nos débouchés que les marchandises coloniales et celles du Levant nous arrivent des pays de production, ou des entrepôts de France, d'Angleterre et de Hollande? Et quant à celles qui arrivent des pays de production, est-il indifférent que ce soit exclusivement par navires étrangers, ou que la marine Belge y concoure pour une part plus ou moins considérable? »

On le voit, c'est sans fondement que la Chambre de Commerce d'Anvers s'oppose au taux de 40 fr. de plus par tonneau en faveur de l'arrivée du navire Belge et du pays de production à la fois, puisque cette Chambre a reconnu elle-même dans une circonstance grave, qu'en majorant les importations sous pavillon étranger de fr. 25 à fr. 38 par tonneau il n'y aurait pas encore une augmentation dans le prix du fret de nos navires.

Pourquoi donc voudrait-elle refuser au trésor une recette qui se serait élevée à la somme de 6,001,650 fr. sur les 1,599 navires étrangers entrés en 1842, et jaugeant 209,055 tonneaux, à 30 fr. par tonneau.

Il est à remarquer que, de l'aveu de cette Chambre, cette faveur différentielle n'aurait pas élevé le prix de la marchandise et n'aurait porté aucun préjudice aux intérêts du consommateur Belge, tandis qu'il aurait servi de moyen d'encouragement à nos opérations maritimes.

Plusieurs considérations de ce genre ayant été présentées, un membre appelle l'attention de M. le Ministre sur le point de savoir, s'il ne serait pas utile de centraliser davantage l'administration du commerce et de l'industrie? M. le Ministre s'est empressé de déclarer de la manière la plus formelle : « Qu'il a l'intention de proposer au Roi l'institution d'un Conseil consultatif supérieur de commerce, aussitôt après l'adoption du nouveau système commercial. »

Les pétitions des Chambres de Commerce de Bruges et de Bruxelles tendent seulement à obtenir la prompte adhésion du Sénat au projet adopté par l'autre branche du pouvoir législatif.

En présence de ces diverses considérations, votre Commission s'est demandée s'il ne valait pas mieux adopter le projet de loi tel qu'il nous est présenté, que de chercher à l'améliorer par des amendements qui pourraient retarder indéfiniment, sinon mettre en question, tous les bénéfices que l'on peut en attendre. Votre Commission a été de cet avis. Elle regrette, et sous plusieurs rapports, M. le Ministre de l'Intérieur regrette avec elle, que dans certaines applications, le Gouvernement et la Chambre des Représentants n'aient pas fait un pas de plus; mais des améliorations et des dispositions complémentaires pourront être successivement introduites. Votre Commission a donc cru devoir se borner à indiquer dans son rapport les modifications qui lui semblent désirables et qu'elle attend de l'avenir.

Un membre de la Commission, auteur d'une proposition dont elle est également saisie, tendant à introduire un système analogue, sous des formes différentes, a demandé que l'examen de sa proposition soit ajournée jusqu'à ce que la Chambre des Représentants ait prononcé sur la question d'attacher la prime d'importation à la condition d'exporter des produits Belges à un fret minime; question qui a été renvoyée par la Chambre, conjointement avec une proposition de la Commission d'enquête, à M. le Ministre de l'Intérieur, avec prière de présenter des conclusions à la session prochaine.

Votre Commission a pensé qu'il s'agissait pour le Sénat de mettre la dernière main à une œuvre qui honorerait tout à la fois les Chambres et le Gouvernement, et qui suffirait seule pour donner à notre session un caractère éminemment utile.

Le système du projet de loi, quoiqu'imparfait sous quelques rapports, a paru à votre Commission de nature à exercer une influence salutaire sur notre situation industrielle, commerciale et agricole. C'est dans cette ferme confiance que nous avons l'honneur d'en proposer l'adoption, à l'unanimité des quatre membres présents.

Bruxelles, le 9 juillet 1844.

A. DAMINET.

BONNÉ-MAES.

Le Baron DELLAFAILLE.

J. P. CASSIERS, Rapporteur.

ANNÉE 1842.

PAYS de provenance et de des- tination.	IMPORTATIONS.				PROPORTION de la navigation Belge dans l'importation.		EXPORTATIONS.				PROPORTION de la navigation Belge dans les exportations.		
	Commerce		MODE DE TRANSPORT.		général.	spécial.	Commerce		MODE DE TRANSPORT.		général.	spécial.	
	général.	spécial.	belges.	étrangers.			général.	spécial.	belges.	étranger.			
Cuba et Porto-Rico.	6,894,403	8,646,401	889,244	6,004,859	13 %		831,253	793,562	439,602	391,651	53 %		
Rio de la Plata.	9,325,642	3,002,495	1,213,937	8,111,705	13 %		366,079	313,297	253,032	113,047	69 %		
Haïti.	6,880,439	7,432,230	2,008,489	4,871,950	29 %		14,538	11,604	13,309	1,229	91 1/2 %		
Bésil.	12,534,051	12,312,337	2,386,085	10,148,566	19 %		2,058,603	1,221,756	2,187,697	46,334	100 %		
États-Unis.	22,543,846	21,500,149	2,711,043	19,832,803	12 %		3,287,855	2,053,022	2,311,821	976,034	70 %		
			9,308,798	48,969,883	17 %				5,205,461	1,528,295	76 1/2 %		

Il résulte en effet de ce relevé, que la navigation Belge a contribué pour 17 p. c. seulement à l'importation, et pour 76 1/2 p. c. à l'exportation dans les relations avec les pays ci-dessus.

Il a été produit par M. le Ministre de l'Intérieur, des calculs établis sur le mouvement de la navigation Belge-étrangère pendant les années 1840 à 1842 et desquels il résulte qu'à la sortie, le chargement *réel* du navire Belge est en moyenne de 64 1/2 tonneaux, tandis que le chargement *réel* du navire étranger n'est que de 34 tonneaux.