

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 27 DÉCEMBRE 1845.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi relatif au Traité de Commerce et de Navigation conclu entre la Belgique et les États- Unis d'Amérique, le 10 Novembre 1845.

(Voir les Nos 15 et 58 de la Chambre des Représentants.)

MESSIEURS,

Votre Commission d'agriculture, de commerce et d'industrie, vient vous soumettre le résultat de l'examen sérieux qu'elle a fait du traité ^{sur} la Belgique et les États-Unis d'Amérique signé à Bruxelles le 10 novembre dernier.

Ce n'est pas la première fois que la Belgique entre en relation avec l'union américaine, pour arriver à un traité de commerce et de navigation : déjà des conventions ont été acceptées de part et d'autre; mais ces conventions sont restées imparfaites et considérées comme non avenues, faute d'avoir reçu en temps utile la sanction du pouvoir Législatif de la Belgique : cette circonstance doit nous engager, Messieurs, à ne point différer d'émettre un vote sur cette importante affaire, après toutefois l'avoir examinée avec toute l'attention qu'elle mérite. Une discussion approfondie a eu lieu dans le sein de la Commission dont je suis l'organe, nous allons vous donner le résumé de cette discussion.

Le traité qui vous est soumis est, sauf les adjonctions, la reproduction de celui intervenu entre les deux États en 1840; mais il est à remarquer que le système des droits différentiels admis depuis a fait disparaître certains dangers signalés alors; et que les craintes qu'il avait soulevées doivent disparaître, car si, dans le traité qui vous est soumis, les pavillons des deux puissances sont assimilés l'un à l'autre, il reste à la marine belge une protection suffisante, par la non assimilation du lieu de provenance.

Nous n'avons donc rien à dire quant aux conditions anciennes, mais nous vous ferons remarquer que les articles 4, 5, 6, 8 et 18 sont nouveaux et que l'article 19 introduit un notable changement dans la durée de la convention.

Des articles nouveaux et modifiés, il résulte:

Que nous garantissons à la marine américaine, pendant la durée de la convention, le remboursement du péage sur l'Escaut (article 4);

Que nous exemptons ses bateaux à vapeur, pendant la même durée, de tout droit de tonnage, ancrage, balisage, feux et fanaux (art. 5);

Que les deux parties contractantes se garantissent pour le cabotage le traitement accordé ou à accorder aux navires des nations les plus favorisées (art. 6);

Que les marchandises importées par marine belge et réciproquement par navires des États-Unis, venant d'autres ports que ceux de Belgique ou de l'Union Américaine, jouiront du même traitement que celui accordé à la nation la plus favorisée, autre que le pavillon du pays même d'où l'importation a lieu (art. 8);

Que nous affranchissons du droit de transit, les marchandises de toute nature venant des États-Unis ou y allant, pourvu que ce transit soit permis par nos lois et que le transport s'en effectue par le chemin de fer de l'État (art. 18);

Enfin la durée du traité, qui se trouvait d'abord fixée à 5 ans, se trouve maintenant portée à 10 (art. 19).

L'attention de votre Commission s'est portée, d'une part, sur la durée de la convention qui est doublée; d'autre part, sur l'obligation de rembourser, pendant 10 ans, le droit de péage sur l'Escaut; et enfin sur la liberté presque illimitée du transit, dont, il est vrai, la Belgique a déjà favorisé l'Allemagne pour 6 ans (qui se réduisent maintenant à 5) et dont aujourd'hui on veut faire jouir les États-Unis d'Amérique pour 10 ans.

Sans doute, Messieurs, voilà des concessions bien larges, et un système bien libéral; trouvons-nous une ample compensation à ces nouveaux sacrifices? Non! tout se borne pour nous à conserver le statu quo.

~~Sans doute~~ On ne manquera pas de dire que le système de liberté de transit n'est pas nouveau, et que semblable faveur a été accordée au Zollverein allemand, par le traité du premier septembre; pourtant nous ferons remarquer qu'on ne peut admettre ce précédent, que le cas n'est pas identique, que la faveur accordée au Zollverein, nous a fait obtenir une liberté de transit analogue en Allemagne, que d'autres avantages commerciaux nous ont été accordés par le même traité, que la convention avec l'Allemagne était un traité de commerce et que celle intervenue avec l'Amérique n'est qu'un traité de navigation.

D'ailleurs, peut-on ajouter, l'arrangement du premier septembre n'avait qu'une durée de 6 ans, celui avec les États de l'Union Américaine a une existence de 10 ans; le premier ne comprenait qu'un terme convenable à un essai, le second nous prive de toute liberté d'action pendant un long terme.

Ne peut-il pas arriver que la Belgique pense, un jour, qu'il est convenable à ses intérêts de cesser le remboursement du péage sur l'Escaut, même à ses regnicoles, et pourtant, en vertu du présent traité, elle devrait pendant 10 ans continuer de le restituer aux Américains.

Alors ~~Sans doute~~, disent les Membres qui font objection au traité, si le système de libre transit était éprouvé, si des doutes ne pouvaient s'élever à l'avenir sur l'opportunité de continuer le remboursement du péage, si en un mot nos lois de douanes et de navigation, qui en sont encore à l'essai, donnaient déjà les résultats qu'on a le droit d'en attendre, il n'y aurait aucun obstacle à accepter une convention à long terme; mais à peine ces essais sont-ils commencés, que sans plus ample examen, on s'engage pour longtemps; on s'est déjà trompé bien des fois dans le passé, ne peut-on pas encore se tromper maintenant? et ne pouvons-nous en cette circonstance éprouver des déceptions semblables à celles dont nous avons déjà été victimes?

On ajoute, nous sommes maîtres d'un port qu'on nous envie : nous avons des moyens de transport qui rendent facile la traversée de la Belgique : tout cela nous l'abandonnons, sans compensation satisfaisante : qu'aurons-nous à offrir à l'avenir ? et ne pouvons-nous pas craindre que les États de l'Union Allemande et de l'Union Américaine auxquelles nous ouvrons toutes nos barrières, ne viennent faire leurs affaires chez nous, sans nous et à notre détriment ? En remboursant à l'étranger, de nos deniers, les droits de péage sur l'Escaut, tant à la remonte qu'à la descente, en supprimant le droit de transit, en lui donnant sur le chemin de fer, des faveurs dont ne jouit point notre propre commerce, ne donnons-nous pas nous-mêmes des armes à nos rivaux en industrie ?

Il faut le reconnaître, Messieurs, ces observations sont fondées et puissantes ; mais elles ne sont pas restées sans réponse dans le sein de la Commission. Si nous accordons, dit-on, la facilité de transit à l'Amérique, nous l'avons déjà accordé à l'Allemagne; si nous remboursons le droit de péage sur l'Escaut aux Américains, nous le remboursons également aux autres nations. Ce n'est point une faveur faite à l'étranger, mais un sacrifice au profit du port d'Anvers; nous avons un grand intérêt à la prospérité de ce port, cette prospérité ne se lie point seulement au bien-être du commerce, elle se rattache encore à celui de l'industrie: si nos exportations sont peu nombreuses, et si les navires qui ont importé des matières premières, retournent sur lest, c'est qu'on ne trouve point en Belgique des produits assez nombreux et assez variés pour compléter des chargements; favorisons par la création des entrepôts francs et par la disparition du droit de transit l'arrivage à Anvers des produits des manufactures d'Allemagne; établissons de nombreux rapports entre notre pays et les contrées transatlantiques; faisons d'Anvers un grand marché de matières premières, et de produits des manufactures; alors les navires ne partiront plus sur lest, et nos fabricants ne devront plus faire leurs expéditions par Douvres ou Liverpool.

Les partisans de la loi continuent : si vous ne favorisez pas le transit par votre pays, il prendra le chemin de la Hollande ou de la France; si nous faisons une concession assez grande en remboursant le droit de péage sur l'Escaut, si le trésor perd quelque chose par la suppression du droit de transit et de quelques autres droits, il y aura ample compensation à ces sacrifices, si nous parvenons à attirer dans notre métropole commerciale le siège des communications par bateaux à vapeur que les États-Unis veulent établir avec l'Europe.

Toutes ces raisons, Messieurs, longtemps débattues ont laissé des doutes dans l'esprit de quelques membres de votre Commission; mais pourtant une dernière considération a amené quelques votes favorables à l'adoption du projet, cette considération la voici : Deux fois déjà nous avons conclu des conventions avec les États-Unis et deux fois, par notre fait, ces conventions sont restées imparfaites, et pourtant les États de l'Union nous ont laissé jouir, sans traité, des faveurs dont les autres nations ne jouissent qu'en vertu de conventions semblables à celle qui vous est soumise; si nous n'acceptons point cette troisième convention, n'est-il pas à craindre que les avantages dont nous jouissons à titre précaire, ne nous soient enlevés? Et puis, pouvons-nous croire qu'il nous sera facile de traiter à l'avenir avec une puissance dont nous aurons trois fois négligé les avances? Plusieurs membres ont pensé que cette considération devait être d'un grand poids.

La rédaction de l'article 18 a laissé des doutes dans l'esprit de quelques membres de votre Commission : ils pensent qu'il doit être entendu , que cet article laisse la Belgique maîtresse de modifier son système de transit.

Après vous avoir entretenus, Messieurs, des articles du traité qui ont fixé l'attention de votre Commission, nous croyons pouvoir passer sous silence ceux qui n'ont provoqué aucune observation.

En résumé, Messieurs, votre Commission se trouvait composée de six membres (un de nos collègues étant retenu chez lui par indisposition); sur ces six membres, quatre ont voté pour l'adoption pure et simple du projet de loi; un cinquième a voté dans le même sens, mais sous la condition que le Gouvernement prendrait bientôt de nouvelles mesures pour favoriser l'exportation de nos produits; le sixième enfin a émis un vote négatif motivé de la manière suivante :

« 1^o Que le traité ne procure à la Belgique aucun avantage dont l'industrie et le commerce belge ne soient déjà en possession, tandis qu'il garrantit à l'Amérique, la durée d'un statu quo, beaucoup trop *exclusivement* favorable à ce pays;

» 2^o Que l'assimilation des produits des entrepôts renverse un principe fondamental du système douanier établi par la loi du 21 juillet, et que cette assimilation ne procure point à la Belgique ce que l'exposé des motifs nous promet, puisque le décret américain du 7 janvier 1824 assimile déjà les produits des entrepôts belges, c'est-à-dire ceux qui suivent leur voie naturelle au dehors. Ce membre pense qu'une semblable clause ne saurait être admise que comme clause transitoire pour deux ou trois années seulement, *strictement* nécessaires à la construction du nombre de navires que les besoins du commerce réclament;

» 3^o Que le traité préjuge des questions importantes, dont la solution pourrait avoir des résultats plus favorables à l'intérêt maritime de la Belgique, qu'à celui de l'Union Américaine.

» Voici ces questions :

» La première : Convient-il d'augmenter ou de limiter notre système de transit ou d'entrepôt, déjà beaucoup trop libre sur beaucoup d'articles ?

» La deuxième : Mettra-t-on à la jouissance de la prime d'importation la condition de l'exportation de produits belges ?

» La Commission d'enquête parlementaire, conformément à l'invitation qui lui a été faite par la Chambre des Représentants, a présenté, le 3 juin 1844, un rapport sur cette importante question, et la Chambre s'est réservée de l'examiner ultérieurement.

» La troisième : Que devient la promesse formelle faite par le Gouvernement en plus d'une circonstance, de renforcer le système des relations directes avec les pays de production ?

» Le membre dissident craint que si des mesures défavorables au commerce maritime des États-Unis étaient prises plus tard, on ne taxât la Belgique de déloyauté. Pour prévenir ces scrupules, il voudrait qu'on joignît à l'acte d'échange des ratifications, une annexe réservant à la Belgique le droit de renforcer sa législation en faveur des relations directes avec les pays de production, et de prendre à l'égard du transit, les mesures qu'elle pourra juger nécessaires à ses intérêts.

» Enfin le membre opposant fait observer que dans le cas où les Chambres

(5)

» reconnaîtraient, que le remboursement du péage sur l'Escaut, dans le cas
» d'arrivages indirects, deviendrait trop onéreux à la Belgique, les États-Unis
» devaient se contenter de n'en jouir que sur le pied des nations les plus pri-
» vilégiées.

» Ce membre déclare qu'il émettra un vote approbatif si le Gouvernement
» pouvait lui donner la certitude que le traité nous laissât entièrement libre
» quant à la solution des trois questions qu'il a posées; si on ne peut lui don-
» ner des garanties complètes à cet égard, il doit persister à considérer le
» traité comme étant de nature à compromettre gravement les intérêts indus-
» triels et commerciaux du pays.

» Par ces motifs, il eût désiré que dans tous les cas, le traité n'eût pas de
» plus longue durée que celle dont il a été question dans le traité de 1840. »

De tout ceci, il résulte, Messieurs, que la Commission vous propose l'adop-
tion du projet de loi, à la majorité de cinq voix contre une.

Bruxelles, le 27 Décembre 1845.

A. DAMINET.

J. P. CASSIERS.

Le Comte J. B. D'HANE.

Le Baron H. DELLAFAILLE.

BONNÉ-MAES.

DUMON DUMORTIER, Rapporteur.