

SENAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 17 MARS 1856.

Rapport de la Commission des Finances, chargée d'examiner le Projet de Loi qui proroge les lois du 31 janvier 1852 et du 8 juin 1853, sur les droits différentiels.

(Voir les N° 159 et 169 de la Chambre des Représentants, et le N° 59 du Sénat.)

Présents : MM. le Comte COGHEN, CASSIERS, BARON BÉTHUNE, BERGH, MAERTENS,
LAUREUX, D'HOOP et COGELS, Président-Rapporteur.

MESSIEURS,

Les traités de commerce et de navigation conclus avec le royaume des Pays-Bas et avec l'Angleterre, en 1851, exigeaient qu'il fût porté à la loi des droits différentiels, et à notre tarif des douanes des modifications qui furent décrétées successivement, mais d'une manière temporaire seulement, par les lois du 31 janvier et du 15 avril 1852, du 25 mars et du 8 juin 1853, et enfin du 30 mars 1855.

Le terme de cette dernière loi expire le 31 mars 1856.

Le rapport que j'ai eu l'honneur de vous présenter, au nom de votre Commission des Finances, dans la séance du 30 mars de l'année dernière, vous a expliqué les motifs qui l'ont engagée alors à vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du Projet de Loi pour lequel le Gouvernement demande une nouvelle prorogation jusqu'au 1^{er} janvier 1858.

Ces motifs existent encore dans toute leur force, et ils sont d'autant plus puissants que la législature est saisie aujourd'hui d'un projet de loi, destiné à fixer, d'une manière définitive, les bases de notre système commercial.

Cependant cette nouvelle prorogation a rencontré, cette fois, au sein de votre Commission, l'opposition d'un honorable membre, qui nous a prié de reproduire les observations que voici :

« L'adoption de l'art. 1^{er} du Projet de Loi proposé par le Gouvernement
« aurait incontestablement, selon lui, les conséquences les plus fâcheuses.
« Pour s'en convaincre, il suffit de jeter un coup d'œil sur la situation où se

« trouveront les lignes de navigation transatlantique à la vapeur, que nous sommes en voie d'établir.

« Ainsi, par exemple, quelle chance de succès y aura-t-il pour les navires belges, dans la lutte qui va s'établir entre la ligne d'Anvers au Brésil et la ligne du Havre, même destination? »

« Supposons que le steamer français ait une capacité de 7 à 800 tonneaux, destinés au chargement. Ce navire, jouissant d'un droit différentiel qui, pour le café, s'élève à fr. 100 par 100 kilogrammes, soit à fr. 1,000 par tonneau, le produit brésilien qu'il importe en France, trouve, à son entrée au Havre, un avantage qui n'est pas précisément de 7 à 800,000 francs, mais qui, dans tous les cas, est égal à l'augmentation de prix du café que l'existence de ce droit différentiel provoque sur le marché français, comparativement au marché belge. Supposons que cette différence de prix ne soit que de 10 à 15 cent. par kilo, et, si je suis bien informé, elle ne peut dans aucun cas être moindre, tandis que souvent elle est plus considérable; cela ne représente pas moins l'énorme privilège de 70 à 120,000 francs, par voyage, en faveur de la ligne française comparativement à la ligne belge.

« Autre exemple : Supposons que l'Espagne établisse une ligne de navigation à la vapeur entre la Havane et Anvers ou le Havre. Dans ce cas, si nous n'admettons pas de mesures quelconques constituant un privilège efficace au profit du pavillon belge, il est évident que les navires espagnols continueront de jouir exclusivement du frêt à la sortie, comme cela se pratique actuellement pour la navigation à voiles. En effet, les exportations d'Europe vers l'Amérique se composent principalement de produits fabriqués de grande valeur, qui, n'importe le taux élevé du frêt, rechercheront toujours la voie la plus rapide.

« C'est ainsi que nous nous trouverions de plus en plus, et par notre propre faute, dans l'impossibilité de lutter avec qui que ce soit, alors que la nature nous a placés dans la plus belle situation maritime et commerciale où une nation puisse se trouver.

« Voilà le déplorable état de choses que le Sénat est invité à proroger jusqu'en 1858, malgré les grandes difficultés que cet état de choses oppose à l'exportation de nos produits. Voilà l'état de choses qui nous exposera de plus en plus à devoir passer par les mains des nations intermédiaires, pour que des milliers d'objets manufacturés puissent parvenir à leur destination. Nous aurons à regretter ainsi, de plus en plus, l'émigration de nos meilleurs ouvriers et la décadence de plus d'une industrie, à l'exemple de ce qui nous est arrivé pour notre industrie linière. »

La majorité de votre Commission n'a pas partagé cette manière de voir; elle a pensé que ce n'était pas le moment de discuter, d'une manière approfondie, la question des droits différentiels; que cette discussion trouverait mieux sa place lors de la révision générale de notre système douanier, dont la législation est saisie.

Si la loi qui vous est soumise n'était pas votée avant le 31 de ce mois, le commerce se trouverait remplacé subitement sous le régime absolu de la loi de 1844; il en résulterait une perturbation complète dans les opérations entreprises sous l'égide du régime actuel, et cela, sans aucun effet durable ni

(3)

avantageux, dans aucun cas, pour les entreprises à venir, le système général devant être révisé prochainement.

Guidée par cette considération puissante, votre Commission des Finances, à la majorité de 7 voix contre une, a l'honneur de vous proposer l'adoption du Projet de Loi tel qu'il vous est soumis.

Elle croit utile, au surplus, de vous faire remarquer qu'un article du projet primitif, portant une modification aux droits d'entrée sur les agrès et appareils et sur les navires et bateaux, a été retiré, d'un commun accord entre la Chambre des Représentants et le Sénat.

Le Président-Rapporteur,
ED. COGELS.