

QUAND LA MARINE BELGE ETAIT PROSPERE.

Sous le régime du privilège de pavillon
et des droits différentiels.

Par M. Albert de BURBURE de WESEMBEEK,
Membre de l'Académie Belge de Marine.

Préambule.

20835

Au lendemain du jour où notre jeune nationalité venait de s'affermir, les plus importants armateurs établis en Belgique transportèrent leurs affaires en Hollande de manière à pouvoir poursuivre un trafic — alors fort rémunérateur — vers les Indes Néerlandaises.

En 1833, notre navigation long cours qui, sous le régime hollandais, s'exerçait dans les cinq parties du monde (au commencement de 1830, 151 voiliers et 4 steamers étaient immatriculés au seul port d'Anvers), avait pour ainsi dire disparu.

Au surplus, les quelques armateurs qui n'avaient pas émigré se trouvaient dans l'impossibilité de recruter ici les marins nécessaires à leurs unités marchandes.

C'est pourquoi, afin de permettre à ces armateurs de renouer des relations avec les pays d'outre-mer, notre gouvernement mit à leur disposition, de 1834 à 1848, une partie des cadres et équipages de la Marine Royale.

Si, grâce à ces auxiliaires, le pavillon national put à nouveau flotter sur les mers les plus lointaines, il ne semble pas, s'il faut en croire un judicieux contemporain, Sinkel, officier de notre marine militaire, que, au point de vue financier, le résultat final de cette succession de voyages au long cours ait été favorable aux chargeurs.

Lorsque, en 1849, l'octroi d'équipages militaires à la marine marchande belge fut supprimé pour des raisons budgétaires, notre gouvernement s'efforça et pendant tout un siècle, de promouvoir et de soutenir le pavillon national, par divers moyens artificiels dont d'autres pays se servirent aussi. Ainsi se succédèrent la création et l'étatisation d'un service transatlantique Anvers-New-York, des primes au tonneau neuf construit, des subsides à certaines lignes nouvelles, la mise en

adjudication d'autres lignes nouvelles, des primes à la navigation, des prêts aux armateurs à faible intérêt, etc.

Comme les résultats de ces diverses mesures d'encouragement furent tous décevants, nous préférons nous arrêter à la seule période de prospérité que la marine belge connut. Elle dura douze ans et s'exerça sous l'empire du privilège de pavillon et des droits différentiels. On vit alors l'intervention du pavillon national s'élever jusqu'à 20 % dans les ports belges.

En recourant à ces sources rétrospectives, nous n'entendons nullement prétendre que ce régime des droits différentiels sous lesquels le Portugal vit aujourd'hui, soit à recommander dans l'intérêt de la présente économie belge.

Notre rôle est simplement ici de raconter, et d'une manière aussi objective que possible, laissant à d'autres le soin de juger et de conclure.

Un Abbé, apôtre de la Marine Nationale.

En 1835, la nécessité d'une marine marchande nationale était loin de rallier l'unanimité parlementaire. Lorsque, au cours de la séance du 27 janvier, certains députés, faisant état de la diminution de notre flotte commerciale, se laissèrent aller à pousser un cri d'alarme, Charles Rogier trouva dans la ferveur de ses sentiments libres-échangistes, la dédaigneuse réponse suivante :

« Pourvu, disait-il, qu'on transporte beaucoup de marchandises, peu importe sous quel pavillon. C'est dans la voie de la liberté que l'on trouve le plus d'éléments de progrès. »

Cette déclaration catégorique ne pouvait naturellement satisfaire l'Abbé De Foere, député de Bruges qui, spécialisé dans les questions de pêche et de marine, s'était déjà alors fait le champion d'une forte protection pour l'armement national. Soutenu par une partie de l'Assemblée, l'Abbé De Foere prétendit que notre marine, en profonde décadence, devait être soutenue et que son relèvement était, avant tout, subordonné à l'établissement de droits différentiels en faveur des navires battant pavillon belge.

En réalité l'opinion publique était hésitante et la question discutée.

Notre littoral côtier prohibitionniste.

Partisans de l'adoption d'un système protectionniste, les négociants armateurs d'Ostende et de Bruges (à cette époque,

leur importance était grande dans ces deux ports) réclamaient avec vigueur l'aide au pavillon national, seul moyen d'attirer vers l'industrie des transports, les capitaux nécessaires à son développement. Ce résultat ne pouvait, selon eux, être obtenu que par un encouragement résolu aux arrivages directs et par conséquent grâce à l'établissement de droits différentiels.

Pendant qu'une marine nationale était indispensable pour répandre sur les marchés étrangers l'excédent des produits agricoles et industriels, ces représentants du littoral côtier constataient que, si la Belgique se trouvait alors presque uniquement réduite à son marché intérieur, il fallait en imputer la cause à l'insignifiance de la dite marine nationale.

Toujours pour les mêmes raisons — ajoutaient les intéressés — nous ne recevions les denrées coloniales nécessaires que par l'intermédiaire des Anglais ou Hollandais. Ces derniers les fournissaient à la Belgique en lui faisant payer double fret, double assurance et double commission. En effet, faute de trouver assez de produits pondéreux à charger, les navires de ces deux pays quittaient nos ports les cales vides.

L'opposition anversoise au protectionnisme.

D'autres par contre — parmi eux se trouvaient certains hommes d'affaires anversois et de gros industriels — estimaient qu'il serait dangereux de s'engager dans un système prohibitif, alors que, les unes après les autres, les autres nations devraient fatalement arriver, un jour ou l'autre, à s'inspirer d'un système plus libéral.

Par l'adoption d'un système trop exclusif nous risquerions de rencontrer partout la concurrence hollandaise et voir la marine de ce pays accaparer les relations étrangères que nous perdriions certainement en accentuant le prohibitisme.

Notre pays ne possédant pas, pour effectuer seul les transports, un nombre suffisant de marins et de navires, ces mêmes hommes déclaraient qu'un peuple obligé d'expédier au loin quantité de produits et commençant par limiter les moyens de transports et même les monopoliser, anéantirait, principalement chez les commissionnaires, tout esprit de concurrence.

« On veut, écrivait un publiciste — que la Belgique soit un pays de transit et qu'elle ait sa part dans l'approvisionnement de l'Allemagne. Mais comment atteindra-t-elle ce but si, pour approvisionner cette contrée, elle ne peut compter que sur notre marine qui ne suffit même pas à pourvoir à tous les

besoins du pays ? D'ailleurs toutes les faveurs que l'on accorderait au pavillon national seraient de suite contrebalancées à l'étranger par des mesures de représailles. Pour un avantage assuré à notre marine, on verrait susciter dix entraves nouvelles. »

**L'armateur anversois Cassiers
reste cependant le protagoniste des privilèges.**

En présence de cette divergence d'opinions, notre gouvernement se borna à faire voter la loi du 7 janvier 1837 qui, maintenue jusqu'au 31 décembre 1851, instituait des primes en faveur de nos constructeurs de navire.

Cette loi ne semblait pas donner les résultats espérés, l'armateur anversois Cassiers, se faisant le porte-parole des prohibitionnistes, réclama au Sénat, le 26 décembre 1837, des avantages sérieux à l'importation directe des marchandises sous pavillon national.

L'année suivante, alors que toutes les branches du travail national se trouvaient paralysées et que de nombreuses sociétés industrielles et financières étaient en difficulté, on pensa conjurer le désastre en apportant de nouvelles restrictions aux importations agricoles, mais la misère continuait à rester générale.

Une vaste enquête parlementaire est décidée.

C'est alors que l'Abbé De Foere eut, au cours de la séance de la Chambre du 28 avril 1840, l'idée de réclamer une enquête parlementaire. « Je propose, disait-il, de nommer une commission chargée :

1° De rechercher les causes qui ont produit la situation fâcheuse dans laquelle se trouvent l'industrie et le commerce extérieur du pays;

2° D'assigner les moyens les plus propres à remédier au mal qui, de tous les points de la Belgique, est signalé;

3° De présenter à la Chambre les bases du système commercial et naval qu'il conviendrait d'établir dans l'intérêt de l'industrie du pays.

La commission sera composée de sept membres nommés par la Chambre et pris dans son sein. »

Cette proposition, modifiée par la Section Centrale chargée de son examen fut, le 13 mai 1840, mise en discussion et, à la troisième séance, la Chambre décida l'enquête réclamée.

La Commission se composait de MM. Desmazières, président; De Foere, vice-président et rapporteur pour la partie commerciale; A. Bataille, secrétaire; Zoude, rapporteur pour la partie industrielle; Dechamp, Cogels, De Decker, Mast-De Vries et Smits.

Menée dans un esprit étroit, elle dure quatre années.

L'enquête fit reconnaître les causes du malaise signalé dans le protectionnisme outrancier de plusieurs puissances et dans l'étroitesse de nos débouchés. Devons-nous ajouter que notre propre politique économique n'était pas moins prohibitive puisque, en échange de nouvelles restrictions obtenues par les agrariens contre l'importation du bétail étranger, la pêche, la métallurgie, les industries manufacturières et chimiques avaient, sous forme de droits élevés frappant les marchandises du dehors, obtenu d'illusoires compensations.

La Chambre consacra neuf séances secrètes à l'étude de nos rapports commerciaux avec l'étranger, et onze séances à la discussion générale, résolvant la question du principe des droits différentiels dans le sens affirmatif. La discussion du tarif et des articles lui demanda huit séances.

Au cours d'une réunion qu'à son tour, le Sénat consacra à l'analyse des résultats de l'enquête, M. Mercier, ministre des Finances, appuyé par l'armateur anversoïss Cassiers, et M. Bonnet défendirent le projet de loi, qui, disaient-ils, avait pour objet d'encourager le commerce direct et de créer des débouchés à notre industrie en attendant qu'elle soit protégée sur notre propre marché.

Combattant ce système, M. de Biolley, de Verviers, déclara que les droits différentiels auraient pour effet de restreindre le commerce de nos ports, au lieu de le développer. M. Deschamps, ministre des Travaux publics, et M. de Rodes répliquèrent que le projet gouvernemental avait le double avantage de favoriser l'exportation de nos produits nationaux et de développer notre expansion maritime.

A la Chambre, ce furent surtout MM. de Baillet et Dumont-Dumortier qui combattirent les mesures proposées, faisant remarquer qu'elles n'impliquaient qu'un demi-système. Notre industrie, disaient-ils, existe et se trouve en péril tandis que notre marine est encore à créer. Or, puisqu'il n'est question que d'allouer des primes au pavillon national, cette marine reste seule favorisée par le projet.

Après quatre réunions consacrées au deuxième vote, nos parlementaires, par 45 voix contre 25 et 7 abstentions, marquèrent, le 11 juin, leur confiance dans les droits différentiels. Au Sénat, le projet rallia 28 voix. Cinq membres votèrent non et sept s'abstinrent (18 juin 1844).

Surtaxes de pavillon savamment combinées.

Promulguée le 21 juillet 1844, la nouvelle loi établissait des droits différentiels distincts selon la provenance des marchandises, le mode de leur importation et le pavillon sous laquelle elles entraient dans le pays. Une marchandise importée par navire belge payait donc des droits de douane moins élevés que si elle était débarquée par navire étranger. Ainsi, les taxes d'entrée sur les cafés étaient diminuées pour le navire battant pavillon national, ou si le dit café venait en droiture du Brésil.

Cette loi visait un double objet : D'abord doter le pays d'une marine marchande nationale qui se serait formée et développée à l'abri de surtaxes de pavillon savamment combinées. Puis, cette loi devait, grâce aux surtaxes d'entrepôt, assurer à nos industriels des transports maritimes et réguliers avec le pays d'Amérique, de la Baltique et des échelles du Levant.

L'ouverture de débouchés lointains conditionnait en effet à cette époque l'existence même de nos industries, chassées des marchés de l'Europe Centrale par un protectionnisme de plus en plus draconien.

Rotterdam et l'industrie mosane.

Cependant l'adoption de la loi sur les droits différentiels souleva d'assez vives protestations dans diverses régions du pays. Il en fut notamment ainsi sur les rives de la Meuse, où l'on trouvait plus commode et profitable de s'approvisionner aux entrepôts de Rotterdam. L'orangisme, ne l'oublions pas, avait toujours ses fidèles « supporters » au sein de la grosse industrie du pays wallon, restée elle peu confiante dans les destinées de notre jeune nationalité, et Cockerill lui-même ne cachait pas ses sympathies pour le régime déchu.

Au moment où la loi, que l'on salua avec espoir, fut votée, notre marine de commerce, que l'on jugeait tout à fait insuffisante, comptait cependant 136 unités. C'est, notons-le, un

chiffre très supérieur à celui que la statistique de cette année 1939 assigne à notre actuelle marine de commerce nationale.

Premières atténuations.

Hélas pour nous, armateurs, à peine la loi entrainait-elle en application que l'on fut contraint, par la force des choses, à faire certaines brèches à notre système de droits différentiels.

Le 1^{er} septembre 1844, nous signions avec le Zollverein un traité embrassant trois objets principaux : la navigation, le transit et des concessions mutuelles en matière de douane. accordant en faveur de nos fers une réduction des droits de son tarif, le Zollverein, en échange, obtenait de la Belgique et au profit de la marine allemande, une atténuation du système des dits droits différentiels.

Les conditions réglant les relations réciproques de commerce et de navigation entre la Belgique et les Etats-Unis furent, le 10 novembre 1845, réglées sur des bases similaires. En effet, l'arrangement arrêté par les plénipotentiaires des deux pays apportait de nouvelles dérogations au système des droits différentiels. Il stipulait la réciprocité du traitement national pour tout ce qui touchait les droits concernant les navires, pour l'importation d'un pays dans l'autre des marchandises de toute espèce et pour l'exportation de ces marchandises vers les contrées quelconques. De part et d'autre, il établissait, pour les importations indirectes, la garantie du traitement de la nation la plus favorisée.

C'est dans le même ordre d'idées que d'autres traités, moins importants, furent, à la même époque, signés avec la Turquie, la Régence de Tunis, le Mexique et la Grèce.

Dérogation en faveur de la Hollande.

Pour donner à nos relations commerciales avec la Hollande ce qui leur manquait, c'est-à-dire la fixité et la stabilité, il fallut nous résoudre, une fois de plus, à faire une nouvelle entorse au principe des droits différentiels.

Alors que nous nous appliquions à obtenir des conditions favorables à l'écoulement de nos divers produits industriels, nos anciens frères néerlandais avaient recherché surtout des avantages pour leur commerce colonial et leur pêche. Ce ne fut que par une succession lente de concessions réciproques que l'accord put se faire.

Le traité intervenu le 29 juillet 1846 renfermait des stipulations destinées à favoriser le commerce belge avec les Indes, ainsi que notre navigation de long cours et de rivières. Il consacrait des réductions de droits, empruntant une partie de leur importance au caractère différentiel qu'elles prétendaient à l'égard des nations luttant contre la Belgique sur le marché néerlandais.

En échange de ces avantages, nos gouvernants concédaient notamment des exemptions à la loi du 21 juillet 1844 relativement au commerce des Indes (café et tabac) et des réductions de droits sur le poisson et le bétail.

« Régime trop théorique », déclare Lambermont.

Dès l'année suivante, nous voyons d'ailleurs la Belgique s'éloigner de plus en plus des restrictions douanères. Lambermont — auquel revient une large part dans l'évolution qui s'accomplit à cette époque — écrivait en 1855 que, dans le régime de privilège du pavillon national, la théorie avait une plus grande place que la pratique. Il attribuait aux droits différentiels un premier vice : leur complication même. Il accusait aussi d'instabilité le système suivi depuis lors. A son sens, le régime des traités combinés avec les droits préférentiels enlevait le tarif douanier aux libres déterminations du pays. Inconvénient grave.

Résumant sa pensée d'un mot, notre éminent compatriote ajoutait que le meilleur système commercial était celui qui nous amènerait le plus d'affaires. « C'est en conséquence, ajoutait-il, le plus simple et le plus libre ».

Au surplus, l'attitude de nos hommes publics avait une tendance à s'harmoniser avec les manifestations d'idées et d'actes qu'avait suscitées la question du libre-échange en divers pays, car des publicistes, plaidant la cause du libéralisme économique, s'efforçaient d'émouvoir l'opinion publique belge.

En Angleterre, les principes de la liberté commerciale venaient de triompher par le fait que l'acte de navigation de Cromwell — déjà amputé en 1815 par le traité de réciprocité avec les Etats-Unis — était, en 1850, définitivement tombé. Par un vote tardif, le parlement britannique donnait enfin raison à Huskisson qui, vingt années auparavant, n'avait pas craint de traiter la vénérable charte maritime imposée par Cromwell de « brevet d'invention expiré ».

Rapprochons des chiffres.

Cependant, il serait injuste d'affirmer que la politique de droits différentiels dont bénéficiaient les armateurs belges eut été défavorable à notre expansion. Malgré l'insécurité politique dans laquelle nous continuions à vivre, le commerce de la Belgique avait augmenté de 311 millions de francs, en 1832; à 432 millions, en 1850. Quant au transit, il était passé de 13 1/2 millions de francs à 201 millions de francs en 1850.

Notre construction navale prit également un certain essor et nos officiers de marine vécurent des jours heureux pendant toute cette période de privilèges.

Mais si nous nous reportons à vingt années plus tard, nous constatons qu'en 1870, notre commerce spécial représentait déjà 1.610 millions de francs. En dix-neuf ans de protectionnisme, la Belgique n'avait gagné que 121 millions de francs ou 40 %; tandis que, pendant vingt années de libre échange plus ou moins accentué, notre commerce avait avancé de près de 1.200 millions de francs, ou 275 %.

Evidemment, ces chiffres, que nous relevons objectivement, n'ont ici qu'une simple valeur indicative et il serait puéril d'en tirer des conclusions par trop excessives.

En 1851, lors de la conclusion de nos traités de commerce avec l'Angleterre et la Hollande, un coup décisif fut porté à l'édifice protectionniste échafaudé pour venir en aide à la marine marchande belge.

Notre marine dans les ports de l'empire britannique.

En effet, le traité de commerce anglo-belge de 1851 consacra en notre faveur la levée exceptionnelle des droits de port qui grevaient nos navires en Angleterre, celle de la surtaxe frappant leurs cargaisons, enfin la jouissance pleine et entière de la nouvelle législation britannique, tant dans les ports de la mère-patrie que dans les colonies.

Avec les Pays-Bas qui avaient aboli les traitements différentiels et les droits de transit en 1850, le traité anglo-belge de 1851 nous assurait donc tous les avantages de ses nouvelles lois de navigation, les colonies britanniques se trouvant également ouvertes à notre activité maritime. En échange, nous supprimions les droits différentiels sur 35 articles énumérés dans le tarif et nous assimilions les entrepôts hollandais aux pays d'origine.

Frère-Orban explique sa nouvelle orientation économique.

De quelle poussée le gouvernement belge s'était-il inspiré en conculant ces traités ?

C'est ce qu'exposera Frère Orban, ministre des Finances, dans les séances de la Chambre des Représentants des 26 et 28 novembre 1851. Développant en des discours célèbres les raisons qui, à son avis, faisaient un devoir au gouvernement de provoquer la révision du régime commercial, il traça le programme des réformes que les pouvoirs se proposaient de suivre :

« Dans plusieurs de ses dispositions, disait Frère-Orban, notre tarif établit des taxes et des complications inextricables, qui éloignent le commerce de nos ports et provoquent les représailles de l'étranger.

» Différents objets, et notamment des produits à l'usage exclusif des classes aisées, sont soumis à des droits insignifiants qui ne produisent presque rien au Trésor, tandis qu'il serait facile d'en obtenir un revenu assez important.

» Dans son ensemble, notre législation forme un dédale de dispositions douanières où le redevable s'égare et où l'administration elle-même ne se meut qu'à l'aide d'un nombreux personnel qui lui occasionne de fortes dépenses dont la déchargerait en partie un tarif simplifié.

» Enfin, des motifs sérieux, puisés dans des considérations politiques et commerciales de premier ordre, nous font une nécessité de compter avec la situation nouvelle qui résulte pour nous des changements introduits dans le régime commercial de plusieurs pays.

» La nécessité et l'opportunité de la révision de nos lois commerciales sont évidentes. »

M. Frère ajoutait encore :

« Par suite de la réforme commerciale réalisée par d'autres pays, le premier objet qui appela notre attention fut le régime de notre navigation.

» Le gouvernement dut chercher les changements qu'il concevait d'introduire dans la loi des droits différentiels. Il reconnut bientôt qu'un grand nombre de marchandises soumises à ce régime ne donnaient lieu qu'à un mouvement commercial peu considérable et que, pour débarrasser la navigation d'entraves inutiles, il y avait lieu de supprimer les surtaxes de provenance et de pavillon pour ces marchandises. C'est sous

l'influence de ces idées que le gouvernement vient de conclure deux traités, l'un avec la Grande-Bretagne et, l'autre, avec les Pays-Bas.

» Ils formeront le point de départ de la réforme dans nos lois de navigation. Ils font une large brèche au système des droits différentiels. Nos plénipotentiaires à Londres et à Paris ont eu pour instruction d'offrir contre équivalents, la suppression des droits préférentiels sur un certain nombre d'articles. Grâce à cette mesure, qui était d'ailleurs commandée par les véritables intérêts du pays, nous sommes parvenus à obtenir, sans restriction ni réserve, le bénéfice du nouveau régime libéral inauguré dans ces deux pays. »

Nous instaurons un régime provisoire.

Malgré l'opposition qu'il souleva à la Chambre, le projet de loi portant approbation des traités fut voté. De ces traités dérivait certaines mesures partielles que le gouvernement pouvait réaliser en attendant l'accomplissement intégral de la réforme projetée. Ainsi, en séance de la Chambre du 22 décembre 1851, déposa-t-il un projet de loi tendant à abolir certaines faveurs différentielles qui, peu à peu, avaient été étendues à la navigation étrangère par les traités de commerce et qui, en cessant d'être exclusives, avaient perdu toute efficacité.

Le projet de loi ne fut pas discuté à la Chambre, mais une loi de circonstance, datée du 31 janvier 1852, donnait au gouvernement la faculté de mettre provisoirement en vigueur par arrêté royal, en tout ou en partie, les changements à la législation des douanes qu'il contenait.

Un arrêté royal du 2 février 1852, pris en vertu de cette loi, appliqua le projet et établit un régime provisoire que des prorogations successives prolongèrent jusqu'au 31 mars 1856.

Le pavillon allemand dans nos ports.

D'autre part, le 18 février 1852, fut conclue entre la Belgique et l'Association douanière allemande une convention additionnelle au traité de commerce et de navigation du 1^{er} septembre 1844. Cette convention faisait bénéficier le Zollverein des concessions accordées à l'Angleterre et aux Pays-Bas. Elle stipulait notamment que le pavillon des Etats du Zollverein jouirait, à l'importation par mer en Belgique des marchandises de toute espèce, du régime accordé au pavillon

de la Grande-Bretagne par le traité du 27 octobre 1851. Elle étendait, en outre, aux importations provenant des ports du Zollverein toutes les abolitions de droit extraordinaires de provenances, concédées à la Grande-Bretagne par le dit traité.

En vertu de cette convention additionnelle, nous obtenions des facilités de transit et l'assimilation de la navigation indirecte.

En 1853, un parlementaire éminent, M. Liedts, revenant à la charge, précisa encore le plan de réforme douanière que Frère Urban avait exposé en 1851 : dégrèvement des matières premières, diminution des droits sur les articles fabriqués, généralisation des tarifs conventionnels et surtout abandon complet de tout droit différentiel.

Les armateurs belges rentrent dans le droit commun et...

En 1856, pour mettre fin au régime provisoire de prorogation établi en 1852, le ministre De Decker soumit aux délibérations du Parlement son projet du 6 mars, dont, en somme, l'effet était de supprimer le système des droits différentiels de 1844, qui avait fini, de mutilation en mutilation, par ne plus embrasser que cinq articles (le café, le sucre, les fruits, le tabac et le ziz) — sans parler de la libre relâche accordée à tous les pavillons, mesure qui blessait dans son essence même la conception primitiv. Il y avait lieu, par conséquent, au point de vue du commerce d'exportation, comme sous tous les autres rapports, de renoncer à une législation qui n'était plus en harmonie avec la situation de l'époque.

Sans opposition, le projet du 6 mars fut voté par les Chambres. Promulguée le 19 juin 1856, la loi mettait définitivement fin au régime des surtaxes de provenance et de pavillon étranger dont avaient bénéficié pendant longtemps les armateurs belges.

Enfin, en 1861, le libre-échange devait enregistrer une nouvelle victoire par le fait que le traité conclu le 1^{er} mai avec la France nous assurait les avantages que ce pays avait lui-même donnés à l'Angleterre en 1860.

...délaisser les lointains trafics.

Grâce à des lignes que nos armateurs avaient créées au lendemain du jour où ils se trouvèrent protégés par des droits préférentiels, de nouveaux débouchés s'étaient ouverts vers plusieurs pays d'outre-mer dont, jusqu'alors, nous avions été

entièrement absents. C'était ainsi qu'un consulat de carrière dut être créé aux Philippines, où le pavillon belge, aujourd'hui inconnu, avait surgi.

Il serait donc injuste d'affirmer que, pendant les douze années que dura ce régime de privilèges, nos armateurs nationaux ne recueillirent pas des profits importants. La preuve en réside dans le fait que, lorsque le régime de la libre concurrence internationale maritime fut instauré chez nous, le nombre des unités belges tomba, en 1860, à 116 et, en 1870, à 67 unités.

Albert de BURBURE.
