

1  
( N° 168. )

---

## Chambre des Représentans.

---

SÉANCE DU 20 MARS 1836.

---

### **AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE**

SUR LE PROJET DE LOI

RELATIF AUX

### **PRIMES POUR CONSTRUCTIONS NAVALES.**

---

Ostende, le 29 juillet 1835.

MONSIEUR LE MINISTRE ,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre dépêche du 17 de ce mois, 3<sup>e</sup> division, n° 1667, nous communiquant un projet d'arrêté royal sur l'allocation de primes pour la construction navale; l'art. 7 de ce travail propose d'accorder, sans formalités, le Pavillon National à tout bâtiment étranger dont un Belge se dirait être le propriétaire.

Pour ce qui concerne l'objet des primes, nous nous référons à l'esquisse du projet de loi pour l'encouragement de la navigation maritime, que nous avons adressée à la Chambre des Représentans le 26 avril 1834, insérée au *Moniteur* du 7 juillet même année, et dont, dans le temps, nous vous avons transmis plusieurs exemplaires; nous en joignons ici un autre.

La comparaison des textes vous convaincra, Monsieur le Ministre, que la rédaction de vos bureaux aurait utilement pu employer quelques-unes de nos propositions; entr'autres celle de l'art. 1<sup>er</sup> qui indique le temps durant lequel la prime serait accordée, et celle de l'art. 7 qui fixe les époques des payemens partiels de cette allocation.

Et nous aimons à croire qu'ayant notre travail sous les yeux, vous eussiez préféré la rédaction du n° 5 de notre art. 3, à celle de la 5<sup>e</sup> division de l'art. 5 du projet.

Il nous semble plus logique de dire : « Pour avoir droit à la prime, le » propriétaire est tenu de remettre à. . . . . une déclaration portant, » l'engagement *de ne laisser naviguer ce bâtiment que sous pavillon Belge,* » pendant. . . . . années qui suivront le jour de sa première mise en » mer, » que de se borner à cette énonciation ci « les propriétaires signeront » l'engagement de faire naviguer pendant cinq ans au moins sous Pavillon » National les navires ayant droit à la prime. »

Cette dernière rédaction paraît amphibologique, parce qu'on pourrait se demander, si le navire devrait, pour pouvoir être vendu à l'étranger, avoir eu cinq années de mer, ou avoir seulement navigué temporairement pendant cette période d'années.

Relativement à l'art. 7, nous nous faisons un devoir de vous rappeler que, le 8 août dernier, nous avons eu l'honneur de dire au Roi, dans un discours, dont un exemplaire est également annexé à la présente, que : « Indépendante » et neutre, la Belgique n'a plus à redouter de se voir retranchée du nombre » des états maritimes de l'Europe; elle peut avec sécurité continuer à tra- » vailler avec les pays de production; mais, Sire, un commerce direct lui » est impossible sans marine nationale; il est instant qu'elle remplace ceux » de ses navires qui viennent d'arborer des couleurs étrangères; cependant, » il est de son intérêt de n'y employer que ses propres ressources; les » bâtimens qui ont cessé d'appartenir à ses rives y ont été construits, il lui » reste des moyens indigènes pour les remplacer.

» Une insinuation funeste serait, Sire, de faire accroire que la Belgique » dût remonter sa marine marchande par des constructions étrangères; de » pareilles théories réalisées conduisent à l'asservissement et à la misère; le » royaume est riche en hommes et en choses propres à faire des navires et » à les armer, et Votre Majesté, qui le sait, ne souffrira pas que les couleurs » belges flottent sur de mauvaises barques et des navires de sapin qu'on se » procurerait à vil prix dans les environs du Zuyder-Zee et de la Baltique, » tandis que les chantiers du royaume chômeraient et qu'une foule d'artisans » et d'ouvriers seraient réduits à s'expatrier pour trouver à s'employer.

» Il est rationnel, Sire, que la construction navale soit encouragée en » Belgique comme elle l'est dans les États voisins. »

Nous n'ajouterons pas, pour le moment, à ces réflexions et nous vous prions, Monsieur le Ministre, de nous dispenser de faire des remarques sur la rédaction vague et ambiguë de cet art. 7 qui reproduirait le paragraphe 4<sup>e</sup> de l'art. 2 de la loi du 14 mars 1819, n° 12, que nous avons, à diverses reprises, signalé comme prêtant à l'arbitraire.

La question de réserver le Pavillon Belge aux seuls navires construits dans le royaume n'en est plus une pour nous; la presse a publié notre opinion à cet égard, et c'est cette opinion que nous savons être partagée par la très \*

grande majorité des armateurs du royaume, qui, nous porte à vous prier de vouloir bien disjointre l'art. 7, dont s'agit, du règlement dont vous venez de nous transmettre le projet, et d'en faire l'objet de votre examen ultérieur.

Oui, Monsieur le Ministre, nous en appelons au Ministre mieux informé, et le prions d'être notre interprète près du Roi, pour solliciter de S. M. qu'elle veuille bien permettre que celles des institutions publiques, aptes à en délibérer, soient consultées sur les questions de savoir : 1<sup>o</sup> « S'il est de » l'intérêt de la Belgique que le paragraphe 4<sup>e</sup> de l'art. 2 de la loi du 14 » mars 1819, n<sup>o</sup> 12, soit abrogé et remplacé par des dispositions analogues » à celles qui se trouvent au 2<sup>o</sup> chapitre de notre esquisse. » (Réflexions ci-jointes, page 15.)

« 2<sup>o</sup> Si un droit différentiel de douanes, en faveur des importations et des » exportations par navire belge, ne serait pas un moyen de remédier au » malaise dont se ressent actuellement la navigation nationale.

Cette faveur obtenue, vous rendriez service au pays en donnant avis préalable que les Rapports et les Mémoires sur ces deux questions seront insérés au *Moniteur*, ceci, afin que le pouvoir législatif, appelé à en connaître, puisse apprécier l'opinion des organes du commerce maritime du royaume. Il nous est pénible de devoir vous avouer, Monsieur le Ministre, que la lecture des pièces dont nous vous accusons réception, nous aurait entièrement découragés, si, d'abord, nous ne nous étions représenté qu'il ne s'agissait que d'un projet, et que, d'ailleurs, le Gouvernement ne pouvait avoir l'intention de paralyser la construction navale.

Unanimes sur le contenu de la présente, nous croyons, M. le Ministre, devoir la signer individuellement. Il serait pénible à tous et à chacun de nous de donner à quí que ce puisse être, et bien particulièrement au Gouvernement, l'occasion de croire qu'il pourrait se trouver parmi nous des commerçans qui, sous l'impulsion d'un vil intérêt personnel, ou cédant à des obsessions ou à des intrigues, donneraient un avis subversif du bien être général.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre profond respect.

*Les Président et Membres de la Chambre de Commerce d'Ostende,*

(*Signe*) J. HERREWYN, *Président*, etc.

M. HAMMAN, *Secrétaire*.

Bruges, le 30 juillet 1833.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons reçu, avec la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous écrire le 17 de ce mois (direction du commerce et de l'industrie, n° 1667), un projet d'arrêté ayant pour objet d'allouer des primes pour l'encouragement de constructions navales marchandes et sur lequel vous nous demandez nos observations.

Ce projet, Monsieur le Ministre, est louable; il serait seulement à désirer que lorsqu'il aura été amplifié et modifié, par suite de l'enquête que vous venez de provoquer, il puisse être mis immédiatement à exécution.

Conformément à vos désirs, nous allons, Monsieur le Ministre, procéder méthodiquement à son examen, article par article.

D'abord nous observons sur les art. 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> que la limite projetée de 150 à 300 tonneaux, pour obtenir une prime de 30 fr. et de 24 fr. par tonneau, est trop restreinte et qu'il conviendrait de la fixer à 500 tonneaux, par la raison que les bâtimens de mer de 400 à 500 sont ceux qui, avec le même nombre d'hommes d'équipage que pour ceux de 300 tonneaux, conviennent mieux pour naviguer vers le Brésil, l'Amérique du Nord, l'Afrique et la Mer Noire.

Sur l'art. 3, si l'extension que nous réclamons aux articles ci-dessus était admise, il devrait être supprimé.

Point d'observations sur l'art. 4.

Sur l'art. 5, nous sommes d'avis qu'il serait convenable d'indiquer aux paragraphes 2, 3 et 4 une autorité administrative quelconque pour recevoir les déclarations exigées, ainsi que pour constater d'une manière régulière les poses des quilles et des *vois bois*, de même que pour vérifier la bonne construction des navires et leur mise à l'eau.

Quant à ce que prescrit le 5<sup>e</sup> paragraphe du dit art. 5, nous n'avons point d'observations à faire.

Relativement à l'art. 6, nous estimons qu'il serait de toute justice d'y insérer que les navires marchands construits en Belgique depuis 1830 et qui naviguent actuellement sous pavillon belge, soient, comme ceux maintenant en construction, également admis à jouir du bénéfice des primes fixées par les art. 1<sup>er</sup>, 2 et 4, en imposant l'obligation aux propriétaires d'en justifier par pièces probantes.

A l'égard de l'art. 7, nous devons vous déclarer que, si les dispositions qu'il renferme étaient admises, elles seraient tout à fait en opposition aux véritables intérêts du pays, puisqu'il serait permis à tout armateur ou négociant belge d'acquérir des navires neufs ou ayant déjà navigué, soit en Russie, soit en Norvège, là où les bois de construction, ainsi que la main-d'œuvre, sont à des prix moins élevés qu'en Belgique, au grand préjudice de la pro-

, duction de toutes les matières premières que fournit la Belgique, ainsi que de toutes les industries qui concourent aux constructions navales; les navires de ces deux catégories jouiraient donc de la faveur du pavillon national!! Non, Monsieur le Ministre, une disposition aussi anti-nationale et aussi subversive de tous principes ne saurait être admise par le Gouvernement.

A ce sujet nous devons encore vous faire quelques représentations sur les développemens que renferme le 10<sup>e</sup> paragraphe de votre lettre du 17 de ce mois, pour justifier le susdit art. 7; d'abord il n'est pas exact d'alléguer que le prix du frêt doit être en raison de celui de revient des constructions navales et des frais d'armement, parce que pour naviguer à bon compte et par conséquent pour offrir aux spéculateurs le transport des marchandises à un frêt modéré, il faut pouvoir trouver à charger dans tous les ports que l'on fréquente; or, Monsieur le Ministre, comment voulez-vous que nos armateurs puissent soutenir la concurrence avec les étrangers, eux qui sont en possession (à peu d'exceptions près) d'exporter de chez eux toutes leurs marchandises et d'importer également toutes les denrées qu'ils consomment, trouvant ainsi toujours de l'emploi pour leurs navires et devant rarement prendre du lest; ils peuvent de cette manière faire un sacrifice d'un côté, qu'ils retrouvent au quintuple d'un autre. La position de nos armateurs n'est pas la même; la France, l'Angleterre et la Hollande même trouvent cette protection indispensable dans le système des droits différentiels, et nous osons vous déclarer, Monsieur le Ministre, qu'aussi long-temps que vous n'adopterez pas la même marche, qui a conduit ces nations à la prospérité, notre marine et par suite nos industriels, resteront dans un marasme d'où il sera impossible de les tirer, car il serait par trop absurde de croire qu'une prime de construction de quelques milliers de francs, sans avoir, au préalable, d'autres élémens d'emploi pour les navires, puisse déterminer les négocians et les armateurs à faire construire; quelques milliers de francs, de plus ou de moins, ne sont d'aucune importance pour la construction navale et ils n'en auraient nullement besoin s'ils obtenaient ce qui leur est indispensable, c'est-à-dire un système de douanes adapté à leurs besoins et à leurs ressources, enfin nous ne saurions trop y revenir pour obtenir des droits différentiels en faveur de notre pavillon national.

Quant à ce qui concerne les navires étrangers naufragés ou échoués sur les côtes de la Belgique, de même que ceux vendus par suite d'avaries ou de lettres à la grosse, dont fait mention votre susdite lettre, nous ne concevons pas comment il est possible qu'un économiste puisse conseiller à une nation maritime, d'acheter des navires échoués et cela pour prouver qu'il est plus avantageux de les radouber que d'en construire des neufs; vraiment, Monsieur le Ministre, une pareille proposition n'est point admissible et à cet égard nous demandons pour que le paragraphe 4 de l'art. 2 de la loi du 14 mars 1819 soit maintenu, avec d'autant plus de raison que le régime anglais exclut de toute participation à son pavillon tous bâtimens de mer étrangers échoués, et que le Gouvernement français ne les admet qu'après de nombreuses difficultés dans le but de les rendre impossibles.

Telles sont nos réflexions et nos propositions sur le projet d'arrêté dont il

s'agit et nous espérons, Monsieur le Ministre, que mù par des sentimens généreux pour tout ce qui se rattache à la prospérité de la Belgique, vous ferez tout ce qui dépendra de vous, afin de lui procurer pour l'avenir une plus forte somme de bonheur.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les nouvelles assurances de notre considération très distinguée.

*Les Président et Membres de la Chambre de commerce  
et des fabriques de la ville de Bruges.*

*Signé, J. ROELS.*

*Signé, LAGACHE, Secrétaire adjoint.*

Pour copie conforme :

*Le Secrétaire-général du Ministère de l'Intérieur.*

---

Anvers, le 25 août 1835

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 17 juillet (division du commerce et de l'industrie, 3<sup>e</sup> division, n<sup>o</sup> 1667), vous soumettez à nos réflexions un projet de loi qui tend à favoriser par des primes la construction navale marchande, et qui stipule en même temps que des lettres de mer belges pourront être accordées à des navires étrangers.

Notre Chambre n'a pu tomber d'accord sur le système qu'il serait le plus convenable d'adopter sur cette importante matière ; elle a été partagée en trois opinions dont aucune n'a pu rallier la majorité absolue de ses membres.

D'abord une commission a été nommée pour examiner le projet de loi ; elle a fait valoir les considérations suivantes :

Que c'est un fait universellement reconnu que, si notre marine marchande n'est alimentée que par des navires construits à neuf sur nos chantiers, nous ne pourrons jamais avoir qu'une navigation excessivement chère, laquelle ne pourra se soutenir qu'à l'aide de privilèges exorbitans :

Que pour s'en convaincre, il suffit de rappeler le projet de loi présenté dans la dernière session de la Chambre des Représentans par M. Defoere et les observations relatives à ce projet de loi, qui ont été adressées à la commission d'agriculture, de commerce et d'industrie par la Chambre de commerce d'Ostende ; que celle-ci n'a pas jugé suffisant pour relever notre construction navale, de solliciter une prime de 30 francs par tonneau, mais qu'elle a réclamé en même temps une augmentation de 30 p. % sur les droits pour toutes importations par terre et par navires étrangers ;

Qu'il est évident que, moyennant une protection pareille, la construction de navires apporterait à la nation plus de charges que de bénéfices; que ce système frapperait d'abord les consommateurs, ensuite l'industrie, en faisant renchérir les matières premières, et en troisième lieu le commerce, en éloignant de nos ports les importations par navires étrangers; que le commerce de transit, bien qu'affranchi de cette majoration de droits, en souffrirait également, parce qu'environnés, comme nous le sommes, de nations rivales, nous ne pouvons espérer d'attirer de vastes consignations dans nos entrepôts libres, qu'en fournissant aux importateurs la double ressource du transit vers l'Allemagne et de la vente dans l'intérieur de la Belgique, qu'il importe plus que l'on ne pense de ne pas entraver;

Qu'il en résulte que, si nous voulons posséder une construction navale qui soit réellement avantageuse à la Belgique, nous devons renoncer à la prétention de construire tous nos bâtimens à neuf, et viser à d'autres moyens d'assurer une activité constante à nos chantiers;

Qu'en nationalisant un certain nombre de navires étrangers que l'on serait dans le cas de pouvoir acquérir à vil prix, les réparations que ces navires devront subir à tout moment sur nos chantiers, donneront un travail continuels aux constructeurs; qu'alors leur industrie pourra se soutenir plutôt par ses propres moyens que par de fortes protections acquises aux dépens du peuple, et que d'ailleurs, en n'acceptant d'autre marine que celle de notre propre construction, nous ne pouvons jamais prétendre qu'à importer les objets destinés à notre consommation intérieure, tandis qu'en créant une navigation plus économique, nous pourrions exploiter par nos navires une partie du commerce étranger, surtout du commerce de transit qui doit apporter une si grande activité à nos ports.

Partant de ces principes, la commission a apprécié votre observation, Monsieur le Ministre, que l'Angleterre, la Hollande et la France n'admettent la nationalisation des navires étrangers que dans des cas fort rares; que lorsque dans les ports de ces pays on se trouve dans la nécessité de mettre des navires en vente publique, soit pour cause de non paiement de lettres à la grosse, soit pour compte des assureurs en cas d'échouement, les navires sont presque toujours vendus pour une minime partie de leur valeur; et qu'en donnant le pavillon national aux navires qui en cet état seraient achetés par des Belges, on doterait à coup sûr le commerce d'une marine plus nombreuse et à bon marché. \*

Pour ces motifs, la Commission a donné son adhésion au système développé dans la lettre que vous avez bien voulu joindre au projet de loi; et en se rappelant l'avis exprimé dans une autre occasion par la Chambre de commerce, qu'il serait inconvenant d'encourager la construction maritime par des primes, lorsqu'on pourrait se trouver dans le cas de devoir accorder plus tard le pavillon belge à des navires étrangers, elle a fait observer que cette crainte disparaît aujourd'hui, puisque le nouveau projet de loi, en même temps qu'il encourage les constructions au moyen de primes, avertit de ne

construire que moyennant qu'on puisse espérer de soutenir la concurrence des navires étrangers auxquels le pavillon serait accordé.

Toutefois, pour prévenir que, par des ventes simulées faites à des Belges, des étrangers ne viennent exploiter les avantages que nous devons retirer de notre navigation, la Commission a cru que l'art. 7 du projet de loi pourrait stipuler que la faculté de nationaliser des navires étrangers sera restreinte à ces navires qui seraient vendus judiciairement pour cause d'avaries ou de dettes en France, en Angleterre, en Belgique ou en Hollande.

Elle a observé aussi que le projet ne statue rien sur l'époque où la prime sera exigible; elle a proposé un article additionnel dans lequel cette époque serait déterminée.

Le projet de loi modifié en ce sens a été approuvé par une partie de notre Chambre. Une autre partie a combattu en ce sens le rapport de la Commission :

Après avoir rappelé que ce fut sur les réclamations incessantes de toutes nos villes maritimes et de nos Chambres de commerce que l'ancien gouvernement admit le principe d'accorder des primes d'encouragement pour les constructions des navires, que ces primes produisirent un effet merveilleux et un bien grand avantage pour la généralité, que les constructions navales se succédaient sans interruption, que nos ouvriers étaient employés, que nos grands propriétaires forestiers débitaient leur bois avec facilité et que le commerce en général prit un essor avantageux et sans exemple, elle a exprimé sa vive satisfaction de voir que le Gouvernement se propose de relever, au moyen des primes, la construction des navires marchands.

Elle a représenté que nous sommes un pays plein de richesses, surtout en bois de chêne, article absolument nécessaire pour la bonne construction des navires; que notre sol produit en abondance du fer pour les clouteries, chevilles, etc., etc., du lin pour la confection de toiles à voiles, du chanvre pour la confection des cordages; que même dans le temps où nos constructions navales se succédaient sans interruption, nos bois de chêne, notre fer, nos lins s'expédiaient encore en grande masse à l'étranger, surtout pour l'Angleterre et la Hollande; que notre pays est également riche en articles agricoles, légumes, bestiaux et en tous les objets qui sont de première nécessité pour les armemens; que le salaire de nos équipages et la main-d'œuvre de nos ouvriers sont tous au-dessous des prix des autres nations, sauf celles du Nord où les navires sont en vérité construits à meilleur compte, mais où ils sont aussi plus mauvais, parce que les constructions se font en bois de sapin.

Partant de ce principe, la susdite partie de la Chambre pense qu'il est certain que les constructions navales et les armemens ne sont pas assujétis en Belgique à plus de frais que chez les autres peuples; que, si le contraire a paru se démontrer par l'exemple des constructions qui ont eu lieu sous le Gouvernement hollandais, c'est qu'à cette époque les armateurs étaient empressés d'avoir leurs navires en état de voyager; que souvent ils n'accor-

daient pour la construction et le lancement d'un navire que neuf, sept et quelquefois cinq mois; qu'ils prenaient peu de soin de l'économie dans les constructions; que même les bois dont ils se servaient n'étaient pas de bonne qualité; que tout cela provenait de ce que la Société de Commerce assurait à chaque navire nouvellement construit trois voyages aux Grandes-Indes, dont deux suffisaient pour gagner la mise dehors, et le troisième était calculé par l'armateur comme bénéfice réel; mais que les circonstances étant changées, ces mêmes constructions coûteraient un tiers de moins aujourd'hui; que, si l'armateur soigne lui-même ses intérêts, les navires dureront 20 à 30 ans, et que, par conséquent, c'est une erreur de croire que nos armateurs aient besoin d'autres concessions pour pouvoir lutter contre d'autres peuples.

Pleine de cette conviction, elle croit devoir s'opposer avec force contre l'art. 7, qui sanctionne que les navires étrangers pourront être nationalisés; elle pense que si cet article est adopté, personne ne se hasarderait plus de construire des navires neufs, de crainte que le Gouvernement ne nationalise plus de navires étrangers que même le besoin du pays n'exige, qu'on ne trouvera plus que de vieilles carcasses pour faire les expéditions de nos marchandises, que les assureurs feront payer les primes doubles ou refuseront de prendre les risques à leur charge; que, d'ailleurs, il est impossible de faire arriver des navires échoués ou à moitié brisés sur une côte étrangère, pour être réparés dans nos ports, qu'ainsi les étrangers profiteraient de ces réparations, qu'enfin ce serait une honte pour un pays aussi riche que le nôtre que de ne posséder que de vieux mauvais navires; que nous trouverions partout de la méfiance, et que nos armateurs auraient bien de la peine à obtenir des frais de retour.

Elle conclut en conséquence au rejet de l'art. 7, et elle propose de le remplacer par un article qui laissera au Gouvernement la faculté d'admettre sous notre pavillon les navires étrangers échoués sur nos côtes.

D'autres membres ont également combattu le système du projet de loi et celui de la commission, mais par des motifs opposés; ils pensent que la construction navale de la Belgique ne doit pas être assimilée à une industrie qui, moyennant une protection momentanée, peut parvenir à égaler, encore moins à surpasser celle de nos concurrents, attendu que si notre marine coûte actuellement plus cher que celle de nos concurrents, elle ne peut espérer de gagner sous ce rapport, puisque nos forêts se sont déjà considérablement éclaircies et bientôt n'existeront plus, du moins celles dont les arbres sont propres aux constructions navales et peuvent être transportés dans nos ports de mer sans occasionner des frais de transport énormes, qu'ainsi nos moyens de construction et d'armement ne sont pas seulement moins avantageux que ceux de la plupart des autres nations maritimes, mais aussi qu'ils ne peuvent être censés susceptibles d'une amélioration qui changerait d'une manière remarquable notre position relative actuellement existante, et que si nous poussions maintenant outre mesure, par des moyens forcés, notre marine nationale, bientôt le taux de protection, au lieu de diminuer, devrait encore être

augmenté, parce que les matériaux servant à la construction suivraient dans leur prix une marche ascendante et élèveraient encore les frais; qu'en conséquence, la construction navale en Belgique ne pourra jamais se soutenir que par des primes et par des droits protecteurs élevés.

Que le système de primes, de privilèges et de prohibition qui en est une suite nécessaire, est un système peu équitable, puisqu'il fait peser sur toute la nation une charge qui ne profite qu'à quelques-uns de ses membres, qu'il a pour résultat nécessaire et immédiat de donner un droit réel aux autres industries pour réclamer aussi des faveurs et des protections; qu'une autre de ses conséquences sera de faire surgir des représailles chez les peuples marchands qui nous avoisinent; que de tout cela il résulte que la Belgique importera à plus grands frais, produira à des prix plus élevés, ne pourra plus lutter avec les industries étrangères, qu'elle verra par suite ses navires, construits à grand renfort de primes, rester inactifs dans ses ports et réclamer de nouveau des privilèges plus grands et plus oppressifs pour le commerce et pour toute la nation.

Que la Belgique n'a pas, en fait de marine, le même intérêt que l'Angleterre, la France et la Hollande; ces pays ayant un intérêt politique, un intérêt vital à avoir une marine marchande nationale, que c'est une pépinière pour leur marine militaire dont ils ne peuvent se passer sous peine de mort, soit pour maintenir leur prépondérance politique, soit pour garder leurs possessions coloniales.

Que c'est une erreur de vouloir introduire en Belgique les plantes de tous les climats pour les y élever dans des terres chaudes à grands frais payés par le consommateur; qu'il est bien plus rationnel de porter toute son attention sur les productions et industries qui poussent en plein sol, et dont cependant la culture est encore susceptible de beaucoup d'améliorations; et qu'une protection accordée au Pavillon National se fait même aux dépens de ces industries qui seules doivent être considérées comme ayant droit à la sympathie nationale, parce qu'en écartant la concurrence des frèts, les matières premières servant à la fabrication coûtent plus cher au fabricant Belge.

S'appuyant sur ces données, ces membres ont exprimé l'avis qu'il ne convient ni d'encourager par des primes la construction navale, ni de nationaliser des navires étrangers, parce que l'une et l'autre de ces mesures tend à augmenter le nombre des navires belges, et, par conséquent, aussi le nombre des personnes qui seront dans la nécessité de vivre d'un impôt perçu sur la masse de la nation; que, si des intérêts acquis n'y mettaient pas obstacle, il serait plus avantageux d'abolir tout droit différentiel qui existe en faveur de navires belges, et de recevoir nos objets de consommation par le moyen des navires qui nous les livrent au meilleur marché.

Voilà, Monsieur le Ministre, les différentes opinions entre lesquelles notre Chambre se trouve partagée sur les mesures qui seraient les plus convenables à l'égard de la marine nationale marchande; nous avons cru de notre devoir de vous les faire connaître toutes, dans la persuasion que vos lumières sauront

discerner le système le plus en harmonie avec les intérêts généraux de la Belgique, et nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de notre considération très-distinguée.

*La Chambre de Commerce et des Fabriques d'Anvers,*

*Le Président,*

*(Signé)*

*Pour le Secrétaire,*

*Le Membre de la Chambre,*

*(Signé) VANDE VIN-MAUS.*