

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 DÉCEMBRE 1839.

*RAPPORT fait par M. DONNY, au nom de la commission (1)
chargée de l'examen du projet de loi tendant à proroger celle
du 7 janvier 1837, sur les primes pour constructions de navires (2).*

MESSIEURS,

Votre commission a commencé ses travaux par l'examen des avis émis par les chambres de commerce d'Anvers, de Bruges, de Bruxelles, de Gand, de Louvain et d'Ostende.

A l'aide de ces documents et des tableaux statistiques qui s'y trouvent annexés, elle a cherché à se rendre compte des effets produits par la loi du 7 janvier 1837; et elle a pu se convaincre, avec une satisfaction qui sera partagée par la Chambre, que les résultats de cette loi ont été beaucoup plus avantageux qu'on ne l'avait cru d'abord.

Pour apprécier l'effet utile de la loi, M. le ministre de l'intérieur compare entre eux, le nombre et le tonnage de nos navires de mer, à deux époques différentes, celle du 1^{er} janvier 1837 et celle du mois de juillet dernier; mettant ainsi en regard la marine de 1836 et celle de 1839. Il semble résulter de cette comparaison que tout l'accroissement de la marine de 1836 se borne à 2,473 tonneaux, sur un tonnage total de 18,620. Ce faible accroissement, d'environ 13 p. ‰, est, sans doute, ce qui a fait dire à M. le ministre « que la » loi n'avait pas encore contribué d'une manière bien marquée à l'augmenta-
» tion de notre marine marchande. »

Mais l'accroissement cesse de paraître faible et devient au contraire considérable, lorsqu'après avoir déduit du tonnage total de 1836 ce qui doit en être

(1) La commission était composée de MM. DE LANGHE, *président*, DE FORRE, DE POTTER, VAN HOEBROUCK DE FIENNES, COGREN, ROGIER, et DONNY, *rapporteur*.

(2) Le projet de loi a été présenté dans la séance du 26 novembre 1839; il a été distribué sous le n° 13 de la session 1839-1840.

retranché, l'on en soustrait encore les pertes et les démolitions, qui en ont fortement réduit le chiffre et dont M. le ministre n'a fait qu'une mention fort vague dans son exposé des motifs.

Pour peu qu'on veuille arriver à des résultats dignes de l'attention de la Chambre, il faut commencer par déduire du total indiqué pour 1836, le tonnage des petits bâtiments de 32 à 99 tonneaux, qui figurent sur les tableaux statistiques d'Anvers et d'Ostende et qu'on a compris à tort dans ce total. La loi du 7 janvier 1837, n'accordant aucune prime aux navires de moins de 100 tonneaux, le nombre plus ou moins grand des bâtiments de cette espèce, ne doit pas servir, comme élément, à l'appréciation des effets produits par la loi. La déduction à faire de ce chef s'élève à 2,949 tonn.

En supposant exact le tableau statistique des navires d'Anvers, à l'époque de juillet 1839, celui des navires du même port, à la date du 1^{er} janvier 1837, ne saurait être pris pour terme de comparaison sans subir des corrections qui, compensation faite des variations en sens contraire, amènent encore une déduction de (1). 170

De sorte qu'il faut déduire 3,119
du tonnage de 1836, porté par le ministre à 18,620

Ce qui en réduit le chiffre à. 15,501 tonn.

Il faut ensuite retrancher de ce tonnage de 1836, tout ce qui avait cessé d'en faire partie en juillet 1839, par suite de démolitions, de naufrages ou d'autres causes,

Savoir :

Port d'Anvers, 9 bâtiments d'un tonnage supérieur à 100 tonneaux, jaugeant, d'après le tableau (2) . . . 1,571

Il faut y ajouter *l'Estelle*, qui figure au tableau de 1837 et ne reparait plus sur aucun état de 1839 250
1,821

Port de Bruges, 2 navires de plus de 100 tonneaux 363

Port de Gand, 2 navires de la même classe . . . 650

Port d'Ostende, 3 navires de la même catégorie . . 423

Total des pertes 3,257 tonn.

De sorte qu'en juillet 1839, il ne restait plus du tonnage total de 1836, que 12,244 tonn.

(1) 15 navires de plus de 100 tonneaux figurent sur ces tableaux, chacun avec deux tonnages différents. Les différences les plus marquées se rapportent : 1^o au *Phoenix*, galiote de MM. Bosman frères, d'un tonnage de 250, en juillet 1839, et de 300, au 1^{er} janvier 1837 ; 2^o à la *Jeannelte*, koff-goelette de M. J. Podor, de 200 tonneaux, en juillet 1839, et de 240, au 1^{er} janvier 1837.

(2) Sur ce tableau figurent de plus, comme perdus, le trois-mâts *Frédéric* et le koff *Henricus*. L'on a fait abstraction de ces bâtiments, dans tous les calculs, parce que le tonnage n'en est pas connu et qu'on peut les passer sous silence, sans changer en rien les résultats.

C'est avec ce dernier tonnage qu'il convenait de comparer celui de 1839, après en avoir également retranché les bâtiments d'une capacité inférieure à 100 tonneaux, et l'avoir réduit ainsi au chiffre de 18,143. La comparaison, ainsi faite, aurait indiqué un accroissement de 5,901 tonneaux, sur un tonnage de 12,244, ce qui revient à près de 49 p. ‰.

Voilà comment l'on aurait dû procéder, si l'on voulait adopter la marche qu'on a suivie; mais cette marche elle-même est défectueuse. En effet, l'accroissement de la marine n'est pas nécessairement le résultat de la loi sur les primes, puisque des bâtiments achetés à l'étranger viennent se mêler aux produits de nos chantiers nationaux. Cet accroissement n'est donc pas, à lui seul, un élément suffisant d'appréciation. Il en existe un autre, à la fois plus simple et plus concluant : c'est le relevé des navires de mer de 100 tonneaux et au delà, mis en construction depuis le 1^{er} janvier 1837. Ceux-là peuvent, pour la plupart, être considérés comme un résultat direct de la loi.

Toutefois, en faisant ce relevé, il convient de distinguer entre ce qui peut déjà compter comme une acquisition actuelle ou prochaine, et ce qui n'est encore qu'une acquisition incertaine ou trop éloignée : en d'autres termes, il convient de distinguer entre les constructions ou entièrement achevées ou déjà plus ou moins avancées, et de simples poses de quilles. Cette distinction a été observée dans le relevé suivant des constructions donnant droit à la prime, entreprises du 1^{er} janvier 1837 au 7 juillet 1839.

		TONNAGE DES NAVIRES.	
		Dont la quille est posée	Construits ou en construction
<i>Chantiers d'Anvers</i> ,	20 navires (1) et 14 quilles (2) .	2,980	5,419
<i>Chantiers de Bruges</i> ,	10 navires	»	3,106
<i>Chantiers de Bruxelles</i> ,	1 navire et 3 quilles.	560	102
<i>Chantiers de Gand</i> ,	4 navires	»	1,379
<i>Chantiers de Louvain</i> ,	2 navires	»	350
<i>Chantiers d'Ostende</i> ,	6 navires et 4 quilles.	930	1,006
Tonnage total des navires construits ou en construction plus ou moins avancée, depuis le 1^{er} janvier 1837.			11,362
Tonnage total des bâtiments dont la quille était simplement posée, en juillet 1839		4,470	4,470
Total général de ces tonnages.			15,832

Il suffit maintenant de comparer ces chiffres avec le tonnage qui nous reste encore de notre marine de 1836, soit 12,244 tonneaux, pour se former une

(1) Y compris le bateau à vapeur *Louis-Philippe*, dont la capacité n'est pas indiquée au tableau des constructions, mais qui figure sur un autre état avec un tonnage de 126 tonneaux.

(2) Le tableau des constructions n'indiquant pas le tonnage des bâtiments dont on n'a fait que poser les quilles, le chiffre de 2,980 a été calculé, en déduisant de 15,832, total des tonnages indiqués dans l'exposé des motifs, 1^o 11,362, tonnage des navires construits et en construction; 2^o 560, tonnage de 3 navires dont les quilles sont posées sur les chantiers de Bruxelles; 3^o 930, tonnage de 4 navires dont les quilles sont posées à Ostende.

idée des résultats de la loi sur les primes. Ce n'est plus à des accroissements de 13 ni de 49 p. % qu'il faut en restreindre les effets ; dans peu de temps d'ici, elle aura doublé les restes du tonnage de 1836 (1).

Aussi toutes les chambres de commerce, à l'exception de celle d'Anvers, se sont-elles empressées de reconnaître les bons effets de la loi. Peut-être auraient-elles été unanimes sur ce point, si elles avaient pu l'être sur le degré d'utilité, que peut présenter une marine marchande nationale.

Ce point n'est au reste pas le seul, sur lequel les avis des chambres de commerce contiennent des opinions différentes. Celles de Bruges, de Bruxelles, de Louvain et d'Ostende, réclament des protections plus efficaces, en faveur de la marine nationale ; tandis que celle d'Anvers repousse d'avance, comme nuisibles aux intérêts du pays, les droits différentiels qu'on pourrait établir par la suite, pour protéger cette industrie.

Ces dissentiments ont dû, tout naturellement, amener des avis différents. Aussi les chambres de Bruges, de Bruxelles, de Gand et d'Ostende, approuvent-elles la prorogation de la loi sur les primes ; tandis que celle d'Anvers émet un avis contraire. Quant à la chambre de Louvain, elle a cru devoir proposer un système entièrement nouveau, celui d'encourager la marine nationale, non par des primes de construction, mais par l'abolition de l'impôt sur le sel.

Après l'examen de toutes les pièces mises à sa disposition, votre commission avait à se prononcer à son tour sur l'utilité de la prorogation dont il s'agit. Trois des quatre membres présents ont reconnu cette utilité, et le quatrième s'est abstenu.

Ce dernier a formulé, en ces termes, les motifs de son abstention :

« Le ministre présente ce *projet de loi* dans le but avoué de *relever chez nous*
 » *une industrie extrêmement importante, celle des constructions maritimes,*
 » *industrie qui, non seulement procure de l'emploi à de nombreux ouvriers*
 » *et des débouchés aux produits de plusieurs branches de l'industrie manu-*
 » *facturière et agricole, mais qui procure aussi au commerce lui-même les*
 » *moyens de transports qui lui sont nécessaires.*

» Je suis loin de contester ce but et, par conséquent, les moyens de l'at-
 » teindre. Ils sont de la plus haute importance. Dans mon opinion et dans celle
 » de la majorité des négociants du pays, ils renferment la condition de l'exis-
 » tence industrielle et commerciale de la Belgique. Mais le gouvernement, en
 » proposant une de ces mesures, en paralyse l'action par d'autres actes d'admi-
 » nistration générale auxquels il cherche, par tous les moyens, d'associer la
 » majorité de la Chambre. Notre industrie et notre commerce extérieur
 » n'éprouvent pas seulement le besoin impérieux d'augmenter le nombre de
 » nos navires, de donner de l'extension à notre navigation commerciale et
 » d'être, par conséquent, encouragés par des primes pour engager les arma-

(1) Ce résultat paraît d'autant plus certain, que les données sur lesquelles la commission a basé ses calculs, datent toutes de juillet 1839, et que, depuis cette époque, les constructions ont dû faire des progrès notables.

» leurs et les négociants de construire des navires d'un tonnage élevé, propres
 » à la navigation de long cours et à l'exportation de nos produits sur des
 » marchés lointains ; mais, lorsque ces navires sont construits à grands frais et
 » ont absorbé des capitaux considérables, il faut que leurs propriétaires trou-
 » vent, dans le système commercial du pays, la certitude de pouvoir les
 » employer. Tel est le système établi en France, en Angleterre, aux États-Unis,
 » en Hollande et en Russie. La législation commerciale de ces pays imprime à
 » la construction navale une activité prodigieuse et sans même qu'il soit besoin
 » d'accorder aujourd'hui des primes à cette industrie si importante dans ses
 » résultats. C'est à leur marine que ces nations doivent particulièrement l'im-
 » mense développement qu'elles ont donné à leur commerce extérieur et, par
 » conséquent, à leur industrie.

» Ces nations ont d'abord commencé par protéger, au moyen de droits diffé-
 » rentiels internationaux, leur marine marchande dans le but d'étendre leur
 » navigation nationale et d'affaiblir, dans la même proportion, celle des nations
 » rivales et, par une conséquence inévitable, leur industrie et leur commerce.
 » Elles ont considéré la navigation nationale comme la condition *sine quâ non*
 » d'industrie et de commerce. Les faits ont confirmé leurs prévisions.

» Lorsque la marine marchande de ces nations a été formée et qu'elle eut
 » répondu suffisamment à leurs besoins industriels et commerciaux, elles ont
 » offert ou accepté (à l'exception de la Russie qui s'occupe encore à former sa
 » marine), la réciprocité navale avec d'autres nations, surtout avec celles dont
 » la marine était de beaucoup inférieure à la leur. Elles avaient la certitude
 » que les nations devaient ou succomber dans la lutte, ou rester considéra-
 » blement en-dessous des avantages d'industrie, de commerce et de navigation
 » que cette réciprocité offrait aux uns et aux autres. Quand il y a inégalité dans
 » les moyens qui tendent à un but, il doit y avoir nécessairement inégalité dans
 » le partage du même but. L'intention *avouée* de cette réciprocité est d'empê-
 » cher que la marine marchande des nations jeunes ou déchues se forme ou se
 » relève. Celle-ci ne prendrait des accroissements qu'aux dépens de l'industrie,
 » du commerce et de la navigation des puissances navales qui en seraient d'au-
 » tant affaiblies.

» Tout en offrant, avec un empressement marqué, aux nations inférieures
 » en navigation marchande, des traités de réciprocité navale qui, de part et
 » d'autre, suppriment les droits différentiels, ces nations, d'ailleurs si riches
 » en moyens de navigation et de commerce, continuent cependant de réserver
 » à leur marine des protections puissantes et exclusives. La plupart ont, à côté
 » de leurs traités de réciprocité, un tarif de douanes prohibitifs, ou équiva-
 » lant à la prohibition. La navigation étrangère, même celle qui est admise à
 » la réciprocité, ne peut leur importer, en consommation, aucun article manu-
 » facturé, à l'exception de ceux qu'elles ne produisent pas ou qu'elles ne peu-
 » vent produire en quantité suffisante pour leur propre consommation. Or,
 » nous leur fournissons ces derniers produits, avec ou sans réciprocité. Il en est
 » de même des produits bruts. Il en résulte que les effets de réciprocité sont
 » obtenus d'un côté et paralysés de l'autre.

» L'Angleterre réserve à sa navigation l'importation de 28 articles d'encom-

» brement, énumérés dans ses lois, à moins qu'ils ne soient importés chez elle
 » par des navires appartenant aux pays de production, ou aux ports dans
 » lesquels ces articles ont été une première fois déchargés.

» Les puissances qui ont des colonies s'en assurent les relations navales et
 » commerciales, soit par des exclusions positives, soit par des restrictions
 » prohibitives.

» Toutes établissent, soit dans le texte de leurs traités de réciprocité, soit
 » dans leurs lois latérales, le système des provenances directes. Aucun navire
 » étranger ne peut importer, dans leur port, les produits coloniaux ou autres
 » de l'Asie, de l'Afrique et des deux Amériques, à moins qu'il n'appartienne
 » à l'une ou à l'autre de ces parties du monde. Les États-Unis du Nord
 » répondent à cette prohibition par une autre. Ils excluent de leurs ports les
 » navires important les articles qui ne sont pas les produits des pays européens
 » auxquels ces navires appartiennent. La France cependant veut bien aban-
 » donner ce système à l'égard de la Belgique, sûre qu'elle est que notre marine
 » ne pourra jamais lutter contre la sienne, que tous les avantages de navi-
 » gation, d'industrie et de commerce lui seront définitivement acquis et que
 » c'est d'ailleurs un moyen infailible d'empêcher que jamais notre marine mar-
 » chande se relève. L'art. 4 du projet de traité de réciprocité, à conclure avec
 » la France, consacre le système des provenances indirectes. Il est certain que,
 » pour les mêmes motifs que je viens de développer, les autres puissances mari-
 » times adopteront, avec empressement, le même système envers la Belgique,
 » tout en maintenant rigoureusement le principe des provenances directes en-
 » vers d'autres nations maritimes. La marine marchande du pays sera entière-
 » ment écrasée. Les effets du *projet de loi*, développés par le ministre de
 » l'intérieur, et malgré l'importance qu'il leur attache, seront complètement
 » détruits. Si les constructeurs de navires de long cours se ruinent par l'appât
 » des primes, il portera cette grave responsabilité tout entière.

» La navigation de la Belgique sera donc privée de toute espèce de protec-
 » tion. Le pays ne possède pas de colonies; le gouvernement sacrifie, au profit
 » de la navigation étrangère, même le système des provenances directes, con-
 » trairement à la pratique de toutes les nations; il base la politique commer-
 » ciale du pays sur le transit qu'il érige en première ligne de commerce et
 » toujours en sens inverse de la politique des autres nations commerçantes et
 » maritimes; il appelle dans nos ports la navigation de tous les pays, à des
 » conditions égales à celles que la marine du pays doit subir, et alors qu'elle
 » est loin d'être formée et capable de soutenir une lutte aussi formidable; il
 » convertit le pays, au profit d'une seule localité, en factorerie étrangère et il
 » substitue, aux avantages considérables du commerce direct du pays, les
 » misérables affaires de commission.

» En présence de ces faits et dans la certitude, que je partage avec la plu-
 » part de nos chambres de commerce, que la navigation lointaine du pays sera
 » entièrement débordée par la marine étrangère et réduite à l'inaction, d'un
 » côté, je ne puis, par l'influence de mon vote affirmatif, inviter les armateurs
 » et négociants à engager inutilement des capitaux considérables dans la con-

» struction de navires de long cours. La navigation étrangère encombrera nos
 » ports, nos entrepôts et nos marchés de leurs cargaisons. Les navires natio-
 » naux ne trouveront pas d'emploi pour leurs cargaisons de retour. Sans cette
 » condition impérieuse, ils ne pourront se charger de l'exportation de nos pro-
 » duits. Ils seront condamnés à l'inactivité. D'un autre côté, une grande partie
 » de notre navigation de cabotage, sera, par les effets du même système, enlevée
 » à nos navires. Il me répugne de priver, par un vote négatif, les débris de cette
 » navigation des avantages des primes.

» La chambre de commerce d'Anvers est constamment plus opposée que
 » favorable aux primes; je ne rechercherai pas ici les véritables motifs de son
 » opposition. Ceux qu'elle allègue sont insoutenables; mais elle sait très bien
 » qu'avec l'exécution de son système, dont elle a endoctriné le gouvernement, il est
 » impossible que le pays possède une marine nationale. L'industrie des construc-
 » tions navales, dont M. le ministre de l'intérieur vante tant, dans son *Exposé*
 » *des motifs du projet de loi*, l'importance, sera réduite à la réparation des
 » navires étrangers. C'est ce que la chambre de commerce d'Anvers elle-même
 » a insinué dans un *Rapport* précédent. »

Un autre membre a déclaré qu'il désapprouvait, tout autant que son collègue, le traité de commerce conclu au nom de la Belgique et de la France; qu'il partageait aussi son opinion, quant à la nécessité d'accorder à la marine nationale, d'autres encouragements encore que des primes de construction; mais que cette manière de voir ne l'empêchait pas de considérer comme un bien la prorogation de la loi actuelle. Il a finalement exprimé le vœu, que le gouvernement prenne en sérieuse considération les opinions énoncées dans les avis des chambres de commerce de Bruges, de Bruxelles et d'Ostende, sur l'utilité de réserver à notre marine nationale, une large part dans l'importation des marchandises venant directement des pays de provenance; et sur la nécessité de refuser le pavillon belge aux bâtiments construits à l'étranger.

Un troisième membre, sans énoncer aucune opinion sur le traité conclu avec la France, a été d'avis, que les effets utiles de la prorogation se feraient sentir d'une manière beaucoup plus marquée, si l'on pouvait adopter encore d'autres mesures d'encouragement en faveur de la marine nationale.

Enfin, le quatrième s'est borné à reconnaître l'utilité de la prorogation, sans s'expliquer, pour le moment, sur la convenance d'encouragements ultérieurs.

Tel est, Messieurs, le résumé des travaux, à la suite desquels votre commission m'a chargé de vous proposer l'adoption pure et simple du projet de loi présenté par le gouvernement.

Le rapporteur,

DONNY.

Le président,

T. DE LANGHE.