

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 NOVEMBRE 1842.

PRIMES POUR LA CONSTRUCTION DE NAVIRES.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Une loi du 7 janvier 1837 a institué des primes d'encouragement pour la construction des navires de mer de 100 tonneaux et au-dessus.

Cette loi était temporaire. Trois ans après sa promulgation, ses effets devaient cesser. Une loi du 27 février 1840 en a prolongé le terme jusqu'au 1^{er} janvier 1843.

J'ai consulté les chambres de commerce de nos ports de mer sur le point de savoir s'il convenait aux intérêts du commerce maritime de proroger de nouveau la loi.

Leurs avis ont été unanimement favorables.

Le roi m'a donc chargé de vous présenter un projet de loi destiné à proroger la loi jusqu'au 1^{er} janvier 1846, c'est-à-dire pour un nouveau terme de trois ans. Le gouvernement saisit en même temps cette occasion pour vous proposer de modifier l'une des dispositions de la loi de 1837.

Cette modification, suggérée par la chambre de commerce d'Anvers, a pour objet de ne rendre applicables qu'aux navires doublés et chevillés *en cuivre*, les primes les plus élevées instituées par la loi (celles de 30 et de 40 francs), qui, actuellement, s'allouent aux navires chevillés et doublés *en métal* de quelque espèce que ce soit, tandis qu'il est rationnel de faire une distinction et de tenir compte de la nature du métal.

En effet, le doublage en cuivre est d'abord plus coûteux que celui en zinc

et, d'un autre côté, les navires doublés et chevillés en cuivre offrent, surtout pour les voyages dans les parages de l'Amérique méridionale et des Indes, beaucoup plus de garanties de solidité et sont plus propres à la navigation, que ceux avec doublage en zinc ou en tout autre métal. La seule objection que peut rencontrer la distinction à établir, est que le zinc est un produit indigène, tandis que le cuivre, ou du moins le cuivre brut, se tire de l'étranger et qu'ainsi on favorisera de fait l'emploi de ce dernier métal, de préférence à l'autre.

Mais l'exploitation et le traitement du zinc sont chez nous dans un état assez prospère pour que le débouché, d'ailleurs assez peu important, dont il s'agit ici, intéresse faiblement cette industrie. Au surplus, dans une loi d'encouragement de la navigation maritime, il convient de faire prédominer ce qui est surtout favorable à ce dernier intérêt. Il semble donc qu'on est fondé à ne pas s'arrêter à une pareille considération.

Je joins ici, Messieurs, outre les avis des chambres de commerce, un relevé :

1^o Des navires au-dessus de 100 tonneaux qui existaient en Belgique au 31 décembre de chacune des années 1836 à 1841 inclusivement ;

2^o Des navires de même espèce construits avec jouissance de la prime instituée par la loi de 1837, ainsi que de ceux qui ont péri ou qui ont été démolis et mis hors de service pendant les années 1837 à 1841 et pendant les 8 premiers mois de 1842.

Ces documents vous permettront d'apprécier, Messieurs, les effets de la loi de 1837.

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

PROJET DE LOI.

 Leopold,

Roi des Belges,

À tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre ministre de l'intérieur présentera aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La loi du 7 janvier 1837 (*Bulletin officiel*, n° 1), continuera d'être en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1846 inclusivement.

Toutefois, par modification aux art. 1^{er}, 2 et 4 de cette loi, les primes de 30 et de 40 francs, par tonneau de jauge d'un mètre et demi cube, ne seront plus allouées, à partir du 1^{er} janvier 1843, qu'aux navires doublés et chevillés en cuivre. Tout autre doublage et chevillage donnera lieu à l'application de la prime de 24 francs pour un navire à voiles, ou de 32 francs pour un navire à vapeur.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 8 octobre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le ministre de l'intérieur,

NOTHOMB.

RELEVÉ des navires de 100 tonneaux et au-dessus, existants et construits en Belgique de 1837 à 1842.

ANNÉES.	NAVIRES A VOILES.		NAVIRES A VAPEUR.		TOTAL.		Observations.
	NOMBRE.	TONNAGE.	NOMBRE.	TONNAGE.	NOMBRE.	TONNAGE.	

A. — Navires existants

Au 31 décembre 1837	84	15,317	3	1,392	87	16,709
» 1838	84	14,921	4	1,903	88	16,824
» 1839	88	15,118	4	1,903	92	17,021
» 1840	87	16,416	5	1,333	92	17,749
» 1841	89	18,013	5	2,767	94	20,780

B. — Navires construits avec jouissance de la prime

En 1837	3	519	»	»	3	519
» 1838	9	1,791	1	511	10	2,302
» 1839	10	2,096	»	»	10	2,096
» 1840	10	2,339	»	»	10	2,339
» 1841	5	1,241	1	495	6	1,736
» 1842 (8 premiers mois)	2	512	»	»	2	512
Total des navires construits.	39	8,898	2	1,006	41	9,504
Total des navires périés, etc.					38	6,838
Excédant des navires construits.					3	2,666

Navires perdus ou mis hors de service

	NOMBRE.	TONNAGE.
En 1837	6	1,177
1838	10	1,769
1839	7	1,262
1840	5	309
1841	7	1,354
1842 (8 premiers mois)	3	467
Totaux.	38	6,838

AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE.

Avis de la chambre de commerce de Louvain.

Louvain, le 27 juillet 1842

MONSIEUR

Après avoir mûrement délibéré sur la question que vous nous avez adressée par votre dépêche en date du 20 courant, direction du commerce, n° 2621, relative à la loi du 7 janvier 1837, qui alloue des primes pour la construction des navires de mer et qui a été prorogée par celle du 27 février 1840, nous ne pouvons, Monsieur le Ministre, que conseiller de la proroger de nouveau, non pas parce que nous sommes d'avis que cette disposition puisse isolément avoir d'heureux résultats, mais parce qu'avec l'adoption du système de droits différentiels, elle contribuera à développer les constructions maritimes vers lesquelles doivent tendre nos efforts.

Daignez recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Le président,

LEBON.

Le secrétaire,

EUG. STAPPAERTS.

Avis de la chambre de commerce d'Ostende.

Ostende, le 2 août 1842.

MONSIEUR,

Par la lettre que vous nous faites l'honneur de nous adresser en date du 20 de ce mois, direction du commerce, n° 2621, vous voulez bien nous demander notre avis sur la question de savoir s'il y a lieu, ou non, d'apporter quelques changements aux dispositions de la loi du 7 janvier 1837, qui alloue des primes pour la construction des navires de mer, pour le cas où cette loi, expirant le 1^{er} janvier 1843, vienne à être prorogée.

Répondant à cette question, nous avons l'honneur de vous dire que nous n'avons à proposer aucune modification aux termes de la loi précitée. Nous reconnaissons avec vous, Monsieur le Ministre, que cette loi serait utilement prorogée, surtout dans l'intérêt de l'industrie des constructions navales; toutefois, pour autant que prochainement, comme vous le faites pressentir, il soit proposé et adopté, en faveur du commerce maritime sous pavillon belge, quelques mesures protectrices, sans lesquelles la loi n'a pas pu produire tout l'effet désirable et n'en produira que peu, ce qui doit

être attribué, comme vous le faites remarquer, à l'absence d'un meilleur système commercial que celui qui a été trop longtemps suivi en Belgique.

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

Les président et membres de la chambre de commerce,

G. VALCKE DE KNUYT, *président.*

Le secrétaire,

M. HAMMAN.

Avis de la chambre de commerce de Bruges.

Bruges, le 6 août 1842.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre missive du 20 juillet dernier, direction du commerce et de l'industrie, n° 2621, vous nous consultez sur la question de savoir, s'il serait avantageux au pays de voir proroger la loi du 7 janvier 1837, qui alloue des primes pour la construction navale.

Nous partageons entièrement votre manière de voir, Monsieur le Ministre, et pas de doute qu'il est de l'intérêt du pays que cette loi soit maintenue. Pour le moment nous ne voyons aucun changement à y apporter, et, comme nous l'avons déjà exprimé en maintes occasions, ce n'est pas la loi sur les primes qui pourra déterminer les constructions navales, mais bien un meilleur système commercial basé sur la protection de toutes nos industries et de la main-d'œuvre nationale, enfin le système des droits différentiels approprié à notre position géographique et calculé sur nos besoins et nos ressources, système que nous avons été les premiers à réclamer dès notre séparation d'avec la Hollande, et sur lequel nous n'avons cessé d'insister jusqu'à ce moment.

Agréez, Monsieur le Ministre, les assurances de notre considération distinguée.

Pour le président de la chambre de commerce :

Le vice-président,

P. SINAVE.

Le secrétaire,

LAGACHE.

Avis de la chambre de commerce de Bruxelles.

Bruxelles, le 6 août 1842.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre dépêche du 20 juillet dernier, direction du commerce, n° 2621, par laquelle vous voulez bien nous consulter sur les changements à apporter à la loi du 7 janvier 1837, qui alloue des primes pour la construction des navires de mer.

D'accord avec vous, il faut bien reconnaître que si cette loi, dont le terme expire le 1^{er} janvier 1843, n'a pas produit les résultats favorables qu'on était en droit d'espérer, on ne peut en attribuer la cause qu'aux vices du système commercial qui nous régit.

Plus d'une fois nous avons eu l'occasion d'appeler votre attention sur le défaut de protection de notre pavillon, et récemment encore nous avons eu l'honneur de vous soumettre nos vœux concernant l'établissement de droits différentiels en sa faveur.

Nous pensons comme vous, Monsieur le Ministre, qu'en attendant une révision, qui devient chaque jour plus indispensable, de notre système commercial, il est utile de proroger la loi dans l'intérêt du commerce et que, jusque-là, il n'y a d'autre mesure à prendre, pour favoriser les constructions navales, que d'en majorer la prime.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression nouvelle de notre haute considération.

Pour le président :

Le vice-président,

RITTWEGER.

Le secrétaire,

LAMQUET.

Avis de la chambre de commerce d'Anvers.

Anvers, le 20 août 1842.

MONSIEUR LE MINISTRE.

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 20 juillet (direction du commerce et de l'industrie, n° 2621), vous faites remarquer que la loi du 7 janvier 1837, qui accorde des primes aux constructions de navires, devra être prorogée avant le 1^{er} janvier 1843, et vous nous demandez si l'expérience n'a pas fait reconnaître des changements à y apporter.

Nous partageons à tous égards l'opinion que vous exprimez, Monsieur le Ministre, que le système de favoriser par des primes les constructions navales doit être continué, d'autant plus que, par la protection que, selon toute probabilité, une législation commerciale modifiée accordera bientôt à la navigation nationale, l'on est fondé à espérer qu'à présent ces primes produiront d'importants résultats.

Après avoir mûrement examiné la loi du 7 janvier 1837, nous n'y avons rencontré qu'une seule disposition qu'il nous paraît utile de modifier, c'est celle qui accorde la plus haute prime (soit fr. 30 par tonneau pour les bâtiments à voile et fr. 40 pour ceux à vapeur), à tout navire chevillé et doublé en métal.

Nous trouvons cette disposition défectueuse, en ce qu'elle n'encourage point les constructeurs à doubler les navires en cuivre plutôt qu'en zinc, ce qui pourtant serait mieux en harmonie avec le but de la loi.

Car, d'abord, les navires doublés en zinc étant généralement chevillés en fer, de même que tout navire non doublé, n'exigent aucune dépense de plus que celle du coût du zinc, au lieu que les navires doublés en cuivre et devant être également chevillés en cuivre, occasionnent, de ce double chef et par les travaux accessoires, des frais et des soins de construction beaucoup plus considérables.

Ensuite, il est connu que les navires doublés et chevillés en cuivre, offrent beaucoup plus de garantie de solidité, que ceux dont le doublage en zinc ou en tout autre métal est appliqué sur un chevillage en fer; pour cette dernière catégorie de navires, le doublage n'est pas d'un assez grand intérêt pour mériter une majoration de prime.

Nous sommes donc d'avis, par le double motif de soutenir la réputation de la marine belge, et d'indemniser les constructeurs de navires en proportion des dépenses auxquelles ils ont été entraînés, d'accorder exclusivement la plus haute prime aux navires doublés et chevillés en cuivre, et d'assimiler ceux doublés en zinc, et en général ceux dont le doublage est appliqué à un chevillage d'un autre métal que de cuivre, aux navires n'ayant point de doublage en métal. Nous proposons de modifier en ce sens les art. 1, 2 et 5 de la loi du 7 janvier 1837.

Sauf cette seule observation, nous approuvons entièrement la susdite loi, tant en ce qui concerne la répartition des primes que pour les mesures de prévention et de surveillance qu'elle consacre.

En prorogeant cette loi, nous croyons qu'il conviendrait de maintenir en même temps les dispositions de l'arrêté royal du 15 janvier 1841, qui prescrit que, pour jouir de la plus haute prime, le doublage devra s'élever jusqu'à la ligne de petite flottaison.

Enfin nous croyons devoir saisir cette occasion, Monsieur le Ministre, pour signaler un inconvénient sur lequel nous avons déjà appelé l'attention de M. votre prédécesseur et qui résulte de l'art. 8 de la loi des primes, ordonnant de justifier de la bonne construction des navires par des certificats réguliers. D'après un avis inséré dans le *Moniteur* du 22 janvier 1837, ces certificats sont délivrés par les experts désignés par le tribunal de commerce. Or, ce tribunal étant celui dans le ressort duquel le navire se trouve en construction, l'armateur d'Anvers qui fait construire au chantier de la Tête de Flandre, doit s'adresser au juge de St-Nicolas. Ainsi des navires que l'on construit en vue de notre port, doivent être examinés par des experts nommés à quatre lieues de distance dans une ville qui ne possède point de navigation maritime.

Vous apprécierez, Monsieur le Ministre, que de pareilles inspections ne peuvent présenter qu'une garantie bien imparfaite de la bonne construction du navire, et qu'il est fort à craindre que le chantier de la Tête de Flandre ne soit choisi de préférence par ceux des armateurs qui, calculant sur des économies déplacées, auraient intérêt à se soustraire à de sévères investigations.

Pour obvier à ce grave inconvénient, nous proposerions ou bien de décider que l'examen devra se faire par des experts à déléguer par le tribunal de commerce du port de mer le plus voisin, ou bien de réserver au gouvernement la désignation des experts pour chaque navire en construction.

Agrérez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

A. COGELS, président.

Le secrétaire,

P. DIERIECSENS.

Avis de la chambre de commerce de Gand.

Gand, ce 22 août 1842.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre dépêche du 20 juillet dernier, n° 2621, nous avons l'honneur de vous dire qu'en effet, sans une réforme de notre système commercial, la loi du 7 janvier 1837, allouant des primes pour la construction des navires, ne saurait porter les fruits qu'on pouvait en espérer ; mais nous pensons qu'il faut que cette loi soit prorogée, parce qu'aujourd'hui plus que jamais, il nous semble évident qu'un changement dans notre système commercial devient urgent ; or, ce changement devant donner au commerce maritime la protection à laquelle il a tant de titres, les primes pour la construction des navires seraient un stimulant de plus pour développer en peu de temps notre marine marchande.

Nous ne croyons pas que l'expérience ait indiqué quelque changement à apporter à la loi dont il s'agit, et il suffit donc, d'après nous, de la proroger.

La chambre de commerce et des fabriques,

BOSSAERT.

Le membre de la chambre faisant fonctions de secrétaire,

N.-F. CLAUS.
