

(1)

(N° 232.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 MAI 1855.

Nationalisation des navires. — Libre entrée des matières servant à leur construction.

[Pétition de la Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers, analysée dans la séance du 23 mai 1855.]

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE ⁽¹⁾, PAR M. VAN ISEGHEM.

MESSIEURS,

Vous avez renvoyé à votre Commission de l'Industrie, avec demande d'un prompt rapport, une pétition de la Chambre de commerce d'Anvers, qui demande la nationalisation des navires étrangers au droit d'entrée de 5 francs par tonneau, et la libre entrée de quelques matériaux nécessaires pour la construction et l'équipement des navires, c'est-à-dire de disjoindre du projet de loi sur les matières premières, dont la Chambre est saisie et qui a été ajourné à la session prochaine, les bâtiments et navires de mer, les ancres et les chaînes, et d'y ajouter d'autres articles d'inventaire.

La pétition de la Chambre de commerce d'Anvers est ainsi conçue :

Anvers, le 22 mai 1855.

« **MESSIEURS,**

» Le Gouvernement a postposé à la prochaine session législative le projet de réforme douanière dont la discussion avait commencé au mois de mars dernier.

(1) La commission est composée de MM. MANILIUS, *président*, LOOS, LESOINNE, VAN ISEGHEM, VISART, DE LA COSTE, JANSSENS, DAVID et ALLARD.

» Tout en appréciant les motifs qui l'ont engagé à cette remise, nous croyons devoir attirer votre attention, Messieurs, sur un point qui ne nous paraît pas devoir subir le moindre retard dans les circonstances politiques actuelles : nous voulons parler des facilités à accorder pour la nationalisation des navires.

» Les pertes nombreuses que notre marine a essuyées dans ces derniers temps vous sont connues et rendent nécessaires des mesures propres à attirer dans la marine belge des navires de construction étrangère, et à faciliter les constructions nationales.

» Aujourd'hui que beaucoup d'États maritimes ont pu conserver leur neutralité dans la question qui divise si malheureusement les grandes puissances européennes, il est encore possible de faire des acquisitions de navires dans leurs ports et dans leurs chantiers ; mais pouvons-nous savoir jusqu'où la guerre s'étendra et quelles nations y seront entraînées ?

» Or, vous n'ignorez pas, Messieurs, que la France et l'Angleterre n'acceptent pas la nationalisation sous pavillon neutre de navires ayant appartenu à un pays qui se trouve en guerre avec elles, quand cette nationalisation est obtenue postérieurement à la déclaration de guerre.

» Nos achats de navires ont déjà donc été circonscrits, et cet état de choses peut de jour en jour s'empirer davantage.

» Il y a donc *urgence* à accorder des facilités de nationalisation avant que les événements, en se compliquant plus encore, aient rendu peut-être impossible l'acquisition de la plupart des navires étrangers.

» Notre neutralité, d'ailleurs, doit nous engager à travailler sans retard à l'amélioration de notre marine, afin que nous puissions profiter des avantages inhérents à notre position.

» Nous venons, en conséquence, Messieurs, vous prier de vous occuper, dans la session *actuelle* du projet de loi tendant à faire appliquer à la nationalisation des navires le droit réduit que nous réclamons depuis si longtemps, et auquel le Gouvernement s'était rallié dans le projet de loi douanière récemment ajourné.

» Un corollaire de cette mesure devrait être la libre entrée des matières servant à nos constructions de navires et à leur équipement, telles que les ancres, le cuivre, les cordages, etc.

» Nous ne doutons pas, Messieurs, que, comprenant toute l'importance d'une prompte décision, vous n'accueilliez favorablement la demande que nous avons l'honneur de vous adresser aujourd'hui.

» Recevez, Messieurs, l'assurance de notre haute considération. »

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DES FABRIQUES D'ANVERS :

Le Président,

G^m NOTTEBOHM.

Le Secrétaire,

LÉON VERCKEN.

Les considérations émises par l'autorité commerciale d'Anvers sont on ne peut plus fondées et méritent toute l'attention de la Chambre. La question de la nationalisation des navires est tout à fait spéciale, et ne peut pas être comparée à celles qui se rattachent aux autres industries du pays. En premier lieu, ce sont les navires qui doivent nous apporter des marchés étrangers les marchandises dont nous avons besoin, et ce sont aussi les bâtiments de commerce qui exportent nos produits vers les pays d'outre-mer; toute nation a un intérêt immense à avoir une marine qui lui soit propre, et la Belgique a fait plus d'un effort, depuis nombre d'années, en vue d'augmenter sa flotille commerciale.

Pendant longtemps nous avons eu des primes pour la construction des navires et pourtant notre marine ne s'est pas considérablement augmentée. La construction c'est la naissance du bâtiment. Le système des droits différentiels qui était considéré comme la vie des navires a été décrété dans le temps, en partie comme un moyen d'encouragement pour en augmenter leur nombre. Par suite de diverses conventions de commerce avec des pays étrangers, les droits différentiels ont, à peu de chose près, disparu, et il n'y a plus de droits protecteurs de provenance et de pavillon que sur cinq articles.

Les gouvernements britannique et néerlandais sont entrés depuis longtemps dans une voie très-libérale pour la nationalisation des navires de construction étrangère; le tarif anglais admet librement les navires à l'entrée, et dans les Pays-Bas le droit est on ne peut plus modéré. De plus, ces deux Gouvernements ont aussi des tarifs très-modérés sur les matériaux; beaucoup d'articles sont exempts même de tout droit d'entrée.

Ce sont aussi ces moyens que nous devons employer en partie maintenant, pour atteindre le but que nous nous proposons, celui de créer une marine marchande d'une certaine importance.

Depuis longtemps le Gouvernement belge se préoccupe de cette question; il y a quelques années une réduction de droits a été votée, et depuis lors, l'administration a reconnu elle-même la nécessité de réduire encore le droit de 15 francs, et d'apporter d'autres changements au tarif.

Dans l'Exposé des motifs présenté à la Chambre, le 19 janvier 1854, à l'appui du projet de révision du tarif, le Ministère s'est exprimé ainsi :

« Dans la situation actuelle du commerce, avec le renchérissement qu'a éprouvé le fret tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, il importe de faciliter l'accroissement de la marine et du batelage »; et il a proposé un droit de 5 francs par tonneau de mer, au lieu de 15 francs, taux actuel.

Depuis la présentation de ce projet, les causes qui militaient pour une réduction de droits sont devenues plus nombreuses et plus pressantes; il est encore une autre considération qu'on peut invoquer, c'est que la réduction proposée par le Gouvernement a déjà subi l'épreuve d'une discussion dans les sections et en section centrale, et qu'il n'y a été fait aucune opposition. Effectivement, d'après le rapport présenté, dans la séance du 13 février dernier, par l'honorable M. Mercier, aujourd'hui Ministre des Finances, cet article a été adopté; ainsi, la demande présentée par le commerce d'Anvers n'est pas une question nouvelle.

Les constructeurs de navires eux-mêmes, qui sont certainement de grands intéressés dans la question, n'ont fait aucune réclamation contre le projet du Gouvernement.

Dans la Commission de l'Industrie, deux opinions se trouvaient en présence; l'une, bien qu'elle ne combattît pas en principe la demande de la Chambre de commerce d'Anvers, pensait cependant qu'on ne pouvait pas faire une exception pour une seule industrie, et qu'il était impossible de disjoindre du projet de révision du tarif formant un ensemble, deux ou trois articles pour satisfaire l'intérêt maritime; ces membres étaient aussi d'avis que d'autres industries avaient les mêmes titres que l'armement pour obtenir un dégrèvement immédiat de droits sur quelques produits; que de plus on devait examiner si, en adoptant la demande d'Anvers, aucun intérêt ne serait compromis. Ces membres ont proposé l'ajournement jusqu'à la discussion du tarif général, qui aurait lieu pendant la session prochaine.

Cette motion d'ajournement a été rejetée par trois voix contre trois; un membre s'est abstenu.

Les membres qui ont combattu l'ajournement ont invoqué les besoins de la navigation; ils ont allégué que, depuis un certain temps, la marine belge a perdu plusieurs de ses navires; que, par suite des frets convenables qu'on paye en ce moment, les armateurs préfèrent, en général, d'acheter des navires plutôt que d'en faire construire; qu'en faisant l'acquisition d'un navire, le bâtiment est immédiatement à leur disposition et peut être immédiatement employé, tandis que la construction d'un bâtiment dure environ un an et qu'il est impossible de prévoir dans quelle position l'on se trouvera alors; que les matériaux pour la construction et les objets nécessaires pour le gréement sont à un prix très-élevé. On le répète, en achetant des navires construits on peut directement les faire naviguer, et bien que les frets aient fait hausser aussi la valeur des bâtiments de mer, il y a moyen d'en retirer immédiatement un bénéfice. Les mêmes membres ajoutent que la mesure proposée par le Gouvernement, au commencement de 1854, était réclamée par le commerce et était nécessitée par les besoins de la navigation; qu'elle est juste, qu'elle satisfait les intérêts du pays; qu'en outre, la section centrale avait adopté cette proposition au mois de février dernier; que toutes ces circonstances constituent des motifs suffisants pour ne pas ajourner le projet, et qu'il y a une autre raison encore, c'est qu'aucune pétition dans un sens contraire n'est arrivée, tandis que, pour le fer et les fontes, par exemple, articles qui figurent aussi dans le projet de révision, il y a eu une certaine opposition.

D'après ces membres, il y a impossibilité de comparer la navigation à l'industrie proprement dite. Plus nous avons de navires et plus il y a de chances pour le négociant de recevoir et d'expédier ses marchandises; et la Belgique doit employer tous les moyens possibles pour augmenter sa marine marchande, laquelle rend de grands services au pays et procure un bien immense à l'industrie et au commerce.

On peut faire une exception pour la marine, comme l'on a fait pour l'importation de la houille; n'est-ce pas sur les instances du public, et à cause des prix élevés, que le charbon a été déclaré temporairement libre à l'entrée; à la suite du traité conclu avec la France, n'a-t-on pas aussi disjoint du projet

de révision, le coton, le bois d'ébénisterie, le bois de teinture et le soufre? Voilà des précédents; pourquoi y aurait-il deux poids et deux mesures?

Si l'on réduit les droits de nationalisation et qu'on accorde avec un faible droit d'entrée notre pavillon aux navires étrangers, pourrait-on dire que nous devons supprimer tout de suite quelques petites faveurs dont jouissent en ce moment encore les navires belges? A cette objection, il y aurait à répondre que toutes les industries se trouvent encore protégées, et qu'il n'y a aucun motif pour mettre l'intérêt maritime hors du droit commun; que les légers avantages qui sont réservés au pavillon belge sont un moyen d'avoir des traités de réciprocité, comme nous en avons en ce moment avec plusieurs puissances étrangères. On doit aussi comprendre qu'il est de l'intérêt du commerce d'avoir autant de navires que possible; plus nous en aurons, plus grande sera la concurrence entre les armateurs; il en résultera un avantage pour ceux qui importent des marchandises et qui ont besoin d'affréter des navires. Ainsi, par exemple, le raffineur de sucre doit préférer de trouver dix navires Belges à la Havane plutôt que deux; il a donc intérêt, comme tous les autres industriels, à voir augmenter le nombre de nos bâtiments.

On ne pourrait pas dire non plus, pour combattre la demande si légitime de la Chambre de commerce d'Anvers, que personne ne défend à nos concitoyens d'acheter des navires étrangers; et comme il n'y a plus que cinq sortes de marchandises qui soient soumises, à l'entrée, à un droit différentiel, et qu'il n'existe aucune faveur à la sortie pour le pavillon belge, que nos armateurs pourraient facilement faire naviguer leurs navires sous pavillon étranger? A ces objections il y aurait à répondre: La loi belge défend aux étrangers d'être propriétaires de navires belges; pour obtenir le pavillon national, il faut être domicilié en Belgique; une semblable législation existe dans tous les pays, de manière qu'un navire qui change de nationalité perd son pavillon; il est vrai que quelquefois on trouve des personnes complaisantes qui, pour obtenir ou conserver un pavillon, déclarent qu'un tel navire leur appartient; mais ce sont de ces expédients qui sont toujours très-dangereux. Ainsi, on se demande de nouveau si la nationalisation des navires peut être comparée à une question industrielle.

La Commission de l'Industrie ne répètera pas les arguments très-sérieux mis en avant par la Chambre de commerce d'Anvers; mais des membres craignent que, si on ne prend pas des mesures avant la clôture de la session, on ne perde une chance pour augmenter le nombre de nos bâtiments, et que l'ajournement ne soit pas seulement de huit mois, mais d'un terme beaucoup plus long. Ces membres fondent leur opinion sur la déclaration de M. le Ministre des Finances, dans la séance du 26 avril dernier, lorsqu'il a proposé la remise de la discussion du nouveau tarif à la session prochaine; cette déclaration était faite dans les termes suivants:

» D'un autre côté, nous pensons qu'il est désirable que la révision du tarif
 » soit générale et simultanée. Les intérêts engagés nous paraissent avoir entre
 » eux une telle connexité qu'il y aurait injustice à séparer la cause de diffé-
 » rentes industries du pays. Notre intention est de continuer, dans l'intervalle
 » des sessions, le travail commencé par nos honorables prédécesseurs. »

Or, d'après ces membres, le Gouvernement annonce à la Chambre une révision complète du tarif, nouvelle législation excessivement difficile à faire, où de

nombreux intérêts sont engagés : il se pourrait donc qu'un accord entre diverses industries s'établît, ayant pour résultat un ajournement, à un terme assez long, de toute la révision du tarif. Cette crainte est un motif de plus pour insister sur un changement immédiat.

Comme conséquence de la demande de réduction du droit de nationalisation de 15 à 5 francs, il y a à prendre des mesures pour dégrever quelques matériaux servant à la construction et à l'équipement des navires ; ces objets peuvent se diviser en deux catégories. Ceux qui servent à d'autres usages qu'à la construction des navires, tels que les bois, clous, etc. . et les objets spéciaux, comme les ancres, les chaînes, les cabestans, le cuivre pour le doublage, etc.

Il serait certainement désirable d'avoir une réduction générale de droits d'entrée sur tous les articles qui entrent dans la construction et l'armement des navires ; mais la Commission ne se dissimule pas la difficulté d'obtenir ce dégrèvement, non seulement à cause des intérêts du trésor qui peuvent être lésés par des réductions de droits d'entrée, mais encore à cause des industries d'une certaine importance qui pourraient se plaindre. Cependant, il n'est pas non plus convenable d'admettre l'objet entièrement fabriqué avec un léger droit d'entrée, et de maintenir des droits de douane élevés sur quelques articles servant à l'équipement des bâtiments.

Dans un but de conciliation, la Commission de l'Industrie est d'avis d'admettre, en même temps que la réduction des droits de nationalisation, la libre entrée des ancres et des chaînes pour la marine, des cabestans et du cuivre en feuilles nécessaire pour le doublage des navires.

La section centrale, chargée de l'examen du projet de révision du tarif, avait approuvé la libre entrée des ancres et des chaînes, ces dernières avec quelques garanties ; la Commission ajoute les cabestans et le cuivre en feuilles spécial pour le doublage des navires. Cette dernière marchandise, à cause de son usage exclusif, nous arrive de l'Angleterre.

Finalement la Commission de l'Industrie, à la majorité de quatre voix et trois abstentions, est d'avis qu'il y a lieu de prendre immédiatement en sérieuse considération la demande de la Chambre de commerce d'Anvers, qui a pour objet :

A. de disjoindre, du projet de révision du tarif, les objets suivants :

1^o L'art. 31, *navires et bateaux*, droit d'entrée 5 francs par tonneau de mer d'un mètre et demi cube, avec le renvoi ainsi conçu : « Le membre de phrase » ci-après est supprimé au dernier alinéa de l'art. 2 de la loi du 14 mars 1819, » sur les lettres de mer, *pourvu, toutefois, qu'on ait payé dans ce royaume pour* » *lesdits navires, pour autant qu'ils ont été acquis en pays étranger, les mêmes* » *droits de timbre et d'enregistrement que ceux auxquels ils auraient été sujets* » *dans ce royaume, si l'acquisition y avait été faite.* »

2^o § 4 de l'article 19. *Fer* : ancres et chaînes pour la marine, *libre de droits* avec la proposition de la section centrale (voyez *erratum* au n° 118). « E. Pour » être admises en exemption de droits, les chaînes ou parties de chaînes » de marine doivent réunir les conditions suivantes : 1^o leur calibre doit être » de 16 millimètres et au-dessus, et leur longueur de 25 mètres au moins ; » 2^o elles doivent être garnies, à l'une de leurs extrémités, d'une maille de

» jonction amovible ou non, l'autre extrémité étant disposée de manière à
» pouvoir se marier avec la maille de jonction; 3° sur cinq bouts de chaîne,
» il faut qu'il y en ait au moins un qui soit garni d'un émerillon ou maille tour-
» nante. »

B. D'ajouter à ces deux numéros un n° 3, pour admettre en franchise de droits les cabestans, avec leurs accessoires, destinés aux navires ;

Et un n° 4, portant que le Gouvernement est autorisé à admettre en exemption de droits d'entrée le cuivre en feuilles destiné au doublage des navires de mer.

La Commission propose le renvoi de la pétition à MM. les Ministres des Affaires Étrangères et des Finances.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

F.-A. MANILIUS.

