

Sénat de Belgique.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi prorogeant la Loi relative aux primes pour constructions de Navires.

MESSIEURS,

La loi du 7 janvier 1837, qui allouait des primes pour la construction des navires de mer, pour le terme de trois années, étant expirée, le Gouvernement a cru devoir proposer celle qui vous est soumise pour la proroger encore de trois ans.

Monsieur le Ministre de l'Intérieur et des Affaires Étrangères, avant de la présenter à la législature, a jugé convenable de la soumettre aux Chambres de commerce d'Anvers, de Bruges, de Bruxelles, de Gand, de Louvain et d'Ostende, dans le ressort desquelles la loi peut trouver son application. Leurs réponses ont été presque unanimement favorables au principe de proroger le terme de la loi.

Pourtant, Messieurs, des Chambres de commerce ont été d'un avis contraire; pour bien apprécier leur opposition, votre Commission, Messieurs, a cru devoir vous soumettre l'analyse des différens avis de ces Chambres, ainsi que de celles qui approuvent la loi.

Nous commencerons, Messieurs, par celui de la Chambre de Commerce d'Anvers.

Celle-ci observe, que la Marine marchande n'a pas pris d'accroissement remarquable, nonobstant la prime; que la prime est un encouragement de peu d'importance, comparé aux frais énormes de construction et d'armement d'un navire; que le bénéfice est trop minime, pour engager l'armateur à faire construire des bâtimens de mer, qu'il ne construit que dans la prévision de les faire naviguer avec gain.

La Chambre de commerce d'Anvers ajoute que cette prévision de gain n'existait assurément point, lorsque la loi sur les primes a été adoptée; que l'état de guerre avec la Hollande nourrissait une méfiance générale, et que l'incertitude de l'avenir commercial de notre pays ne permettait aucunement d'établir des calculs sur l'emploi qu'auraient pu trouver des nouveaux navires; que plus tard, l'espérance de parvenir promptement à un arrangement définitif avec la Hollande, avait jusqu'à un certain point ranimé la confiance; que des constructions commencèrent et furent poussées avec activité et que le dernier semestre vit poser un bon nombre de quilles.

Que cette circonstance ne doit pas faire illusion sur les effets de la loi du 7 janvier, parce que la plupart des navires nouvellement construits, l'ont été par des négocians dans le but de les employer à leur propre commerce, et que la conclusion du traité de paix les aurait engagés à construire lors même qu'aucune prime n'eût été allouée, et que quant aux quilles posées en dernier lieu, la plupart appartenaient à des constructeurs qui espèrent par ce moyen obtenir la préférence de l'armateur auquel ils pourront céder les primes, tandis que les quilles placées postérieurement ne jouiront plus de ce privilège.

Elle ajoute que si les obligations susmentionnées n'étaient pas applicables indistinctement à tous les navires construits ou en construction sur nos chantiers; si des armateurs avaient spéculé non sur l'usage qu'ils pourront faire de leurs navires, mais sur l'avantage de posséder un navire pour quelques milliers de francs de moins, nous ne nous bornerions pas à dire que la loi sur les primes a été inutile; elle aurait été nuisible, en donnant un appât à des entreprises qui en définitive laisseront de la perte.

Elle allègue ensuite pour motifs que, paralysant de même l'effet du système des primes, et du peu d'influence de celui-ci sur l'état de notre marine, parce que notre navigation ne saurait prendre un grand essor aussi longtemps que, privés de relations avec l'Allemagne, nous ne pouvons offrir ni un marché considérable pour les articles d'exportation, ni des cargaisons suffisantes pour affréter nos navires à la sortie; qu'il fallait encore voir la position que prendra notre commerce après l'achèvement de la route en fer, et la conclusion de traités de commerce avec la Hollande et la Prusse, pour savoir quelle espèce et quel nombre de navires l'on pourra employer avec bénéfice. Elle croit que la prorogation de la loi sur les primes ne serait d'aucune utilité pour l'encouragement des armateurs prudents et solides, et qu'au contraire elle pourrait engager des hommes de peu de prévoyance à construire des navires de mer, qui pourront porter préjudice à la navigation et à l'industrie en général, à la navigation, en augmentant le nombre de nos navires au-delà de ceux que nous pourrions utiliser à l'industrie, en donnant plus tard un prétexte pour réclamer, en faveur d'une marine achetée de l'argent des contribuables, des droits différentiels qui seraient un impôt sur nos relations avec l'étranger et par conséquent sur toutes les industries qui profitent de ces relations.

La Chambre conseille au Gouvernement d'abandonner le système des primes à la construction navale pour le moment, jusqu'à une époque plus reculée; elle ajoute pourtant, que comme des constructeurs qui ont récemment posé des quilles, sans avoir la prévision de pouvoir s'en défaire immédiatement, ont compté sur la prorogation de la loi de 1837, il serait injuste de les frustrer dans cette attente; elle pense qu'il serait utile de la prolonger jusqu'au 7 janvier 1842, terme de rigueur auquel tous les navires devront être lancés pour jouir de la prime, et qu'afin de favoriser de même les constructeurs qui se préparent encore à poser des quilles, également dans la persuasion qu'une nouvelle loi de primes sera adoptée, elle propose encore de proroger de six mois, c'est-à-dire au 7 janvier 1840, l'époque où la pose d'une quille pourra donner droit à la prime. (Il est à observer, Messieurs, que cet avis est du 29 août 1839.)

L'état des navires du ressort du port d'Anvers est le suivant :

1° Navires de mer au 1^{er} janvier 1837 , 74 , jaugeant environ 10,798 tonneaux (le jaugeage de trois navires y est omis).

2° Navires de mer existant au 1^{er} août 1839 , 73 , jaugeant environ 11,695 tonneaux (manque un tonnage).

3° Navires péris ou mis hors de service depuis le 1^{er} janvier 1837 jusqu'au 1^{er} août 1839, 13, jaugeant environ 1709 tonneaux (le jaugeage est omis à deux navires).

4° Navires mis en construction depuis le 1^{er} janvier 1837 jusqu'au 7 juillet 1839, 34, (le jaugeage est omis à beaucoup de navires).

La Chambre de commerce de Louvain , Messieurs , commence par dire, que la loi du 7 janvier, dans la situation précaire où s'est trouvé le pays, a été d'une incontestable utilité , parce qu'elle a fait entreprendre des constructions que certes on n'eût pas commencées sans cet encouragement , malgré qu'il y avait nécessité d'augmenter notre marine marchande ; mais que dans la ville de Louvain on n'a presque pas profité du bénéfice de cette loi, parce que le chantier actuel n'est pas convenable à ces constructions, et que le canal ne peut admettre les navires de mer que depuis son approfondissement , qui est d'une date trop récente pour avoir pu produire un effet satisfaisant.

Que parmi les navires en construction à Louvain , depuis 1837, deux seulement serviront au commerce maritime, et auront droit à la prime ; l'un sera de 150 tonneaux et l'autre de 300. Le nombre de navires de mer se monte à huit, jaugeant environ 1500 tonneaux ; la chambre observe qu'il se trouve parmi ceux-ci , des navires qui ne peuvent venir à Louvain à cause de leur tonnage, et qu'il se pourrait qu'il en existât d'autres dont elle n'eût pas connaissance ; des négociants même de cette ville ont des intérêts plus ou moins élevés dans d'autres navires.

La Chambre de commerce de Louvain, Messieurs, croit que dans les circonstances actuelles il n'est pas nécessaire de proroger cette loi ; elle dit : procurez un aliment à la navigation et vous aurez établi la prime la plus favorable au pays, et le moyen le plus sûr d'encourager la construction des navires lorsqu'il y aura nécessité ; qu'au besoin le Gouvernement pourrait le provoquer en abolissant le droit sur le sel ; elle ajoute qu'il est vraiment déplorable, qu'une branche d'affaire aussi importante que la position 'du pays nous donne naturellement, nous soit ravie par un étroit calcul de fiscalité ; qu'elle n'ignore point que l'impôt sur le sel rapporte beaucoup au trésor public, mais que le développement immense qu'acquerrait cette branche de commerce, procurerait un bien-être et à la navigation et à l'industrie du pays, dont le Gouvernement devrait tenir compte.

Elle voudrait, comme le sel est un article de première nécessité, surtout pour la classe pauvre, qu'on augmentât les droits sur plusieurs autres articles, et que s'il résultait par la suppression de cet impôt un déficit , on pourrait le combler au moyen d'additionnels sur les contributions foncière et personnelle.

Les avis des Chambres de Commerce de Bruxelles, de Bruges, d'Ostende et de Gand sont favorables au projet de loi.

La première, Messieurs, pour prouver les effets et bons résultats de la loi sur les primes, commence par établir des faits à l'appui de son avis ; elle donne

une nomenclature des navires construits par les armateurs de Bruxelles, sur les chantiers de leur ressort, comme suit :

La société maritime Belge, dont le siège est à Bruxelles, a fait construire six navires, qui sont en activité ; et les quilles de quatre autres navires ont été posées par elle.

Un autre armateur a fait construire deux navires et posé sur le chantier deux autres.

Ces faits dit-elle, à M. le Ministre, prouvent les effets de la loi du 7 janvier 1837, et l'indispensable nécessité de la continuer ; car avant la promulgation de la loi, le port de Bruxelles ne possédait que quatre navires propres au grand cabotage et au long cours, jaugeant ensemble 852 tonneaux, plus quelques navires d'un faible tonnage, propres au petit cabotage.

Elle observe ensuite, que les constructions maritimes pendant la durée de la loi sur les primes, n'ont pas dépassé de beaucoup le chiffre des pertes subies par la marine marchande du pays, et que sous ce rapport, la prorogation de la loi au moins pour le même laps de temps est de la plus haute importance.

La Chambre de Commerce de Bruxelles exprime en outre les vœux de voir augmenter le taux de la prime, qui n'est en terme moyen que de six à huit pour cent, à l'effet d'arriver plus promptement à la création d'une marine nationale, pour suffir aux besoins du pays ; elle ajoute encore, que le but auquel il importe tant à la Belgique d'arriver, serait bientôt atteint, si le Gouvernement voulait bien se pénétrer de la vérité du fait, que les armateurs qui ont construit des navires, avaient la pensée qu'en présentant la loi des primes, le Gouvernement ne se serait pas borné à cet unique encouragement, mais qu'il entrerait dans ses vues de soutenir la marine marchande du pays, par quelques utiles modifications au tarif des douanes, tendantes, à l'exemple de tous les autres Gouvernements, à dégréver les marchandises importées directement des pays de provenance, sous pavillon national, ce qui aurait pour résultat d'affranchir la Belgique du tribut qu'elle paye à l'étranger pour les importations indirectes.

L'avis de la Chambre de Commerce de Bruges apprécie, Messieurs, les bons effets de la loi des primes, par le grand avantage qu'elle a procuré aux propriétaires des forêts, aux forgeries, corderies, et aux nombreux constructeurs de navires ; elle prétend ensuite, que les constructions des navires de mer auraient été beaucoup plus multipliées, si le Gouvernement avait accordé à notre marine marchande, d'autres droits protecteurs, comme il en existe en France et en Angleterre, et enfin des droits différentiels.

Elle établit, de la manière suivante, la situation numérique de la marine marchande dans son ressort depuis le 1^{er} janvier 1839.

A. Constructions sur les chantiers de Bruges, 10 navires de 175 à 520 tonneaux mesurant ensemble 3,106 tonneaux, dont deux ont été mis à l'eau.

B. Navires qui existaient au 1^{er} janvier 1837, 10 navires jaugeant ensemble 1981 tonneaux.

C. Navires péris et hors de service, deux, dont un de 214 tonneaux péri de corps et biens le 28 novembre 1838, et l'autre de 149 tonneaux a été démoli.

D. Navires qui existaient au 7 juillet 1839, 10 navires, jaugeant ensemble 1885 tonneaux.

Cette Chambre de commerce, Messieurs, est d'avis de prolonger les dispositions de la loi actuelle encore pour deux ans, en faisant observer au Gouvernement, que ceux qui ne veulent point de commerce direct, ne veulent point d'exportation, préfèrent de voir alimenter le pays de denrées exotiques par les navires étrangers; pour ceux-là certainement notre marine est plus que suffisante, et que si nous n'en avons pas du tout, ils n'y trouveraient aucun inconvénient; mais que pour les esprits sages, positifs, qui tiennent compte des enseignemens de l'expérience et de la pratique, pour tous ceux enfin qui ne voient pas sans effroi, la décadence rapide de toutes nos industries, même les plus vitales, et qui savent que ce n'est que le commerce direct qui peut nous ouvrir des débouchés et nous débarrasser de notre trop-plein, tout en procurant de l'ouvrage à notre nombreuse classe ouvrière, pour ceux-là certainement notre marine est suffisante.

Que l'importation des matières premières que consomme la Belgique pourrait alimenter la navigation de plusieurs centaines de navires, mais que la prime que le gouvernement accorde n'est pas suffisante pour développer sur une grande échelle nos constructions maritimes; que le manque de colonies nous oblige de suivre le système des droits différentiels, pour assurer à nos armateurs de l'emploi pour leurs navires; que c'est une nécessité pour nous, d'avoir ce système protecteur; que sans cela l'industrie en Belgique pourrait être anéantie en peu d'années, et occasionnerait la misère de nos ouvriers, et que du besoin du peuple surgirait alors de nouvelles commotions.

Elle observe encore, que si la législature sanctionnait le désastreux projet de traité de commerce avec la France, que le Gouvernement lui a soumis, il ne serait pas douteux que toutes les constructions ne cessassent à l'instant; ce serait un véritable malheur pour nos constructeurs de navires, et pour toute la classe ouvrière à qui les constructions de vaisseaux procurent l'existence.

La chambre de commerce d'Ostende, interrogée par M. le Ministre de l'Intérieur et des Affaires étrangères sur la question de la prorogation de la loi du 7 janvier 1837, et sur d'autres questions par rapport à elle, s'est appliquée à les résumer en une question sommaire et dominante, qui est celle-ci : importe-t-il à la Belgique de continuer d'encourager la construction navale indigène? elle y répond affirmativement, et elle justifie son avis en disant : que la Belgique est assez riche en hommes et en choses pour se former une bonne marine marchande, qu'il est de son intérêt même et de sa dignité de le faire; elle dit ensuite : que puisque l'encouragement accordé par la loi du 7 janvier 1837, a produit l'effet de vivifier les chantiers de construction navale du royaume, il conviendrait de rendre cet avantage durable par le nouvel élan que produirait indubitablement la prolongation de la prime pendant trois ans.

La chambre engage le Gouvernement à continuer de protéger la construction navale du pays par l'exclusion de la nationalité Belge de tout navire fait à l'étranger; que cette espèce d'entreprise n'aurait autrement, pour ceux qui s'y adonneraient en Belgique, aucune garantie d'avenir, car alors l'allocation d'une prime pourrait non seulement y devenir un non sens, mais même créer une source de pertes successives pour les armateurs.

Elle observe de même que le traité de navigation projeté entre la France et la Belgique deviendrait désastreux pour la marine marchande, s'il venait à être exécuté.

Quant à la question générale de savoir, quels ont été les effets de la loi du 7 janvier 1837 en Belgique? elle répond : ceux qui nemanquent jamais de produire le développement d'une industrie qui a une immense influence sur d'autres qu'il importe au pays de conserver et de tenir en activité.

L'état des navires de mer du port d'Ostende est ainsi indiqué :

1^o Navires existants au 1^{er} janvier 1837, 25 navires jaugeant 2199 tonneaux.

2^o Navires construits du 1^{er} janvier 1837 au 7 juillet 1839, six navires jaugeant 1,006 tonneaux.

3^o Navires péris pendant la même période, 5 navires jaugeant 489 tonneaux.

Total des navires existants dans ce port au 7 juillet 1839, 28 navires jaugeant 3,061 tonneaux.

Il est à observer, qu'on a posé encore les quilles de 4 navires évalués devoir jauger 930 tonneaux.

La Chambre de Commerce de Gand, Messieurs, avoue que la loi de 1837, qui accorde des primes pour la construction des navires de mer, a eu pour effet de faire construire des navires d'un tonnage beaucoup plus fort qu'on ne l'avait fait jusqu'à présent. Elle cite ses propres navires de mer mis en construction, depuis le 1^{er} janvier 1837 jusqu'au 7 juillet 1839, savoir :

La Marie-Louise de	400 tonneaux.
L'Auguste de	329
Le Diomède de	400
Le Jeune Édouard de	250

Un navire, le Frédéric, de 350 tonneaux, s'est perdu et un autre, la Maria, de 300 tonneaux, a été mis hors de service.

Le nombre des navires au 1^{er} janvier 1837, s'élevait à huit, d'un tonnage d'environ 1800 tonneaux, et celui des navires actuellement existans, monte à sept, d'un tonnage d'environ 1500 tonneaux : elle engage le Gouvernement, dans l'intérêt du commerce et de la marine Belge, de prolonger la loi sur les primes pour un nouveau terme de trois ans, qui serait de la plus grande utilité, et ce, sur les mêmes bases qu'actuellement, cette loi ne lui ayant pas paru devoir subir de modifications.

Voilà, Messieurs, les différentes opinions des Chambres de Commerce.

Vous y voyez, Messieurs, que presque l'unanimité de ces Chambres est pour la prorogation de la loi; il n'y a que celle de Louvain qui voudrait ôter le droit sur le sel, et alors ne pas donner de primes de constructions : c'est un système nouveau; celle d'Anvers, en critiquant même le mode des primes, observe qu'il serait injuste d'en frustrer en ce moment les constructeurs, qui ont récemment posé des quilles en comptant sur la prorogation de la loi de 1837, et qu'il serait utile, pour ces raisons, de la proroger jusqu'au 7 janvier 1842.

En examinant, Messieurs, le résumé comparatif de la marine marchande de chacun des ports susdits au 1^{er} janvier 1837 et en juillet 1839, en regard de celui de 1836, il semblerait que la loi, allouant des primes pour constructions de navires, n'avait pas encore, à l'époque où les susdits rapports ont été faits, contribué d'une manière bien marquée, à l'augmentation de notre marine marchande.

Effectivement, Messieurs, on dirait que tout l'accroissement de la marine en 1836, se borne à 2,473 tonneaux, sur un tonnage total de 18,620; ce serait

un faible accroissement d'environ 13 p. c. ; mais, Messieurs, si on déduisait du tonnage total de 1836, ce qui doit en être retranché, on en déduit encore les pertes et les démolitions, le chiffre en sera fortement réduit, et l'accroissement devient considérable ; en supprimant ensuite, Messieurs, du total indiqué de 1836, les petits bâtimens de 32 à 99 tonneaux, compris, contrairement à la loi de 1837, sur les tableaux statistiques d'Anvers et d'Ostende, ainsi que les autres déductions indiquées dans le rapport du 17 décembre 1839 à la Chambre des Représentans, il ne resterait plus du tonnage total de 1836 que 12,244 tonneaux ; comparez alors, Messieurs, ce dernier tonnage avec celui de 1839, après déduction des bâtimens d'une capacité inférieure à 100 tonneaux, et l'avoir ainsi réduit à 18,145, vous trouverez un accroissement de 5,901 tonneaux sur un tonnage de 12,244, ce qui revient à près de 49 p. c.

Une autre marche de calcul plus simple et plus concluant, Messieurs, c'est le relevé des navires de mer de 100 tonneaux et au-delà, en construction depuis le 1^{er} janvier 1837, savoir :

Tonnage total des navires construits ou en construction plus ou moins avancée depuis le 1 ^{er} janvier 1837.	11,362
Tonnage total des bâtimens dont la quille était simplement posée en juillet 1839.	4,470
Total général des tonnages.	15,832

Dans le premier calcul, Messieurs, les bâtimens achetés à l'étranger se mêlent aux produits de nos chantiers nationaux ; dans le second, ce sont seulement les bâtimens qui ont été construits ou qui sont en construction sur nos propres chantiers, qui doivent être considérés comme le résultat direct de la loi ; comparez maintenant, Messieurs, ces chiffres avec les 12,244 tonneaux nous restant de 1836, et vous verrez le résultat de la loi sur les primes : elle aura doublé dans peu de temps les restes du tonnage de 1836.

En effet, Messieurs, nous voyons par un état sub. litt. A, fourni par M. le Ministre, qu'il y a eu une progression marquée, en 1839, dans le nombre des mises en construction, qui n'avaient représenté, en 1837, qu'un tonnage de 2,655 tonneaux, en 1838, qu'un tonnage de 2,242, ont présenté un tonnage en 1839 de 10,235 tonneaux ; cette augmentation, Messieurs, est certainement l'effet réel de la loi en question.

Les commencemens d'une industrie nouvelle sont souvent difficiles ; ce n'est que par la persévérance qu'on vient à bout de les rendre productifs.

La loi a d'ailleurs, Messieurs, un résultat dont on ne peut contester l'utilité, en relevant dans le pays une industrie très-intéressante, celle des constructions maritimes, qui procure de l'emploi à de nombreux ouvriers, des débouchés aux produits des branches manufacturières et agricoles, et des moyens de transport au commerce lui-même.

Ce seront, Messieurs, des avantages réels pour le pays. Il faut favoriser notre pavillon ; mais, Messieurs, suffit-il d'accorder seulement des primes pour améliorer notre marine marchande, ne faut-il pas quelque chose de plus ?

Les Chambres de commerce sont d'avis qu'il faut encore d'autres protections. Votre Commission, Messieurs, sans se prononcer sur les moyens pour at-

(8)

teindre ce but , croit devoir pourtant, dans l'intérêt de notre marine et de notre commerce, engager le Gouvernement à porter toute son attention sur les moyens de protéger l'extension de notre propre navigation commerciale et d'établir un système commercial du pays, tel que nos constructeurs et nos négocians trouvent tous les avantages compatibles avec l'intérêt général de la Belgique.

Votre Commission, Messieurs, après avoir examiné attentivement toutes les pièces mises à sa disposition, vous propose, par mon organe, l'acceptation pure et simple du projet de loi présenté par le Gouvernement.

Bruxelles, le 11 février 1840.

Comte DE BAILLET ,
Comte DUVAL DE BEAULIEU,
J. ENGLER,
Comte DE RENESSE BREIDBACH, *Rapporteur.*