

Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 9 DÉCEMBRE 1835.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Accompagnant le projet de loi pour les primes de construction de navires.

MESSEURS,

Un crédit de 60,000 francs a été ouvert au budget de mon département pour l'exercice 1835, pour l'organisation d'un service de secours maritimes le long de nos côtes, et subsidiairement pour être réparti en primes provisoires, à l'effet d'encourager les constructions navales.

Pour satisfaire aux vues de la législature, le gouvernement s'est empressé de se mettre en rapport avec les chambres de commerce et les autorités provinciales et locales les mieux à même, par leur position, de bien apprécier le service de sauvetage et d'en déterminer les besoins.

Pour les secours maritimes, il s'agissait surtout de faire choix de bateaux qui, par la forme de leur construction et leur solidité, peuvent le mieux résister aux tempêtes et apporter les secours les plus prompts et les plus efficaces aux équipages des navires en détresse ou naufragés.

Après avoir recueilli à cet égard tous les renseignemens désirables, le gouvernement a cru pouvoir préférer les barques sauveteurs, dites à la Palmer, du nom de leur inventeur, comme étant reconnues les plus propres à porter assistance aux navires et équipages, et il a ordonné, en conséquence, l'achat d'une barque modèle en Angleterre, afin de pouvoir faire construire les autres dans le pays.

Quatre de ces barques, estimées chacune à 2,000 fr. pour la coque, dont la première serait placée à Heyst, la deuxième à Blankenberg, la troisième à Ostende et la quatrième à Nieupoort, suffiront pour assurer le service; de sorte que les frais de construction ne s'élèveront qu'à environ. . . . fr. 8,000

Et comme il n'est guères probable que les frais d'armement et de personnel dépassent les. . . . » 12,000
ce qui ferait une dépense totale de » 20,000

il en résulterait que le gouvernement pourrait disposer sur le crédit susdit de 60,000 fr., d'environ 40,000 fr. pour favoriser les constructions navales marchandes.

Ces primes font l'objet du projet de loi que le Roi m'a chargé de vous présenter, et sur lequel j'appelle d'autant plus volontiers votre attention, que son accueil par la législature ne peut manquer de vivifier nos chantiers de construction.

Je n'ai pas besoin de vous dire, Messieurs, que les constructions et les armemens maritimes répandent le travail et les richesses dans presque toutes les classes de la société, par le grand nombre d'industries secondaires qu'ils occupent et la diversité des matériaux qui leur sont nécessaires; mais je vous prie de ne pas perdre de vue, Messieurs, que les encouragemens provisoires que le gouvernement vous propose, ne peuvent manquer d'exercer une influence favorable sur l'exploitation de nos forêts et de nos mines, et de reconstituer notre marine marchande d'une manière conforme aux besoins actuels du pays.

La mesure que le gouvernement vous propose, et qui n'est d'ailleurs que la conséquence des délibérations et du vote des Chambres sur le budget de 1835, a été tentée avec succès par le gouvernement précédent et par presque toutes les nations commerçantes; et l'on peut espérer qu'elle sera d'autant plus utile aujourd'hui que l'esprit d'association se développe de plus en plus, et que déjà plusieurs sociétés maritimes et commerciales sont formées, et que d'autres sont sur le point de se former encore.

Depuis 1814 jusqu'en 1823, peu de constructions avaient été tentées dans le pays, malgré l'état de paix et le mouvement ascendant du négoce; mais à cette dernière époque, l'élan fut donné par l'arrêté du 5 octobre, qui accorda une prime de 18 florins par tonneau pour les navires à voiles de 310 tonneaux de jauge.

Cette prime fut consentie pour 3 années consécutives, et l'arrêté du 29 juillet 1825 décida qu'elle serait également payée pour les bateaux à vapeur.

En 1827, alors que le délai fixé par l'arrêté du 5 octobre 1823 était expiré, un autre arrêté du 10 septembre prorogea ce délai jusqu'au 31 décembre 1829.

Depuis cette dernière époque, les primes pour les constructions navales ont cessé d'exister, et en les faisant revivre aujourd'hui, nous pouvons nourrir l'espoir fondé de les voir, comme ci-devant, tourner à l'avantage général.

Toutefois, nous vous prions de remarquer que cette législation ne saurait être que provisoire, parce qu'il n'y a rien d'absolu dans le principe des primes et des encouragemens, qui doivent cesser d'exister dès que les branches d'industrie et de commerce en faveur desquelles ils ont été momentanément accordés, ont pris un élan convenable. Le gouvernement doit donner l'impulsion, mais, ce but atteint, il doit cesser ses sacrifices.

Contrairement aux arrêtés précédens, nous vous proposons aujourd'hui, Messieurs, de n'encourager que les constructions de navires de 150 à 300 tonneaux, parce que cette espèce de bâtimens convient en effet le mieux à la Belgique, dans ses relations de commerce actuelles. Cependant, nous n'avons pas voulu exclure de la faveur dont il s'agit les navires d'un tonnage plus

élevé ; mais nous avons pensé qu'on ne devait les admettre à la jouissance de la prime que jusqu'à concurrence de 300 tonneaux de jauge.

Une exception a été faite à cette règle, par l'art. 4 du projet, en faveur des bateaux à vapeur, attendu qu'une grande partie de leur capacité est employée au placement des machines qui, par l'espace qu'elles occupent, diminuent quelquefois la charge du $\frac{1}{3}$ à la $\frac{1}{2}$.

Conformément aux précédens, nous avons aussi établi, par l'art. 2, une différence entre la prime pour les navires doublés et chevillés en cuivre ou zinc, et celle pour les navires qui n'auraient que leur doublage en bois dans les vives-œuvres, attendu que la dépense des premiers bâtimens est plus forte que celle des seconds, et qu'il est d'ailleurs favorable d'encourager le doublage en métal, tant dans l'intérêt du commerce, qui acquerra par là une marine plus solide, que dans l'intérêt de nos usines, qui y trouveront un nouveau moyen de débit et de travail.

Lorsque l'État accorde des encouragemens de la nature de ceux dont il s'agit, il doit pouvoir aussi exercer un contrôle efficace pour s'assurer qu'on n'abuse point des faveurs consenties. Ainsi, il ne suffirait pas, pour avoir droit à la prime, de poser la quille d'un navire, de faire le simulacre d'une construction, d'indiquer un tonnage et de prendre le pavillon national ; il faut encore avoir la certitude que les constructions commencées seront achevées dans le terme prescrit, que leur solidité ne laisse rien à désirer, que l'État ne paiera qu'en raison du tonnage réel, et qu'enfin le navire continuera, pendant un certain temps, à porter le pavillon du pays.

Ces garanties, nous les avons stipulées par les art. 5 et suivans du projet ; et vous remarquerez, Messieurs, que par l'article final nous avons admis à la jouissance de la prime les navires qui se trouveraient encore en construction au moment de la promulgation de la loi.

En vous présentant ce projet, nous avons eu uniquement en vue de ranimer nos chantiers de construction, de seconder la formation de sociétés commerciales maritimes qui se préparent, et de former une nouvelle marine marchande qui, nous n'en doutons point, trouvera un aliment d'activité et de prospérité dans l'exécution des différentes lois commerciales qui vous sont soumises, et dans celles que le gouvernement vous soumettra encore.

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut !

Nous avons arrêté et arrêtons :

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

Vu la loi du budget pour l'exercice 1835 ;

Considérant qu'il a été ouvert par cette loi, au département de l'intérieur, un crédit de 60,000 francs pour être affecté à l'organisation d'un service de sauvetage le long des côtes maritimes du royaume, et subsidiairement pour servir à l'encouragement des constructions navales marchandes ;

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Tout Belge qui, depuis le 1^{er} janvier 1836 jusqu'au 31 décembre 1838, construira, sur les chantiers du royaume, un navire de commerce à voiles, d'un tonnage de 150 à 300 tonneaux inclusivement, recevra, à titre de prime, si le navire est doublé et chevillé en cuivre ou zinc, une somme de trente francs (fr. 30) par tonneau de jeauge d'un mètre-et-demi cube.

ART. 2.

La prime ne sera que de 24 francs pour les navires du tonnage susdit qui ne seraient pas doublés et chevillés en métal.

ART. 3.

Ces primes seront également accordées aux navires à voiles mesurant au-delà de 300 tonneaux, mais seulement jusqu'à concurrence de ce dernier tonnage.

ART. 4.

Pour les bateaux à vapeur, la prime sera de 36 ou 40 fr., quel que soit le tonnage du navire, suivant les différences établies par les art. 1 et 2 en ce qui concerne le chevillage et le doublage.

ART. 5.

Les primes ne seront payées qu'après que la coque des navires, dûment achevée, aura été lancée.

ART. 6.

Pour y avoir droit, le constructeur ou propriétaire du navire devra informer le département de l'intérieur de l'époque à laquelle les constructions auront été commencées, et ce dans le délai des huit jours qui suivront celui de la pose de la quille.

ART. 7.

Cette information devra en même temps indiquer les noms des propriétaires du navire, le nom qu'on se propose de donner à ce dernier, son tonnage présumé, le temps calculé nécessaire pour son achèvement et le chantier de construction.

ART. 8.

En outre, il devra être justifié au département précité, immédiatement après l'achèvement des constructions, et ce par des certificats réguliers, de la bonne construction des navires et de leur tonnage réel calculé à raison d'un mètre-et-demi cube par tonneau.

ART. 9.

A l'appui des déclarations susdites, les propriétaires devront joindre un acte d'engagement, sur timbre, dûment enregistré, souscrit par deux cautions solvables et solidaires, de faire naviguer le vaisseau exclusivement sous pavillon national, pendant cinq années consécutives au moins, à partir du jour de sa première mise en mer, sous peine de restitution des sommes perçues du chef de la prime.

ART. 10.

La prime ne sera point payée pour les navires qui, avant la mise en mer, auraient été démolis ou incendiés; elle sera restituée, si le paiement a eu lieu antérieurement.

ART. 11.

Les navires en construction lors de la promulgation de la présente loi, et qui seront lancés pendant sa durée, auront également droit aux avantages qu'elle accorde, moyennant, par les propriétaires, de remplir les conditions exigées par les art. 6, 7 et 8 de la présente loi.

ART. 12.

En cas d'aliénation d'un navire pour lequel l'État a payé une prime, l'acheteur devient de fait caution solidaire des obligations contractées conformément à l'art. 9.

ART. 13.

Dans le cas prévu par l'article précédent, l'acte de vente devra être transmis par copie, et ce dans le mois de sa date, au ministre, sous peine d'une amende de fr. 500 à charge du vendeur.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 7 décembre 1835.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

DE TREVX.