

Λ  
( N° 157. )

## Chambre des Représentans.

---

SÉANCE DU 10 MARS 1836.

---

# RAPPORT

*De la Commission chargée d'examiner le projet de loi tendant à accorder des primes aux constructions navales (1).*

---

MESSIEURS,

Étendre l'industrie et le commerce du pays au moyen d'un plus grand développement de sa marine marchande, tel est le but de ce projet de loi. Il vous propose, en conséquence, d'accorder des primes aux constructions navales.

Considérée dans l'abstraction des faits, cette proposition a été favorablement accueillie par votre commission. En effet, chaque navire national est une route que le pays s'ouvre sur les mers, pour mettre son industrie et son commerce en communication avec des millions de consommateurs étrangers. Notre industrie et notre commerce s'étendent dans la même proportion dans laquelle nos navires exportent nos produits et importent, en retour, dans le pays, les produits étrangers, comme besoins de sa consommation. Plus les nations achètent *par leur propre commerce direct*, plus aussi elles vendent. Les échanges *directs* sont la véritable base du commerce extérieur, et celui-ci est, à son tour, la source de la prospérité générale. Le commerce maritime exporte les produits de l'industrie. Celle-ci grandit en raison de l'étendue de ce commerce. Le bien-être de la classe ouvrière, ou des trois quarts des

---

(1) La Commission était composée de MM. DEMONCEAU, *président*, CORBISIER, DU BUS (Bernard), LEGRELLE, PIRMEZ, ZOUDE, et DE FORRE, *rapporteur*.

habitans, suit cette même progression. Si l'on comprend que c'est presque une vérité mathématique de dire que la prospérité de l'industrie et du commerce intérieurs d'un pays est en raison du nombre de ses communications intérieures (1), on comprendra aussi que cette vérité est applicable aux communications qu'un pays construit à l'extérieur. On peut même ajouter que le développement entier de son industrie et de son commerce dépend de l'application de cette dernière condition. Les primes de constructions navales, accordées par l'État, alors qu'il ne possède pas de marine, ne sont donc, comme les routes intérieures et les canaux construits à ses frais, à la vérité autre chose que des avances dont la nation tout entière recueille les fruits en abondance. Peu de vérités ont reçu à un degré aussi élevé la sanction de l'expérience et celle des hommes spéciaux et positifs. « Les hommes, en » général, dit *Say*, ont de très grands avantages à recueillir par les commu- » nications qui s'établissent entre les différentes parties du monde. Ces avan- » tages, vous le savez, consistent essentiellement dans l'échange qu'ils peuvent » faire des productions propres à chaque lieu. Quand cet échange devient » facile, les hommes de tous les pays participent avec moins de frais aux » productions de chaque endroit. La navigation a prêté aux peuples un » merveilleux secours pour rendre ces communications économiques. Le même » poids, le même volume de marchandises peut, au moyen de la navigation, » être plus facilement transporté au bout du monde, qu'à une distance de » quinze ou vingt lieues par terre.... Nos relations (avec les pays d'outre- » mer) s'entretiennent par des armemens de navires, des entrepôts, des » maisons de commission, de gros capitaux, et, au total, un bel emploi des » facultés de l'homme, dans lequel il trouve des profits analogues (2). » — Posez la question dans un sens inverse; refusez une marine marchande à votre pays, et une partie de ses capitaux, de ses matières premières et de sa capacité ouvrière restent sans valeur. Vous mettez ces trois puissans ressorts de prospérité nationale en mouvement sur le sol d'autres peuples. La marine étrangère fournit au pays les articles de sa consommation intérieure. Il ne participe pas, en raison de ses ressources, à l'inappréciable bienfait des échanges. Le commerce direct, cette source abondante de prospérité, devient impraticable. Votre industrie languit au milieu d'une population qui excède ses besoins. Elle est resserrée dans le cercle étroit de ses marchés intérieurs, si toutefois les lois du pays les lui assurent. Le besoin de travail ronge la nation. La classe ouvrière devient en partie une charge pour l'État, ainsi qu'une source de malaise, d'inquiétudes et de désordres.

Les moyens de constructions navales, les capitaux, les matières premières, une population propre à la marine, abondent chez nous. Mais quelque riche que soit un pays en moyens de production, il est pauvre s'il ne les emploie pas. Les capitaux, les matières brutes, la population, ne sont que des instrumens. Sans emploi, ce sont des valeurs inertes; elles ne profitent à per-

---

(1) Voyez les développemens de la proposition de M. DE PUYOT, relative à un emprunt de 16 millions pour être affectés à la construction de routes.

(2) *Cours complet d'économie politique-pratique*; tome II, pages 377 et 378.

sonne. Le travail seul leur donne une valeur réelle et appréciable. Il les convertit en agens producteurs; il les emploie à un but utile à toute la communauté. Plus la somme des produits est augmentée par la combinaison des capitaux, des produits du sol et du travail, plus aussi la somme de l'aisance, du bien-être, de l'ordre et du bonheur national est agrandie. L'emploi des capitaux, des produits agricoles et minéraux et des bras, est, pour toute nation, un besoin impérieux, nous dirons même une condition d'existence.

Dans notre civilisation avancée, ces vérités sont devenues proverbiales. Nous en avons vu l'application dans l'espèce. Sous le gouvernement précédent, et sur les réclamations de toutes nos villes maritimes, la construction de navires marchands fut aussi encouragée par des primes. Les constructions navales se succédaient sans interruption. Nos chantiers étaient pleins de vie. Les primes produisaient un effet merveilleux et sans exemple pour la Belgique. Cette activité s'étendait à tous les points du pays. Les producteurs de bois, de fers, de lins, de chanvres, de houilles, de comestibles, élargissaient le cercle de leurs valeurs. Une masse d'ouvriers était employée à leur production. La navigation intérieure et le roulage les transportaient sur nos chantiers. Une autre masse d'ouvriers trouvait ensuite de l'emploi dans la préparation et dans la transformation de ces matières brutes, dans la confection des navires, des fers, des voiles et des cordages; les bureaux d'assurance, le nombre de commis, se multipliaient. Les armateurs, en exerçant leur industrie, concourent ainsi au bien-être commun de la grande famille. C'est ainsi que la vitalité circule dans tous les membres du corps social.

La loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 ordonne la construction de chemins de fer qui mettent nos ports de mer en communication avec de grands centres de consommation. D'un autre côté, le gouvernement a présenté à la Chambre des représentans, comme corollaire de cette loi, un projet de loi relatif au transit. L'importance de ce commerce de transit, ses bénéfices, ainsi que les avantages de nos chemins de fer, seraient grandement exagérés par les développemens qui précèdent ce projet, dans les deux cas suivans :

1<sup>o</sup> Si les marchandises que nous transitons, par notre chemin de fer vers les pays étrangers, n'étaient pas, en grande partie, le produit de notre propre commerce maritime;

2<sup>o</sup> Si nous ne pouvions pas livrer ces marchandises au consommateur étranger au même prix auquel elles lui seront vendues par nos concurrens en transit.

Or, sans marine commerciale, ces deux conditions de prospérité en affaires de transit ne pourraient être remplies. Dans le premier cas, si transit considérable il y a, les bénéfices en resteraient presque tous au commerce étranger. Dans l'autre cas, si nous voulions faire par nous-mêmes le commerce direct de transit, nous serions obligés d'acheter de seconde main les articles de réexportation. Les prix en seraient affectés. La lutte contre les ports rivaux deviendrait difficile, sinon impossible.

Avec une marine nationale, non seulement nous exportons nos propres

produits et nous importons les besoins de notre consommation intérieure : mais aussi nous importons pour la réexportation les articles demandés sur les marchés étrangers auxquels nos routes en fer aboutissent. De cette manière les bénéfices de la navigation marchande sont calculés sur les cargaisons de départ et de retour. Ils sont doublés. Il en résulte une diminution dans les prix des articles importés, soit pour la consommation intérieure, soit pour la réexportation en pays étranger. Alors la lutte avec les ports rivaux, en affaires de transit, nous présentera des chances de succès.

L'association commerciale allemande exige l'alliance d'une puissance maritime commerciale. Cette alliance est un besoin pour elle. Une puissance maritime entrera, comme partie intégrante, dans l'union allemande, ou bien cette association s'alliera, sans détermination, à plusieurs nations maritimes. Elle ira s'approvisionner dans les ports dans lesquels les qualités et les prix lui conviendront mieux. Dans le premier cas, la Belgique ne pourrait, sans marine marchande, devenir l'alliée de l'union germanique. Cette heureuse destinée devrait échoir à la Hollande, ou aux villes anséatiques. Alors s'évanouissent les belles espérances de commerce de transit que nous avons fondées sur notre chemin de fer, ainsi que les vœux de quelques provinces qui demandent notre accession au système allemand. Si le temps nous apprenait que cette fusion convenait à nos intérêts, elle serait impraticable. L'union de la Hollande ou des villes anséatiques au système prussien, comme partie intégrante, repousserait tout autre pays maritime. Cette éventualité n'a pas échappé à la commission nommée par les industriels du district de Verviers, à l'effet d'appeler l'attention de Sa Majesté sur leur demande concernant la réunion de la Belgique au système des douanes prussiennes. Voici comme cette commission s'exprime, à cet égard, dans son *Mémoire* adressé au Roi : « Il importe donc, Sire, de ne pas perdre de vue la tendance de l'association » allemande et les principes économiques qui en sont la base. Cette association » a besoin d'une puissance maritime alliée, et il est dans notre destinée, ou » dans celle de la Hollande, d'en faire un jour partie. Que si nous nous » laissons devancer par notre rivale, nous ne savons quel sort nous sera » réservé. » — Dans le second cas, sans marine commerciale, nous lutterions péniblement, sinon inutilement, contre le transit de la Hollande et des villes anséatiques. Déjà nous en avons dit les motifs au bas de la page 3.

Deux autres prévisions, non moins importantes, ont aussi fixé l'attention de la commission. La première a pour objet les éventualités de guerre, combinées avec notre neutralité. Le calcul des probabilités nous autorise à compter sur une guerre tous les quinze ans. C'est le terme moyen du nombre de guerres que l'histoire nous offre. Des ports sont bloqués; la navigation commerciale des nations belligérantes est interceptée; nos ports, qui sont neutres, restent ouverts; notre navigation n'est point interrompue; elle atteint, durant la guerre, une grande prospérité. Ce résultat a été produit pendant la guerre de l'indépendance de l'Amérique du Nord. La Belgique n'y prit aucune part. L'Escaut étant fermé, le port d'Ostende acquit une grande activité qui se communiqua à tout le pays. Cette prospérité eût été d'une toute autre importance, si alors la Belgique avait possédé une marine commerciale.

Les bénéfiques se bornaient à ceux que donnent les affaires de transit. Si, pendant la longue guerre continentale, la Belgique avait été neutre, et qu'elle eût possédé une navigation marchande, les mêmes causes auraient produit les mêmes effets. Ajoutez à cette neutralité du pays, sa position internationale. Touchant de tous points aux grands centres de commerce et de consommation, sa situation lui ouvre la voie à des affaires considérables auxquelles la navigation commerciale donne lieu. Votre commission a compris que la Belgique commettrait une faute grave, si, en négligeant de se construire une marine commerciale, elle ne profitait pas du bonheur inappréciable de sa position politique et topographique.

L'autre prévision se lie au sort que subira probablement le système des colonies. Ce système est proscrit par les économistes les plus intelligents. Il est contraire aux intérêts des colonies. Elles souhaitent toutes leur indépendance. Comme les deux Amériques, elles s'émanciperont dans un temps que la Providence aura marqué, ou que la force des choses amènera. « Les puissances d'Europe, dit *Say*, renonceront à exercer une protection qui leur est à charge; mais elles ne souffriront pas qu'aucune nation ait le droit d'exclure toutes les autres d'un marché avantageux; et après s'être battues pour tenir sous leur joug des pays éloignés, elles se battront pour assurer leur indépendance (1). » Votre commission, Messieurs, a aussi compris que si, par une navigation propre, la Belgique ne se prépare pas pour ces éventualités, plus ou moins éloignées, elle s'exclura elle-même de ces marchés avantageux.

Une troisième prévision conseillerait aussi au pays de se construire, à tout prix, une marine commerciale; mais sa réalisation, quoiqu'elle soit dans l'intérêt de toutes les nations, ne paraît cependant pas entrer dans les probabilités. Si le système restrictif et prohibitif tombait partout, et qu'une liberté absolue d'échanges commerciaux s'établît entre toutes les nations, la Belgique, située comme elle l'est, aurait le plus grand intérêt à posséder une navigation étendue. La commission se borne à livrer cette dernière éventualité à l'appréciation de la Chambre.

Les avantages nombreux et considérables que nous avons fait ressortir d'une marine commerciale, sont en outre confirmés par les faits. C'est à elle que plusieurs nations maritimes doivent leur étonnante prospérité. La navigation mercantile de la Grande-Bretagne, non compris celle de son immense cabotage, compte aujourd'hui 24,500 navires. Sa capacité est évaluée à 2,650,000 tonneaux. Elle emploie 160,000 hommes de mer. La valeur totale de cette marine marchande peut être portée à fr. 250 par tonneau, ou à fr. 662,500,000. Il est inutile de dire à quel prodigieux mouvement de capitaux, de matières brutes, de travail, d'industrie et de commerce une semblable marine donne lieu, et quelle vie abondante elle répand dans toutes les veines du corps social. La marine marchande de la France emploie 15,000 vaisseaux, et celle de la Hollande 1,400. La Belgique n'en compte que 136.

---

(1) *Cours complet d'économie politique-pratique*; tom. II, pag. 394.

L'Angleterre a consommé, en 1831, en denrées étrangères, pour une valeur de liv. sterl. 49,713,889, soit, au change de fr. 25-50, fr. 1,267,704,069-50. La même consommation de la France a été, en 1832, d'une valeur de fr. 505,093,488. Ces importations ont été faites, dans ces deux pays, presque en totalité, au moyen de leur propre marine commerciale. Nos économistes calculent que la Belgique consomme annuellement, en marchandises étrangères, 50 fr. par individu, soit, en raison d'une population de 4,142,257 ames, fr. 207,225,700. Cette consommation intérieure peut être approximativement répartie comme suit :

27,000 lasts de sel, à 80 fr. par last . . . . .	fr. 2,160,000 00
22,000 » bois de construction et de teinture, à 200 par d°. »	4,400,000 00
125,000 » café, sucre, cotons, cuirs, etc., à 1,600 par d°. »	200,000,000 00
<hr/>	<hr/>
174,000	Total. . . . » 206,560,000 00

Pour importer ces 174,000 lasts par sa propre navigation, il faudrait à la Belgique 2,700 navires d'un tonnage moyen de 140 tonneaux. La Belgique n'en possède que 136. En admettant pour chacun trois voyages par an, soit 408, il reste encore 2,396 cargaisons qui sont importées dans nos ports par la marine étrangère. Loin donc de pouvoir faire des affaires de réexportation ou de transit pour notre propre compte, et de fournir ainsi le marché étranger, il nous manque les  $\frac{18}{20}$  de navires pour suffire à l'importation des besoins de notre propre consommation.

Jusqu'ici nous avons examiné la question des primes de constructions navales dans ses résultats avantageux au pays. Nous l'avons ensuite mise en regard des souffrances de notre marine commerciale. Présentée et développée sous ces rapports, elle n'a rencontré dans le sein de la commission qu'une faible résistance. Un seul membre a rejeté le projet de loi. Il a voulu le maintien du *statu quo*. En effet, le système de la liberté commerciale, ou celui du *statu quo*, repousse les primes. Elles sont proscrites par les principes sur lesquels ce système est basé. Cependant, si les partisans de cette doctrine de liberté commerciale étaient conséquens avec eux-mêmes, la question des primes, appliquée à un état maritime naissant, devrait recevoir, dans leur propre système, une solution beaucoup plus étendue. Conformément à leurs principes, ils admettent, comme une nécessité, la construction des routes à l'intérieur. Ils sentent le besoin de mettre les points de production en communication avec les centres de consommation. Ils poussent cette nécessité au point d'en faire un devoir et une charge à l'État. Or, personne ne conteste que les navires soient des routes qui mettent les producteurs nationaux en communication avec les consommateurs étrangers, et les producteurs étrangers avec les consommateurs du pays. Donc, d'après leur système, poussé dans ses conséquences les plus directes, ils devraient, non seulement accorder des primes aux constructions des routes maritimes, mais encore exiger que l'État construisît à ses frais toute la marine marchande. Ces communications maritimes sont en outre le moyen d'établir le commerce d'échanges, si hautement et si justement préconisé par les défenseurs de la liberté commerciale. « Or, » de tous les moyens de communication, dit *Say* (autorité qu'ils ne récuseront

» pas), le plus puissant, sans doute, est la navigation maritime... Sans la mer,  
 » qui couvre les deux tiers du globe, et qui lie les continents qu'elle sépare  
 » jadis, les frais de production des marchandises originaires produites par  
 » des lieux si distans, excéderaient bientôt l'utilité dont ils peuvent être pour  
 » nous; ils ne pourraient plus devenir des produits aptes à notre consumma-  
 » tion; tout commerce entre les différens pays de la terre deviendrait impos-  
 » sible; les commerçans perdraient les profits que leur industrie et leurs  
 » capitaux y trouvent maintenant; les peuples y perdraient des moyens  
 » d'échange et de consommation qui font une partie de leur prospérité (1). »  
 C'est donc une véritable anomalie, dans leur propre système, que de ne pas  
 voter des primes de constructions navales, alors que ces voies de communi-  
 cations maritimes ne sont pas établies. On voit qu'il suffit souvent de substituer  
 un mot à un autre, sans rien changer au fond de la question, pour la pré-  
 senter à son adversaire sous un aspect moins hostile.

Toutefois, la commission n'a considéré jusqu'ici la question des primes que  
 dans ses abstractions. Il importe beaucoup plus de l'examiner dans ses appli-  
 cations possibles. Transportée ainsi sur son véritable terrain, voici, Messieurs,  
 comment votre commission l'a envisagée :

Les navires ne sont que des instrumens de navigation. Ce n'est pas la navi-  
 gation même. Dans l'état actuel de la législation commerciale de la plupart  
 des nations continentales, y compris les États-Unis de l'Amérique du Nord,  
 une navigation *étendue* est impraticable pour la Belgique. L'élévation de leurs  
 droits différentiels sur les produits étrangers est pour nous une restriction de  
 navigation équivalente à une prohibition. Il en est de même de leurs droits  
 de tonnage, de port, de fanal, de pilotage, de quarantaine, etc. Ces droits  
 sont de 20 à 30 p. % plus élevés que les nôtres. Une différence de droits aussi  
 énorme est inconciliable avec une navigation étendue et suivie dans les ports  
 de France, d'Angleterre, d'Espagne, des États-Unis, de Hollande, de Prusse  
 et des autres ports du Nord. Notre navigation ne peut communiquer avec ces  
 ports que dans un cercle très rétréci. Nous ne sommes, en outre, reçus dans  
 aucun de ces ports sur le pied des navires nationaux. Nous n'avons conclu  
 avec aucune de ces nations des traités de réciprocité. Ces nations protègent,  
 par d'énormes droits différentiels, leur propre navigation. Elles veulent être  
 alimentées par leur propre marine, et donner ainsi de l'emploi à leurs capitaux,  
 à leurs matières premières, à leurs ouvriers, et à leur propre industrie et  
 commerce. Leur marine est activée par l'importation de leurs besoins de con-  
 sommation. — A l'exception des droits différentiels sur le sel et le sucre bruts  
 importés dans le pays par navires belges, nos droits différentiels sur toutes les  
 importations ne s'élèvent qu'à 10 p. %. Notre navigation est ainsi paralysée,  
 frappée dans le principe même de son action. Aussi, voyez le mouvement de  
 nos ports; c'est la navigation étrangère qui importe chez nous presque tous  
 nos besoins de consommation, tandis que les ports étrangers sont presque inac-  
 cessibles à nos navires. Dans cette position, nous possédons assez de navires

---

(1) *Ibidem*, tome I<sup>er</sup>, pages 415 et 416.

pour exploiter la navigation qui nous est possible. Ce qui le prouve, c'est que trente maisons de commerce maritime n'ont pas trouvé chez nous d'emploi pour leurs navires. Elles ont porté leur industrie sur le sol étranger. Les armateurs du pays ne seront pas disposés à sacrifier des capitaux à la construction de navires condamnés à rester sans emploi et à périr sur l'eau douce, à moins que ce ne soient des constructions destinées à remplacer les vieux navires qui existent, et, dans ce cas, ces constructions ne doivent pas être encouragées par des primes.

La chambre comprendra que l'opposition au projet de loi est devenue ici plus sérieuse et plus significative. Cette opposition a été partagée par tous les membres de la commission, à l'exception d'un seul.

La commission aurait même renoncé à la discussion spéciale des articles du projet, si elle n'avait point été arrêtée dans cette résolution par deux considérations. D'abord la Chambre n'était pas liée par le vote de la commission. Ensuite, eu égard, 1<sup>o</sup> à l'immense prospérité qui, sous tant de rapports, se rattache à une marine commerciale; 2<sup>o</sup> à l'heureuse situation politique et internationale du pays, pour traiter directement les affaires commerciales; 3<sup>o</sup> à un avenir probable qui offre au pays tant d'éventualités brillantes; il a paru à la commission impossible que le gouvernement tardât plus long-temps de proposer à la Chambre les mesures propres à protéger plus efficacement la marine commerciale du pays. A cette condition la commission déclare qu'elle ne persiste pas dans son opposition. Elle émet le vœu que le gouvernement avise aux moyens de protéger notre marine marchande par des mesures plus efficaces que les primes de construction. Ici se borne le travail de la commission.

Dans le désir de remplir jusqu'au bout la tâche ardue imposée à la commission, à l'égard d'une question qui affecte si vivement tous les intérêts matériels du pays, deux membres ont pensé qu'il n'était pas inutile d'indiquer à la Chambre les moyens qui ont été employés par plusieurs nations maritimes pour protéger, avec succès, leur navigation marchande, et pour faire lever les obstacles que les nations rivales lui avaient opposés. Deux membres (1) ont voté contre l'insertion de cette partie du Rapport, même considérée uniquement comme renseignements. Ils ont, en outre, déclaré que leur opinion était contraire aux élémens de ce travail. Quatre autres membres se sont prononcés pour l'insertion, dont deux se sont abstenus d'émettre leur opinion sur le fond; les deux autres l'ont admis.

Il existe dans les rapports commerciaux des nations deux espèces de réciprocité. L'une s'établit au moyen des tarifs, l'autre au moyen des traités. Dans l'absence de ces conventions, les nations maritimes portent leurs droits différentiels, au moins, au niveau de ces mêmes droits étrangers. Alors les chances de commerce sont égales. Alors aussi les échanges et par conséquent le commerce international deviennent possibles. Dans l'opinion de ces nations, ce ne sont pas là des représailles hostiles; c'est de la réciprocité

---

(1) MM. Legrelle et Pirmez. Ils ont demandé que leurs noms fussent insérés dans le Rapport.

proprement dite. Chaque pays doit à sa propre conservation de porter ses droits différentiels au niveau des mêmes droits étrangers. C'est pour tous une condition d'existence commerciale et navale. Si la Belgique reste à cet égard dans sa fausse position, elle doit renoncer à l'espoir de devenir une nation navale et commerçante, et d'exercer par elle-même le commerce maritime. Dans cette position, sa marine naissante sera écrasée par la marine étrangère. Sans cette réciprocité de droits, elle ne pourrait jamais être autre chose que le triste commis du commerce étranger. Elle devrait, en outre, se résigner, comme elle le fait maintenant, à recevoir de la navigation étrangère, presque en totalité, les besoins de sa consommation intérieure. Or, voici les déplorables conséquences de ce système :

1° Nous employons les capitaux, les matières premières nécessaires aux constructions navales, les ouvriers et les marins de l'étranger. Nos capitaux, nos bois, nos fers, nos voiles, nos cordages, nos houilles, nos produits agricoles, notre travail, restent pour nous, dans cette même proportion, sans valeur ;

2° Au lieu de conserver à notre industrie navale la consommation du pays, pratique en usage chez toutes les nations du continent, non liées par des traités de réciprocité, nous ouvrons nos marchés, à qualités et à prix égaux, à la navigation étrangère ;

3° Nous ne créons pas, pour notre industrie, des moyens sûrs et larges d'exporter ses produits qui excèdent la consommation intérieure. Lorsque les échanges *directs* sont impossibles, cette exportation l'est aussi en grande partie. Les autres nations ne viendront pas nous acheter des articles qu'elles produisent aussi ; c'est à nous à les exporter ;

4° Notre route en fer, pour laquelle nous faisons des dépenses considérables, et pour laquelle nous chargeons la dette publique, et par conséquent les contributions du pays, sera, sous le rapport du commerce extérieur, presque exclusivement exploitée par le commerce étranger. La Belgique devra se résigner aux minces bénéfices du commerce de transit *étranger*, resserrés d'ailleurs dans une seule ville maritime, et renoncer aux immenses avantages qui résultent du *propre* commerce de transit ;

5° Notre industrie agricole et minérale est supérieure à celle de nos voisins. Dans leur opinion, nous possédons aussi plus de facilités à produire quelques articles manufacturés. Notre consommation intérieure est telle que nous achetons plus que nous ne vendons. Le pays occupe une belle position commerciale. Avec tous ces avantages remarquables, il devrait être impossible que nous n'établissions pas un commerce direct d'échanges très considérable. Cependant, quelque brillants que soient ces avantages, ils sont perdus pour la Belgique, si, par une bonne législation commerciale, elle ne sait en profiter ;

6° Notre indépendance, pour laquelle nous avons combattu, et qui nous coûte si cher, comprend aussi notre indépendance commerciale. Nous avons voulu et nous voulons encore l'ouverture de l'Escaut. Sans navigation nationale étendue, l'Escaut sera pour nous à peu près commercialement fermé. Nous verrons flotter sur ce fleuve superbe, en majeure partie, les navires de l'étranger, et nous paierons des millions pour la libre navigation sur ses eaux.

Déjà l'opinion publique, encouragée encore par les journaux orangistes, est disposée à croire que les intérêts de la Belgique sont immolés à ceux de la France et de l'Angleterre.

Si, à l'instar de toutes les autres nations maritimes, la Belgique protégeait sa navigation marchande par des droits différentiels plus élevés; si, par son tarif naval, elle se mettait sur un pied de réciprocité avec ces nations, les conséquences désastreuses que nous venons de signaler et qui résultent de notre législation actuelle, se présenteraient d'une manière inverse, et nous pourrions tirer parti des nombreux avantages qui se rattachent à la supériorité de notre position industrielle et maritime. Alors nous aurions une navigation propre, et l'exportation de nos produits en serait la conséquence. Le commerce maritime étranger prouve ces deux dernières assertions. La première est, en outre, prouvée par une exception dans nos lois maritimes. Les droits différentiels sur le sel et le sucre importés par navires étrangers, s'élèvent beaucoup au-dessus de la différence de 10 p. % que ces derniers paient sur tous les autres articles d'importation. La marine étrangère n'a pu lutter contre ces droits. La marine du pays est restée en possession exclusive de l'importation du sel. Là elle a trouvé de l'emploi. C'est ce qui, pendant ces cinq dernières années, a sauvé, en grande partie, les derniers débris de notre marine. L'objection puisée dans l'intérêt du consommateur n'est point ici recevable; car les droits différentiels sur le sel, importé par navires nationaux, favorisent le consommateur, aussi bien que la navigation nationale. Si donc ce système de protection était appliqué à l'importation nationale de tous les articles exotiques, nous verrions bientôt nos chantiers et notre navigation prendre un développement considérable et tel que jamais le seul système des primes ne pourra lui donner.

Voici, entre plusieurs autres, un fait éclatant qui prouve que l'exportation des produits d'un pays est due à sa marine marchande. La France et l'Angleterre exportent des articles d'industrie que la Belgique produit aussi. Nous nous arrêterons à une seule espèce; elle répondra pour les autres. Il résulte de l'enquête commerciale établie en France, que, selon l'opinion des industriels de ce pays, la Belgique possède plus de ressources pour la production de tissus de coton qu'aucune autre nation; c'est-à-dire que, qualités égales, elle a plus de moyens de les produire à un prix inférieur. Cette opinion a été partagée chez nous par quelques chambres de commerce et par les partisans de la liberté commerciale. Cependant, malgré cette production plus difficile et plus coûteuse, la France exporte *directement* pour fr. 23 millions de tissus de coton, et l'Angleterre pour fr. 344,559,375; tandis que la Belgique, avec sa production plus facile et plus économique, n'en exporte *directement* que dans des proportions comparativement insignifiantes. Ses expéditions *indirectes*, faites dans des proportions minimales et de beaucoup inférieures à ses moyens de production, l'ont été par la voie oblique de la Hollande. Mais ce moyen d'exporter ne présente aucun caractère de stabilité, pour des raisons que bientôt nous développerons. Quelle est la cause de cette immense différence d'exportation *directe* en tissus de coton, malgré les avantages de production attribués à la Belgique? La solution de ce problème commercial est évidemment dans la différence de la marine marchande. La France et

l'Angleterre en ont une qui leur donne la facilité d'établir un commerce *direct* d'échanges. Or, ces nations ont une marine marchande, parce que leurs lois la protègent. Il serait inutile d'objecter que cet immense résultat en exportation de cotons est exclusivement dû à leur commerce colonial. La statistique de ces deux pays désigne les lieux d'importation. L'histoire commerciale prouve d'ailleurs évidemment que le commerce d'échanges, si prospère pour tout pays, et si important pour ses industries, n'est exercé que par les nations navales. Il n'est pas même pratiqué par les pays maritimes qui ont des ports sans avoir de marine marchande. Telle est la position de la Belgique. Consultez les mouvemens des ports d'Anvers et d'Ostende. Les navires étrangers importent presque tous nos articles de consommation, et presque tous ils partent sur lest. S'ils prennent un chargement, il est en grande partie composé de lins, d'écorces ou d'os, articles que l'Angleterre prendra chez nous, soit que nous ayons une marine à nous, soit que nous n'en ayons pas. Le besoin se fraie un chemin partout. Il est au-dessus des lois et des circonstances.

Si l'opinion susdite est erronée, et que, à qualités égales, les tissus de coton et d'autres articles industriels soient produits chez nous aux mêmes frais qu'à l'étranger, ou à des frais supérieurs, la nécessité d'une marine marchande n'en est que mieux établie pour l'écoulement de nos produits. Comment, sans marine, lutter sur les marchés étrangers contre l'industrie des nations maritimes ? En premier lieu, les nations qui fréquentent nos ports et qui produisent les mêmes articles, ne viendront pas exporter de préférence les nôtres pour les importer chez eux ou dans leurs colonies. Les lois de leur pays et les intérêts des négocians le leur défendent. Ces nations viennent, au contraire, nous disputer et nous enlever nos propres marchés. Ensuite, si, pour l'exportation de ces articles, vous employez la marine d'une autre nation qui ne les produit pas, comme il se pratique maintenant chez nous avec la Hollande, les frais d'embarquement et de débarquement, de fret, d'assurance, la perte de temps résultant de détours, les bénéfices de l'armateur, viennent grossir les frais de production, et conséquemment les prix des produits. Avant qu'ils soient rendus à leur dernière destination, les prix sont supérieurs à ceux des nations rivales qui, au moyen de leur propre navigation, exportent directement ces mêmes articles. Une vente stable et régulière, et, par conséquent, une exportation suivie, deviennent impossibles. Une nation réduite à ces moyens obliques et onéreux d'exportation doit nécessairement finir par succomber dans la lutte.

L'histoire commerciale moderne prouve que la réciprocité des tarifs mène presque seule à la réciprocité des traités. En effet, les négociations diplomatiques, entreprises et conduites dans le but d'établir des traités de réciprocité, n'appartiennent plus à notre époque. Ce sont aujourd'hui des leurres. Ils sont à plaindre ces peuples qui se prêtent à ces déceptions ! Ils ne connaissent ni leur temps, ni les vrais ressorts qui aujourd'hui font mouvoir les nations dans le cercle de leurs relations internationales. La diplomatie commerciale et navale sont aujourd'hui les tarifs réciproques des douanes à l'égard de l'industrie agricole et manufacturière, et les droits différentiels

de navigation à l'égard du commerce maritime. Si vos droits restent inférieurs à ceux des autres nations, vos négociations diplomatiques ne conduiront à aucun résultat. Vous serez conduits de déceptions en déceptions. Pourquoi la France, par exemple, changerait-elle envers nous de système commercial, aussi long-temps que notre tarif de douane et nos droits différentiels de navigation lui sont comparativement favorables? Sa navigation n'est pas entravée dans nos ports par nos droits légers. C'est-elle qui, en grande partie, importe chez nous ses vins. Cependant ses droits différentiels nous empêchent de transporter par mer nos houilles sur ses côtes. Elle nous permet de les transporter jusqu'à Dunkerke par notre navigation intérieure. De là, ses propres navires les transportent sur son immense littoral, pour les livrer à la consommation des départemens adjacens. Il est évident que, par ces mesures, la France veut protéger sa navigation de cabotage, en même temps qu'elle protège son commerce d'échanges à l'intérieur. Elle n'admet notre poisson, par navires belges, qu'à fr. 44 par 100 kilogrammes, et nous recevons le sien, par navires français, à un droit de fr. 7-50 à 15. Si elle n'y est contrainte par notre réciprocité, quel autre motif pourrait-elle avoir de changer envers nous de système? Il n'est pas dans la nature des nations d'aller en sens inverse de leurs intérêts. Si, sans contrainte préalable, la France nous permettait la navigation sur ses côtes, elle ne nous accorderait cet avantage qu'au prix de concessions réciproques d'une tout autre importance.

Si, au contraire, vos droits lèsent les intérêts d'autres nations, alors surtout que vous consommez beaucoup de leurs produits, elles viennent vous demander elles-mêmes des traités de réciprocité, ou, du moins, elles ne s'y opposent plus. L'Angleterre, si fière de son fameux acte de navigation de 1651, si exclusive dans ses prétentions maritimes, si tenace à son ancien monopole naval, qui lui a valu tant de prospérité, l'Angleterre elle-même a été forcée de céder devant la puissance des droits différentiels établis par des nations qui ont eu une volonté. Elle voyait ses navires exclus des ports étrangers, et la navigation et l'industrie des nations rivales prendre un essor qui l'alarmait. Son intérêt bien entendu lui commandait impérieusement de renoncer à ses anciennes prétentions exclusives, et d'entrer dans la voie de la réciprocité maritime. C'est le texte du discours que M. Huskisson a prononcé au parlement, dans la séance du 12 mai 1826, discours qui a eu tant de retentissement en Europe. Contrainte par les droits différentiels d'autres nations, l'Angleterre a conclu, depuis 20 ans, plus de 20 traités de réciprocité navale. Des négociations diplomatiques eussent été parfaitement illusoires. Le ministère anglais, forcé de se justifier devant l'opposition des intérêts lésés, l'a avoué par ses défenseurs officieux. « Ce n'est pas *par choix*, dit la *Revue* » *d'Édimbourg*, mais *par nécessité* que M. Huskisson est entré avec ces » puissances dans un système de réciprocité. Comme ministre de la Grande- » Bretagne, il eût été grandement coupable, s'il avait fait à des étrangers » quelque concession *gratuite* qui eût pu léser les intérêts d'une classe quel- » conque du pays. Aussi long-temps donc que les Prussiens, les Suédois, les » Danois, etc., voulaient bien se soumettre à notre système de droits différen- » tiels imposés sur les navires étrangers, et sur les marchandises importées

» par ces navires, certes, ce n'était pas à nous à leur dire que notre système  
 » était illibéral et oppressif. Mais quand ils eurent découvert cette vérité,  
 » sans que nous la leur eussions révélée, et quand ils nous eurent déclaré  
 » que, si nous n'apportions pas des modifications à notre système restrictif,  
 » ils auraient exercé des représailles sur notre commerce, soit en excluant  
 » entièrement de leurs marchés les produits anglais, soit en chargeant de  
 » droits prohibitifs ceux qui seraient importés dans leurs ports par navires  
 » anglais, les ministres auraient-ils été justifiables, s'ils avaient refusé d'en-  
 » trer avec eux en arrangement? Fallait-il qu'ils sacrifiasent la réalité à son  
 » ombre, et qu'ils aliénassent quelques-unes de nos meilleures pratiques,  
 » parce qu'elles trouvaient bon de stipuler que leurs relations avec nous  
 » seraient dorénavant conduites, au choix de leurs négocians, soit par leurs  
 » navires, soit par les nôtres? Tous ceux qui ont suivi cette affaire avec la  
 » moindre attention, et qui ne sont point influencés exclusivement par des  
 » clameurs vulgaires, savent que c'est là le vrai état de la question. Nous  
 » n'avons pas dépensé volontairement ce que nous aurions pu garder sans  
 » difficulté; mais nous avons prudemment abandonné un objet d'une mince  
 » valeur pour en conserver un d'une valeur beaucoup plus importante. En  
 » un mot, nous avons préféré d'admettre dans nos ports les vaisseaux prus-  
 » siens, au risque d'être entièrement exclus du commerce avec la Prusse (1). »

Cet aveu est aussi positif que significatif. Cette même alternative a forcé  
 l'Angleterre à négocier des traités de réciprocité avec plusieurs autres nations.  
 Du reste, les documens officiels sur lesquels M. Huskisson s'est appuyé prouvent  
 évidemment que, pressée par ce dilemme commercial, l'Angleterre fut forcée  
 d'abandonner son ancien monopole, et d'entrer dans le système de réciprocité.  
 Il cite l'ordonnance du gouvernement prussien, du 20 juin 1822, qui *augmente*  
*considérablement* les droits de port sur les navires de telles nations qui n'ad-  
 mettaient pas les navires prussiens sur un pied de réciprocité. Les rapports  
 des consuls anglais à Dantzig, Königsberg et Memel, prouvaient combien  
 cette ordonnance nuisait à la marine anglaise. De leur côté, les constructeurs  
 de navires, les armateurs et les négocians anglais adressaient à leur gouver-  
 nement réclamations sur réclamations contre les droits onéreux imposés dans  
 les ports de Prusse sur les navires anglais. M. Huskisson crut qu'il était de son  
 devoir de donner à cet égard des instructions à l'ambassadeur anglais près  
 la cour de Berlin. Il en conféra lui-même avec l'ambassadeur prussien à Lon-  
 dres. Voici la réponse remarquable qu'il en obtint : « Vous nous en avez  
 » donné l'exemple par vos droits de port, de fanal, et par vos droits diffé-  
 » rentiels sur les vaisseaux prussiens. Nous n'avons même pas excédé les li-  
 » mites de votre propre exemple. Jusqu'à présent, nous nous sommes conten-  
 » tés d'augmenter nos droits de port et de tonnage sur les navires; *mais mon*  
 » *gouvernement se propose (et il m'en donna une preuve par écrit) de vous*  
 » *imiter l'année prochaine d'une manière plus exacte, en imposant des droits*  
 » *différentiels sur les marchandises importées dans nos ports par vos navires.*

---

(1) *The Edinburgh Review, or Critical Journal*, n° 90, March, 1827, p. 450.

» Notre but est d'accorder une juste protection à notre propre navigation ;  
 » et tant que nos mesures de protection n'excèdent pas celles que , dans vos  
 » ports , vous prenez vous-mêmes en faveur de votre marine , il nous est im-  
 » possible de comprendre la juste raison de vos plaintes.

» Soyons de bonne foi , continue M. Huskisson , quelle réplique nous  
 » restait-il à faire au gouvernement prussien ? Quelques-uns pourraient nous  
 » dire que nous aurions pu en appeler aux sentimens d'amitié de ce gouver-  
 » nement , et faire valoir nos vieux usages à l'égard de nos droits différentiels ,  
 » ainsi que les avantages que la Prusse retirait de son commerce avec l'An-  
 » gleterre. Ces sortes d'appels n'ont point été oubliés dans la discussion ; mais  
 » ils ne pouvaient rien contre le fait que les armateurs prussiens couraient  
 » tous à leur ruine.

» D'autres pourraient dire : Votre devoir était de répondre par des re-  
 » présailles , en augmentant vos propres droits de port et vos droits diffé-  
 » rentiels sur les navires prussiens. — Déjà je vous ai donné mes raisons contre  
 » une semblable politique. Nous n'étions pas en mesure de commencer un  
 » système d'hostilité commerciale. Ce système , poussé , de part et d'autre ,  
 » dans toutes ses conséquences légitimes , ne pourrait aboutir qu'à des pro-  
 » hibitions réciproques. Dans cet état de choses , je soutiens que nous avons  
 » agi plus prudemment en entrant avec le gouvernement prussien dans des  
 » négociations amicales , conduites sur le principe qui a dicté notre traité  
 » avec les États-Unis . . . Des conventions semblables furent ensuite conclues  
 » avec la Suède et le Danemarck. La réciprocité est la base de toutes ces  
 » conventions ; cependant il faut ajouter qu'elles contiennent des stipulations  
 » qui accordent des facilités au négoce , dont le commerce de la Grande-  
 » Bretagne , j'en suis sûr , retirera , en dernier résultat , des avantages  
 » considérables (1). »

La conclusion est facile. Les nations maritimes ne nous diront pas : *Notre système commercial , comparé au vôtre , nous est avantageux. Nous convenons qu'il est illibéral et oppressif envers vous.* C'est à nous à le leur dire par la voix de nos tarifs. Alors ce ne sera pas *par choix* , mais *par nécessité* , par leur intérêt bien entendu , que ces puissances viendront vous proposer des conditions basées sur une juste réciprocité , ou que , du moins , elles ne s'y opposeront plus.

Votre commission a examiné aussi les rapports des chambres de commerce du pays qui ont été consultées sur la question. Bruges et Ostende se prononcent en faveur des primes de construction. La chambre d'Anvers a été divisée en trois opinions. Aucune d'elles n'a pu rallier la majorité. Une fraction admet les primes. En ce qui concerne la majoration des droits différentiels , comme moyen de les porter au niveau des autres nations navales et de protéger ainsi efficacement notre marine marchande , Bruges et Ostende la réclament

---

(1) *Speech of the Right Honourable William Huskisson in the house of Commons, 12th May, 1826, on the present state of the Shipping interest, Pages 42 et 43.*

comme condition d'existence maritime. Deux fractions de la chambre d'Anvers repoussent cette majoration par des raisons puisées dans le système de liberté commerciale. Il est inutile de produire ces raisons, la Chambre des représentans les connaît par les nombreuses discussions dans lesquelles elles ont été développées. Voici comment s'exprime la chambre de commerce de Bruges : « Pour naviguer à bon compte, et, par conséquent, pour offrir aux » spéculateurs le transport des marchandises à un fret modéré, il faut pouvoir » trouver à charger dans tous les ports que l'on fréquente. Or, monsieur le » ministre, comment voulez-vous que nos armateurs puissent soutenir la » concurrence avec les étrangers, eux qui sont en possession, à peu d'exceptions » près, d'exporter de chez eux toutes leurs marchandises et d'importer éga- » lement toutes les denrées qu'ils consomment? Trouvant ainsi de l'emploi » pour leurs navires, et devant rarement prendre du lest, ils peuvent de cette » manière faire un sacrifice d'un côté, qu'ils retrouvent au quintuple de » l'autre. La position de nos armateurs n'est pas la même. La France, l'An- » gleterre et la Hollande même trouvent cette protection indispensable dans le » système des droits différentiels. Nous osons vous déclarer, monsieur le » ministre, qu'aussi long-temps que vous n'adopterez pas la même marche » qui conduit ces nations à la prospérité, notre marine, et, par suite, nos » industries, resteront dans un marasme d'où il sera impossible de les retirer; » car il serait par trop absurde de croire qu'une prime de construction de » quelques milliers de francs, sans avoir au préalable d'autres élémens » d'emploi pour nos navires, puisse déterminer nos négocians et nos armateurs » à faire construire. Quelques milliers de francs de plus ou de moins ne sont » d'aucune importance pour la construction navale. Ils n'en auraient nulle- » ment besoin s'ils obtenaient ce qui leur est indispensable, c'est-à-dire un » système de douanes approprié à leurs besoins et à leurs ressources. Enfin, » nous ne saurions trop y revenir pour obtenir des droits différentiels en » faveur de notre pavillon national. »

Lorsque la marine d'un pays suffit à l'importation des articles nécessaires à sa consommation intérieure, les droits différentiels, quelque élevés qu'ils soient, établis en faveur de la navigation nationale, loin de léser les intérêts du consommateur, lui sont au contraire favorables, attendu que les articles importés par navires nationaux paient un droit inférieur. Il n'en est point ainsi, lorsque la marine d'un pays ne suffit pas à ses besoins. Dans ce cas, les frets sont élevés, et beaucoup d'articles de consommation intérieure sont importés par navires étrangers. Alors le consommateur paie la différence des frets et des droits. Afin de concilier les deux intérêts, celui de la navigation nationale et celui du consommateur, il conviendrait de majorer nos droits différentiels d'une manière progressive, conformément au plan proposé par l'art. 1<sup>er</sup> du projet de loi présenté à la Chambre des Représentans le 11 juin 1834.

Les dispositions spéciales du projet de loi ont donné lieu à peu d'observations. Les Chambres de commerce de Bruxelles et de Louvain demandent, dans l'intérêt des ports secondaires du pays, que les primes soient accordées aussi aux navires de 100 tonneaux, destinés à la navigation extérieure. La

chambre de commerce de Bruges réclame, de son côté, que les primes soient étendues aux navires de 500 tonneaux. Elle pense que les bâtimens de mer de 400 à 500 tonneaux conviennent mieux à la navigation vers le Brésil, l'Amérique du Nord, l'Afrique et la Mer-Noire, et qu'ils n'exigent pas un plus grand nombre d'hommes d'équipage. La commission propose donc, à l'art. 1<sup>er</sup>, d'accorder des primes aux navires de 100 à 500 tonneaux.

Ce même article a dû subir un autre changement. Les navires ne sont jamais chevillés en zinc. Or, le projet suppose qu'ils le sont.

Les primes étant accordées par l'art. 1<sup>er</sup> aux navires de 500 tonneaux, cette limite doit être aussi transportée dans l'art. 3.

La commission n'a pas consenti à l'exception favorable, proposée par l'art. 4, pour les bateaux à vapeur. En conséquence, cet article a été supprimé.

La commission a été divisée sur l'art. 11 du projet du gouvernement, et 10 du projet de la commission. Une fraction l'a rejeté. Il a été résolu de laisser subsister cet article et de l'abandonner à l'appréciation de la Chambre.

Les autres articles du projet n'étant que des dispositions administratives, et conformes à l'usage dans l'espèce, n'ont donné lieu qu'à des observations de rédaction.

*Le Rapporteur,*

**DE FOERE.**

*Le Président,*

**DEMONCEAU.**

## PROJET DE LOI.

---

eopold,

Roi des Belges,

**A tous présens et à venir salut!**

Nous avons, de commun accord, etc.

### ARTICLE PREMIER.

Tout Belge qui construira, sur les chantiers du royaume, un navire de commerce à voiles, ou un bateau à vapeur, d'une capacité de 100 à 500 tonneaux inclusivement, recevra, à titre de prime, si le navire est doublé et chevillé en cuivre, ou doublé en zinc et chevillé en cuivre, une somme de trente francs (fr. 30) par tonneau de jauge 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 500 tonneaux, mais seulement jusqu'à concurrence de cette dernière capacité.

### ART. 4.

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

### ART. 5.

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. 6.

Cette information devra en même temps indiquer le nom du propriétaire du navire, le nom qu'on se propose de lui donner, son tonnage présumé, le temps calculé nécessaire pour son achèvement et le chantier de construction.

ART. 7.

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. 8.

À 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. 9.

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. 10.

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, à charge, par les propriétaires, de remplir les conditions exigées par les art. 5, 6 et 7 de la présente loi.

ART. 11.

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. 8.

ART. 12.

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.

ART. 13.

Cette loi cessera d'avoir effet trois ans après sa promulgation.

Mandons et ordonnons, etc.