

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 JANVIER 1843.

RAPPORT fait par M. DE FOERE, au nom de la commission ⁽¹⁾ chargée d'examiner le projet de loi ⁽²⁾ tendant à continuer pour trois ans la loi qui accorde des primes pour la construction de navires de mer.

MESSIEURS,

La loi qui encourage les constructions navales au moyen de primes a été promulguée le 7 janvier 1837. Elle n'avait qu'une durée de trois ans. Le 27 février 1840, elle a été remise en vigueur. Son dernier terme est expiré le 1^{er} janvier 1843. Le Gouvernement en demande la prorogation jusqu'au 1^{er} janvier 1846. Il a consulté les Chambres de commerce de nos ports de mer au nombre de six ; leurs avis ont été unanimement favorables ; mais elles ont, en même temps, subordonné l'utilité de la mesure à une protection plus efficace de notre marine marchande et à la réforme de notre système commercial maritime. Elles reconnaissent que , si cette loi n'a pas produit jusqu'à présent des effets remarquables, il faut en attribuer la cause aux vices de la législation maritime qui régit le pays.

En effet, les documents statistiques, fournis par le Gouvernement, prouvent que cette loi, pendant les six années qu'elle a été en vigueur, a exercé peu d'influence sur les constructions navales. Depuis 1837, le nombre de nos navires à voiles ne s'est augmenté que d'un seul bâtiment, et leur capacité ne

(¹) La commission était composée de MM. ZOUBE, président, DEMONCEAU, DONNY, B. DU BUS, COGELS, PIERREZ, et DE FOERE, rapporteur.

(²) Projet de loi, n^o 9.

ne s'est accrue que de 2,040 tonneaux. Pendant cette période, 39 navires ont été construits avec jouissance de la prime. Ils mesurent 8,898 tonneaux. Pendant le même temps 38 navires, mesurant 6,838 tonneaux, ont été perdus ou mis hors de service. Aussi, les primes offertes par les budgets des six exercices précédents n'ont point été épuisées ; en conséquence leur chiffre a été diminué.

Ce résultat, qui affecte péniblement les intérêts du pays, a été déploré par les deux Chambres et notamment par le Sénat ; mais il a été prévu par le *Rapport* de la commission qui, en 1837, a été chargée d'examiner le premier projet de loi. Après avoir énuméré les nombreux avantages que le commerce maritime offre à la prospérité générale du pays et après avoir démontré la nécessité de protéger, à l'exemple des autres nations maritimes, notre marine marchande par une différence de droits de douane plus forte, cette commission a prévu que, sans cette protection, *les armateurs du pays ne seraient pas disposés à sacrifier des capitaux à la construction de navires condamnés à rester sans emploi*. Cette prévision a été accomplie. Jusqu'à présent une protection plus efficace a été déniée à notre marine commerciale. Elle est restée dans un état de langueur déplorable. La loi n'a pas atteint le but auquel elle était destinée. C'est le résultat ordinaire de toutes les demi-mesures que l'on prend tant en politique extérieure qu'intérieure. Lorsque les gouvernements, parlementaires ou autres, ne marchent pas directement au but avec vigueur et ensemble, les dépenses inutiles dans lesquelles leur faiblesse ou leur imprévoyance les a entraînés, et les souffrances du pays leur causent d'amers regrets.

Au lieu de protéger plus efficacement le pavillon national, les faveurs dont nos navires jouissaient quant aux droits de port, ont été progressivement accordées aux navires de presque toutes les nations étrangères. Ceux-ci ont été, sous ce rapport, assimilés aux nôtres. Il n'est resté à notre navigation commerciale que la protection de 10 p. % sur les droits qui pèsent sur la cargaison. A raison de l'exiguïté des droits qui atteignent les denrées coloniales, cette minime faveur ne pouvait encourager notre commerce maritime à des expéditions lointaines. Il en est résulté que presque tous nos besoins de consommation ont été fournis par la navigation commerciale des pays étrangers. Eux seuls ont profité des immenses avantages qui se rattachent à la main-d'œuvre de la construction et de la navigation, à l'emploi des capitaux, des matières premières et des bras ouvriers et aux échanges commerciaux dans les contrées transatlantiques.

La protection accordée par la législation actuelle à l'importation des sucres par navires nationaux est, à la vérité, plus forte ; mais la distinction des provenances n'est pas appliquée à cette importation. Les $\frac{7}{8}$ à peu près de cette denrée, importés sous pavillon national, sont provenus des entrepôts voisins où les tarifs de douane s'opposent, par la hauteur de leurs chiffres, ou par la prohibition, à l'échange de nos produits.

Les six chambres de commerce que le Gouvernement a consultées sur ce projet de loi, en attendent d'importants résultats, lorsque notre système com-

mercial-maritime aura subi les modifications qui, depuis notre séparation de la Hollande, sont impérieusement réclamées par les besoins de notre commerce, de notre industrie et de notre navigation.

Nous n'insisterons pas davantage sur cette immense question qui est intimement liée au but de ce *projet de loi* et que le Discours du Trône a promis de faire résoudre pendant la session actuelle; elle a été suffisamment développée dans le *Rapport* de la commission d'enquête parlementaire.

Le Gouvernement, conseillé par la Chambre de commerce d'Anvers, avait proposé, par le projet de loi actuel, une modification à une des dispositions de la loi de 1837. Les navires doublés et chevillés en cuivre offrant plus de garanties et de solidité à la navigation de long cours, les primes les plus élevées, celles de fr. 30 et de 40 par tonneau de jauge d'un mètre et demi cube, instituées par cette loi, étaient décernées, par le projet de loi, à la construction de ces navires. Le doublage et chevillage en zinc n'aurait joui que de la prime de fr. 24 pour un navire à voiles, ou de fr. 32 pour un navire à vapeur. Le projet de loi a amené des réclamations de la part des producteurs de ce métal.

Quoique la commission soit d'avis qu'une industrie particulière ne doit pas contrarier des dispositions de loi qui ont pour but un intérêt plus général, et que la distinction entre les primes accordées aux deux métaux, employés au doublage des navires, ne peut faire déprécier, à l'extérieur, le zinc du pays, cependant quelques-uns de ses membres, de commun accord avec le Gouvernement, admettent la suppression du § 2 de l'article unique du projet de loi. Ils ont pensé, avec le Gouvernement, qu'au moins quant à présent cette distinction était inutile, attendu que, comme par le passé, nos navires de long cours n'en seront pas moins doublés et chevillés en cuivre.

Un membre maintient le § 2. Il est mu par la considération que le pays éprouve un plus grand besoin de navires de long cours, et que le doublage en cuivre est plus dispendieux que celui en zinc.

Abstraction faite de cette différence d'opinion, relative au § 2 de l'article du projet de loi, la commission l'admet. Déjà les fonds, applicables à son exécution, ont été votés au budget de l'intérieur. Un seul membre s'est abstenu.

Le rapporteur,
DE FOERE.

Le président,
ZOUDE.