

183. — 18 août 1907. — Loi ouvrant un crédit de cinq millions de francs en vue de la souscription d'obligations de sociétés d'armement maritime (1). (Moniteur du 23 août 1907.)

Léopold II, etc. Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à souscrire un capital de 2 millions de francs (fr. 2,000,000) en obligations de la Compagnie « Océan », société anonyme belge d'armement et de navigation. Ces obligations, à l'intérêt de 3 p. c. l'an, seront amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} janvier 1914; elles pourront être remboursées anticipativement.

Les obligations ne seront souscrites et le montant n'en sera versé qu'à la condition, pour la compagnie « Océan » :

1^o De porter à 4 millions de francs son capital social, lequel devra être entièrement libéré;

2^o D'affecter exclusivement le produit de l'émission d'obligations à l'augmentation de sa flotte.

Art. 2. Le gouvernement est autorisé à souscrire un capital de 2 millions de francs (fr. 2,000,000) en obligations de la « Compagnie royale Belgo-Argentine », société anonyme établie à Anvers.

Ces obligations, à l'intérêt de 3 p. c. l'an, seront amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} juin 1916; elles pourront être remboursées anticipativement.

(1) Session de 1906-1907.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi, n° 127. — Rapport, n° 228.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séances du matin et de l'après-midi du 2 août 1907, p. 1941, 1942 et 1968.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport, n° 114.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séances du matin et de l'après-midi du 8 août 1907, p. 431 à 436 et 456. (Note du *Moniteur*.)

Les obligations ne seront souscrites et le montant n'en sera versé qu'à la condition, pour la « Compagnie royale Belgo-Argentine » :

1^o De porter à 5 millions de francs son capital social, lequel devra être entièrement libéré;

2^o D'affecter exclusivement le produit de l'émission d'obligations à l'augmentation de sa flotte.

Art. 3. Le gouvernement est autorisé à souscrire un capital d'un million de francs (fr. 1,000,000) en obligations de la « Compagnie nationale belge de Transports maritimes », société anonyme établie à Anvers.

Ces obligations, à l'intérêt de 3 p. c. l'an, seront amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} janvier 1916; elles pourront être remboursées anticipativement.

Les obligations ne seront souscrites et le montant n'en sera versé qu'à la condition, pour la « Compagnie nationale belge de Transports maritimes » :

1^o De porter à 4 millions de francs son capital social, lequel devra être entièrement libéré;

2^o D'affecter exclusivement le produit de l'émission d'obligations à l'augmentation de sa flotte.

Art. 4. Aux fins de la présente loi, un crédit de 5 millions de francs est ouvert au ministère des finances et des travaux publics. Ce crédit sera rattaché au budget des recettes et des dépenses extraordinaires de l'exercice 1907 et couvert par les ressources affectées à ce budget.

Promulguons, etc.

(Contresignée par le Ministre des finances, M. J. LIEBAERT.)

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Le développement de la marine marchande belge préoccupe depuis longtemps les esprits soucieux de compléter le faisceau des divers facteurs qui concourent au progrès économique du pays.

La question a été particulièrement agitée en ces dernières années : après les études intéressantes

poursuivies au sein de la Société belge des ingénieurs et des industriels et celles dont les résultats ont été produits au congrès d'expansion mondiale tenu à Mons en 1903, est venue l'enquête spéciale ouverte tout récemment par la Chambre de commerce d'Anvers. Celle-ci a entendu des armateurs, des agents maritimes, des industriels, des exportateurs, des banquiers, et elle a publié l'analyse des avis recueillis, avec ses propres conclusions, dans un mémoire auquel a été donnée une large publicité (1).

Deux idées principales se dégagent de ces diverses études et elles sont en harmonie avec l'opinion que le gouvernement s'était formée de son côté sur la question :

Premièrement, la grande utilité de développer l'armement maritime et d'arriver à la possession d'une flotte marchande nationale est généralement reconnue et admise; en second lieu, ce résultat ne peut être obtenu d'une manière efficace et durable que par l'action de l'initiative privée.

Pas plus qu'aucune autre industrie, l'industrie des transports maritimes ne saurait être propre à tel et tel pays à l'exclusion, en quelque sorte, de tel ou tel autre; on ne voit aucune raison pour laquelle cette industrie, pratiquée avec succès non seulement par des nations maritimes de premier rang comme l'Angleterre et l'Allemagne, mais par d'autres telles que le Danemark, la Suède, la Norvège, la Hollande, l'Italie, la Grèce, resterait inaccessible au génie industriel que le Belge exerce avec honneur dans toutes les branches du travail industriel.

Envisagée en elle-même, l'industrie de la marine marchande, tant par la construction que par l'exploitation, serait un nouveau champ ouvert à l'activité nationale, une nouvelle source de profits pour le travail comme pour le capital.

D'autre part, il ne saurait être indifférent à une nation qui arrive presque en première ligne dans le monde par son commerce extérieur d'être à peu près inconnue sur l'océan, cette grande voie du trafic international. Nul ne contestera que notre commerce et nos industries auraient tout intérêt à ce que l'apport et le transport de leurs matières premières et de leurs produits fussent partiellement effectués par des services maritimes de nationalité belge, et cet intérêt apparaît surtout avec évidence devant la perspective de l'extension coloniale du pays.

Il ne faut pas perdre de vue non plus qu'une ligne de navigation nationale provoque dans son port d'armement des dépenses de toute nature (frais de ravitaillement, dépenses de l'équipage, etc.) trois ou quatre fois plus considérables que celles amenées par des navires d'un tonnage équivalent débarquant des marchandises dans un port d'escale. La prospérité du commerce local de nos cités maritimes est ainsi liée au développement de notre marine.

L'organisation d'une marine marchande n'est point l'affaire de l'Etat.

Même l'intervention de l'Etat par voie de subvention directe ou de garantie d'intérêt ne saurait se justifier en principe; on a fait jadis dans notre pays l'expérience de ce système, et cette expérience a abouti à un échec complet.

Le mémoire de la chambre de commerce d'Anvers établit fort bien que dans les pays qui possèdent

aujourd'hui une flotte de commerce puissante et prospère, le succès a été l'œuvre exclusive — les grandes lignes postales mises à part — de la libre initiative.

L'action propre et légitime de l'Etat sur la création et la prospérité de l'industrie s'exerce par le moyen d'une bonne législation.

Sous ce rapport, la Belgique se trouve jusqu'ici dans des conditions défavorables en ce qui touche la navigation. Notre législation sur l'hypothèque maritime est tout à la fois insuffisante et compliquée, et ses déficiences empêchent la création du crédit à l'usage des entreprises d'armement.

La législature est saisie de projets tendant à réaliser de ce côté les réformes nécessaires, et celles-ci seront, il faut l'espérer, accomplies dans le courant de la présente session.

Les capitaux cherchant leur emploi dans l'industrie ne nous manquent point; mais il n'est pas à prévoir que l'on obtiendra du jour au lendemain, même sous un régime légal perfectionné, leur application à des entreprises apparaissant comme aléatoires surtout parce qu'elles sont encore peu connues.

Comme le fait remarquer avec raison le mémoire de la chambre de commerce d'Anvers, « l'absence de traditions maritimes, alors que les pays voisins les ont maintenues sans interruption, a produit chez nous de l'indifférence pour tout ce qui a rapport à la marine et une ignorance générale de ce que l'industrie des transports par mer rapporte à d'autres contrées. Ces nations concurrentes jouissent ainsi d'avantages notoires : on y trouve, pour la gérance des armements, des hommes imprégnés de notions que leur ont léguées des générations d'armateurs et de marins; leur connaissance approfondie de cette branche d'affaires inspire confiance à leurs concitoyens, qui n'hésitent pas à s'intéresser pour de grosses ou petites parts, chacun selon ses moyens, aux entreprises d'armement. »

Ce à quoi nous devons nous attacher pour le moment, c'est à faire naître cette confiance dans notre pays par la vue de résultats acquis.

Il y a donc une transition à ménager, et c'est dans cet ordre d'idées, Messieurs, qu'est conçu le projet de loi que j'ai l'honneur, d'après les ordres du Roi, de soumettre à vos délibérations.

Adversaire résolu, ainsi qu'il est dit plus haut, de toute intervention ayant le caractère d'une véritable prime, le gouvernement, d'autre part, considère comme opportun, dans l'état actuel des choses, de soutenir et d'encourager certaines entreprises déjà en activité, ayant donné des gages d'avenir mais dont l'essor est arrêté par la difficulté d'obtenir les capitaux nécessaires au développement de leur exploitation dans les conditions avantageuses.

La Compagnie Océan, société anonyme belge d'armement et de navigation, fondée en 1903, débuta avec un capital modeste : 725,000 francs. Des 1905, ce capital dut être porté à 2 millions, et, en 1906, il fallut l'augmenter encore de 1 million. La compagnie possède actuellement une flottille de cinq steamers dont trois, construits d'après les perfectionnements les plus récents, sont notés parmi les meilleurs cargo-boats fréquentant le port d'Anvers.

Indépendamment de ces cinq bâtiments, afin de satisfaire aux demandes de la clientèle qu'elle s'est acquise, la société s'est vue obligée de prendre chaque année en location un certain nombre de

(1) Neuvième mémoire présenté au comité central de la chambre de commerce par les sections réunies d'économie politique et de statistique, de géographie commerciale et maritime.

navires. Ses vapeurs desservent d'une façon régulière une série de ports de la Méditerranée.

Une autre société anonyme belge, la Compagnie royale Belgo-Argentine, s'est constituée en 1906 au capital de 3 millions.

Elle aussi, après avoir employé toutes ses ressources à l'acquisition de quatre steamers, a dû suppléer, par l'affrètement de bâtiments loués, à l'insuffisance de sa flotte. Elle a pu de la sorte instituer un service régulier, avec départs de trois en trois semaines, entre Anvers et la République Argentine.

Une troisième société, la Compagnie nationale Belge de Transports maritimes, a été constituée à Anvers, le 18 avril 1899, au capital de 2 millions, porté à 3 millions et demi au commencement de l'année dernière.

Elle dispose actuellement d'une flotte de 9 steamers d'un tonnage de 3,000 à 4,000 tonnes chacun, et elle entretient des services réguliers entre Anvers, l'Égypte, la Syrie, l'Asie Mineure, la Grèce, la Turquie, la Bulgarie, la Roumanie et la Russie méridionale.

Ces trois entreprises foncièrement belges sont donc en pleine activité, les résultats atteints font augurer un avenir prospère, mais à une condition : il faut qu'elles obtiennent les nouveaux capitaux nécessaires à l'acquisition d'un complément de matériel en rapport avec l'extension de leurs affaires. Car la clientèle a ses exigences qu'il importe d'être en mesure de satisfaire si l'on ne veut s'exposer à la perdre au profit de concurrents mieux outillés ; à peine de déchoir, il faut, coûte que coûte, faire face au trafic qui s'offre : d'où la nécessité, pour les trois compagnies en question, de recourir actuellement à la location de navires, combinaison onéreuse qui grève lourdement leurs frais généraux et absorbe presque tout le bénéfice de leurs efforts.

Cette situation les a amenées à demander temporairement l'appui de l'État en attendant qu'une meilleure organisation du crédit maritime appelle vers les entreprises de navigation les capitaux privés qui se dérobent aujourd'hui.

Le mode et les conditions de la participation de l'État, tels qu'ils sont déterminés dans le projet de loi, sont en harmonie avec les idées exposées plus haut quant au principe et sont, en même temps, appropriés au but à atteindre.

Aucune gêne, aucune entrave n'est apportée aux initiatives qu'il s'agit d'encourager, on leur demande seulement un nouvel effort ; l'État leur apporte des fonds sous la forme d'une souscription d'obligations ; de leur côté, les sociétés auront à accroître leur capital.

Le montant de la souscription de l'État sera de 2 millions en ce qui concerne la Compagnie Océan, de même somme en ce qui concerne la Belgo-Argentine et de 1 million quant aux Transports maritimes. La souscription est subordonnée à la condition que le capital de l'Océan soit porté à 4 millions, celui de la Belgo-Argentine à 5 millions et celui des Transports maritimes à 4 millions.

Les obligations rapporteront un intérêt annuel de 3 p. c.

L'amortissement sera échelonné sur la période de vingt ans précédant l'expiration de la durée de chacune des sociétés, c'est-à-dire qu'il courra à partir de l'année 1913 pour la société Océan et à partir de l'année 1916 pour la Compagnie Belgo-Argentine ainsi que pour la Compagnie nationale belge de Transports maritimes.

Une clause des conventions à passer entre l'État et les sociétés stipulera que pendant la période précédant ces vingt ans le dividende distribué aux actionnaires ne pourra pas dépasser 4 p. c., l'excédent éventuel des bénéfices devant être affecté à des remboursements anticipatifs de la dette-obligations.

Les ressources prêtées par l'État devront être consacrées exclusivement à l'acquisition d'unités nouvelles, et les sociétés s'interdiront d'hypothéquer leur flotte. Les titres délivrés au Trésor constitueront ainsi de véritables obligations hypothécaires, la valeur du gage dépassant d'ailleurs l'import du prêt consenti de tout le capital-actions incorporé dans les bâtiments.

Soulagées de la charge excessive dérivant de la location de navires, les compagnies en cause pourront aisément faire face au service des obligations souscrites par l'État ; celui-ci n'est donc exposé à aucune chance grave de perte.

Persuadé que le concours des Chambres est acquis à l'œuvre éminemment utile du développement de notre marine marchande, le gouvernement exprime le vœu de voir voter le présent projet de loi dans le plus bref délai possible.

Le ministre des finances et des travaux publics,
Comte de SMET DE NAEYER.

RAPPORT FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS (1).

Messieurs,

Dans son rapport sur le budget de l'industrie et du travail de 1905, M. Carton de Wiart disait : « Sous peine de déchoir du rang économique qu'elle a su conquérir, la Belgique doit tout mettre en œuvre, à l'exemple des nations avec lesquelles elle rivalise, afin d'étendre très largement ses relations et son activité vers les contrées d'outre-mer. Les difficultés croissantes de notre exportation dans les pays voisins nous font une loi vitale de développer notre exportation hors d'Europe. A cette loi, nous ne pourrions satisfaire complètement qu'en développant notre marine marchande, dont l'effectif reste encore dérisoire. »

Le Congrès d'expansion économique mondiale de Mons, justement préoccupé des mêmes nécessités, avait, après une discussion approfondie, présidée par M. le ministre d'État Beernaert, émis, sur la proposition de M. Louis Franck, le vœu suivant :

« Le Congrès considère comme inefficaces les encouragements officiels donnés sous forme de primes générales ou de subvention. Il estime qu'une intervention utile des pouvoirs publics ne pourrait se produire, soit sous forme de participation au capital dans des entreprises déterminées, soit sous forme d'avances ou de garanties d'intérêts, soit sous une autre forme appropriée, qu'à la condition expresse et essentielle de se limiter en général au début des entreprises, et de laisser dans la conception, la direction et la responsabilité toute latitude à l'initiative privée. »

La proposition de loi présentée en séance du 9 avril 1907 par le gouvernement répond très heureusement au vœu général en faveur du développement de la marine marchande et aux conditions de réalisation recommandées par le Congrès de Mons au point de vue de l'intervention gouvernementale.

Le projet de loi n'établit pas un régime général dont pourrait se prévaloir, sans conditions, toute entreprise d'armement, par le seul fait qu'elle serait belge

(1) La commission était composée de M. Frédéric Delvaux, *président*, MM. Carton de Wiart, de Béthune, Hubert, Janson, Segers et Vanderheyde.

ou établie sous la forme d'une société belge dans un port du pays. Il ne crée pas davantage un régime de prime ou de subvention auquel pourrait prétendre tout navire construit en Belgique; ce serait là un retour à un régime protectionniste dont l'expérience dans le passé a montré les dangers et l'inutilité. Le gouvernement, par le projet qu'il soumet à l'approbation des Chambres, demande simplement l'autorisation de pouvoir faire, au profit de certaines sociétés d'armement qui lui présentent des conditions particulières de compétence, de solidité et d'intérêt général, ce qu'il a fait, par exemple, pour la création de la Société des Chemins de fer vicinaux. Le gouvernement fera à ces sociétés une avance à titre de prêt, à l'intérêt réduit de 3 p. c.

Cette avance sera restituable à l'expiration d'un délai déterminé, et il est loisible au gouvernement de prendre hypothèque pour garantir la créance; les sociétés s'engagent à ne pas hypothéquer leurs navires; l'opération en elle-même se présente donc comme n'offrant pas de risques sérieux; mais, en outre, une garantie accessoire et importante est réclamée par le projet de loi et devra être fournie par les sociétés pour qu'elles puissent bénéficier de la loi: il faudra qu'elles augmentent leur capital dans des proportions importantes; la Compagnie l'Océan devra le porter de 3 millions à 4 millions, la Belgo-Argentine de 3 millions à 5 millions et la Compagnie des Transports maritimes, qui avait fait une augmentation atteignant 3 1/2 millions, devra la compléter jusqu'à concurrence de 4 millions.

L'État se trouvera donc avoir comme garantie non seulement le patrimoine actuel des sociétés, mais le patrimoine nouveau augmenté, à raison des souscriptions de capital qui devront être réalisées, en vertu des dispositions de la loi. Cette mesure constitue en même temps une garantie morale: sa réalisation témoignera de la confiance que les dirigeants des trois entreprises ont dans leur œuvre et de l'effort qu'ils peuvent faire pour la soutenir et pour la développer.

L'opération proposée se présente assurément avec un certain caractère de nouveauté; mais on ne saurait méconnaître qu'elle ne corresponde à une tendance très remarquable de la politique générale à notre époque; de plus en plus, les gouvernements et les parlements considèrent que dans la lutte économique engagée partout dans le monde entre les puissances industrielles et commerciales, il n'est pas de trop que le concours de toutes les forces vives de la nation soit assuré, à certaines heures, aux pionniers de l'industrie, de la marine et du commerce. Cette tendance n'est qu'une des manifestations de ce mouvement beaucoup plus général qui tend de plus à donner aux préoccupations sociales et aux grands intérêts économiques le pas sur les questions purement politiques.

Cette tendance apparaît à beaucoup comme une des conditions nécessaires de la réalisation des réformes réclamées par les classes ouvrières; on ne saurait, en effet, perdre de vue que, spécialement dans un pays comme la Belgique, les réformes sociales, par là même qu'elles exigent d'importantes dépenses nouvelles ou créent des charges considérables pour l'industrie, ne sont susceptibles d'une réalisation rapide et généreuse que si l'expansion de l'industrie et du commerce national ne cesse de croître, créant par là même un fonds de richesse plus considérable, une sur-value dans le budget économique du pays, susceptible de supporter des aggravations importantes de charges.

On s'est demandé si le projet de loi ne créait pas un précédent qui pourrait être invoqué par d'autres industries ou tout au moins par d'autres armements. On a répondu que, par la nature même de l'opération, et par l'exposé des motifs qui le caractérise, il ne saurait s'agir d'une mesure générale. Ce que l'on

veut, c'est engager, par l'initiative du gouvernement, les capitaux privés à s'intéresser à l'industrie de l'armement. Pour cela, il faut prouver par des exemples précis que des entreprises belges saine-ment organisées peuvent, quand elles disposent de ressources suffisantes, rivaliser avec la concurrence maritime de l'étranger. L'exposé des motifs montre parfaitement combien sont graves les difficultés qui se présentent pour que cette démonstration puisse être faite dans des conditions véritablement satisfaisantes.

L'une de ces entraves c'est la puissance des cartels et des rings, vastes associations créées à peu près dans toutes les directions par les armements étrangers qui sont aujourd'hui en possession de la clientèle. Sans nourrir à l'égard de notre pavillon aucune hostilité, ces syndicats ont cependant la tendance très naturelle de défendre la situation acquise contre toutes les entreprises nouvelles. Le plus ou moins de résistance qu'ils opposeront dans ces conditions au développement de la marine nationale peut dépendre, dans une large mesure, de l'opinion qu'ils se forment des ressources mises à la disposition de nos compatriotes, de l'appui et du patronage sur lesquels ceux-ci peuvent compter. Une entreprise sérieuse disposant de capitaux et de ressources indiscutablement suffisantes, patronnée d'une façon effective par le gouvernement, est assurée d'obtenir à cet égard, presque sans lutte, la reconnaissance de sa place légitime d'influence et l'abandon de sa part dans le trafic. L'expérience a au contraire montré que la concurrence n'ignore pas les difficultés que l'armement éprouve en Belgique à trouver les capitaux nécessaires. Les luttes économiques et les conflits auxquels certains de nos armateurs ont été exposés auraient probablement été évités, ou en tout cas atténués, s'ils avaient pu compter sur des ressources comme celles que la loi projetée mettra à leur disposition.

On ne peut pas davantage objecter au projet qu'il institue un régime de faveur. C'est à bon escient, après un examen soigneux dont les résultats sont exposés dans les motifs fournis à l'appui du projet, que le gouvernement a décidé de faire, avec les trois compagnies dont s'agit, une expérience qui peut avoir les plus heureux effets pour la marine marchande nationale.

Pareille mesure, prise au grand jour, en vertu d'une loi, n'a aucun caractère de favoritisme. Elle n'est que l'usage de cette liberté d'appréciation qu'il faut laisser à la politique économique, sous peine de lui interdire de tenir compte des nécessités particulières que les intérêts généraux du pays peuvent présenter: l'armement maritime a été de tout temps considéré, dans les pays vraiment soucieux de leur avenir, comme présentant un caractère d'intérêt général auquel on peut légitimement comparer le rôle que joue dans la vie économique sur terre le chemin de fer, le régime des routes et des canaux.

Aux esprits qui craindraient le caractère nouveau de la mesure que nous recommandons à l'approbation de la Chambre, nous citerons l'exemple du premier des pays maritimes du monde. Le gouvernement anglais, il y a peu de temps, a fait à la Compagnie Cunard une avance très considérable (62,500,000 francs) à un taux d'intérêt minime, estimant que, dans la situation particulière créée au trafic de l'Océan Atlantique, il importait que le pays soutint le pavillon anglais et mit à la disposition de l'industrie privée un surcroît considérable de ressources dont elle avait besoin pour soutenir la concurrence avec certaines combinaisons commerciales qui venaient de s'organiser. Ce que le parlement britannique n'a pas hésité à faire sur le conseil du gouvernement ne doit pas, semble-t-il, arrêter la Chambre belge. C'est la même intervention, sous forme d'une avance remboursable, c'est le même

avantage résultant de la mise à disposition de capitaux à un intérêt restreint, et du patronage gouvernemental, se traduisant par une manifestation positive et efficace. C'est enfin le même mode d'intervention au profit d'une entreprise déterminée, sans que l'on se soit arrêté à y voir ou un précédent dangereux ou une faveur.

La section centrale a l'honneur de proposer à la Chambre l'adoption du projet de loi.

Le désir lui a été exprimé qu'il fût ajouté au contrat à conclure avec les trois sociétés d'armement une clause spéciale au sujet de l'emploi des officiers de marine belges. La section estime que la loi existante règle la matière et qu'il ne convient pas d'intervenir sous ce rapport d'aucune manière dans la gestion des trois entreprises. Celles-ci auront à se soumettre à la loi, rien de plus, rien de moins. Elles ont d'ailleurs toutes les trois à cœur d'assurer tous les avantages possibles à nos vaillants officiers de marine. La section centrale signale, en terminant, que le choix fait des trois compagnies se légitime par les considérations suivantes :

1^o Elles exploitent des lignes régulières ;

2^o Elles ont donné des preuves de capacité, d'honorabilité et de sérieuse initiative ;

3^o Les ressources qu'elles ont elles-mêmes engagées sont considérables et vont encore être augmentées ;

4^o Deux d'entre elles se rattachent à l'armement belge le plus ancien et le plus considérable, et aussi le plus heureux dans les résultats qu'il a obtenus. La troisième a ce caractère particulièrement intéressant qu'elle est en grande partie une création de l'industrie nationale et qu'elle marque ainsi, nous osons l'espérer, le début d'une ère nouvelle dans notre expansion économique. Ce n'est qu'à condition de se mettre directement en rapport avec les pays d'outre-mer, d'y développer ses relations, ses banques, ses comptoirs, ses entreprises de toute nature, et enfin de relier les unes et les autres à la mère-patrie par une marine marchande active et forte, que la Belgique verra se poursuivre la marche ascendante de ses progrès économiques.

Le rapporteur,
L. HUBERT.

Le président,
F. DELVAUX.

RAPPORT DE LA COMMISSION DES FINANCES DU SÉNAT (1).

Messieurs,

Le développement de notre marine marchande est l'objet des préoccupations de tous ceux qui s'intéressent à l'accroissement de notre commerce. Notre gouvernement s'associe à ces vœux. Il lui semble que faire des avances à titre de prêt à 3 p. c. à certaines sociétés d'armement présentant les conditions requises de compétence, de solidité et d'intérêt général, serait répondre aux vœux émis notamment par le Congrès de Mons et par la Chambre de commerce d'Anvers.

Le gouvernement estime que le développement de l'armement maritime et la possession d'une flotte marchande nationale sont éminemment désirables, mais il estime aussi que, pour obtenir ces résultats, l'initiative privée est seule efficace et durable.

Adversaire de toute intervention ayant le caractère d'une véritable prime, le gouvernement croit devoir, d'autre part, soutenir et encourager certaines entreprises en activité et ayant déjà donné des gages d'avenir.

(1) Présents : MM. Cappelle, ff. de président ; Mesens, Van den Nest ; Le Clef, rapporteur.

Tel est le but du projet de loi soumis à nos délibérations.

Moyennant certaines conditions, le gouvernement demande l'autorisation :

1^o De souscrire un capital de 2 millions de francs en obligations de la Compagnie Océan, société anonyme belge d'armement et de navigation, obligations à l'intérêt de 3 p. c., amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} janvier 1914 ;

2^o De souscrire un capital de 2 millions de francs en obligations de la Compagnie royale Belgo-Argentine, société anonyme établie à Anvers.

Ces obligations, à 3 p. c. l'an, seront amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} juin 1906 ;

3^o De souscrire un capital de 1 million de francs en obligations de la Compagnie nationale Belge de Transports maritimes, société anonyme établie à Anvers.

Ces obligations, à l'intérêt de 3 p. c. l'an, seront amortissables au pair de leur valeur nominale dans un délai de vingt ans qui prendra cours le 1^{er} janvier 1916.

Le gouvernement demande à ces fins un crédit de 5 millions de francs qui sera rattaché au budget des recettes et dépenses extraordinaires de l'exercice 1907 et couvert par les ressources afférentes à ce budget.

Le projet de loi a été admis par la Chambre des représentants, dans sa séance du 2 août courant, sans discussion et à l'unanimité des 92 membres présents.

Votre commission, Messieurs, vous propose de l'adopter.

Le rapporteur,
LE CLEF.

Le président ff.,
A. CAPPELLE.

184. — 18 août 1907. — Loi relative à des aliénations d'immeubles domaniaux (2). (Monit. du 24 août 1907.)

Léopold II, etc. Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Sont approuvées les conventions suivantes :

1^o L'acte du 13 juin 1906 portant vente à M^{le} Deswaef, au prix de 4,878 francs, d'un terrain situé à Breedene, à front de la route d'Ostende à Bruges, contenant 3 ares

(2) Session de 1906-1907.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi, n° 120. Rapport et amendements, n° 191.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séances des après-midi 18 et 19 juillet 1907, p. 1616, 1617 et 1643.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Projet de loi, n° 69. Rapport, n° 82.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séances des après-midi 7 et 8 août 1907, p. 409, 410, 455 et 456. (Note du *Moniteur*.)