

tous deux à Bruxelles, témoins à ce requis, lesquels ont signé avec les comparants et le notaire, lecture faite.

(Signé) J.-B. Smits, P.-J. Duysters, Van Obbergen, Van Geel et Vanderlinden.

Relation de l'enregistrement :

Enregistré à Bruxelles, le 7 janvier 1840 volume 136, folio 89 recto, case 2.

Reçu 2 fr. 15 c., additionnels, un renvoi.

Le receveur, (Signé) BARRÉ.

Pour expédition :

VANDERLINDEN.

62. — 27 FÉVRIER 1840. — *Loi qui maintient celle des primes pour la construction des navires de mer.* (Bull. offic., n. xvi.) (1).

Léopold, etc. Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit :

Article unique. La loi du 7 janvier 1837, qui alloue des primes pour la construction des navires de mer, continuera d'être en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1843 (2).

Mandons et ordonnons, etc.

(1) Voyez cette loi, *Pasinomie*, année 1837, no 1, p. 5. — Présentation à la chambre des représentants, le 26 novembre 1839. — *Moniteur* des 27 et 30 novembre. — Rapport par M. Donny, le 17 décembre 1839. — *Moniteur* des 18 décembre 1839 et 29 janvier 1840. — Discussion et adoption à l'unanimité des 52 membres présents, le 31 janvier 1840. — *Moniteur* du 1^{er} février.

Rapport au sénat par le comte de Renesse Breidbach, le 14 février 1840. — *Moniteur* du 15 février 1839 et 29 janvier 1840. — Discussion et adoption par 28 membres présents, le 15 février. — *Monit.* du 16 février.

(2) En présentant le projet de loi, M. le ministre de l'intérieur (M. de Theux) a fait remarquer, que parmi les chambres de commerce qui avaient été consultées, celles de Bruxelles, de Gand, de Louvain et d'Ostende avaient été favorables au principe de la prorogation du terme de la loi : la chambre de commerce d'Anvers a pensé que le système d'accorder des primes pour la construction de navires devait être abandonné, au moins quant à présent, et cela par le motif principal que la navigation nationale ne possédant pas des éléments suffisants d'activité et d'emploi, ces primes pourraient donner lieu à plus d'un inconvénient. Toutefois elle admet, en considération de certains intérêts engagés sur l'espoir d'une prorogation de la loi, 1^o la prolongation, jusqu'au 7 janvier 1842, du terme de rigueur, dans lequel les navires doivent être lancés pour avoir droit à la prime ; 2^o la prorogation, jusqu'au 7 janvier 1840, du délai, en déans lequel la pose de la quille donnera droit à cette prime. M. le ministre présente, d'après les rapports de ces corps, le résumé comparatif de la marine marchande de chacun des ports susdits au 1^{er} janvier 1837 et en juillet 1839, époque à laquelle les rapports ont été faits.

	Au 1 ^{er} janvier 1837.		En juillet 1839.
	navires. tonnage.		navires. tonnage.
Ostende.	25 2,199	28	3,061
Louvain.	5 990	8	1,500
Gand.	8 1,800	7	1,500
Bruxelles.	4 852	8	1,452
Bruges.	10 1,981	10	1,885
Anvers.	74 10,798 approx.	73	11,695 approx.
Total.	126 18,620	134	21,093

» On voit, a ajouté le ministre, par ce tableau, que la loi allouant des primes pour construction de navires, n'avait pas encore, à l'époque où les

susdits rapports ont été faits, contribué d'une manière bien marquée, à l'augmentation de notre marine marchande. Mais outre qu'elle a eu du moins pour effet de déterminer une augmentation malgré les nombreux sinistres qui ont eu lieu dans cette période de temps, elle a eu, d'ailleurs, un résultat dont on ne peut contester l'utilité, celui de relever chez nous une industrie extrêmement intéressante, celle des constructions maritimes, industrie qui, non-seulement procure de l'emploi à de nombreux ouvriers et des débouchés aux produits de plusieurs branches de l'industrie manufacturière et agricole, mais qui procure aussi au commerce lui-même les moyens de transport qui lui sont nécessaires.

» D'ailleurs, il y a eu une progression marquée en 1839, dans le nombre des mises en construction, puisque celles-ci qui n'avaient représenté, savoir : en 1837, qu'un tonnage de 2,655 tonneaux, en 1838, qu'un tonnage de 2,942 tonneaux, ont présenté en 1839, un tonnage de 10,255 tonneaux. On peut croire, il est vrai, que plusieurs de ces constructions n'auront pas lieu, et que les déclarations multipliées qui me sont parvenues pendant cette dernière année, ont été en partie déterminées par la prochaine expiration du terme fatal fixé par la loi, mais encore en admettant cette hypothèse, il faut néanmoins reconnaître qu'il y a eu progression fort marquée, et cette circonstance, abstraction faite des autres considérations, accuse incontestablement, à mon avis, les effets réellement utiles de la loi en question. »

Dans son rapport fait à la chambre des représentants, le 17 décembre 1839, M. Donny, relevant ce que, dans son exposé des motifs, avait dit M. le ministre de l'intérieur, que la loi de 1837 n'avait pas encore contribué d'une manière bien marquée à l'augmentation de notre marine marchande, faisait remarquer que « l'accroissement cesse de paraître faible et devient au contraire considérable, lorsqu'après avoir déduit du tonnage total de 1836 ce qui doit en être retranché, l'on en soustrait encore les pertes et les démolitions, qui en ont fortement réduit le chiffre et dont M. le ministre n'a fait qu'une mention fort vague dans son exposé des motifs. » — « Pour peu, ajoutait-il, qu'on veuille arriver à des résultats dignes de l'attention de la chambre, il faut commencer par déduire du total indiqué pour 1836 le tonnage des petits bâtiments de 32 à 99 tonneaux, qui figurent sur les tableaux statistiques d'Anvers et d'Ostende, et qu'on a compris à tort dans ce to-

tal. La loi du 7 janvier 1837, n'accordant aucune prime aux navires de moins de 100 tonneaux, le nombre plus ou moins grand des bâtiments de cette espèce ne doit pas servir, comme élément, à l'appréciation des effets produits par la loi. La déduction à faire de ce chef s'élève à 2,949 tonn.

» En supposant exact le tableau statistique des navires d'Anvers, à l'époque de juillet 1839, celui des navires du même port, à la date du 1^{er} janvier 1837, ne saurait être pris pour terme de comparaison sans subir des corrections qui, compensation faite des variations en sens contraire, amènent encore une déduction de (a)

» De sorte qu'il faut déduire du tonnage de 1836, porté par le ministre à

» Ce qui en réduit le chiffre à

» Il faut ensuite retrancher de ce tonnage de 1836 tout ce qui avait cessé d'en faire partie en juillet 1839, par suite de démolitions, naufrages ou d'autres causes,

» Savoir :

» Port d'Anvers, 9 bâtiments, d'un tonnage supérieur à 100 tonneaux, jouissant, d'après le tableau (b), 1,571

» Il faut y ajouter l'*Estelle*, qui figure au tableau de 1837 et ne reparait plus sur aucun état de 1839,

» Port de Bruges, 2 navires de plus de 100 tonneaux, 363

» Port de Gand, 2 navires de la même classe, 650

» Port d'Ostende, 5 navires de la même catégorie, 423

» Total des pertes, 3,257 tonn.

» De sorte qu'en juillet 1839 il ne restait plus du tonnage total de 1836, que 12,244 tonn.

C'est avec ce dernier tonnage qu'il convenait de comparer celui de 1839, après en avoir également retranché les bâtiments d'une capacité inférieure à 100 tonneaux, et l'avoir réduit ainsi au chiffre de 18,145. La comparaison ainsi faite, a-

(a) 15 navires de plus de 100 tonneaux figurent sur ces tableaux, chacun avec deux tonnages différents. Les différences les plus marquées se rapportent : 1^o au *Phœnix*, galiote de MM. Bosmans frères, d'un tonnage de 250, en juillet 1839, et de 300 au 1^{er} janvier 1837; 2^o à la *Jeannette*, koff goelette de M. J. Pador, de 200 tonneaux, en juillet 1839, et de 240, au 1^{er} janvier 1837.

(b) Sur ce tableau figurent de plus, comme perdus, le trois-mâts *Frédéric* et le koff *Henricus*. L'on

rait indiqué un accroissement de 5,901 tonneaux, sur un tonnage de 12,244, ce qui revient à près de 49 p. o/o. — Voilà comment l'on aurait dû procéder, si l'on voulait adopter la marche qu'on a suivie; mais cette marche elle-même est défectueuse. En effet, l'accroissement de la marine n'est pas nécessairement le résultat de la loi sur les primes, puisque des bâtiments achetés à l'étranger viennent se mêler aux produits de nos chantiers nationaux. Cet accroissement n'est donc pas, à lui seul, un élément suffisant d'appréciation. Il en existe un autre, à la fois plus simple et plus concluant: c'est le relevé des navires de mer de 100 tonneaux et au delà, mis en construction depuis le 1^{er} janvier 1837. Ceux-là peuvent, pour la plupart, être considérés comme un résultat direct de la loi.

» Toutefois, en faisant ce relevé, il convient de distinguer entre ce qui peut déjà compter comme une acquisition actuelle ou prochaine, et ce qui n'est encore qu'une acquisition incertaine ou trop éloignée: en d'autres termes, il convient de distinguer entre les constructions ou entièrement achevées ou déjà plus ou moins avancées, et de simples poses de quilles. Cette distinction a été observée dans le relevé suivant des constructions donnant droit à la prime, entreprises du 1^{er} janvier 1837 au 7 juillet 1839.

TONNAGES DES NAVIRES

	Dont la quille est posée.	Construits ou en construction.
<i>Chantiers d'Anvers</i> , 20 navires (c) et 14 quilles (d),	2,980	5,419
<i>Chantiers de Bruges</i> , 10 navires,	»	3,106
<i>Chantiers de Bruxelles</i> , 1 navire et 3 quilles,	560	102
<i>Chantiers de Gand</i> , 4 navires,	»	1,379
<i>Chantiers de Louvain</i> , 2 navires,	»	350
<i>Chantiers d'Ostende</i> , 6 navires et 4 quilles,	930	1,006
Tonnage total des navires construits ou en construction plus ou moins avancée, depuis le 1 ^{er} janvier 1837,		11,362
Tonnage total des bâtiments dont la quille était simplement posée, en juillet 1839,	4,470	4,470

Total général de ces tonnages, 15,832

» Il suffit maintenant de comparer ces chiffres

à fait abstraction de ces bâtiments, dans tous les calculs, parce que le tonnage n'en est pas connu et qu'on peut les passer sous silence, sans changer en rien les résultats.

(c) Y compris le bateau à vapeur *Louis-Philippe*, dont la capacité n'est pas indiquée au tableau des constructions, mais qui figure sur un autre état avec un tonnage de 126 tonneaux.

(d) Le tableau des constructions n'indiquant pas le tonnage des bâtiments dont on n'a fait que poser