

lequel le conseil suprême de noblesse a maintenu la commune requérante dans la possession de ses armes ;

Vu notre arrêté, en date du 6 février 1837, réglant la forme des sceaux des communes ;

Nous avons accordé et accordons à la commune d'Anderlecht les présentes lettres confirmatives, avec autorisation de continuer à avoir et à porter les armoiries dont elle a usé jusqu'à ce jour, telles qu'elles sont figurées et coloriées au milieu d'icelles et qui sont :

D'azur, à un Saint-Guidon d'or.

Chargeons notre ministre de l'intérieur

(M. Liedts) de l'exécution des présentes, qui seront insérées au *Bulletin officiel*.

285. — 29 JUIN 1840. — *Loi autorisant le gouvernement à favoriser l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur vers les États-Unis.* (Bull. offic., n. XXXVIII.) (1).

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

Art. 1<sup>er</sup>. Le gouvernement est autorisé à favoriser l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis (2).

(1) Présentation à la chambre des représentants le 11 mai 1840. — *Monit.* des 12 et 13 mai. — Rapp. par M. De Garcia, le 1<sup>er</sup> juin. — *Monit.* des 2 et 8 juin. — Discussion les 10 et 11 juin. — *Monit.* des 11, 12 et 13 juin. — Adoption le 11 juin par 52 voix contre 10. — *Monit.* du 13.

Sénat, rapport par M. Cassiers, le 20 juin 1840. — *Monit.* des 21 et 22 juin. — Discussion le 23 juin. — *Monit.* du 23. — Adopté le 23 juin, par 24 voix contre 3. — *Monit.* du 24 juin.

(2) « La navigation transatlantique par bateaux à vapeur, établie en Angleterre, il y a peu d'années, a excité à un haut degré l'intérêt des nations maritimes de l'Europe. Depuis, ce sentiment a fait place au désir et au besoin de suivre cet exemple. Et, en effet, il s'agit d'un résultat immense obtenu et constaté aujourd'hui, celui de faire servir l'Océan de complément aux chemins de fer ; de rapprocher de nous le continent américain et de faciliter par là les échanges internationaux. — On a vu bientôt la France et la Hollande s'émouvoir à l'aspect de cette entreprise, et ces deux pays annoncent déjà l'intention de venir partager cette nouvelle conquête commerciale. — La Belgique, de son côté, ne pouvait rester indifférente au milieu de ce mouvement. Son heureuse position, les intérêts de son industrie et de son commerce, le réseau de chemins de fer dont elle a sillonné son territoire, ses intérêts politiques même, tout lui faisait un devoir de porter ses vues vers l'immense débouché que lui présente l'Amérique. — Suivant les tableaux officiels, l'Angleterre exporte dans les Amériques, non compris, qu'on le remarque bien, ses possessions particulières, pour environ 400 millions de ses produits. — La France exporte vers les mêmes lieux pour 150 millions de produits de son sol et de ses manufactures. Ce n'est pas exagérer que de supposer que les autres pays, la Suisse, l'Allemagne, etc., y apportent pour une somme de 150 millions. Voilà donc une consommation totale d'environ 700 millions de produits européens, et la Belgique n'y participe que pour une somme insignifiante.

» Cependant, messieurs, le gouvernement a la conviction qu'il dépend de nous de revendiquer pour notre industrie une bonne part de ce mouvement d'affaires. — Les conditions d'admission dans les ports sont les mêmes pour les navires belges que pour ceux de nos rivaux ; nos produits y sont

traités sur le pied le plus favorable. Nos navires et leurs cargaisons ne payent pas d'autres ni de plus forts droits que les navires et les cargaisons de la Grande-Bretagne, de la France, des Pays-Bas, et des villes hanséatiques. D'un autre côté, la fabrication en Belgique est placée dans des conditions assez avantageuses pour lutter avec les autres peuples pour la plupart de ses produits ; les matières premières y sont à bon compte, n'étant frappées que d'un faible droit de douanes et souvent totalement affranchies de droits. La main-d'œuvre n'y est pas plus élevée qu'en France et beaucoup moins qu'en Angleterre et en Hollande. L'ouvrier n'y manque ni d'aptitude, ni d'intelligence, ni d'activité. — Ce qu'il faut à la Belgique, ce sont des relations suivies, directes, faciles et régulières.....

» Lorsque le paquebot à vapeur fut établi, en 1837, entre Rotterdam et le Havre, le total du fret ne produisit, cette année, que 176,577 fr. Dès la seconde année, ce total s'éleva à 246,740 fr. — La même progression ascendante se remarque dans le commerce de la France avec les États-Unis : ainsi par exemple, les expéditions de tissus de lin et de chanvre, qui, en 1821, n'atteignaient pas encore le chiffre de 40,000 fr., se sont successivement accrues d'année en année, et ont atteint, en 1837, le chiffre de 154,429 fr. — Les exportations de tissus de laine, en 1821, n'étaient que de 66,163 fr., et, en 1838, dépassaient 664,000 fr. ; les tissus de coton, dont l'exportation, en 1821, n'était que de 25,269 fr., figurent déjà dans les tableaux statistiques des exportations de la France de 1838 pour une valeur de 527,843 fr. — Il en est de même de tous les autres produits similaires de notre industrie.

» Mais quel est le moyen de communication qui nous permette de lutter en Amérique avec nos puissants voisins ? Il n'y en a qu'un seul : c'est une ligne de navigation à vapeur. — La France a pu jusqu'ici se contenter de paquebots à voiles ; mais, outre qu'on médit déjà pour ce pays l'établissement d'un service de bateaux à vapeur, il est aisé de voir la différence qui existe entre notre position et celle de la France. Non-seulement un service de bateaux à voiles organisé en Belgique ne pourrait pas lutter avantageusement avec la navigation à vapeur établie en Angleterre, mais il ne pourrait pas même avoir des départs à jours fixes ; nos ports étant situés dans la Manche,

L'entreprise pourra comprendre d'autres lignes de navigation à vapeur, si l'utili-

té et la possibilité en sont reconnues (1).  
Art. 2. La dépense à supporter de ce chef par

les navires qui en sortent ont à craindre des retards souvent très-longes, occasionnés par les vents d'ouest qui règnent la moitié de l'année au moins sur nos côtes. — Pour assurer le succès de l'entreprise et en obtenir tous les résultats désirables, il faut qu'elle acquière, à l'étranger comme dans le pays, une renommée d'exactitude, de promptitude, de sécurité et de modicité de prix. Nous disons à l'étranger, parce qu'il ne faut pas perdre de vue l'influence que cette voie de communication peut avoir sur nos rapports avec les peuples qui nous environnent : des expéditions fort importantes ont lieu de la Suisse et de l'Allemagne vers les États-Unis. Les unes sont dirigées par la France, les autres par Hambourg. — La Belgique, aidée de son chemin de fer, qui va définitivement se prolonger jusqu'à Cologne, n'est-elle pas dans une situation admirable pour attirer à elle une partie de ces transports ? A se servir d'elle, à expédier par son entremise, il y aura économie et célérité. L'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur va donc offrir au commerce suisse et allemand l'attrait le plus séduisant pour se rapprocher davantage de nous. Et quand les marchandises qui peuvent payer le fret élevé des bateaux à vapeur, seront dirigées vers la Belgique, les autres suivront également. Une fois la route tracée, les expéditions ne seront pas scindées ; les marchandises qui ont plus besoin d'économie que de rapidité dans le transport, nous arriveront comme les autres. Alors, à côté de nos bateaux à vapeur, ne manqueront pas de s'établir des lignes régulières de navires à voiles.

» Nous venons donc vous demander les moyens d'établir entre la Belgique et les États-Unis, une ligne de bateaux à vapeur, comme il en existe entre Bristol et la métropole du commerce américain. — Toutefois, il ne s'agit pas de faire cette entreprise pour compte direct de l'État. Quoique bien éloignés d'admettre l'incapacité du gouvernement en fait d'exploitation, il nous a paru qu'il y avait des considérations de plus d'un genre qui devaient engager à laisser l'entreprise aux soins de l'intérêt particulier. Mais il a été reconnu que les capitaux ne se rencontreraient pas sans le concours du gouvernement.

» L'exploitation de bateaux à vapeur transatlantiques est chose encore nouvelle. Les résultats déjà obtenus en Angleterre sont satisfaisants ; cependant on ne pourrait se promettre de prime abord, un succès pareil à celui qui a accueilli les steamers anglais. Ceux-ci ont trouvé à desservir des relations tout établies, tandis qu'ici il faut les créer pour la plupart. L'intervention du gouvernement dans l'établissement de cette ligne de navigation lui permettra, d'ailleurs, de stipuler des garanties propres à favoriser notre industrie. — Quant au mode d'exécution, le gouvernement vous demande de le laisser libre d'adopter celui qu'il aura reconnu, après un examen approfondi, être le plus favorable aux intérêts du pays et du trésor public. — Il nous importe surtout de ne pas nous laisser devancer par d'autres peuples du

continent dans la navigation transatlantique par bateaux à vapeur. Lorsqu'une fois un établissement de cette nature aurait fixé chez nos voisins les relations de commerce que nous désirons voir s'établir chez nous, il serait bien plus difficile de les rompre, car on ne détruit pas aisément les habitudes prises. La question de temps est donc ici d'un intérêt immense....

» Le sacrifice que l'établissement projeté impose à l'État n'a rien qui doive effrayer, surtout si l'on veut bien le mettre en regard des immenses compensations que l'industrie et le trésor public ont le droit d'en attendre. — Ainsi, par exemple, le sacrifice sera notablement allégé par le port des lettres de l'étranger qui sont destinées aux États-Unis et prennent aujourd'hui la voie de l'Angleterre ou du Havre. Une grande partie de ces lettres, traversant désormais notre pays, augmentera la recette de cette branche de revenus publics. Le sacrifice sera allégé encore par une majoration du produit des douanes, résultat de l'accroissement de nos exportations et de nos importations. — Il sera allégé aussi par un accroissement du transit. Il le sera enfin par un concours de passagers de tous les pays de l'Europe centrale qui ont ou qui cherchent à nouer des relations transatlantiques. Le nord de l'Europe, au moyen des lignes de navigation à vapeur établies sur toute la Baltique, nous déversera ses passagers ; les Américains, à leur tour, avec leur génie aventureux, chercheront à explorer un pays dont ils étaient détournés par l'habitude de communications exclusives avec l'Angleterre ; et en même temps qu'ils viendront étudier les ressources de notre industrie et de notre commerce, ils y établiront des relations qui doivent toujours tourner à l'avantage de la Belgique. — Exposé des motifs, *Monit.* du 13 mai 1840.

(1) « Pour se rendre compte de la haute gravité du projet qui nous est soumis, disait M. Devaux, il est surtout un fait dont on ne peut trop se pénétrer ; c'est la grande importance du débouché des États-Unis. Les États-Unis sont, pour les nations commerçantes de l'Europe, le plus grand marché extérieur du monde entier. Cette expression n'a rien d'hyperbolique. La population des États-Unis, d'après les derniers renseignements de 1830, était de 13 millions d'hommes ; et comme cette population augmente d'un tiers tous les 10 ans, on peut dire qu'elle est aujourd'hui d'environ 17 millions. Ce chiffre ne rend aucunement compte de l'importance du débouché des États-Unis ; il faut tenir compte de deux circonstances tout à fait particulières à ce pays : la première, c'est que les États-Unis n'ont, pour ainsi dire, pas de pauvres, parce que les terres étant en quelque sorte illimitées, la population surabondante se porte sur les parties du pays à défricher et qu'ainsi l'indigence n'a pas le temps de naître. Il résulte de là que la classe ouvrière y est plus riche qu'en aucun autre pays ; et comme cette classe est là comme partout ailleurs la plus nombreuse et celle qui consomme le plus, il en résulte

le trésor public ne pourra excéder une somme moyenne de quatre cent mille francs par an, pendant quatorze années (1).

Art. 3. Cette dépense sera imputable sur les fonds qui sont ou seront alloués au budget du département de l'intérieur, pour les exercices

que la consommation des États-Unis est, proportion gardée, plus considérable que celle d'aucun pays de l'Europe....

» En 1838, c'est-à-dire dans une année qui touche à la grande crise américaine, les importations de produits étrangers dans ce pays ont été de 600,000,000 fr. — Avant la crise, en 1835, les importations aux États-Unis se sont élevées jusqu'à 800,000,000 fr. — Pour les deux principales nations commerçantes de l'Europe, pour la France et l'Angleterre, les États-Unis sont incontestablement le débouché le plus important de leur commerce extérieur.

» D'après le dernier tableau des exportations d'Angleterre, qui se trouve à votre bibliothèque, l'Angleterre, en 1835, a exporté aux États-Unis pour 262 millions de marchandises. Aucune de ses colonies, aucun pays de l'Europe, aucune partie du monde ne lui offre un débouché semblable. — L'Allemagne, qui suit les États-Unis dans ce tableau des exportations de l'Angleterre, ne reçoit pas d'elle la moitié de ce que reçoivent les États-Unis; elle ne reçoit de l'Angleterre que pour 116 millions de marchandises. — La France reçoit les produits de l'Angleterre pour une somme bien moindre encore; elle n'en reçoit que pour 35 millions de marchandises. — Toutes les colonies ensemble de l'Angleterre ne dépassent pas, pour les marchandises qu'elle y introduit, le chiffre de l'exportation qu'elle fait aux États-Unis. — Voilà pour l'Angleterre.

» Pour la France, les États-Unis sont également le premier de tous les marchés extérieurs. En 1838, l'année qui a suivi la crise américaine, la France a exporté aux États-Unis pour 170 millions de marchandises. Avant la crise, elle y a exporté jusqu'à 238 millions. Ce qui est à remarquer ce n'est pas seulement l'élevation de ce chiffre, mais la part pour laquelle y entrent les objets manufacturés. Sur les 170 millions de francs de produits de toute origine que la France a exportés aux États-Unis, en 1838, il y a 119 millions de produits d'origine purement française. Dans ces 119 millions, les objets manufacturés entrent pour 104 millions. — Ce débouché énorme, nous n'en profitons pas. L'Angleterre y exporte pour 262 millions; la France de 150 à 238 millions; et nous n'avons jamais réussi à dépasser 4 millions. » — *Monit.* du 12 juin.

(1) « M. Rodenbach avait demandé si dans le contrat qui sera fait avec la société qui se chargera de l'établissement du service de bateaux à vapeur, le gouvernement se réservera le droit de résilier la convention dans le cas où, dans quelques années, 3 ou 4 ans par exemple, il serait démontré que l'entreprise ne peut être qu'une rente.

» M. le ministre de l'intérieur lui répondit que le gouvernement se réserve expressément de stipuler dans l'acte constitutif de la société, quelle qu'elle soit, qui entendra le service de bateaux à vapeur, le droit de dissoudre la société et par conséquent de faire cesser le sacrifice que la

nation s'impose dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, alors que les résultats ne répondraient pas à ce qu'on en attendait, et qu'une partie du fonds social, par exemple les deux tiers ou la moitié, serait absorbés sans que l'entreprise pût assurer au pays les avantages que s'en est promis le gouvernement ainsi que la plupart des chambres de commerce. » — Séance du 11 juin 1840.

La section centrale ayant demandé des renseignements au gouvernement relativement au projet présenté, il fut donné les explications suivantes :

« Qu'aucune résolution ni arrangement n'était pris par le gouvernement à l'égard de l'établissement de la navigation à vapeur, que le ministre devait se réserver d'examiner et de comparer les propositions qui sont ou seront faites, afin de pouvoir préférer celle qui paraîtra offrir le plus de garanties pour la bonne réalisation du projet et en même temps le moins de charges pour le trésor. Le ministre indique, au surplus, les principes suivants, comme devant faire les bases principales qui présideront aux arrangements que prendra le gouvernement pour l'exécution du projet. —

« 1<sup>o</sup> Son intention est, dans l'intérêt du commerce et du public en général, de requérir de la part de la société qui se chargerait de l'exécution, des garanties contre un fret ou contre des prix de passage trop élevés. — Il posera à cette société un *maximum* qu'elle ne pourra dépasser, et ce *maximum* sera inférieur aux prix actuels perçus par les entreprises anglaises. Il pourra même se réserver le droit d'exiger qu'il le soit également à ceux des entreprises françaises qui interviendront; — 2<sup>o</sup> Son intention est de faire établir, avant tout, le service vers New-York, sans aucun intermédiaire ou échelle, si ce n'est cependant sous son autorisation, et si cela est reconnu dans l'intérêt de notre commerce. — Il compte exiger un départ par mois et *vice versa* pour New-York, sauf interruption forcée dans les mauvais mois de l'hiver; — 3<sup>o</sup> Il compte exiger le transport gratuit des dépêches, des agents, etc., du gouvernement; — 4<sup>o</sup> Il n'y aura, d'abord, que deux *steamers*, du moins n'en exigera-t-il que deux. Ils auront tous deux la force de 400 chevaux au moins. Quant à leur tonnage, on ne peut rien préjuger d'une manière absolue; on croit seulement qu'il devra être de 1300 à 1400 tonneaux; — 5<sup>o</sup> Il espère pouvoir faire construire la coque d'un *steamer* en Belgique. Quant aux machines, il ne peut exprimer le même espoir; — 6<sup>o</sup> Il se réservera dans la gestion des affaires de la société une part d'action et de surveillance suffisante pour assurer les intérêts du trésor et ceux du commerce du pays. Cette part d'action sera proportionnée à l'élevation du subsidé à accorder par le gouvernement; — 7<sup>o</sup> S'il prend un arrangement de la nature de celui proposé, arrangement d'après lequel, sans garantir les intérêts, il deviendrait, moyennant le remboursement successif du capital de la société, le propriétaire de son matériel, au bout d'un certain nombre d'an-

1840 à 1854, pour le soutien et l'encouragement de l'industrie et du commerce.

Mandons et ordonnons, etc.

284. — 30 JUIN 1840. — *Loi autorisant l'aliénation de plusieurs parcelles de terrains, etc.* (Bull. offic., n. XXXVIII.) (1).

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

Art. 1<sup>er</sup>. Le gouvernement est autorisé à aliéner, par adjudication publique, les maisons, bâtiments et usines désignés dans l'état annexé à la présente loi.

Art. 2. Le gouvernement est également autorisé à aliéner, par la même voie, les terrains va-

gues et sans emploi aux abords des nouvelles routes, des chemins de fer et des canaux, et ceux qui se trouvent sans emploi, par suite de démolitions, constructions, redressements et rectifications exécutés pour le compte de l'État.

Cette autorisation n'est applicable qu'aux terrains dont le revenu ne s'élève pas au-dessus de 50 francs, ou dont la valeur estimative ne dépasse pas quatre mille francs.

Art. 3. Il est ouvert au gouvernement un crédit de six cent soixante mille francs (660,000 fr.), imputable sur le produit de ces ventes et de celles encore à faire, en exécution de la loi du 27 mai 1837, pour être appliqué à l'acquisition de biens enclavés dans le domaine de Laeken ou qui l'avoisinent, et qui seront reconnus propres à en augmenter la valeur et l'agrément.

Mandons et ordonnons, etc.

*ÉTAT des maisons et bâtiments annexé au projet de loi qui en autorise l'aliénation.*

N <sup>o</sup> D'ORDRE.	SITUATION DES MAISONS ET BÂTIMENTS.	DÉSIGNATION DES MAISONS ET BÂTIMENTS.	LOYER ANNUEL.	VALEUR VÉNALE APPROXIMA- TIVE.
1	Anvers,	Trois maisonnettes et terrain,	415 fr.	fr. 12,000
2	Id.,	Ruines et terrain de l'ancien entrepôt	600	200,000
3	Id.,	St-Michel, rue du Couvent,	350	
4	Id.,	Ruines de l'ancienne prison et terrain,	120	4,000
5	Malines,	Parloir des Minimés excepté les greniers qui appartiennent à la ville,	500	7,000
6	Bruxelles,	Partie des bâtiments et terrain de la ci- devant manufacture de châles,	800	20,000
7	Id.,	Une maison rue des Alexiens, n <sup>o</sup> 21, Ruines et terrain de l'ancien ministère de la justice,	»	91,000
8	Couture St-Germain,	Maison et terrain y attenant,	50	1,000
9	Ittre,	Maison et jardin au hameau de Fauquet,	66	1,120
10	Grand-Rozière,	Maison avec grange et écurie,	3 81	2,000
11	Ypres,	Maison en fonds,	150	3,000
12	Grammont,	Maison et jardin,	380 95	15,200
13	Kemsik,	Moulin à vent et terrain,	182	3,640
A reporter,			3,817 76	359,960

nées, il exigera toutes les garanties désirables pour que ce matériel soit en bon état d'entretien et de conservation quand il viendra en sa possession ; — 8<sup>o</sup> Son intention est encore d'introduire dans les arrangements qu'il prendra avec une compagnie, une clause qui lui donnera le droit de provoquer la dissolution de l'entreprise, s'il venait à reconnaître, contre toute éventualité, que l'entreprise n'occasionne que des charges inutiles au trésor ; — 9<sup>o</sup> Il n'opérera pas le versement des fonds du trésor avant la première mise en mer des

steamers. » — Rapport de la section centrale. — *Monit.* du 8 juin 1840.

(1) Présentation à la chambre des représentants le 20 mai 1840. — *Monit.* du 21. — Rapport par M. de Brouckere le 29 mai. — *Monit.* du 30. — Discussion et adoption le 29 mai, par 51 voix contre deux. — *Monit.* du 30.

Sénat, rapport par M. Engler, le 19 juin 1840. — *Monit.* du 20. — Discussion les 20 et 22 juin. — *Monit.* des 21 et 23. — Adoption le 22, à l'unanimité des 27 membres présents. — *Monit.* du 23.