

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 NOVEMBRE 1843.

RÉDUCTION DES PÉAGES SUR LES CANAUX ET RIVIÈRES DE L'ÉTAT.

PROROGATION DE LA LOI DU 30 JUIN 1842.

MESSIEURS ,

Une loi du 30 juin 1842 porte :

« *Article unique.* Le Gouvernement est autorisé à réduire les péages des
» canaux et rivières, perçus au profit de l'État :

- » 1° Sur les productions du sol ou de l'industrie du pays qui sont exportées ;
- » 2° Sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale.

» Les pouvoirs qui résultent de cette disposition cesseront au 31 décembre 1843, s'ils ne sont renouvelés avant cette époque, et, en cas de non-renouvellement, les anciens tarifs reprendront leur cours de plein droit, à la même époque, quand même aucun terme n'aurait été indiqué dans les mesures prises par le Gouvernement.

» Mandons et ordonnons, etc. , »

L'exposé qui va suivre est destiné à établir :

- 1° Comment cette loi a été exécutée ;
- 2° Quels ont été, pour l'industrie et le trésor, les effets des mesures prises en exécution de la loi ;
- 3° Que les pouvoirs qu'elle confère au Gouvernement doivent être prorogés.

§ 1^{er}. — EXÉCUTION DE LA LOI.

En exécution de cette loi sont intervenus divers arrêtés royaux (*annexes* nos 1 à 5), qui ont appliqué :

1^o Une réduction de 75 p. % du montant des péages aux charbons de terre exportés *par mer ou en Hollande*, à partir du 15 juillet 1842 ;

2^o Une réduction de 50 p. % du montant des mêmes péages à divers produits du sol et de l'industrie du pays, exportés soit par mer, soit par toute autre voie, sans aucune distinction.

Les produits auxquels la réduction de 50 p. % a été appliquée sont les suivants :

A partir du 15 juillet 1842.

a. Fontes de fer en gueuses ou en saumons. — Pierres, marbres, chaux, et ardoises.

A partir du 1^{er} janvier 1843.

b. Fers en barres, en massiaux, verges ou carillons, rails, coussinets, et généralement tous les gros ouvrages en fer forgé ou laminé et en fonte.

A partir du 1^{er} juillet 1843.

c. Verreries et cristalleries de toute espèce ;

Les faïences et poteries, et généralement les ouvrages de terre de toute espèce ;

Les papiers de toute espèce ;

Les ouvrages de fer et de fonte de toute espèce avec ou sans addition d'autres matières, ainsi que le zinc et le cuivre ouvrés ou laminés ;

Le sel et le sucre raffinés ;

Les produits chimiques de toute espèce ;

Les cuirs tannés ou autrement ouvrés ;

Les farines ;

Les tabacs ;

Les boissons distillées et la bière.

Comme on le voit par ce relevé, le bénéfice de la loi n'a été appliqué de prime abord qu'aux charbons de terre, aux fontes de fer, aux pierres, aux marbres et aux ardoises.

Six mois plus tard (le 1^{er} janvier 1843), on a quelque peu étendu la mesure (pour les fers). Ce n'est que depuis le 1^{er} juillet dernier, qu'elle a été appliquée à la généralité des produits industriels dont il peut être utile de favoriser l'exportation par rivières et canaux.

En usant d'abord de cette sorte de réserve dans l'application de la loi, le Gouvernement avait en vue de ménager les intérêts du trésor. Puis il considérait cette application comme particulièrement utile au transport des produits pondéreux ou volumineux, et d'une faible valeur relativement à leur volume.

Si, à partir du 1^{er} juillet 1843, il s'est déterminé à rendre la mesure en quelque sorte générale pour les produits du sol ou de l'industrie nationale, qui comportent des facilités de transport sur les canaux et rivières, c'est d'après un rapport de la chambre de commerce de Charleroy (*annexe* n^o 6), tendant à démontrer que cela importait au développement de notre commerce d'exportation, sans pouvoir nuire au trésor.

Ce rapport établissait, en effet, qu'à cause des prix élevés des transports par eau de ces produits, d'une nature encombrante et en général de peu de valeur, notamment des verreries de toute espèce, des machines, des faïences et poteries, ces transports étaient à peu près nuls; d'où cette conséquence, qu'en les multipliant par des conditions plus économiques de transport, on doit plutôt accroître que diminuer le produit des péages perçus par l'État.

Le Gouvernement n'hésita donc plus à donner cette extension à la mesure. Mais cette extension est trop récente pour qu'on en puisse encore apprécier les résultats.

On aura remarqué, sans doute, que le Gouvernement n'a point fait usage de la faculté que lui confère aussi la loi, de réduire les péages pour le transport de matières premières exotiques arrivant dans le pays.

Le motif en est tout simplement qu'aucun fait, aucune demande ou réclamation de la part de nos établissements industriels, ne lui a paru accuser le besoin ou l'utilité de la mise à exécution de cette disposition de la loi.

Il se peut toutefois qu'il use plus tard de cette faculté : ainsi qu'on le verra plus loin, plusieurs chambres de commerce, notamment celles de Gand et d'Anvers, ont, par leurs avis ci-joints (*annexes* n^{os} 8 à 13), signalé l'utilité d'une mesure pareille appliquée à certains produits exotiques.

Quant aux formalités qu'il a prescrites, et aux justifications qu'il a exigées pour constater l'exportation des produits indigènes auxquels s'applique le bénéfice de la loi, le document ci-joint (*annexe* n^o 7) les indique.

Ce document fait connaître que ces formalités ont été simplifiées. Il y aura à voir si elles ne peuvent l'être davantage sans nuire aux garanties que réclame l'intérêt du trésor.

Enfin, on fera observer qu'une administration provinciale, celle du Hainaut, a suivi l'exemple du Gouvernement : par divers arrêtés, tous sanctionnés par dispositions royales, elle a appliqué au canal de Mons à Condé toutes les réductions de péages décrétées par le Gouvernement pour les rivières et canaux de l'État.

Cette mesure a été profitable à l'industrie de l'arrondissement de Mons.

§ II. — EFFETS POUR L'INDUSTRIE ET POUR LE TRÉSOR DES
DISPOSITIONS PRISES EN EXÉCUTION DE LA LOI.

1° Effets de la loi sur l'industrie.

Pour mieux apprécier les effets de la loi sur l'industrie, on a consulté les chambres de commerce qui sont particulièrement en position d'éclairer la législature et le Gouvernement sur ce point; c'est-à-dire, les chambres de commerce de Charleroy, de Mons, de Bruxelles, de Gand, de Liège et d'Anvers.

On leur a posé les questions suivantes :

1° Quelle influence ont exercée les réductions de péages sur l'exportation des produits auxquels elles s'appliquent?

2° Y a-t-il lieu de proroger la loi du 30 juin 1842, par exemple, pour un terme de deux années?

3° Dans l'affirmative, faut-il la proroger purement et simplement, ou bien la modifier, et dans quels termes?

4° En cas de prorogation de la loi, y a-t-il lieu d'étendre son bénéfice à l'importation des matières premières exotiques?

Les avis de ces chambres de commerce sont ci-joints (*annexes* n° 8 à 13),

En voici la substance :

La chambre de commerce de Charleroy (*annexe* n° 8) signale l'influence des dispositions prises comme incontestablement favorable à l'exportation des produits indigènes, notamment à celle des charbons de terre et des produits de l'industrie métallurgique. En ce qui touche spécialement les charbons, elle croit que l'exportation de ceux du district de Charleroy en Hollande fût restée nulle sans les mesures prises, et que, seules, elles peuvent activer cette exportation.

Elle pense donc qu'il faut assurer la continuation des effets de la loi, au moins pour deux ans, et qu'il faut en étendre le bénéfice aux matières premières exotiques tirées du dehors pour les besoins de l'industrie (1).

La chambre de commerce de Mons (*annexe* n° 11) reconnaît l'extension considérable que l'application de la loi du 30 juin 1842 a fait prendre aux envois

(1) Des renseignements reçus d'une autre source confirment les heureux effets de la mesure sur l'exportation en Hollande des charbons belges et surtout de ceux dits : *du centre*. A la faveur de la réduction des péages, ils ont pu se faire connaître sur le marché hollandais où, d'après ces renseignements, leur excellente qualité les fait désormais préférer de plus en plus aux autres charbons étrangers.

vers la Hollande, des produits des charbonnages et carrières du centre du Hainaut, de Charleroy et de Liège. Mais elle se plaint que la mesure n'a eu aucune influence sur les exportations des charbonnages du couchant de Mons ; ce qu'il faut, à son avis, attribuer à la manière dont la loi a été appliquée, c'est-à-dire, au mode suivi dans la réduction des péages. On sait que les réductions de péages ont été appliquées, dès le 17 juillet 1841, par tantièmes p. % et uniformément, sans tenir compte de la quotité des tarifs en vigueur. Cette chambre aurait voulu, au contraire, une réduction par sommes déterminées, et cela pour conserver l'équilibre des tarifs entre les divers centres d'exploitation. Ainsi, par exemple, on aurait réduit de 75 centimes par tonneau les péages supportés par les charbons du couchant de Mons pour arriver en Hollande, et de la même quotité, les péages supportés par les autres centres d'exploitation.

Mais ce système était incompatible avec l'efficacité qu'on voulait donner à la mesure : pour procéder de la sorte et maintenir l'équilibre qu'on voulait conserver, il fallait nécessairement établir la quotité de réduction d'après le tarif le plus bas parmi ceux qui sont applicables aux trois centres d'exploitation dont il s'agit. Ce tarif le plus bas est celui qui est en vigueur pour les transports par la Meuse vers la Hollande. En effet, par exemple, l'État ne perçoit pour péage sur un tonneau de houille exporté de Liège par cette voie, que 6 centimes $\frac{60}{100}$. Or, 75 p. % de ce péage ne ferait que 4 centimes $\frac{45}{100}$. Dès lors il est évident qu'en appliquant une pareille réduction au canal de Charleroy, où le péage sur un tonneau de houille est de fr. 2-46, ou même à la somme des péages (92 centimes par tonneau) dont sont passibles les transports de houille du couchant de Mons à la frontière maritime ou hollandaise, on n'eût obtenu aucun résultat utile, on eût manqué le but essentiel de la loi, qui était de donner à nos exploitations charbonnières les moyens de reconquérir en partie le marché hollandais, perdu pour elles depuis 1830, et de leur procurer, ainsi qu'au commerce maritime, un débouché dans les pays d'outre-mer.

Il n'y avait donc pas d'autre mode efficace d'application de la loi du 30 juin 1842, que celui qu'à suivi le Gouvernement.

Les Chambres l'ont bien senti elles-mêmes quand, en adoptant cette loi, elles ont ainsi implicitement approuvé la première application qui avait été faite de ce système par l'arrêté royal du 17 juillet 1841.

La chambre de commerce de Liège (*annexe n° 9*) signale les bons effets de la mesure sur l'exportation par la Meuse. Elle en voudrait la prorogation et une application générale à tous les produits belges exportés, ainsi qu'aux matières premières exotiques importées.

La chambre de commerce de Gand (*annexe n° 10*) se prononce dans le même sens. Elle demande la prorogation de la loi pour un terme de deux ans au moins, et l'application de la mesure à l'importation du sel brut, du sucre brut, du coton en laine et des bois de teinture.

La chambre de commerce de Bruxelles (*annexe n° 12*) constate également les bons effets de la loi du 30 juin 1842, notamment pour l'exportation du charbon de terre et des fontes de fer. Non-seulement elle en réclame le

maintien le plus longtemps possible, mais elle en demande l'application aux matières premières exotiques employées par l'industrie.

L'avis de la chambre de commerce d'Auvers peut se résumer ainsi qu'il suit :

1° La loi a eu d'heureux effets surtout pour l'exportation d'articles *encombrants* et d'une valeur peu élevée comparativement à leur volume. Elle a notamment permis à nos charbons de lutter en Hollande avec les charbons de la Roër, plus à portée que les nôtres du marché hollandais.

2° Il faut la proroger dans les mêmes termes. Il serait dans tous les cas peu rationnel de la rapporter avant que l'expérience ait pu être plus complète.

3° Il faut en étendre le bénéfice aux matières premières exotiques qu'emploie l'industrie. C'est aussi utile et rationnel que de l'appliquer à l'exportation des produits manufacturés. C'est d'ailleurs en harmonie avec les termes et l'esprit de la loi, et avec ce qui a lieu pour les transports par le chemin de fer.

On peut donc, en résumé, considérer comme très favorable à la prorogation de la loi et comme constatant ses salutaires effets pour l'industrie, l'ensemble des avis des chambres de commerce les mieux en position d'apprécier la question.

Comme document à l'appui de ces avis et de ces heureux effets, on joint (*annexe n° 14*) un relevé des exportations de 1839 à 1842 inclusivement, des produits auxquels a été appliquée de prime abord la réduction des péages. Ce relevé constate la progression ascendante de ces exportations à destination des pays vers lesquels les transports ont été rendus plus économiques par cette mesure.

2° *Effets de la loi sur les recettes du trésor.*

On se rappellera que la réduction des péages sur le transport de certains produits indigènes exportés, a été appliquée en premier lieu à partir du mois de juillet 1841.

Le Département des Finances a fait constater le mouvement des recettes sur les divers canaux et rivières de l'État auxquels la réduction des péages a été appliquée.

Les documents qui présentent ce relevé par cours d'eau, sont ci-joints (*annexes nos 15 à 23*). On en donnera le résumé ci-après.

Canal de Terneuzen. — Le relevé n° 15, relatif à ce canal, donne pour le charbon de terre le montant des recettes par mois, par trimestre et par année, depuis 1839 jusqu'au 30 juin 1843.

Il en résulte que les recettes annuelles ont présenté les chiffres suivants :

1839	fr.	943 37
1840		2,837 59
1841		1,949 84
1842		2,153 61
1843 (1 ^{er} semestre)		283 31

On voit que jusqu'en 1842 inclusivement, l'influence de la loi a été plutôt favorable que défavorable aux recettes du trésor. En effet, les recettes de cette année ont été supérieures à celles de 1839 et de 1841, ainsi qu'à la moyenne des années 1839 à 1841 inclusivement. Si, à partir de 1843, les recettes ont baissé, cela tient à deux faits spéciaux que voici : d'une part, par l'effet de la mise à exécution du traité du 5 novembre 1842, le péage du canal de Terneuzen pour les navires de mer a été complètement supprimé; d'autre part, par l'effet d'une préférence de consommateur en faveur des charbons du bassin de Charleroy, les bateliers qui en chargeaient habituellement à Gand, commencent depuis bientôt un an à le faire à Bruxelles.

Canal de Maestricht à Bois-le-Duc. — Le relevé n° 16 donne également pour ce canal la recette par trimestre et par année sur le charbon de terre exporté depuis le 1^{er} janvier 1839 jusqu'au 30 juin 1843.

En voici le relevé par année :

1839	fr. 3,107 89
1840	8,596 94
1841	9,067 73
1842	8,446 89
1843 (1 ^{er} semestre)	2,157 36

On voit que nonobstant les réductions de péages, les recettes de l'année 1842 ont été égales à celles de 1840, inférieures de fr. 620-84 seulement à celles de 1841 et supérieures à la moyenne des trois années précédentes. Si, pendant le 1^{er} semestre de 1843, elles ont baissé de fr. 1,285-36, cela tient à la mise en vigueur du nouveau tarif qui, arrêté en exécution de l'art. 55 du traité du 5 novembre 1842, a réduit les droits de navigation sur le canal de Bois-le-Duc, d'un tiers dans la direction de Maestricht à Bois-le-Duc, et de moitié dans la direction de Bois-le-Duc à Maestricht.

Rivières et canaux du Hainaut. — Le relevé n° 17 donne le relevé, par trimestre, depuis le 1^{er} janvier 1839 jusqu'au 31 juillet 1843, des recettes sur ces rivières et canaux, pour les fers en gueuses, les pierres et marbres, la chaux et pour les ardoises. Ce relevé accuse une progression de recettes très marquée et non interrompue depuis 1840, ainsi qu'on le peut reconnaître par les chiffres ci-après :

Années 1840	fr. 9,126 49
1841	9,946 01
1842	12,679 21
1843 (1 ^{er} semestre)	9,597 84

Les relevés n°s 18 et 19 donnent, en ce qui concerne les fontes de fer, les pierres et marbres et la chaux, le mouvement des recettes pour la Sambre inférieure et pour la partie de la Meuse comprise dans la province de Namur, pendant la même période. Il y a, en général, progression de recettes sur le transport de chacun de ces produits, surtout pour l'année 1842, comparée à

l'année 1841. La diminution qui s'est manifestée pendant le 2^e trimestre de 1843 tient à des circonstances spéciales. — Pour les fontes, elles paraissent tenir à ce que les fortes expéditions ont pris dans ces derniers temps la direction de l'Allemagne. Toujours est-il que la diminution globale des recettes pendant le 1^{er} semestre de 1843, comparativement à 1842, n'empêche pas que les recettes de 1843 ne restent tout au moins au niveau de celles de 1841. Voici le mouvement global des recettes :

1840.	fr.	12,008 81
1841.		23,308 33
1842.		29,300 57
1843 (1 ^{er} semestre).		11,184 00

Canal de Maestricht à Bois-le-Duc. — Plus haut, on a fait ressortir les résultats présentés par le relevé n^o 16, quant aux recettes effectuées sur ce canal, en ce qui concerne les exportations de charbons de terre par cette voie.

Un relevé analogue, sous le n^o 20, comprend les produits des recettes, sur ce même canal, du 1^{er} janvier 1839 au 30 juin 1843, en ce qui concerne les fontes de fer en gueuses ou en saumons, les pierres et marbres, la chaux et les ardoises.

Il résulte de ce relevé que, malgré la réduction de 50 p. % du montant des péages sur les fontes de fer en gueuses ou en saumons, et sur les pierres et les marbres, les recettes produites par ces articles, en 1842, sont infiniment supérieures aux recettes effectuées sur ces mêmes articles pendant les années réunies de 1839, 1840 et 1841.

Si l'on compare les recettes du 1^{er} semestre de 1843 à celles du semestre correspondant de 1842, toujours sur les mêmes objets, on remarquera une progression ascendante bien plus marquée encore.

En effet, d'une part, on trouve pour les fontes de fer en gueuses ou en saumons :

1842 (1 ^{er} semestre).	fr.	425 18
1843 id.		619 69
		194 51
		ou 45 p. %.

D'autre part, pour les pierres et les marbres :

1842 (1 ^{er} semestre).	fr.	160 71
1843 id.		255 70
		94 99
		ou 59 p. %.

Il est vrai qu'en ce qui concerne la chaux, il y a diminution en 1842 et en 1843, et, quant aux ardoises, en 1843; mais ce résultat doit être attribué en grande partie au nouveau tarif qui est en vigueur depuis le 20 mars 1843, et qui, comme on l'a dit, a réduit les droits de $\frac{1}{3}$ dans la direction de Maestricht à Bois-le-Duc, et de moitié dans la direction de Bois-le-Duc à Maestricht.

Voici le mouvement général des recettes :

1839	fr.	1,826 09
1840		4,635 90
1841		4,495 89
1842		4,866 23
1843 (1 ^{er} semestre) .		2,349 56

Canal de Terneuzen. — Le relevé n^o 15, dont il est question plus haut, ne concerne que les recettes du chef des exportations de charbons de terre belges.

Le relevé n^o 21 présente le montant des recettes effectuées, trimestriellement et annuellement, de 1839 au 30 juin 1843, sur les pierres et les chaux.

Des fontes de fer en gueuses ou en saumons, il ne s'en est point exporté par cette voie.

Quant aux recettes sur les marbres et les ardoises, elles ne figurent que pour mémoire audit relevé qui ne comprend, à proprement parler, que les recettes produites par les exportations de pierres et de chaux.

Voici quelles ont été ces recettes pendant les années précitées :

1839	fr.	1,501 27
1840		2,923 78
1841		1,770 22
1842		1,713 94
1843 (1 ^{er} semestre) .		499 66

Il y a ici diminution successive dans les recettes depuis 1840. Mais il est à remarquer, à cet égard, que le surcroît de recettes offert par l'année 1840, a pour cause les transports extraordinaires de matériaux qui ont eu lieu pour la construction d'une route en concession d'Everghem à Watervliet.

Il faut donc plutôt prendre pour chiffre comparatif celui de 1839. Or, ceux de 1841 et de 1842 lui sont supérieurs. Quant à la différence du chiffre de 1843 (1^{er} semestre), comparé à celui de la période correspondante des années précédentes, on se l'expliquera facilement en tenant compte de la suppression du péage sur ce canal pour les navires de mer, par suite de la mise à exécution du traité du 5 novembre 1842.

Meuse. — Le relevé n^o 22 comprend les droits de navigation perçus aux bureaux de péages d'Ahin, de Fragnée et de Lixhe, sur nos exportations de houilles en Hollande, de fontes de fer en gueuses ou en saumons, de pierres et marbres, de chaux et d'ardoises, pendant la période du 1^{er} janvier au 30 juin 1843.

Bien que cet état ne soit pas aussi complet qu'on l'eût désiré, il suffit cependant pour donner une idée de la progression ascendante qu'ont suivie, pendant la période qu'il embrasse, nos exportations par cette voie.

En effet, les recettes sur les charbons de terre exportés pendant le 1^{er} trimestre de 1843, ont été de fr. 1,454-57; elles se sont élevées, pendant le 2^e trimestre de la même année, à fr. 2,137-12; augmentation : 48 p. %.

Sur les fontes de fer en gueuses ou en saumons, l'augmentation a été, pendant la même période, de 512 p. %;

Sur les pierres et marbres, elle a été de 250 p. ‰, et de 179 p. ‰ sur la chaux.

Les recettes totales ont été :

Pendant le 1^{er} trimestre, de fr. 1,786-09.

Id. le 2^e id. de 3,160-62.

Rivières et canaux du Hainaut. — Le relevé n^o 23 présente le montant des recettes perçues sur les transports de charbons de terre vers la Hollande, par les rivières et canaux du Hainaut, pendant la période du 1^{er} janvier 1839 au 30 juin 1843 inclusivement.

Il résulte à l'évidence des chiffres qu'offre ce relevé, que la réduction des péages a exercé une heureuse influence sur ces voies de navigation, tant sous le rapport des quantités exportées que sous celui des recettes effectuées.

On s'en convaincra facilement à la simple inspection de ce tableau.

Voici la progression qu'ont suivie, par année, les produits des péages sur les dites voies navigables :

1839.	. . . . .	fr.	870,290	61
1840.	. . . . .		1,162,141	80
1841.	. . . . .		1,432,411	88
1842	{	1 ^{er} semestre.	650,268	75
		2 ^e semestre.	837,731	46
	}		1,488,000	21
1843	(1 ^{er} semestre)	. . . . .	658,812	45

§ III. — RÉSUMÉ ET CONCLUSION.

Nécessité de proroger la loi.

Il résulte de ce qui précède que les réductions de péages appliquées, en vertu de la loi du 30 juin 1842, à l'exportation de certains produits du sol et de l'industrie du pays, ont été favorables à l'industrie et au trésor lui-même, que les chambres de commerce, consultées à ce sujet, ont été d'avis de proroger la loi, soit pour deux ans, soit (c'est l'avis de plusieurs), pour le plus longtemps possible.

Il ne faut donc pas hésiter à conclure de cet exposé que la loi du 30 juin 1842 a été éminemment utile et qu'il y a lieu de la proroger pour un nouveau terme de trois années, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1846.

Le Gouvernement propose trois ans, d'une part, pour ne pas être dans le cas de saisir en quelque sorte aussi fréquemment les Chambres de cet objet ; d'autre part, parce qu'à l'expiration de ce terme, l'expérience sera complète et permettra de prendre une mesure définitive, tant pour ce qui regarde l'exportation des produits du pays, que pour l'importation des matières premières exotiques.

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

ANNEXE N° 1.

Arrêté royal du 30 juin 1842.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 30 de ce mois, autorisant le Gouvernement à réduire les péages des canaux et rivières perçus au profit de l'Etat :

1° Sur les productions du sol et de l'industrie du pays qui sont exportées ;

2° Sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale ;

Usant des pouvoirs qui nous sont conférés par cette loi ;

Sur le rapport de nos Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. A partir du 15 juillet prochain et jusqu'au 1^{er} janvier 1843, les péages des canaux et rivières perçus au profit de l'État, seront réduits de 75 p. % sur les charbons de terre belges exportés vers la Hollande.

La même réduction s'appliquera à l'exportation de ces charbons par mer.

ART. 2. Les conditions et formalités à remplir pour jouir de cette réduction seront réglées par dispositions ministérielles.

ART. 3. Nos Ministres des Finances, des Travaux Publics et de l'Intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Londres, le 30 juin 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

Arrêté royal du 30 juin 1842.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 30 juin courant autorisant le Gouvernement à réduire les péages des canaux et rivières perçus au profit de l'État :

1° Sur les productions du sol et de l'industrie du pays qui sont exportées ;

2° Sur les matières exotiques servant à l'industrie nationale.

Usant des pouvoirs qui nous sont conférés par cette loi ;

Sur le rapport de nos Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. A partir du 15 juillet prochain et jusqu'au 1^{er} janvier 1843, les péages des canaux et rivières perçus au profit de l'État, seront réduits de 50 p. % sur les fontes de fer en gueuses ou en saumons et sur les pierres, marbres, chaux et ardoises d'origine belge, exportés.

ART. 2. Les conditions et formalités à remplir pour jouir de cette réduction, seront réglées par dispositions ministérielles.

ART. 3. Nos Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Londres, le 30 juin 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

ANNEXE N^o 3.

Arrête royal du 5 décembre 1842.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Revu nos arrêtés du 30 juin 1842 qui ont réduit, à partir du 15 juillet suivant et jusqu'au 1^{er} janvier 1843, les péages des canaux et rivières perçus au profit de l'État, savoir :

1^o De 75 p. % sur les charbons de terre exportés tant vers la Hollande que par mer ;

2^o De 50 p. % sur les fontes de fer en gueuses ou en saumons, ainsi que sur les pierres, marbres, chaux et ardoises d'origine belge exportés par toute voie.

Sur la proposition de nos Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Le terme de nos arrêtés du 30 juin 1842 est prorogé jusqu'au 1^{er} juillet 1843.

Sont ajoutés, à partir du 1^{er} janvier prochain, aux fontes de fer en gueuses ou en saumons, les fers en barres, en massiaux, verges ou carillons, les rails, coussinets et généralement tous les gros ouvrages en fer forgé ou laminé et en fonte.

ART. 2. Nos Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 5 décembre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Finances,

SMITS.

Le Ministre des Travaux Publics,

L. DESMAISIÈRES.

Arrêté royal du 26 mai 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 30 juin 1842, ainsi conçue :

« *Article unique.* Le Gouvernement est autorisé à réduire les péages des canaux et rivières perçus au profit de l'Etat :

» 1° Sur les productions du sol et de l'industrie du pays qui sont exportées ;

» 2° Sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale.

» Les pouvoirs qui résultent de cette disposition cesseront au 31 décembre 1843, s'ils ne sont pas renouvelés avant cette époque, et, en cas de non-renouvellement, les anciens tarifs reprendront leur cours de plein droit à la même époque, quand même aucun terme n'aurait été indiqué dans les mesures prises par le Gouvernement.

» Mandons et ordonnons, etc. »

Revu d'une part nos arrêtés du 30 juin 1842, qui ont réduit, à partir du 15 juillet suivant et jusqu'au 1^{er} janvier 1843, les péages des canaux et rivières perçus au profit de l'Etat, savoir :

1° De 75 p. % sur les charbons de terre exportés tant vers la Hollande que par mer ;

2° De 50 p. % sur les fontes de fer en gueuses ou en saumons, ainsi que sur les pierres, marbres, chaux et ardoises d'origine belge, exportés par toute voie ;

D'autre part, notre arrêté du 5 décembre 1842, prorogeant jusqu'au 1^{er} juillet 1843, le terme de nos deux dispositions susmentionnées et ajoutant, à partir du 1^{er} janvier de l'année courante, aux fontes de fer en gueuses ou en saumons, les fers en barres, en massiaux, verges ou carillons, les rails, coussinets et généralement tous les gros ouvrages en fer forgé ou laminé et en fonte ;

Sur la proposition de nos Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Nos arrêtés précités des 30 juin et 5 décembre 1842 seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 1843, exclusivement.

ART. 2. Nos Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 26 mai 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Le Ministre des Travaux Publics,

DECHAMPS.

Arrêté royal du 21 juin 1843.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 30 juin 1842, ainsi conçue :

« *Art. unique.* Le Gouvernement est autorisé à réduire les péages des canaux et rivières, perçus au profit de l'Etat :

» 1° Sur les productions du sol et de l'industrie du pays qui sont exportées ;

» 2° Sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale.

» Les pouvoirs qui résultent de cette disposition cesseront au 31 décembre 1843, s'ils ne sont renouvelés avant cette époque et, en cas de non-renouvellement, les anciens tarifs reprendront leur cours de plein droit à la même époque, quand même aucun terme n'aurait été indiqué dans les mesures prises par le Gouvernement. »

Revu nos arrêtés des 30 juin et 5 décembre 1842, stipulant certaines réductions des péages pour quelques produits indigènes exportés, ainsi que notre arrêté du 26 mai dernier, qui a prorogé le terme de ces deux arrêtés jusqu'au 31 décembre 1843 exclusivement ;

Sur la proposition de notre Ministre de l'Intérieur, et nos Ministres des Travaux Publics et des Finances entendus,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. unique. A partir du 1^{er} juillet prochain seront ajoutés aux produits indigènes désignés dans notre arrêté du 5 décembre 1842, les produits indigènes suivants :

Les verreries et cristalleries de toute espèce,

Les faïences et poteries et généralement les ouvrages de terre de toute espèce,

Les papiers de toute espèce,

Les ouvrages de fer et de fonte de toute espèce avec ou sans addition d'autres matières, ainsi que le zinc et le cuivre ouvrés ou laminés,

Le sel et le sucre raffinés,

Les produits chimiques de toute espèce,

Les cuirs tannés ou autrement ouvrés,

Les farines,

Les tabacs,

Les boissons distillées et la bière.

Nos Ministres de l'Intérieur et des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 juin 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

NOTHOMB.

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Le Ministre des Travaux Publics,

DECHAMPS.

Extrait d'un rapport de la chambre de commerce de Charleroy du 28 mars 1843.

Si nous comparons le mouvement du canal de Bruxelles à Charleroy, pendant l'année 1842, à celui qui a eu lieu en 1841, nous voyons qu'il y a peu de différence entre les transports de ces deux années.

En 1841, 15,880 bateaux ont pris part au mouvement général de cette voie de navigation, chargés de 533,101 tonneaux, et, en 1842, 17,134 bateaux chargés de 576,280 tonneaux, ce qui donne, en faveur de cette dernière année, une différence en plus de 1,254 bateaux et de 43,171 tonneaux.

En 1833, on a transporté sur ce canal 175,000 tonneaux de charbon; en 1841, 408,777 tonneaux, en 1842, 439,544 tonneaux; il y a eu pour cette année une augmentation de 30,767 tonneaux. Nous devons l'attribuer aux exportations qui ont été faites en Hollande, particulièrement par les charbonnages du centre.

Nous avons applaudi à la mesure qui tendait à favoriser l'exportation de nos produits et déjà l'arrêté pris par le Gouvernement le 30 juin 1842, a porté ses fruits. Les transports sont devenus plus nombreux. Nous croyons, dans cette occurrence, Monsieur le Gouverneur, pouvoir vous présenter quelques observations.

Nous pensons que l'application de l'arrêté du 30 juin, qui porte dès l'abord sur des matières premières, ou ayant subi peu de main-d'œuvre, aurait un résultat doublement favorable si, ne s'arrêtant point dans une aussi belle voie, le Gouvernement l'étendait sans retard à tous les produits fabriqués, destinés à l'exportation. C'est dans cette conviction que nous réclamons la même faveur pour :

1° Nos fontes ouvrées, fer coulé ouvré, nos rails, nos fers battus ouvrés, ou en barres, etc.;

2° Nos clous, vis, etc.;

3° Nos verres à vitres, bouteilles, cristaux, gobeletteries, glaces, faïences;

4° Nos machines, etc.

Pour justifier la réclamation que nous formulons, pour en démontrer la justice, l'opportunité et l'utilité, nous avons à nous prévaloir de quelques faits dont on ne pourra pas contester la véracité.

La statistique commerciale du port d'Anvers, arrêtée le 31 décembre 1841 et publiée par le *Journal du Commerce* de cette ville, nous donne les chiffres suivants des exportations par mer et par rivière.

	Par mer.	Par rivière.
Fonte brute en gueuses	10,681 kilog.	Rien kilog.
Fonte ouvrée.	225,926 »	Id. »
Fer forgé en barres.	205,652 »	27,939 »
Fer coulé ouvré.	1,148,679 »	Rien »
Fer battu ouvré.	24,826 »	Id. »
Clous	1,346,791 »	Id. »
Vis.	Rien »	45,168 »
Verres à vitres	4,452,491 »	1,677,378 »
Cristaux	334,966 »	104,027 »
Glaces pour une valeur de . . fr.	<u>8,673</u>	<u>6,644</u>
Bouteilles	30,000	Rien

Bien que cette statistique ne soit pas un document officiel, nous croyons, vu l'exactitude reconnue qui préside à sa rédaction, pouvoir nous en étayer pour prouver combien la mesure prise est d'une faible importance relative, pour ce qui est de la fonte brute en gueuse par exemple, comparée aux fontes ouvrées ou coulées, aux fers forgés en barres ou battus. (Nous laissons ici tout à fait de côté les exportations de fontes par la Sambre ou la Meuse). En examinant ces chiffres, il nous paraît en ressortir à l'évidence, qu'il est bien autrement important de favoriser l'exportation des produits fabriqués ayant déjà subi diverses mains-d'œuvre; c'est là, pensons-nous, le véritable point de la question pour le pays; le but du Gouvernement doit donc être de favoriser autant qu'il est en lui cette exportation.

Nous pensons aussi, que le Gouvernement ne doit pas perdre de vue que les transports de divers produits pondéreux par canaux sont presque nuls; quelle en est la cause, si ce n'est le haut prix du fret, rendu si élevé pour ces produits par le taux des péages. A cet égard, nous citerons particulièrement les verres à vitres qui, dans les environs de Charleroy, s'expédient presque entièrement par terre. L'État ne gagnerait-il pas beaucoup en faisant une réduction qui permet les expéditions par canaux? il favoriserait par là des fabriques importantes, dont la situation est loin d'être prospère, et qui, bien qu'elles soient à même de lutter contre les produits similaires étrangers, ont aujourd'hui des craintes sérieuses sur le résultat de la concurrence anglaise, laquelle vient ici enlever nos ouvriers, cherche à s'emparer de nos procédés perfectionnés dans cette branche, et peut, si le Gouvernement ne nous vient en aide par quelques faveurs, nous chasser des marchés lointains. Or, ce n'est pas seulement lorsque le mal est arrivé, qu'il faut chercher à y porter remède; il est bien plus sage de le prévenir.

Quant à la forgerie, vous n'ignorez pas, Monsieur le Gouverneur, quelle est son importance dans le pays et pour le pays, quelle est sa position actuelle. Nous ne pourrions rien en dire qui ne vous fût connu.

L'extension de faveur que nous réclamons pour nos produits fabriqués en général, destinés à l'exportation, ne pouvant, nous en sommes bien convaincus, nuire aux intérêts du trésor, devant même les favoriser, si pas toujours directement, au moins d'une façon indirecte, nous osons espérer, Monsieur le Gouverneur, qu'après un mûr examen de la question, vous provoquerez sans retard de la bienveillance royale un nouvel arrêté pris sur des bases plus larges, qui sera dans l'intérêt réel du pays et deviendra pour l'industrie belge un véritable bienfait.

Décision du 12 janvier 1843, du Ministre des Finances.

LE MINISTRE DES FINANCES,

Vu la décision du 4 juillet 1842, qui règle l'application des arrêtés royaux du 30 juin précédent, accordant, en faveur de certaines exportations, des réductions de péages sur les rivières et canaux perçus au profit de l'État ;

Vu l'arrêté royal du 5 décembre dernier, qui proroge jusqu'au 1^{er} juillet prochain le terme des susdits arrêtés, avec extension de bénéfice en faveur des fers en barres, en massiaux, verges ou carillons, des rails, coussinets et généralement de tous les gros ouvrages en fer forgé ou laminé et en fonte, qui sont assimilés aux fontes en gueuses ou en saumons ;

Voulant simplifier, autant que possible, les formalités requises pour jouir du bénéfice des susdites dispositions royales ;

Décide :

1^o Les navires ou bateaux sont et restent dispensés de la formalité du plombage, et peuvent être chargés hors de la présence des employés de la douane.

2^o Les documents d'exportation seront levés à l'un des bureaux de douane sur la route, ou au dernier bureau de sortie, mais la vérification des chargements aura toujours lieu à celui-ci.

3^o La constatation de la quantité déclarée pourra se faire en confrontant le permis de sortie avec le certificat de jaugeage du bateau, en tenant compte toutefois du vide que présenteront les chargements incomplets. Les employés sonderont les embarcations chargées de houille ; ils pourront même, en cas de suspicion de fraude, les faire fouiller à la pelle.

4^o Les dispositions du § 7 de la décision du 4 juillet 1842 restent applicables aux chargements en destination de la Hollande, par la Meuse.

5^o La décision prémentionnée du 4 juillet 1842, continuera à recevoir son application, en tant qu'il n'y est pas expressément dérogé par la présente.

Bruxelles, le 12 janvier 1843.

Le Ministre susdit,

SUITS.

Avis de la chambre de commerce de Charleroy.

Charleroy, le 26 septembre 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Pour satisfaire à votre missive du 29 août dernier, 3^e division, n° 5759, nous avons l'honneur de vous faire connaître :

1^o Que l'influence qu'ont exercée les réductions de péages sur l'exportation des produits auxquels elles s'appliquent, a été et ne peut être que favorable.

Il nous serait impossible d'établir par des chiffres réels et comparatifs, l'avantage de cette mesure, puisque nous n'avons et ne pouvons avoir sous les yeux les tableaux d'exportations de 1843.

Nous sommes cependant convaincus que, sans cette mesure, l'exportation des charbons en Hollande du district houiller de Charleroy fût demeurée nulle, et que cette prime seule a pu l'activer.

Pour ce qui est de la métallurgie, sa position est telle que la plus mince faveur est un avantage; une diminution dans le prix des transports est une diminution de perte pour elle.

L'extension donnée par l'arrêté de juillet 1843 est si récente encore, qu'il est impossible de la juger.

2^o Nous croyons qu'il y a lieu de proroger la loi du 30 juin 1842 et que le terme doit être au moins de deux années.

3^o L'ouverture du chemin de fer de Namur à Bruxelles, devant nécessairement amener des changements dans le mode d'expédition de certaines marchandises, il ne nous paraît guère possible en ce moment de nous prononcer sur l'opportunité d'une prorogation pure et simple, ou de modifications à la loi du 30 juin 1842.

4^o Nous croyons qu'il y a lieu d'étendre le bénéfice de la loi à l'importation des matières premières exotiques, parce que le bas prix de celles-ci influant nécessairement sur celui de la fabrication, il est évident que l'industrie du pays doit profiter d'une mesure de cette espèce.

Partant de ce point de vue, nous voudrions que le bénéfice de la loi fût étendu *généralement* à toutes les matières premières exotiques nécessaires à la fabrication indigène, lorsque toutefois le pays ne produit pas de matières similaires propres à les remplacer.

Agrérez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le président,

JULES FRISON.

Le secrétaire,

N. HABART.

Avis de la chambre de commerce de Liège.

Liège, le 7 octobre 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche du 29 août dernier, 3^e direction, n° 5759, vous demandez l'avis de la chambre de commerce sur l'utilité de proroger la loi du 30 juin 1842, qui autorise le Gouvernement à réduire les péages des canaux et rivières perçus au profit de l'État, et vous énumérez les divers arrêtés royaux qui ont accordé des réductions de 75 et 50 p. % sur certaines productions du sol exportées et sur l'importation des matières premières exotiques.

Cette loi est conforme aux vœux précédemment manifestés par la chambre de commerce, suivant lettres du 4 décembre 1841 et 16 juin 1842 adressées à votre Département. Les considérations émises dans ces rapports nous dispensent d'entrer dans de nouveaux développements à l'appui de l'opinion en faveur de la prorogation. Nous allons répondre successivement aux questions que renferme votre dépêche :

Sur la 1^{re} question. — Les réductions ont eu une heureuse influence sur les exportations par la Meuse; mais cette influence serait plus considérable, si elles étaient uniformément appliquées à l'exportation de tous les produits belges.

2^e question. — Il est désirable, dans l'intérêt de l'industrie, de proroger la loi du 30 juin 1842; les résultats obtenus prouvent combien cette prorogation est utile.

3^e question. — L'application de la restitution laisse beaucoup à désirer; les divers taux de réduction, suivant la nature des marchandises (1), entravent les avantages de la loi, lorsque le même bateau contient, comme il arrive souvent, des marchandises de natures différentes; de sorte qu'il serait préférable que toutes les réductions fussent uniformes, ainsi que cela se pratique sur les chemins de fer. Les formalités à remplir pour obtenir la restitution, surtout pour les sommes minimales, sont en outre souvent un obstacle à jouir des bienfaits de la loi. Nous désirerions donc qu'il fût possible que les agents des péages ne perçussent que les *droits réduits*, afin que les bateliers puissent établir le fret en conséquence, sans être exposés à éprouver des pertes.

4^e question. — La chambre estime que le bénéfice de la loi devrait s'étendre à toutes les importations de matières premières exotiques.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de la considération la plus distinguée.

Le président,
J.-J. ORBAN.

Par la chambre :

Le secrétaire,
F. GILMAN.

(1) La chambre de commerce semble perdre de vue ici que les réductions sont uniformément de 50 p. %, sauf pour les charbons de terre, à l'égard desquels la réduction est de 75 p. %.

(Note du Département de l'Intérieur.)

ANNEXE n° 10.

Avis de la chambre de commerce de Gand.

Gand, ce 4 octobre 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse aux diverses questions comprises dans votre dépêche du 29 août dernier, n° 5759, nous avons l'honneur de vous informer :

- 1° Que l'influence exercée par les réductions de péages a été favorable à l'exportation des produits auxquels elles s'appliquent ;
- 2° Que, par conséquent, dans notre opinion il convient de proroger la loi du 30 juin 1842, pour un terme d'au moins deux années ;
- 3° Qu'il n'y a pas lieu d'y apporter quelque modification ;
- 4° Mais qu'en cas de prorogation, nous estimons qu'il y a lieu d'étendre le bénéfice de la loi au sel, au sucre brut, au coton, aux objets de teinture, parce que cette mesure faciliterait la concurrence des fabricats belges avec les étrangers.

La chambre de commerce et des fabriques,

VERHAEGHE DE NAEYER.

Le membre de la chambre, faisant fonctions de secrétaire,

E. GRENIER.

*Avis de la chambre de commerce de Mons.*Mons, le 1^{er} octobre 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La dépêche que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 29 août dernier (3^e division, n^o 5759), contient plusieurs questions dont la solution a fait, de notre part, l'objet d'un sérieux examen.

Vous désirez connaître, Monsieur le Ministre, notre opinion sur les résultats obtenus de la loi du 30 juin 1842, qui autorise le Gouvernement à réduire, en faveur du transport de certaines marchandises, les péages des canaux et rivières perçus au profit de l'Etat.

Pour ce qui concerne notre ressort, dont l'industrie principale consiste dans l'exploitation des houillères et des carrières de l'arrondissement, la loi n'était guère applicable qu'au transport des pierres et des charbons de terre.

L'événement a prouvé que le principe de cette loi promettait au commerce, qui s'occupe de l'exportation de ces matières premières, des avantages que l'application n'a pas réalisés. L'événement a prouvé encore, Monsieur le Ministre, que les prévisions que nous vous avons exprimées, le 3 décembre 1841 et le 24 avril 1842, se sont malheureusement confirmées.

La réduction des péages perçus, tant sur le canal de Mons à Condé, que sur le canal de Pommerœul à Antoing, n'a eu aucune influence sur l'exportation des produits des mines et des carrières du couchant de Mons, tandis qu'elle a fait prendre une extension considérable aux envois que font vers la Hollande, les bassins houillers du centre de cette province, de Charleroy et de Liège.

La cause de ce résultat vous est connue, Monsieur le Ministre; nous vous l'avons signalée immédiatement après la publication de l'arrêté royal du 17 juillet 1841.

Cet arrêté et les dispositions réglementaires adoptées pour l'exécution de la loi du 30 juin de l'année suivante, ont détruit l'équilibre que les tarifs des péages des canaux de Charleroy à Bruxelles et de Pommerœul à Antoing avaient pour but de maintenir, outre les conditions de production des houillères de Charleroy, du Centre et de Mons.

Nous croyons devoir vous répéter, Monsieur le Ministre, les observations que déjà nous avons eu l'honneur de vous soumettre précédemment à ce sujet.

« Les tarifs de péage adoptés par le Gouvernement des Pays-Bas, pour les diverses » voies navigables du Hainaut, ne l'ont pas été arbitrairement. Ils n'ont pas eu pour » but de couvrir, dans un temps égal, les frais d'entretien et d'exploitation, l'intérêt » des sommes consacrées à l'exécution des travaux, et le remboursement de ces sommes; » ils ont, au contraire, été calculés de façon à conserver à chaque industrie sa position » respective et ils ont été fixés à un taux *immuable*, que ne pouvait changer la concur- » rence ouverte lors de l'adjudication publique des concessions. Cette adjudication, » en effet, eut lieu, non au rabais du péage, auquel on ne voulait point toucher, » mais au rabais du nombre d'années de jouissance.

» C'est ainsi que pour maintenir l'équilibre entre la situation des houillères de » Charleroy et celle des charbonnages de Mons, une différence invariable a été admise » entre le tarif du canal de Mons à Condé et le tarif du canal de Charleroy à Bruxelles. » Or, en réduisant de moitié, comme l'a fait l'arrêté royal du 17 juillet 1841, les

» droits de toutes les lignes de navigation, le Gouvernement rompait évidemment
 » un équilibre qu'il aurait dû respecter. La réduction, pour être juste, devait être égale
 » en *somme* et non en *quotité*. Ne serait-il pas absurde de prétendre que l'ordonnance
 » du roi des Français du 25 novembre 1837 a traité, avec une même faveur, les
 » houilles belges et anglaises, en réduisant de moitié les droits différents qui frap-
 » paient l'introduction des unes et des autres? Peut-on dire que cette faveur est *une*,
 » quand les houilles anglaises obtiennent ainsi un dégrèvement de fr. 5-50 par tonneau,
 » tandis que les autres n'en ont un que de fr. 1-65? »

Ces réflexions acquièrent plus de force aujourd'hui que la réduction des péages, au lieu d'être de moitié, a été fixée à trois quarts du principal.

En effet, tandis que les houilles de Mons obtiennent un dégrèvement de fr. 0-48 par tonneau, les houilles du Centre et de Charleroy en obtiennent un de fr. 1-65.

Il y a loin, Monsieur le Ministre, de cette différence ruineuse pour le bassin de Mons, aux compensations qui lui ont été solennellement promises lors de la discussion de la loi qui réduisit les droits établis sur la Sambre canalisée.

Cependant, tandis que les exploitants de Charleroy repoussent nos réclamations, en prétendant que le principe du maintien de l'équilibre invoqué par nous, est une chimère que rien ne justifie, eux-mêmes réclament l'application de ce principe quand les exploitants du Centre demandent de ne payer les droits du canal de Charleroy qu'en raison de la distance parcourue.

Avant l'exécution des canaux qui facilitent aujourd'hui le transport au loin des produits des trois bassins houillers du Hainaut, ces produits arrivaient sur les différents marchés du pays à des conditions différentes, mais telles, toutefois, que les unes et les autres pouvaient satisfaire dans un équilibre convenable, dans des proportions données, aux besoins de la consommation. Les péages établis sur ces canaux, nous le répétons, avaient été réglés de manière à maintenir ces trois bassins houillers dans les mêmes conditions, en améliorant celles-ci d'une manière proportionnellement égale.

Mais depuis la promulgation de la loi du 30 juin 1842, l'équilibre est rompu, et il l'a été au détriment du couchant de Mons.

D'après ce qui précède, on conçoit, Monsieur le Ministre, que cet arrondissement n'a aucun intérêt à la prorogation de la loi et qu'il doit, si cette prorogation est résolue, désirer que la durée en soit extrêmement restreinte. En effet, avant la promulgation de cette loi, les houilles de Mons s'exportaient en Hollande, mais en petite quantité, à la vérité; aujourd'hui, l'exportation en est réduite à peu près à rien, tandis que celle des charbons du Centre, de Charleroy et de Liège vers ce pays s'accroît de plus en plus.

Nous devons ajouter que les formalités dont est entourée la restitution des trois quarts des péages, sont d'une exécution si difficile que jusqu'à ce jour, peut-être, aucun remboursement n'a pu encore avoir lieu pour les expéditions faites de Mons en Hollande depuis le 17 juillet 1841.

Nous ne connaissons point de matières autres que celles qui jouissent actuellement du bénéfice de la loi, auxquelles il soit nécessaire d'en étendre la faveur dans l'intérêt de l'industrie indigène; les chambres de commerce des arrondissements manufacturiers pourront mieux que la nôtre répondre à la question posée à ce sujet.

Pour ce qui concerne notre ressort, nous croyons, Monsieur le Ministre, avoir donné aux autres questions consignées dans votre dépêche du 29 août dernier, la seule solution dont elles sont susceptibles.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Le secrétaire,
FRÉD. CORBISIER.

Le président,
LEGRAND-GOSSART.

Avis de la chambre de commerce de Bruxelles.

Bruxelles, le 14 octobre 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche du 29 août dernier, 3^e direction du commerce, n° 5759, vous nous avez fait l'honneur de nous poser quatre questions relatives aux effets produits par la loi du 30 juin 1842, savoir :

1^o Quelle influence ont exercée les réductions de péages sur l'exportation des produits auxquels elles s'appliquent ?

2^o Y a-t-il lieu de proroger la loi du 30 juin 1842, par exemple pour un terme de deux années ?

3^o Dans l'affirmative, faut-il la proroger purement et simplement, ou bien la modifier, et dans quels termes ?

4^o En cas de prorogation de la loi, y a-t-il lieu d'étendre son bénéfice à l'importation des matières premières exotiques ?

Avant de répondre à ces questions, si importantes pour les intérêts matériels du pays, permettez-nous, Monsieur le Ministre, de retracer brièvement les principes et les faits que nous avons eu l'honneur de soumettre à l'appréciation de Monsieur le Ministre des Travaux Publics, le 23 avril 1842, à l'occasion de certaines modifications à faire au tarif des chemins de fer de l'État et sur lesquelles nous avons été consultés.

Nous disions à ce haut fonctionnaire :

« Nous avons toujours pensé que la modicité des frais de transport est un élément
» d'autant plus précieux de la prospérité de l'industrie belge, qu'il est l'un des seuls
» peut-être dont le Gouvernement soit entièrement maître de la faire jouir dans les
» circonstances actuelles.

» En effet, la plupart des marchés de l'extérieur sont fermés à la Belgique, les uns
» par les obstacles que nos voisins opposent à nos exportations, les autres parce que
» notre industrie, trop souvent comprimée par des événements politiques, ou trop
» resserrée dans les limites de notre débouché intérieur, n'a pu acquérir toute la force
» nécessaire pour entrer en lutte avec l'industrie étrangère, qui, d'ailleurs, dans
» plusieurs contrées, n'a pas à supporter d'aussi fortes charges que la nôtre.

» Ainsi, les cultivateurs des bords de la Mer-Noire et de la Baltique, de même que
» les fabricants de la Suisse, sont presque exempts d'impôts et obtiennent, comme
» ceux de diverses contrées de l'Allemagne, la main-d'œuvre à très bon marché. Ainsi,
» les exploitants d'un grand nombre de charbonnages de l'Angleterre et nominément
» ceux des mines de Newcastle, n'ont à payer aucun droit de navigation pour amener
» leurs produits jusque dans les ports de Rotterdam, d'Anvers, du Havre, de Bordeaux
» et devant tout le littoral du continent. Ainsi, d'autres producteurs obtiennent la
» restitution de certains impôts, lorsqu'ils effectuent des exportations.

» Ces circonstances expliquent pourquoi nos céréales soutiennent difficilement,
» même sur nos marchés intérieurs, la concurrence des céréales venant de l'étranger ;
» pourquoi nos étoffes de laine et de coton ne peuvent s'écouler convenablement à
» côté de celles que l'Angleterre et la France déversent en si grande quantité au

» dehors de leurs frontières ; pourquoi nos toiles de lin sont souvent moins recherchées
» que les toiles fabriquées en Angleterre, en Saxe, en Prusse et nominément à Biele-
» feld ; comment la forgerie anglaise nuit au développement de la nôtre et par quelle
» raison, enfin, nos charbons de terre ne trouvent en France un débouché considérable
» qu'à la faveur d'une disposition qui les y admet de préférence à ceux provenant
» d'autres contrées.

» Les efforts de notre Gouvernement tendent à obtenir l'accroissement de nos
» débouchés par la conclusion de traités de commerce avec les nations qui nous
» avoisinent ; mais il ne dépend pas de lui d'obtenir le concours de ces nations, ni de
» fixer le terme des négociations entamées.

» Or, en attendant qu'il puisse atteindre le but qu'il se propose et tandis que
» la position critique que la plupart des branches de l'industrie de la Belgique a fait
» songer à fortifier nos lignes de douane, à augmenter nos droits d'entrée et même à
» établir des primes à l'exportation de quelques-uns de nos produits, nous avons
» pensé, Monsieur le Ministre, et nous pensons encore que la mesure dont l'adoption
» est la plus éminemment au pouvoir du Gouvernement, celle qui exciterait le moins
» de division entre nos diverses branches industrielles et provoquerait le moins de
» représailles de la part de nos voisins, ce serait l'allégement, en général, des charges
» qui pèsent sur la production dans l'intérieur même du pays et particulièrement
» l'abaissement des frais de transport dont elle est grevée.

» Nous avons adopté cette opinion avec d'autant plus de confiance qu'il n'est pas à
» craindre que la diminution des tarifs établis par le Gouvernement amène une
» diminution proportionnelle dans les revenus du trésor. Les transports deviendront
» plus nombreux à mesure qu'ils seront plus économiques et l'État trouvera donc,
» dans l'augmentation de leur quantité, la compensation du sacrifice qu'il fera sur
» leur taux. D'un autre côté, le développement des relations commerciales tendant à
» augmenter la population et la prospérité nationale, déterminera aussi l'accroissement
» de la perception des impôts.

» Par l'application de ces principes aux questions sur lesquelles nous sommes
» consultés, notre tâche a été facile et nous avons dû reconnaître que si le bon marché
» des transports est, en général, une condition essentielle de la production à bas prix,
» il est surtout nécessaire en Belgique pour l'importation des matières premières,
» pour l'exportation des marchandises analogues à celles que l'industrie étrangère
» produit avec le plus d'avantage et pour le transit qui s'opère à des conditions extré-
» mement favorables dans des contrées voisines. »

Tels sont, Monsieur le Ministre, les principes que nous exprimions en 1842 et que nous professons d'autant plus fortement aujourd'hui, que des faits accomplis depuis lors nous en ont démontré la justesse.

Nous allons avoir l'honneur de vous exposer ces faits en répondant aux questions que vous nous avez adressées.

Nous vous ferons remarquer, quant à la première de ces questions, que l'influence de la réduction des péages sur les canaux et rivières, opérée par la loi du 30 juin 1842, s'est particulièrement fait sentir sur deux des principaux produits de notre sol, le fer et le charbon.

Depuis la publication de cette loi, les exploitants des bassins de Mons, de Marimont et de Charleroy ont pu faire de nouvelles tentatives pour rentrer en possession d'une partie du débouché de la Hollande qu'ils avaient entièrement perdu, par suite des conditions défavorables dans lesquelles nos charbonnages se trouvent placés comparativement à ceux de l'Angleterre.

Nous avons lieu d'espérer que les efforts de ces exploitants ne resteront pas stériles et qu'à l'aide de la loi de 1842, ils parviendront à reconquérir, au moins en partie, un marché qui leur appartenait exclusivement autrefois.

Si l'adoption de la loi en question a agi favorablement sur les exploitations charbonnières, elle a également ranimé l'espoir de la forgerie en lui permettant d'entrevoir un meilleur avenir.

En effet, prévoyant qu'à la faveur de la réduction des péages, les fontes belges pourront arriver au moins dans les départements du Nord de la France, plusieurs industriels et notamment M. De Dorlodot, d'Acoz (district de Charleroy), la société de la Providence de Marchienne-au-Pont, et M. Dupont du Fayt, ont fait établir des laminoirs, les deux premiers aux environs de Maubeuge et le dernier près de Valenciennes.

Nous savons que les fontes étrangères sont nécessaires à la forgerie de ces contrées, puisque nous venons de lui voir demander la suppression des droits de transit établis en Belgique sur les fontes anglaises et nous avons ainsi la certitude de lui fournir les nôtres, si le Gouvernement nous en donne le moyen.

A cette fin, il faudrait non-seulement maintenir les réductions déjà concédées, mais probablement en accorder de nouvelles encore et surtout étendre le système salulaire dans lequel le Gouvernement est entré en 1842, en l'appliquant au tarif des chemins de fer de l'État pour le transport de ceux de nos produits que la concurrence étrangère nous empêche d'exporter.

La fonte coûte maintenant en Champagne de 14 à 15 francs les 100 kilog.; c'est donc à ce prix que la Belgique devrait pouvoir la livrer sur la frontière française; or, en attendant que notre Gouvernement puisse obtenir la réduction du droit exorbitant dont la France frappe l'entrée de nos produits métallurgiques, il pourrait faciliter l'exportation de ceux-ci en diminuant davantage ou en supprimant même tout-à-fait les péages qui grèvent leur transport.

D'après des informations recueillies avec soin, nous pensons qu'au moyen d'une protection analogue à sa position actuelle, la forgerie belge parviendrait à importer annuellement en France de 25 à 30 millions de kilogrammes de fonte.

Nous n'entrerons dans aucun développement sur les résultats que la loi du 30 juin 1842 peut avoir amenés pour les autres articles mentionnés dans votre dépêche, parce que nous tenons à nous appuyer sur des faits et que nous n'avons pu en recueillir de positifs qu'en ce qui touche le fer et le charbon. Toutefois, nous devons vous prier, Monsieur le Ministre, de vouloir bien observer que cette loi est trop récente pour avoir produit tout son effet et que d'ailleurs ses résultats seront toujours plus importants pour les marchandises pesantes, volumineuses et de peu de valeur, que pour toute autre espèce d'objets.

Ce qui précède a déjà fait comprendre quelle sera notre réponse aux 2^e, 3^e et 4^e questions reprises dans votre dépêche et démontré qu'à notre avis, il faut non-seulement proroger la loi du 30 juin 1842 pour le plus long terme possible, mais encore l'étendre en raison des besoins de nos différentes industries, tant pour favoriser l'exportation de leurs produits que pour les mettre à même de se procurer, au meilleur marché possible, les matières premières exotiques qu'elles mettent en usage.

Pour le président absent :

Le vice-président,

J. - G. METTENIUS.

Le secrétaire,

LAMQUET.

Avis de la chambre de commerce d'Anvers.

Anvers, le 6 novembre 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 29 août (3^e direction, n° 5759), vous nous rappelez que les pouvoirs dont le Gouvernement a été investi par la loi du 30 juin 1842, de réduire les péages des canaux et rivières sur les produits du sol et de l'industrie du pays qui sont exportés, de même que sur les matières premières exotiques servant à l'industrie nationale, doivent expirer au 31 décembre prochain. Vous énumérez les produits auxquels de pareilles réductions ont été accordées, et vous nous soumettez plusieurs questions tant sur les résultats que ces réductions ont opérés que sur l'utilité qu'il y aurait de proroger la susdite loi pour un nouveau terme.

Nous avons examiné ces questions avec tout le soin que l'importance de l'objet réclame, et nous allons vous soumettre successivement et dans le même ordre, les réflexions qu'elles nous ont suggérées.

1° *Quelle influence ont exercée les réductions de péages sur l'exportation des produits auxquels elles s'appliquent ?*

La réduction des péages n'étant en vigueur, pour les charbons et un petit nombre d'autres produits, que depuis le mois de juillet 1842, et sur les autres articles, que depuis janvier ou juillet 1843, l'expérience est encore trop courte pour qu'il soit possible d'en constater les résultats par le chiffre de nos exportations.

Cependant, Monsieur le Ministre, il est incontestable que tout dégrèvement sur les frais de transport à l'intérieur, doit influencer sur le prix auquel le producteur belge peut vendre sa marchandise à bénéfice sur les marchés étrangers, et faciliter par conséquent nos moyens de concurrence avec les nations rivales.

Les réductions portées en exécution de la loi du 30 juin, sont donc essentiellement bienfaisantes pour toutes les branches de l'industrie qui ont été admises à en profiter; et elles le sont plus particulièrement pour les articles de plus d'encombrement que de valeur, attendu que sur ces derniers les taxes sur les canaux constituent une charge proportionnellement plus élevée.

C'est surtout sur l'industrie houillère que la réduction des péages a fait sentir son influence avantageuse, en lui facilitant le moyen de lutter sur les marchés hollandais contre les charbons de la Roer, susceptibles, tant par le prix et la qualité que par le peu de distance entre ce bassin houiller et les provinces de Gueldre, Utrecht, Overysse, etc., d'y livrer une rude concurrence à nos charbons indigènes; et certes, une différence de fr. 2 par tonneau, résultat approximatif du dégrèvement de 75 p. %, pour les houilles transportées par le canal de Charleroy, ne peut manquer d'améliorer considérablement, sous ce rapport, la position de l'extracteur belge.

2° *Y a-t-il lieu de proroger la loi du 30 juin 1842, par exemple, pour un terme de deux années?*

De tous les moyens de protection que l'on puisse accorder à l'industrie nationale, le bas prix des frais de transport nous a toujours paru le plus juste, le plus conforme à notre position et à nos besoins, le seul qui ne risque jamais d'établir des conflits entre les différentes sources de la prospérité générale. Nous désirons donc vivement que la loi qui permet de réduire les péages par canaux et rivières soit prorogée.

Cette prorogation nous paraît même le corollaire indispensable de la mesure primitive; car la législature, en consentant à ce sacrifice en faveur de l'industrie nationale, a dû vouloir qu'on puisse en apprécier les résultats, ce qui est impossible par une expérience de seize mois seulement pour quelques rares articles, et de moins de six mois pour les autres.

3° *Dans l'affirmative, faut-il la proroger purement et simplement, ou bien la modifier et dans quels termes?*

Nous ne voyons aucun changement ni aucune addition à réclamer aux dispositions de la susdite loi, et nous serions d'avis de la renouveler dans les mêmes termes.

4° *En cas de prorogation de la loi, y a-t-il lieu d'étendre son bénéfice à l'importation de matières premières exotiques?*

Il nous semble rationnel que l'on accorde à l'industrie nationale sur l'importation des matières premières, les mêmes privilèges qu'à l'exportation des produits fabriqués. C'est dans cet esprit que la loi du 30 juin a été votée, et nous ne voyons aucun motif pour ne pas l'exécuter dans chacune de ses parties.

Le principe de dégrever les matières premières est appliqué au transport par le chemin de fer, où elles sont classées dans une catégorie favorisée. Un système analogue sur les canaux et rivières serait donc, indépendamment des avantages qui en résulteraient pour les fabriques belges, un acte de justice envers le batelage qui peut se plaindre avec raison de ne pas être placé sur la même ligne que la voie concurrente.

Mais nous croyons devoir vous signaler, Monsieur le Ministre, que, d'après les termes dans lesquels vous avez posé la question, les matières premières ne jouiraient de la réduction qu'à l'importation seulement. Cette réduction, qui d'ailleurs s'écarte de celle de la loi du 30 juin 1842, aurait pour effet que les cotons, cuirs, laines, etc., ne seraient admis à profiter des dégrèvements qu'en cas d'importation par la Meuse ou par les eaux intérieures de la Hollande, et que les mêmes marchandises sortant des entrepôts d'Anvers ou de Gand et transportées de là par rivières et canaux vers l'intérieur du pays, en seraient exclues. Telle ne peut avoir été votre intention, Monsieur le Ministre, et vous reconnaîtrez, avec nous, que ce n'est point à l'importation de matières premières exotiques, mais au transport à l'intérieur de celles importées par MER, qu'il convient d'accorder des réductions de péages.

Quant à la désignation des articles qui mériteraient de jouir de cet avantage, nous serions d'avis de l'accorder pour la généralité des articles de grande fabrication, notamment :

- Les laines,
- » cotons,
- » bois de teinture,
- » teintures de toute espèce,
- » tabacs,
- » sucres,
- » chanvres,
- » potasses,
- » sel brut,
- » bois de construction,
- » cuirs.

Vous apprécierez, Monsieur le Ministre, qu'en admettant un dégrèvement de péage pour les marchandises susnommées, il est nécessaire de l'établir uniformément pour toute partie transportée sans exiger que les expéditions se fassent par quantités plus ou moins considérables; en d'autres mots, la faveur sur les matières premières doit suivre le même système que celle présentement accordée aux produits de l'industrie. Autrement une bonne partie de l'avantage réservé aux fabricants serait absorbée au profit des commissionnaires.

Nous croyons devoir vous proposer également d'ajouter l'article *huiles de graines* aux produits de l'industrie nationale qui jouissent du dégrèvement à l'exportation. Il s'est fait dans ces derniers temps des expéditions d'huiles de fabrication indigène, vers différents pays, et ce commerce nous semble destiné à prendre un accroissement considérable.

Moyennant ces réflexions, nous croyons avoir satisfait à l'objet de votre dépêche, et nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de notre haute considération.

La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,
TH. DE COCK, *président.*

Le secrétaire,
P. DIERCISENS.

Relevé des exportations (marchandises belges) des articles suivants :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	PAYS DE DESTINATION.	ANNÉES			
		1839.	1840.	1841.	1842.
		Kil.	Kil.	Kil.	Kil.
	France.....	727,362,486	718,286,131	916,127,602	902,710,409
	Pays-Bas.....	17,551,106	60,757,444	95,650,393	102,696,672
	Prusse.....	456,640	39,750	81,800	3,970,955
	Autriche.....	"	"	"	2,000
	Hanovre.....	3,000	"	"	"
	Toscane.....	39,000	"	"	"
	Russie.....	1,500	"	"	"
	Suède et Norwége..	"	2,000	1,500	"
	Angleterre.....	55,000	12,360	79,656	1,067,000
	Espagne.....	400	1,000	"	1,500
	Portugal.....	71,500	14,500	"	1,500
	Sardaigne et Piémont	"	"	"	95,000
	Turquie.....	170,000	"	51,000	"
	Égypte.....	40,000	75,000	3,000	"
Charbons de terre (a)..	Etats-Unis.....	2,000	2,000	7,400	3,636,000
	Java.....	"	^(b) 2,000	12,000	170,000
	Cuba.....	6,080	8,000	^(c) 2,000	15,400
	Haïti.....	5,000	"	"	7,000
	Brésil... ..	5,000	188,500	44,500	256,600
	Rio-de-la-Plata....	"	71,000	50,000	55,400
	Danemark.....	"	"	500	30,000
	Grand-Duché.....	"	"	11,955	"
	Deux-Siciles.....	"	"	1,000	"
	Algérie.....	"	"	5,500	"
Mexique.....	"	"	3,000	"	
Moresnet.....	"	"	3,061,570	"	
Guatemala.....	"	"	"	"	
A l'aventure.....	"	13,500	"	"	
	Totaux, kil.	745,768,712	779,473,185	1,015,194,378	1,014,715,436

(a) Il est à remarquer que les réductions de péages sur la houille ne s'appliquent pas aux exportations vers la France, mais seulement aux exportations par mer et à celles vers la Hollande. La diminution de l'exportation vers la France ne prouve donc rien contre l'effet utile des réductions de péages ; tandis que l'augmentation de l'exportation vers la Hollande et, au contraire, un fait très significatif.

(b) Et Sumatra.

(c) Et Porto-Rico.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	PAYS DE DESTINATION.	ANNÉES				
		1839.	1840.	1841.	1842.	
<i>Chaux</i>	<i>éteinte.....</i>	France.....	Kil. 15,550	Kil. 8,000	Kil. 23,000	Kil. 14,000
		Villes Anséatiques..	"	"	"	"
		Pays-Bas.....	244,727	468,000	382,000	467,000
		Guatemala.....	"	"	"	"
		Prusse.....	283	"	"	"
		Totaux, kil.....	260,560	476,000	405,000	481,000
	<i>non éteinte...</i>	France.....	15,933,550	21,122,000	48,569,000	54,481,000
		Espagne.....	"	"	"	"
		Pays-Bas.....	7,305,660	22,989,000	23,823,000	22,588,000
		Prusse.....	1,267,815	40,000	74,000	75,000
		Villes Anséatiques...	"	"	"	"
		Grand-Duché.....	"	"	5,000	"
	Totaux, kil.....	24,507,025	44,151,000	72,471,000	77,144,000	
	<i>Ardoises.....</i>	France.....	Pièces. 1,540,018	Pièces. 1,858,900	Pièces. 1,752,600	Pièces. 2,573,150
Pays-Bas.....		270,000	1,233,430	113,400	401,850	
Prusse.....		353,000	307,971	508,975	485,000	
Villes Anséatiques...		"	20,000	"	"	
Suède et Norwége..		"	"	30,000	"	
Grand-Duché.....		"	"	1,330,800	1,471,650	
Totaux, pièces...		2,163,018	3,420,301	3,735,775	4,931,650	
<i>Fontes en gueuses.....</i>		France.....	Kil. 3,337,557	Kil. 5,213,622	Kil. 8,960,257	Kil. 12,332,301
	Pays-Bas.....	1,937,779	4,982,083	4,350,375	7,526,300	
	Prusse.....	1,907,137	222,700	48,897	2,273,116	
	Guatemala.....	"	"	"	"	
	Grand-Duché.....	"	"	2,355,456	205,000	
	Angleterre.....	"	20,000	"	"	
	Syngapore.....	"	"	"	10,000	
	Russie.....	"	"	"	9,400	
	Totaux, kil.....	7,182,473	10,438,405	15,714,985	22,356,117	

DÉSIGNATION DES OBJETS.	PAYS DE DESTINATION.	ANNEES			
		1839.	1840.	1841.	1842.
<i>Pierres à diguer.....</i>	France.....	Fr. 100	Fr. 244	Fr. 160	Fr. •
	Pays-Bas.....	28,682	43,389	64,999	96,046
	Totaux, frs.....	28,782	43,633	65,159	96,046
<i>Pierres dures et non cuites, telles que pier- res plates, marbres en blocs, etc., etc.</i>	France.....	373,032	369,976	318,188	388,443
	Pays-Bas.....	196,501	266,992	256,185	274,596
	Prusse.....	19,515	13,413	22,301	33,531
	Grand-Duché.....	•	•	1,341	1,679
	Villes anséatiques...	910	560	400	1,750
	Hanovre.....	•	500	1,475	70
	Russie.....	700	•	•	1,000
	Angleterre.....	11,335	13,280	12,472	29,840
	Deux-Siciles.....	•	•	•	307
	Portugal.....	350	•	•	•
	États-Unis.....	•	•	150	2,603
	Cuba.....	474	1,062	^(c) 350	^(c) 450
	Rio-de-la-Plata.....	•	300	•	•
	Mexique.....	•	100	•	300
	Brésil.....	•	•	1,309	300
	Syngapore.....	•	•	•	800
Java et Sumatra.....	•	•	•	850	
Totaux, frs.....	602,817	666,183	614,171	736,519	

(a) Les exportations par terre et rivières vers la France, ont été de 584 millions de kil. pendant la période du 1^{er} janvier au 30 septembre 1843.

(b) Les exportations par terre et rivières vers la France ont été de près de 14 millions de kil. pendant la période du 1^{er} janvier au 30 septembre 1843.

(c) Et Porto-Rico

ANNEXE N° 15.

ÉTAT indiquant les droits de navigation payés pour transport de charbons sur le canal de Terneuzen, pour la période du 1^{er} janvier 1839 au 30 juin 1843.

DESIGNATION DE L'ANNÉE.	MOIS.	MONTANT DE LA RECETTE		Observations.
		PAR MOIS.	PAR TRIMESTRE.	
		Fr. c.		
Année 1839....	Janvier.....	53 94	101 10	943 37
	Février.....	0		
	Mars.....	47 16		
	Avril.....	72 42	128 11	
	Mai.....	6 09		
	Juin.....	49 60		
	Juillet.....	38 42	85 31	
	Août.....	45 62		
	Septembre.....	1 27		
	Octobre.....	278 02	628 85	
	Novembre.....	135 88		
	Décembre.....	314 95		
Année 1840....	Janvier.....	34 81	301 71	2,837 59
	Février.....	59 53		
	Mars.....	207 37		
	Avril.....	463 88	799 47	
	Mai.....	266 90		
	Juin.....	68 69		
	Juillet.....	84 78	325 86	
	Août.....	77 28		
	Septembre.....	163 80		
	Octobre.....	397 45	1,410 55	
	Novembre.....	749 11		
	Décembre.....	263 99		

DESIGNATION DE L'ANNÉE.	MOIS.	MONTANT DE LA RECETTE		Observations.
		par MOIS.	par TRIMESTRE.	
Année 1841...	Janvier.....	Fr. c. 59 73		1,919 84 D'après les recettes du 2 ^e trimestre 1841, et toute l'année 1842, comparées à celles de 1839, 1840 et le premier semestre de 1841, l'arrêté royal a eu une influence sur l'exportation de charbons, en Hollande par le canal de Terneuzen.
	Février.....	50 35	348 97	
	Mars.....	238 89		
	Avril.....	290 93		
	Mai.....	165 32	581 41	
	Juin.....	125 16		
	Juillet.....	156 44		
	Août.....	89 00	334 51	
	Septembre.....	89 07		
	Octobre.....	231 29		
	Novembre.....	226 19	684 75	
	Décembre.....	227 47		
Année 1842...	Janvier.....	56 50		2,153 61
	Février.....	151 85	556 71	
	Mars.....	348 36		
	Avril.....	279 19		
	Mai.....	198 96	598 06	
	Juin.....	119 96		
	Juillet.....	211 34		
	Août.....	111 52	362 61	
	Septembre.....	39 75		
	Octobre.....	89 68		
	Novembre.....	287 93	636 23	
	Décembre.....	258 62		
Année 1843... (Depuis le 1 ^{er} janvier jusqu'au 30 juin.)	Janvier.....	123 87		La diminution des recettes comparative-ment avec les premiers semestres 1839, 1840, 1841 et 1842, est le résultat de ce qu'une grande partie de charbons se transporte vers la Hollande par Anvers.
	Février.....	6 65	143 04	
	Mars.....	12 52		
	Avril.....	12 59		
	Mai.....	0 57	40 27	
	Juin.....	27 11		

Certifié véritable par le receveur soussigné.
Gand, le 24 septembre 1843.

ROOMAN.

Pour copie conforme :
Le secrétaire-général du ministère des finances,
CH. GREINDL.

ADMINISTRATION
DE L'ENREGISTREMENT ET DES DOMAINES.

Province de Limbourg.

DIRECTION DE HASSELT.

État détaillé, trimestre par trimestre, du montant des droits de navigation payés pour transport de charbons sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, pour la période du 1^{er} janvier 1839 au 30 juin 1843.

DESIGNATION DES TRIMESTRES.	MONTANT PAR TRIMESTRE.	TOTAL PAR ANNÉE.	<i>Observations.</i>
1839. 1 ^{er} trimestre . .	99 02	3,107 89	<p>Les recettes faites pendant 1839 n'ont pas été très fortes, attendu que l'exécution du traité du 19 avril 1839 n'a eu lieu que le 23 juin de la même année; avant cette époque, la navigation était peu importante.</p> <p>Malgré les dispositions successives qui, depuis l'arrêté royal du 17 juillet 1841, ont réduit de 50 et 75 p. % les péages pour les houilles exportées en Hollande, la différence qui existe entre les droits payés en 1840, 1841 et 1842 est insignifiante.</p>
» 2 ^e id. . .	314 63		
» 3 ^e id. . .	471 70		
» 4 ^e id. . .	2,222 54		
1840. 1 ^{er} trimestre . .	386 78	8,596 94	<p>Les droits perçus pendant le 1^{er} semestre 1842, s'élèvent à 3,442 72</p> <p>Et ceux perçus pendant le 1^{er} semestre 1843, s'élèvent à 2,157 36</p> <p>Différence en moins pour le 1^{er} semestre de 1843, de 1,285 36</p> <p>Cette diminution ne peut être attribuée qu'au nouveau tarif en vigueur depuis le 20 mai 1843, en exécution de l'art. 55 du traité du 5 novembre 1842, et qui réduit d'un tiers les droits de navigation dans la direction de Maestricht à Bois-le-Duc.</p>
» 2 ^e id. . .	1,691 89		
» 3 ^e id. . .	2,740 79		
» 4 ^e id. . .	3,777 48		
1841. 1 ^{er} trimestre . .	1,630 21	9,067 73	
» 2 ^e id. . .	2,798 76		
» 3 ^e id. . .	2,619 45		
» 4 ^e id. . .	2,019 31		
1842. 1 ^{er} trimestre . .	1,440 84	8,446 89	<p>Fait à Hasselt, le 30 septembre 1843.</p> <p style="text-align: right;"><i>Le directeur de l'enregistrement et des domaines,</i></p> <p style="text-align: right;">PHILIPPART.</p> <p style="text-align: center;">Pour copie conforme :</p> <p style="text-align: center;"><i>Le secrétaire-général du ministère des finances,</i></p> <p style="text-align: center;">CH. GREINDL.</p>
» 2 ^e id. . .	2,001 88		
» 3 ^e id. . .	2,337 43		
» 4 ^e id. . .	2,666 74		
1843. 1 ^{er} trimestre . .	758 29	2,157 36	
» 2 ^e id. . .	1,399 07		

ADMINISTRATION
DE L'ENREGISTREMENT ET DES DOMAINES.

DIRECTION DE MONS.

ÉTAT présentant par trimestre le montant des recettes faites, pour droits de navigation, sur les canaux et rivières navigables pour transport des fontes de fer en gueuses ou en saumons, des pierres et marbres, de la chaux et des ardoises, à partir du 1^{er} janvier 1839 jusqu'au 30 juin 1843.

NOMS DES BUREAUX.	1839.				1840.			
	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
LESSINES.....	14 80	29 60	7 80	16 55	•	11 50	14 00	1 75
ANTOING.....	•	•	•	•	•	•	•	•
TOURNAI.....	•	•	•	•	•	•	•	•
DAMPREMY.....	•	•	•	•	•	•	•	•
SENEFFE (navigation).....	•	•	•	•	•	•	•	•
PERUWELZ (navigation).....	1,094 52	1,792 47	744 32	844 82	352 63	1,763 39	940 33	785 12
CHARLEROY (Haute-Sambre).....	684 21	2,210 22	1,284 91	1,474 53	1,483 43	1,235 15	1,432 07	1,107 12
	1,793 53	4,032 29	2,037 03	2,335 90	1,836 06	3,010 04	2,386 40	1,893 99

1841.				1842.				1843.			
1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
15 00	34 25	28 05	9 33	22 31	71 61	100 25	94 70	67 26	222 23	.	.
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	.	.
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"	"
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"	"
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"	"
651 69	2,627 15	1,373 01	663 61	1,364 33	2,424 16	1,256 94	1,354 23	1,360 41	3,626 00	.	.
1,073 07	1,654 85	793 80	1,022 20	1,430 89	2,000 53	575 16	1,984 10	2,672 98	1,648 96	.	.
1,739 76	4,316 25	2,194 86	1,695 14	2,817 53	4,496 30	1,932 35	3,433 03	4,100 65	5,497 19	.	.

RÉCAPITULATION PAR ANNÉE.

1839.	10,198 75
1840.	9,126 49
1841.	9,946 01
1842.	12,679 21
1 ^{er} semestre de 1843.	9,597 84

Fait à Mons, le 14 novembre 1843.

Le directeur de l'enregistrement et des domaines,

G.....

40

ANNEXE N° 18.

ÉTAT des sommes payées aux huit bureaux de la Sambre inférieure, formant le montant des droits de navigation perçus à ces bureaux pour transport de chacune des marchandises ci-dessous désignées, depuis la création du bureau principal établi à Namur le 1^{er} mai 1840 jusqu'au 30 juin inclus 1843.

INDICATION		SOMMES PERÇUES PAR TRIMESTRE.					
DE L'ANNÉE.	DU TRIMESTRE.	ARDOISES.	PONTES DE FER	MARBRES.	PIERRES.	CHAUX.	TOTAL.
1840.	Premier . . .	»	»	»	»	»	»
	Deuxième. . .	1,482 36	287 99	723 92	2,148 35	6 17	4,648 79
	Troisième. . .	1,805 96	264 74	331 82	1,888 31	23 07	4,313 90
	Quatrième . .	707 70	687 15	734 23	912 04	5 00	3,046 12
1841.	Premier . . .	1,740 89	1,728 35	573 55	1,461 15	» 00	5,503 94
	Deuxième. . .	4,193 90	1,830 50	607 43	5,055 33	190 10	11,877 26
	Troisième . . .	9 50	385 87	0 30	66 93	27 22	489 82
	Quatrième . .	868 25	1,133 87	370 94	3,001 46	42 79	5,437 31
1842.	Premier . . .	1,653 06	1,333 98	487 21	2,943 50	» 78	6,423 53
	Deuxième. . .	3,908 41	2,360 01	201 06	5,236 22	6 69	11,712 39
	Troisième. . .	2,012 87	1,236 83	32 86	2,687 37	» 00	5,969 93
	Quatrième . .	776 02	1,190 15	535 06	2,693 49	» 00	5,194 72
1843.	Premier. . . .	3,245 35	605 12	192 21	852 78	» 00	4,895 46
	Deuxième. . .	4,231 74	959 73	227 30	863 63	6 14	6,288 54
Totaux.		26,636 01	14,029 29	5,017 89	29,810 56	307 96	75,801 71

SOMMES PERÇUES PAR ANNÉE.						<i>Observations.</i>
ARDOISES.	FONTES DE FER	MARBRES.	PIERRES.	CHAUX.	TOTAL.	
»	»	»	»	»	»	
3,996 02	1,239 88	1,789 97	4,948 70	34 24	12,008 81	
6,812 54	5,098 59	1,552 22	9,584 87	260 11	23,308 33	
8,350 36	6,125 97	1,256 19	13,560 58	7 47	29,300 57	
7,477 09	1,564 86	419 51	1,716 41	6 14	11,184 00	
26,636 01	14,029 29	5,017 89	29,810 56	307 96	75,801 71	

Certifié exact par l'ancien ingénieur du cadastre de la province de Namur, chargé de la recette principale de la navigation de la Sambre inférieure.

Namur, le 14 novembre 1843.

N. . . .

44

ANNEXE N° 19.


ÉTAT général des droits perçus pour transport de fontes de fer en gueuses ou en saumons, pierres et marbres, chaux et ardoises, sur les rivières de Sambre et Meuse pendant la période du 1^{er} janvier 1839 au 30 juin 1843.

NOMS DES RIVIÈRES.	NOMS DES BUREAUX OU LES DROITS ONT ÉTÉ PAYÉS.	ANNÉE 1839.				ANNÉE 1840.			
		MONTANT PAR TRIMESTRE.				MONTANT PAR TRIMESTRE.			
		1 ^{er} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	1 ^{er} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .
<i>La Meuse</i>	Dinant.....	•	•	•	•	•	•	•	•
	Fosses.....	•	•	•	•	•	•	•	•
	Namur.....	•	•	•	•	•	•	•	•
<i>Sambre inférieure</i>	Namur (Sambre).....	•	•	•	•	•	4,648 79	4,313 90	3,046 12
	Total par trimestre.....	•	•	•	•	•	4,648 79	4,313 90	3,046 12
	TOTAL PAR ANNÉE.....	.....				12,008 81			

ANNÉE 1841. MONTANT PAR TRIMESTRE.				ANNÉE 1842. MONTANT PAR TRIMESTRE.				ANNÉE 1843. M ¹ PAR TRIMESTRE.		TOTAL.	<i>Observations.</i>
1 ^{er} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	1 ^{er} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	1 ^{er} .	2 ^e .		
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
5,503 94	11,877 26	489 82	5,437 31	6,423 53	11,712 39	5,969 93	5,194 72	4,895 46	6,238 54	75,801 71	A partir de la création du bureau.
5,503 94	11,877 26	489 82	5,437 31	6,423 53	11,712 39	5,969 93	5,194 72	4,895 46	6,238 54	75,801 71	
23,308 33				29,300 57				11,184 00		75,801 71	

Certifié véritable et conforme aux états des receveurs, par le directeur de l'enregistrement et des domaines soussigné.

Namur, le 16 novembre 1843.

N. . . .

ADMINISTRATION
DE L'ENREGISTREMENT ET DES DOMAINES.

Province de Limbourg.

DIRECTION DE HASSELT.

État détaillé, trimestre par trimestre, du montant des droits de navigation payés pour transport de fontes de fer en gueuses ou en saumons, pierres et marbres, chaux et ardoises, sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, pendant la période du 1^{er} janvier 1839 au 30 juin 1843.

DÉSIGNATION DES TRIMESTRES.	FONTES de fer, en gueuses ou en saumons.		PIERRES ET MARDRES.		CHAUX.		ARDOISES.	
	MONTANT		MONTANT		MONTANT		MONTANT	
	PAR TRIMESTRE	PAR ANNÉE.	PAR TRIMESTRE	PAR ANNÉE.	PAR TRIMESTRE	PAR ANNÉE.	PAR TRIMESTRE	PAR ANNÉE.
1839. 1 ^{er} trimestre.....	.	110 08	.	6 48	79 13	1,693 50	.	16 03
» 2 ^e id. ....	.		5 59		343 68		12 37
» 3 ^e id. ....	.		.		359 33		.
» 4 ^e id.	110 08		89		911 36		3 66	
1840. 1 ^{er} trimestre.....	.	69 46	.	62 79	821 49	4,499 36	.	54 29
» 2 ^e id.	3 14		19 38		2,302 72		.	
» 3 ^e id.	21 20		42 98		696 31		18 88	
» 4 ^e id.	45 12		43		678 84		35 41	
1841. 1 ^{er} trimestre.....	31 90	360 52	.	37 44	987 75	4,073 51	3 29	24 42
» 2 ^e id.	132 66		17 38		1,454 57		19 11	
» 3 ^e id.	39 12		9 25		683 72		.	
» 4 ^e id.	156 84		10 81		947 47		2 02	
1842. 1 ^{er} trimestre.....	88 07	718 86	32 20	374 56	1,092 85	3,652 41	89	120 40
» 2 ^e id.	337 11		128 51		1,230 32		27 64	
» 3 ^e id.	192 95		109 81		563 65		91 87	
» 4 ^e id.	103 73		104 04		765 59		.	
1843. 1 ^{er} trimestre.....	294 14	619 69	142 08	255 70	773 84	1,471 64	.	2 53
» 2 ^e id.	325 55		113 62		697 80		2 53	

Hasselt, le 20 novembre 1843.

Le directeur de l'enregistrement et des domaines,
PHILIPPART.

ÉTAT indiquant les droits de navigation payés pour transport de fer en gueuses ou en saumons, pierres et marbres, chaux et ardoises sur le canal de Terneuzen, depuis le 1^{er} janvier 1839 au 30 juin 1840.

ANNÉES ET MOIS.	PRODUIT PAR NATURE DES CHARGEMENTS					MONTANT DE LA RECETTE.	
	FER en gueuses ou en saumons.	PIERRES.	MARBRE.	CHAUX.	ARDOISES.	PAR MOIS.	PAR TRIMESTRE.
1839. Janvier.....	»	54 68	»	»	»	54 68	207 20
Février.....	»	10 89	»	3 91	»	14 80	
Mars.....	»	81 34	»	56 38	»	137 72	
Avril.....	»	117 83	»	24 72	»	142 55	475 95
Mai.....	»	136 72	»	56 71	»	193 43	
Juin.....	»	131 51	»	8 46	»	139 97	
Juillet.....	»	165 45	»	57 99	»	223 44	401 66
Août.....	»	77 92	»	46 39	»	124 31	
Septembre....	»	49 39	»	4 52	»	53 91	
Octobre.....	»	151 51	»	4 85	»	156 36	416 46
Novembre....	»	118 93	»	68 38	»	187 31	
Décembre....	»	72 79	»	»	»	72 79	
							1,501 27
1840. Janvier.....	»	»	»	12 50	»	12 50	698 33
Février.....	»	86 12	»	19 75	»	105 87	
Mars.....	»	461 58	»	118 38	»	579 96	
Avril.....	»	160 05	»	23 27	»	183 32	650 61
Mai.....	»	227 87	»	55 19	»	283 06	
Juin.....	»	120 24	»	63 99	»	184 23	
Juillet.....	»	116 93	»	11 93	»	128 86	930 06
Août.....	»	327 12	»	79 06	»	406 18	
Septembre....	»	369 03	»	25 99	»	395 02	
Octobre.....	»	266 46	»	10 88	»	277 34	644 78
Novembre....	»	199 96	»	41 18	»	241 14	
Décembre....	»	121 92	»	4 38	»	126 30	
							2,923 78

ÉTAT détaillé, trimestre par trimestre, du montant des droits de navigation perçus aux bureaux ci-après indiqués, sur les houilles exportées en Hollande, les fontes de fer en gueuses ou en saumons, les pierres et marbres, la chaux et les ardoises.

BUREAUX DES PEAGES.	HOUILLES exportées EN HOLLANDE.	FONTES de fer en gueuses ou en saumons.	PIERRES ET MARBRES.	CHAUX.	ARDOISES.
---------------------	---------------------------------------	--	------------------------	--------	-----------

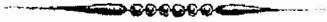
TRIMESTRE DE JANVIER 1843.

Ahin	»	5 85	»	»	»
Fagnée	130 38	5 84	»	»	»
Lixhe	1,324 19	3 50	48 03	268 30	»
	1,454 57	15 19	48 03	268 30	»

TRIMESTRE D'AVRIL 1843.

Ahin	»	4 83	40 82	221 86	»
Fagnée	29 19	4 82	»	»	»
Lixhe	2,107 93	88 77	132 95	526 46	2 99
	2,137 12	98 42	173 77	748 32	2 99

ADMINISTRATION
DE L'ENREGISTREMENT ET DES DOMAINES.



DIRECTION DE MONS.

ÉTAT présentant, par trimestres, le montant des recettes faites, pour droit de navigation, sur les canaux et rivières navigables pour transport de charbons, pendant la période du premier janvier 1839 au trente juin 1843.

NOMS DES BUREAUX.	1839.				1840.			
	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
LESSINNES	28 50	20 15	69 90	93 80	19 05	17 60	40 45	36 85
ANTOING	1,382 75	2,507 75	1,528 60	3,571 25	1,364 25	2,631 00	1,546 25	2,274 90
TOURNAY	1,151 35	1,847 50	1,392 25	3,171 00	942 75	2,159 13	1,538 75	2,702 25
DAMPREMY	"	6,500 84	69,772 20	101,937 37	55,944 33	96,381 65	61,173 46	76,106 72
SENEFFE (navigation).	"	14,924 55	109,238 86	143,688 20	65,364 84	153,019 09	101,265 99	152,373 20
PÉRUWELZ (navigation).	56,269 41	85,509 18	54,942 55	118,451 77	41,460 47	92 314 24	62,857 50	94,938 07
CHARLEROY (Haute-Sambre (α)).	14,747 04	35,624 52	11,109 08	30,801 24	23,415 13	31 921 41	15,490 35	22,842 12
TOTAUX	73,579 05	146,943 49	248,053 44	401,714 63	188,510 82	378,444 12	243,912 75	351,274 11
CHARLEROY (Basse-Sambre).	21,734 20	38,831 87	18,874 96	35,109 16	34,199 28	"	"	"

(α) La recette de Charleroy a été divisée à partir du 1^{er} avril 1840, et les produits de la Basse-Sambre dépendent du bureau de Namur ; c'est pour cela qu'on ne donne ici pour mémoire que les produits de 1839 et du 1^{er} trimestre 1840.

1841.				1842.				1843.			
1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
18 75	11 75	18 45	28 13	6 05	4 90	10 40	30 30	3 10	5 25	"	"
1,545 86	3,440 25	1,750 75	2,785 75	2,271 25	3,291 50	1,617 75	3,823 50	1,733 00	2,281 40	"	"
1,361 75	2,961 25	1,451 31	2,454 88	2,031 20	2,842 35	1,395 50	3,091 75	1,128 50	1,086 89	"	"
59,131 97	104,085 79	85,923 49	102,634 36	40,796 05	96,034 50	74,271 50	121,480 75	59,393 90	82,521 20	"	"
94,145 31	166,940 77	150,729 93	216,101 98	75,920 38	188,577 44	141,127 11	278,620 22	122,161 11	202,235 78	"	"
60,550 30	102,080 33	55,275 76	114,925 41	58,143 72	112,497 02	47,627 31	121,374 44	38,822 02	73,428 47	"	"
20,234 31	40,592 80	10,871 67	30,340 87	23,330 08	32,522 31	8,799 57	34 461 36	31,620 67	41,491 16	"	"
236,997 24	420,112 94	306,030 30	469,271 40	214,498 73	435,770 02	274,849 14	562,882 32	254,862 30	403,950 15	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

RÉCAPITULATION PAR ANNÉE.

1839.	870,290 61
1840.	1,162,141 80
1841.	1,432,411 88
1842.	1,488,000 21
1 ^{er} semestre de 1843.	658,812 45

Mons, le 12 octobre 1843.

Le directeur de l'enregistrement et des domaines,

GUEYMARD.

Pour copie conforme :

Le directeur susdit,

GUEYMARD.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
Texte du rapport	1 à 10
Projet de loi.	11
Annexe n° 1. Arrêté royal du 30 juin 1842.	12
2. Id. id.	13
3. Id. du 5 décembre 1842	14
4. Id. du 26 mai 1843.	15
5. Id. du 21 juin 1843	16
6. Extrait d'un rapport de la chambre de commerce de Charleroy	17
7. Décision du 12 janvier 1843, du ministre des finances	19
8. Avis de la chambre de commerce de Charleroy	20
9. Id. de Liège	21
10. Id. de Gand	22
11. Id. de Mons.	23
12. Id. de Bruxelles.	25
13. id. d'Anvers.	28
14. Relevé des exportations, de 1839 à 1842, des produits auxquels la réduction des péages a été primitivement appliquée	31
15. État des droits de navigation payés pour transport de charbons sur le canal de Terneuzen, du 1 ^{er} janvier 1839 au 30 juin 1843.	34
16. État des droits de navigation payés pour transport de charbons sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc	36
17. État des droits de navigation payés pour transport des fers en gueuses ou en saumons, les pierres et les marbres, la chaux et les ardoises sur les canaux et rivières du Hainaut.	37
18. État des droits de navigation payés pour transport des fers en gueuses ou en saumons, les pierres et les marbres, la chaux et les ardoises sur la Sambre inférieure.	41
19. État des droits de navigation payés pour transport des fers en gueuses ou en saumons, les pierres et les marbres, la chaux et les ardoises sur les rivières de Sambre-et-Meuse	45
20. État des droits de navigation payés pour transport des fers en gueuses ou en saumons, les pierres et les marbres, la chaux et les ardoises sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc	48
21. État des droits de navigation payés pour transport des fers en gueuses ou en saumons, les pierres et les marbres, la chaux et les ardoises sur le canal de Terneuzen	49
22. État des droits de navigation payés pour les houilles exportées en Hollande, les fontes de fer en gueuses ou en saumons, les pierres et les marbres, la chaux et les ardoises, par les bureaux d'Ahin, de Fragnée et de Lixhe.	51
23. État des droits de navigation payés pour les houilles exportées en Hollande par les rivières et canaux du Hainaut, depuis le 1 ^{er} janvier 1839 jusqu'au 30 juin 1843	53