

## Chambre des Représentants.

( 1 )

---

SÉANCE DU 27 NOVEMBRE 1855.

---

Service régulier de navigation à vapeur entre la Belgique et le Levant.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

Faire d'Anvers le centre d'un grand mouvement de navigation à vapeur, rayonnant dans toutes les directions, c'est une idée qui n'a plus besoin d'être ni exposée, ni défendue devant vous. La Législature en a sans peine saisi la sérieuse portée et deux fois elle lui a donné la sanction de son vote.

Les lignes de New-York et de Rio entreront bientôt en activité; quelle que soit leur importance, elles ne constituent cependant pas encore tout le système. Le plan ne sera rempli en son entier que successivement, et il est bon qu'il en soit ainsi.

Je suis heureux, Messieurs, de pouvoir apporter un nouveau contingent à cette œuvre nationale.

Vous aurez remarqué qu'à toutes les époques où nous nous sommes occupés de notre système commercial, les relations avec les contrées transatlantiques ont formé le premier objet notre sollicitude. Après celles-là venaient les relations avec la Méditerranée. C'est encore d'après ce principe, si bien d'accord avec la nature des choses et avec nos intérêts, que nous procédons aujourd'hui. On a commencé par pourvoir aux communications à vapeur avec les deux Amériques; nous assurons, immédiatement après, l'établissement d'une ligne dirigée vers les marchés orientaux. (Annexe n° 1.)

Les conditions de l'arrangement que le Roi m'a chargé de vous présenter, Messieurs, ne diffèrent point, en général, des clauses que vous avez admises pour la ligne du Brésil. Ainsi il ne s'agit pas d'une garantie d'intérêt, mais d'un subside dont le paiement est réparti sur un certain nombre d'années. Il n'est pas non plus question de vous demander des ressources extraordinaires. La dépense sera supportée par le budget normal de mon Département. Seulement, au lieu de servir à l'encouragement de la navigation à voiles, le crédit ordinaire sera employé, en partie, au développement de la navigation à vapeur. Enfin l'analogie se retrouve

aussi dans les garanties d'exécution. C'est donc avec une entière confiance que j'attendrai le résultat de votre examen et je n'ajouterai quelques détails que pour faciliter vos délibérations.

Il n'est point possible de déterminer d'une manière rigoureusement exacte le chiffre de nos affaires avec les pays que baignent la Méditerranée et la mer Noire. La statistique officielle belge vous dira bien qu'en 1853, par exemple, nos exportations ont représenté, au commerce général :

|                                         |               |
|-----------------------------------------|---------------|
| Vers l'Espagne, une valeur de . . . . . | fr. 1,402,000 |
| — la Sardaigne. . . . .                 | 6,219,000     |
| — la Toscane . . . . .                  | 467,000       |
| — les Deux-Siciles. . . . .             | 1,272,000     |
| — l'Égypte . . . . .                    | 91,000        |
| — la Grèce . . . . .                    | 23,000        |
| — la Turquie . . . . .                  | 2,163,000     |

Mais ce ne sont là que les expéditions *déclarées*. Beaucoup de marchandises belges se consomment en Italie et dans le Levant, sans que leur vraie origine soit connue. Le fabricant qui envoie des draps belges en Orient par la voie de Marseille, les présente, à la sortie de Belgique, comme destinés à la France. Tel constructeur qui emploie des clous belges à Athènes, les a fait acheter à Trieste. Notre statistique, d'ailleurs, ne consacre pas de rubrique spéciale à Gibraltar, à Tanger, aux ports français de la Méditerranée ou de l'Algérie, aux ports autrichiens de l'Adriatique, à Malte, aux îles Ioniennes, à la Russie méridionale. Les documents étrangers ne peuvent, à cet égard, nous venir en aide. Mêmes difficultés quand on veut se rendre compte de la nature et de la valeur des retours. Toutefois, les publications belges et étrangères, les rapports consulaires, les renseignements privés, ne laissent aucun doute sur l'importance déjà notable de nos opérations, directes ou indirectes, d'achat ou de vente, avec les marchés de la Méditerranée et du Levant. S'il en fallait un autre indice, on le rencontrerait dans le mouvement de la navigation. En 1853, il est sorti de nos ports, en destination :

|                                         |                                                         |         |   |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------|---------|---|
| de l'Espagne ,                          | 50 navires, chargés de 3,894 tonneaux de marchandises ; |         |   |
| de Gibraltar,                           | 3                                                       | — 234   | — |
| de la Sardaigne,                        | 26                                                      | — 4,644 | — |
| du Piémont,                             | 1                                                       | — 42    | — |
| de l'Autriche,                          | 27                                                      | — 4,773 | — |
| de la Toscane et<br>des États romains } | 3                                                       | — 537   | — |
| des Deux-Siciles,                       | 12                                                      | — 1,377 | — |
| de Malte,                               | 1                                                       | — 121   | — |
| de la Turquie,                          | 42                                                      | — 6,816 | — |
| des îles Ioniennes,                     | 2                                                       | — 283   | — |
| de l'Égypte,                            | 2                                                       | — 227   | — |

Pendant la même année, il est arrivé en Belgique :

|                                          |                      |                               |   |
|------------------------------------------|----------------------|-------------------------------|---|
| de l'Égypte,                             | 4 navires chargés de | 948 tonneaux de marchandises. |   |
| de la Turquie,                           | 68 —                 | 14,155                        | — |
| de Malte,                                | 2 —                  | 578                           | — |
| de l'Algérie,                            | 14 —                 | 1,661                         | — |
| des Deux-Siciles,                        | 19 —                 | 2,290                         | — |
| de la Toscane et<br>des États romains, } | 9 —                  | 967                           | — |
| de l'Autriche,                           | 25 —                 | 4,155                         | — |
| de la Sardaigne,                         | 3 —                  | 665                           | — |
| de l'Espagne,                            | 34 —                 | 5,555                         | — |

Nous n'avons point compris dans ce relevé les navires partis ou arrivés sur lest, et les données font totalement défaut en ce qui regarde un assez grand nombre de ports.

On le voit donc, la route est frayée, le champ est ouvert aux transactions; mais ne sommes-nous arrêtés par aucun obstacle? Notre place sur les marchés orientaux est-elle ce qu'elle pourrait, ce qu'elle devrait être?

Permettez-moi, Messieurs, d'emprunter quelques calculs à un exposé <sup>(1)</sup> qui parut il n'y a pas très-longtemps, et qui avait précisément pour but de jeter les bases d'une entreprise semblable, quoique sur une plus petite échelle, à celle qui se réalise actuellement :

« Il y a quelques années à peine, qu'une société anglaise se forma pour établir  
» un service de bateaux à hélice entre l'Angleterre et Constantinople, et aujourd'hui il y en a non-seulement déjà trois, mais elles ont toutes plus de marchandises et de voyageurs qu'elles n'en peuvent transporter.

» Les produits anglais jouissent donc seuls, pour le moment, du grand bienfait des transports à bas prix, en même temps que d'un arrivage assuré et accéléré, avantages inappréciables, surtout à Constantinople.

» Tout le commerce et l'industrie du continent n'ont, jusqu'à ce jour, que les lignes de bateaux à vapeur ordinaires, de Marseille et de Trieste, pour expédier au Levant par voie accélérée; mais la plupart des grands centres de production se trouvent tellement éloignés de ces deux ports, que le temps employé et les frais de transport jusqu'à la mer sont déjà plus grands que ne le seront ceux des bateaux à vapeur à hélice d'Anvers à Constantinople.

» Aujourd'hui toutes les marchandises de quelque valeur, qui exigent un arrivage assuré et accéléré, s'expédient de la Prusse, des provinces rhénanes, de la Bavière, de la Suisse, de l'Alsace, de la Hollande, de la Belgique et du Nord de la France par Marseille.

(1) Société continentale de bateaux à hélice entre Anvers et Constantinople. Liège, imprimerie de Redouté, 1851. — Si quelques chiffres et quelques faits se sont modifiés depuis cette date, le fond, l'ensemble de la situation n'a point changé. (Note du Gouvernement.)

» Voie de Marseille :

» Bruxelles à Marseille. — Grande vitesse, 8 jours, par 100 kil., fr. 43 » <sup>(1)</sup>  
                                                           Petite           — 23                                   20 » <sup>(1)</sup>

» Il faut y ajouter une infinité de menus frais, dont voici un exemple : c'est  
 » la facture d'un colis de 78 kilogrammes, expédié de Bruxelles à Constantinople  
 » par Marseille :

|                                                                                     |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| » Voiture de Bruxelles à Marseille, petite vitesse, fr. 43-60 <sup>(1)</sup> ; dé-  |             |
| » boursés, fr. 4-23; timbre, fr. 0-70, et frais de douane à la frontière,           |             |
| » fr. 3-73 . . . . .                                                                | fr. 24 30   |
| » Nolis de Marseille à Constantinople, chapeau et frais de débarque-                |             |
| » ment . . . . .                                                                    | 36 65       |
| » Permis, frais de douane à Marseille, connaissance, timbre et                      |             |
| » plombs . . . . .                                                                  | 2 30        |
| » Magasinage au prohibé . . . . .                                                   | » 30        |
| » Portefaix, port en douane et port à bord . . . . .                                | 4 30        |
| » Commission de passage . . . . .                                                   | 2 30        |
| » Assurance sur 900 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> p. % , et police . . . . . fr. 7 75 | } 8 85      |
| » Commission d'assurance . . . . . 1 10                                             |             |
| » Port de lettre et affranchissement . . . . .                                      | » 63        |
|                                                                                     | » Fr. 73 85 |
| » Encaissement, 4 p. % . . . . .                                                    | » 75        |
|                                                                                     | » Fr. 74 58 |

» Un colis du poids de 78 kilogrammes a donc dû payer fr. 74-58, ce qui  
 » équivaut à fr. 95-61 les 100 kilogrammes, ou à fr. 956-10 la tonne, de Bruxelles  
 » à Constantinople, en moyenne vitesse, c'est-à-dire en trente jours.

» Le fret sur les bateaux à vapeur de Marseille à Constantinople est le suivant :

» Le tonneau de 1,000 kilogrammes, 200 francs.

» Le colis de 1 à 10 kilogrammes, 10 francs.

» Les groups, 4 p. % de leur valeur, à commencer de 1,000 francs, et au-  
 » dessous, 10 francs par paquet.

» Voie de Trieste :

» La Suisse, qui fait un grand commerce avec le Levant et la Perse, l'Autri-  
 » che pour ses cristaux de Bohême, etc., expédient aujourd'hui par la voie de  
 » Trieste, et la ligne entre Trieste et Constantinople du Lloyd, doit ses charge-  
 » ments principaux à ce commerce.

» Voici le tarif du Lloyd de Constantinople à Trieste; il reste à ajouter les frais  
 » de transport par terre jusqu'à Trieste qui, par exemple, pour les produits de  
 » la Suisse, et même de la Bohême, sont plus élevés que les frais jusqu'à Anvers.  
 » par le Rhin et par l'Elbe.

---

(<sup>1</sup>) Pour ce qui concerne le fret de Bruxelles à Marseille par terre, nous avons, dans ce  
 tableau, remplacé le tarif de 1851 par celui de 1855. (Note du Gouvernement.)

» Fret du Lloyd de Trieste à Constantinople :

|                |                                                             |                    |
|----------------|-------------------------------------------------------------|--------------------|
| » Marchandises | 1 <sup>re</sup> cl. fr. 18 les 100 kil. ou fr. 180 la tonne | } moyenne fr. 270. |
|                | 2 <sup>e</sup> — 27 — 270 —                                 |                    |
|                | 3 <sup>e</sup> — 36 — 360 —                                 |                    |

» Les petits paquets jusqu'à 3 livres,  $\frac{1}{3}$  du fret de 100 livres.

» — 10 —  $\frac{1}{4}$  —

» — 25 —  $\frac{1}{3}$  —

» — 50 —  $\frac{1}{2}$  —

» — 100 — fret entier.

» Les groups et objets précieux 1 p. % de leur valeur.

» Assurance  $\frac{7}{10}$  à  $\frac{6}{10}$  p. %.

» S'ajoutent à ce fret les menus frais ; on voit donc que le *minimum* du fret de Marseille à Constantinople est de 200 francs et de Trieste à Constantinople de 180 francs la tonne.

» On conçoit donc quel immense avenir aurait une société belge, laquelle pourrait expédier les marchandises plus vite et à meilleur marché. »

*Plus vite*, en effet, Messieurs, car le roulage accéléré de Bruxelles à Marseille n'est guère accessible au commerce à raison de son prix élevé, et la petite vitesse n'exige pas moins de vingt-trois jours. Ajoutez-y dix à onze jours de mer de Marseille à Constantinople et vous compterez plus d'un mois pour le transport de Belgique aux Dardanelles, tandis que nos navires à vapeur exécuteront ce trajet en vingt jours.

*Moins cher*, car la petite vitesse de Bruxelles à Marseille revient déjà à 200 fr. la tonne, ce qui, joint au fret de Marseille à Constantinople par bateau à vapeur lequel est aussi de 200 francs, et sans tenir compte des frais à Marseille, porte le fret total de Belgique à Constantinople à 400 francs par tonne. Nos navires à vapeur ne demanderont que 25 francs pour les marchandises lourdes et 50 francs pour les marchandises de cubage.

Il faut donc se rendre à l'évidence : nous ne ferons jamais de commerce étendu avec le Levant ni par la voie de Marseille, ni par la voie de Trieste !

Aussi, les agents du Gouvernement du Roi dans les échelles du Levant ne cessent-ils de réclamer des communications maritimes rapides et régulières entre la Belgique et les contrées qu'ils habitent. L'un d'eux (Rapport de M. le consul de Belgique à Beyrouth, annexe n° 2), rappelait naguère les brillants succès des sociétés de bateaux à vapeur qui naviguent dans la Méditerranée et terminait ainsi : « En résumé, considérant les quantités de produits belges qui conviennent » au Levant, les avantages que présentent leurs prix, les retours si faciles en » marchandises de valeur, telles que soie, laines, tabacs, huiles, galles, alizari, » matières tinctoriales, raisins et fruits secs, peaux sèches, graines, grains, etc. ; » la grande prospérité des sociétés existantes et les économies que nous pourrions » faire en profitant de leurs exemples et de leurs fautes, je suis en droit de con- » clure non-seulement qu'une entreprise de navigation à vapeur belge vers le » Levant serait propre à donner la vie et un accroissement progressif à nos rela- » tions commerciales, mais encore qu'il serait difficile de trouver une spéculation » qui offrît des chances de succès aussi assurés. »

En transmettant ce rapport le chef de la mission belge à Constantinople écrivait sous la date du 6 septembre dernier :

« Bien des fois déjà et depuis un grand nombre d'années j'ai plaidé auprès du  
» Gouvernement du Roi l'utilité de la navigation régulière ; car, sur quelque  
» point du globe qu'elle aille aboutir, un commerce actif se développera. J'ai la  
» conviction profonde que, de tout ce qu'il est possible de faire pour développer et  
» grandir notre commerce, les communications directes sont non-seulement le  
» meilleur, mais l'infailible moyen. Des traités de commerce, des agents actifs et  
» intelligents peuvent rendre des services, mais à quoi sert à l'étranger de con-  
» naître les produits belges et à la Belgique de connaître des marchés où l'on en  
» trouverait le placement lucratif, si les moyens de transport font défaut ; si indé-  
» pendamment de l'élévation du fret il n'y a aucune certitude de l'époque de li-  
» vraison, si les expéditions ne sont possibles que par cargaisons entières ?

» Dans toutes les parties du monde, des produits belges sont vendus avec avan-  
» tage ; mais ce n'est qu'exceptionnellement qu'ils parviennent par voie directe  
» aux lieux de consommation ; l'Angleterre, la France et Trieste sont d'onéreux et,  
» malheureusement, d'indispensables intermédiaires. Permettez-moi d'ajouter  
» qu'au point de vue particulier de l'entreprise, qui ne tient compte que du fret,  
» il peut y avoir des lignes mauvaises ; mais au point de vue général de notre com-  
» merce, qui est celui du Gouvernement du Roi, toutes sont bonnes ; il ne peut y  
» avoir de différence que du plus au moins. Deux gouvernements dont l'exemple  
» fait autorité, celui de l'Angleterre et celui des États-Unis d'Amérique ont bien  
» prouvé que c'est ainsi qu'ils comprenaient la question ; en accordant d'immenses  
» subsides qui se sont élevés, dans le premier de ces pays, si ma mémoire est  
» bonne, à plus de 50 millions de francs en une année.

» L'Autriche, qui n'avait pas une position industrielle et commerciale aussi  
» élevée, entraînée par un homme de génie, a créé le Lloyd, et le gouvernement  
» impérial vient encore de lui accorder un subside d'un million de florins à la  
» condition d'augmenter le nombre de ses navires. »

Bref, Messieurs, le mode actuel de nos expéditions vers le Levant laisse, de l'avis de tous, beaucoup à désirer. Prend-on la voie de Trieste, de Marseille ou de l'Angleterre ? Ce ne sont pas seulement les frais onéreux, ce n'est pas seulement l'incertitude sur l'époque de l'arrivée que l'on a à redouter, ce sont encore les formalités qu'entraîne toujours le passage à travers les États étrangers, sans parler des prohibitions contre lesquelles on va parfois se heurter. Prend-on la voie maritime directe ? c'est la plus économique, mais dans l'état présent des choses, elle n'est pas non plus exempte d'inconvénients. Le fabricant belge qui doit expédier à époque fixe en Orient, n'est jamais certain de trouver à Anvers un navire en partance au moment voulu. Les subsides accordés à la navigation à voiles n'ont qu'imparfaitement corrigé ce vice essentiel, soit parce que les armateurs ne jugeaient pas les primes suffisantes, soit parce que leurs navires étaient employés ailleurs. Des affaires assez considérables organisées en Orient, ont avorté pour ce seul motif que l'on avait compté sur le départ d'Anvers d'un navire à voiles subsidié, et que, le jour venu, la prime n'a pas été acceptée et le départ n'eut point lieu. Le marchand levantin veut avant tout recevoir la marchandise à point nommé, et plutôt

que de courir des chances du genre de celle à laquelle je fais allusion, il s'abstient d'envoyer des commandes en Belgique.

Vous êtes maintenant en état, Messieurs, d'apprécier le degré d'utilité du projet qui est soumis à votre approbation.

Qu'avant de finir il me soit encore permis de signaler à vos regards certaines perspectives placées, il est vrai, moins près de nous, mais qui ne sauraient rester en dehors de nos prévisions et de nos vœux.

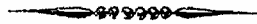
Tout d'abord, la convention ne stipule que l'établissement d'un service mensuel. Nous avons toutes raisons de croire que l'entreprise ne s'arrêtera pas là, et qu'un temps bien long ne se passera point sans que le nombre des voyages soit doublé.

Nous espérons bien aussi que Constantinople ne sera pas le terme extrême où se feront sentir les effets utiles de notre ligne de bateaux à vapeur. Celle-ci aidant, l'on pourra, au retour de la paix, combiner sur un nouveau pied nos relations avec les principautés danubiennes, avec Odessa, avec Trébizonde, cette place si importante et par elle-même et par ses rapports avec la Perse.

Dans une autre direction, nous verrons le commerce entre l'Égypte et la Belgique sortir d'une léthargie qui s'est trop prolongée. Les éléments d'échange existent, l'instrument seul manque. L'Égypte n'a pas moins d'intérêt que nous à le créer et de ce côté-là aussi nous croyons pouvoir nous promettre un concours efficace autant qu'éclairé. Peut-être même l'avenir élèvera-t-il cette face de la question au-dessus de toutes les autres. Le percement de l'isthme de Suez, la route de l'Inde abrégée de moitié, ne sont plus des rêves sans consistance. Quoi qu'il doive arriver, il est des éventualités si graves qu'on ne saurait être blâmé pour les avoir prévues de trop loin et pour s'être mis trop à l'avance en mesure d'en profiter.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

V<sup>te</sup> VILAIN XIII.



## PROJET DE LOI.

---

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

### ARTICLE UNIQUE.

La convention conclue le 12 novembre 1855, entre le Gouvernement et le sieur Spilliaerd-Caymax, pour l'établissement d'un service régulier de bateaux à vapeur entre la Belgique et le Levant est approuvée.

Donné à Bruxelles, le 14 novembre 1855.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

V<sup>to</sup> VILAIN XIII.

---

# ANNEXES.

---

## ANNEXE N° 1.

---

### CONVENTION.

---

Entre le Gouvernement belge, représenté par le vicomte CHARLES VILAIN XIII,  
Ministre des Affaires Étrangères, d'une part ;

Et le sieur SPILLIAERT-CAYMAX, négociant-armateur à Anvers, d'autre part ;  
A été convenu ce qui suit :

Le sieur Spilliaert-Caymax s'engage à établir un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et Constantinople, avec échelles facultatives à Southampton, Gibraltar, Gênes, Cagliari, Messine, Malte, Beyrouth, Smyrne, Syra et Alexandrie, et ce aux conditions suivantes :

ART. 1<sup>er</sup>. L'entreprise emploiera des navires possédant des machines de 100 chevaux de force au *minimum*, et ayant capacité pour 500 tonneaux de marchandises combinées, trente passagers de 1<sup>re</sup> et trente de 2<sup>e</sup> classe, outre l'emplacement nécessaire aux machines et soutes à charbon.

ART. 2. Le service entrera en activité endéans les deux années qui suivront la sanction législative de la présente convention.

ART. 3. Dès le commencement de l'exploitation, le service se fera au moyen de deux navires, et après le 1<sup>er</sup> semestre, les départs seront mensuels, tant d'Anvers que du Levant, et ce au moyen de trois ou de quatre navires.

ART. 4. Il sera alloué par le Gouvernement à l'entreprise un subside de trois cent trente mille francs, payable comme il est dit ci-après :

ART. 5. Au 1<sup>er</sup> janvier 1858, une somme de cent cinquante mille francs sera acquise à l'entreprise, pourvu que le service soit en activité au moyen des deux premiers navires, et que le contractant d'autre part présente le contrat passé avec le constructeur pour la construction du troisième navire.

Cette somme sera prélevée sur les crédits portés au budget à titre d'encouragement de la navigation, pour les années 1856, 1857 et 1858.

ART. 6. Le restant du subside, soit cent et quatre-vingt mille francs, sera payé à raison de trente mille francs par an, en six années, qui prendront cours à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1858.

Toutefois, s'il se présentait telle année où la somme de trente mille francs ne pourrait être soldée intégralement sur les crédits déjà mentionnés de la navigation,

il serait loisible au Gouvernement de répartir la différence sur la première ou les deux premières années subséquentes, en bonifiant l'intérêt à l'entreprise.

Les paiements s'effectueront par semestre, c'est-à-dire que le premier paiement aura lieu six mois après la mise en activité complète du service, et ainsi de suite.

L'intérêt de la partie du subside qui restera successivement due à l'entreprise sera bonifié à celle-ci au taux de 5 p. % l'an, et ce à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1858.

ART. 7. Il est expressément entendu que, si la première partie du subside (cent et cinquante mille francs) étant payée, le service tardait plus de six mois, à comprendre un départ mensuel d'Anvers et du Levant, le Gouvernement aurait le droit de répéter les paiements effectués pour la sûreté desquels les navires restent spécialement affectés par privilège. Toutefois cette clause n'aurait point d'effet, si le retard était occasionné par un cas de force majeure dûment prouvé.

ART. 8. Il est également entendu que les paiements stipulés à l'art. 6 ne continueront à avoir lieu qu'autant et aussi longtemps que le service sera maintenu en activité régulière, sur le pied fixé par l'art. 3, sauf événement de force majeure, qui l'interromprait momentanément, en tout ou en partie.

Néanmoins, si cette interruption se prolongeait au delà de six mois, le Gouvernement aurait le droit de réduire l'allocation annuelle au prorata du nombre des départs qui auraient fait défaut.

Toutefois, le service continuant à marcher au delà du dernier terme, cette réduction serait bonifiée à l'entreprise, sur les exercices suivant ledit terme.

ART. 9. Les navires de l'entreprise seront exempts du péage de l'Escaut, et les droits de tonnage, de pilotage, de phares et fanaux lui seront remboursés tous les six mois, au vu des quittances constatant leur paiement au trésor belge, aussi longtemps que le service sera maintenu en activité régulière, sur le pied déterminé à l'art. 3, sauf les cas de force majeure dûment constatés.

ART. 10. L'entreprise percevra la taxe de mer des correspondances transportées par ses navires. L'administration des postes lui remettra les correspondances portant sur la suscription la recommandation d'expédier par les paquebots de l'entreprise; mais le Gouvernement se réserve d'expédier, par la voie actuelle ou par toute autre voie plus rapide, les correspondances sur lesquelles cette mention ne serait pas inscrite. Toutefois, à vitesse égale, il remettra à l'entreprise toutes les correspondances ne portant pas d'indication contraire.

ART. 11. L'entreprise transportera gratuitement, avec leurs bagages, les agents du Gouvernement voyageant par ordre de celui-ci, ainsi que les dépêches, paquets et colis expédiés ou reçus par le Gouvernement et ses agents.

ART. 12. Le Gouvernement aura la faculté de nommer un commissaire chargé de surveiller l'exécution de la présente convention.

ART. 13. Les contestations qui pourraient éventuellement surgir entre parties seront décidées par arbitres, jugeant comme arbitres souverains et sans formalités de justice, comme aussi sans appel. Chaque partie nommera le sien, et en cas de partage, le troisième sera nommé par les premiers arbitres, ou, au besoin, par le président du tribunal de commerce du port de départ. Si l'une des parties se refusait ou tardait plus de dix jours à partir de la date d'une mise en demeure, à

nommer le sien, le même président nommerait trois arbitres à la requête de la partie la plus diligente.

ART. 14. La présente convention ainsi que le contrat pour la construction des navires, seront, s'il y a lieu, enregistrés au droit fixe de fr. 2-21.

ART. 15. La présente convention ne sera valable qu'après avoir reçu la ratification législative, soit par une loi spéciale, soit à l'occasion du budget du Ministère des Affaires Étrangères.

Fait à Bruxelles, en double original, le 12 novembre 1855.

V<sup>te</sup> VILAIN XIII.

SPILLIAERT-CAYMAX.

---

ANNEXE N° 2.

---

*M. le Ministre des Affaires Étrangères de Sa Majesté le Roi des Belges,  
à Bruxelles.*

---

MONSIEUR LE MINISTRE,

Dans mes rapports précédents, j'ai signalé deux moyens de développer notre commerce avec le Levant : la nomination dans les principales places commerciales d'agents consulaires, choisis parmi les bons négociants, et une navigation à vapeur qui relie la Belgique au Levant à l'instar de trois nations qui nous ont successivement donné l'exemple et chez lesquelles nous pouvons puiser les leçons et les éléments de calcul propres à assurer le succès d'une telle entreprise.

La navigation à vapeur vers le Levant, Monsieur le Ministre, n'est plus du domaine des entreprises dont la nouveauté expose aux incertitudes du hasard et qui ne reposent sur aucune donnée préliminaire positive. C'est pour cela que j'ai dit qu'une telle entreprise était non-seulement un moyen d'activité et de prospérité pour l'écoulement de nos productions, mais aussi que cette entreprise renfermait en soi une source de bénéfice assurés d'avance pour les capitalistes qui voudraient s'y intéresser. Un coup d'œil sur la navigation à vapeur de l'Autriche, de la France et de l'Angleterre éclaircira ce sujet.

La Société du Lloyd autrichien, qui a son siège à Trieste, et dont les pyroscaphes sillonnent constamment la Méditerranée, a pris naissance vers 1838, par la construction d'un seul pyroscaphe qui entreprit des voyages à la cueillette d'échelle en échelle. Cette entreprise, commencée prudemment, modestement, contenait trop de germes de fécondité pour ne pas prendre un accroissement rapide ; aussi, par une progression naturelle, non forcée, et qui puisait ses forces dans la réalisation de hauts bénéfices, le nombre des pyroscaphes se doubla, se quintupla et parvint au nombre de soixante et quatorze, dont plusieurs d'une force de 400 che-

vaux et au delà, et du port 600 à 800 tonneaux. La Société du Lloyd compte aujourd'hui parmi ses actionnaires Sa Majesté l'Empereur et plusieurs hauts dignitaires de l'Empire. Ses pyroscaphes parcourent constamment les lignes des ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes, de la Grèce, Constantinople, Smyrne, Rhodes, la Caramanie, Chypre, la côte de Syrie, Alexandrie, Malte, Trébizonde, etc.

Cependant, dans le principe, quelle pouvait être la perspective de la Société? Il n'existait, pour ainsi dire, aucune relation entre l'Autriche et la Caramanie, Chypre, la Syrie et l'Égypte, car ces relations n'ont pris de l'essor que depuis l'établissement du consulat général à Beyrouth et des agences dans les principales places. Les productions de l'Autriche, accumulées dans les magasins de Vienne ou dans les entrepôts de Trieste, chargées des frais d'une longue route par terre, sont pour la plupart hors d'état de soutenir une concurrence. On s'étonne, en parcourant les magasins de Trieste, de la cherté excessive des différents articles convenables au Levant, de leur disproportion considérable avec les prix de la France, de l'Angleterre et surtout de la Belgique; aussi une bonne partie des articles de ces magasins proviennent des fabriques de ces pays, et nous savons que le chiffre de nos importations à Trieste a augmenté depuis quelques années et pourrait augmenter encore bien davantage. Et, nonobstant ces désavantages et les prix élevés du combustible fourni par l'Angleterre, la navigation du Lloyd a prospéré et réciproquement elle a fait prospérer, elle a multiplié les relations, maintenant continues, avec le Levant; et chaque semaine, à jour fixe, des pyroscaphes jettent l'ancre successivement devant une des échelles; ils y apportent ou y changent la correspondance, des marchandises, des groups d'espèces métalliques, des passagers. Les transports des passagers sont principalement alimentés, d'échelle en échelle, par les indigènes, et aux temps des pèlerinages, il n'est pas extraordinaire de voir sur le pont des navires à vapeur jusqu'à six cents passagers indigènes. Ceux-ci y sont casés à l'orientale, dans les limites des balustrades qui divisent le pont en divers compartiments, tandis que les cabines commodées et le luxe des salons des premières places sont réservés à l'aisance du touriste ou du voyageur européen.

La Société du Lloyd a prospéré de plusieurs millions, les bâtiments de son administration sont grandioses, ses employés sont bien rétribués, ses succès se maintiennent. On lui reproche des défauts, on l'accuse d'avoir trop embrassé, surtout depuis que, dans les cercles de sa navigation, elle a compris la navigation des fleuves. On lui reproche un trop grand luxe dans ses bâtiments et ses constructions sur terre, et de dissiper ainsi, sans utilité réelle, des millions qui augmenteraient de beaucoup le chiffre des dividendes de ses actionnaires. Je n'ai aucune-ment pu vérifier ces inculpations que je ne fais que redire; je dois ajouter, à propos du personnel, que tous les soins possibles ont été donnés au choix des capitaines commandant les navires et des officiers du bord; ils réunissent à l'instruction de bons marins et à l'ordre qui doit régner sur le bord, une affabilité sans affectation, une prévenance aimable et simple envers les passagers.

Je ne m'étendrai pas en détails sur la Société des messageries impériales maritimes françaises dont le principale siège est à Paris. Elle ne conserve plus de son origine gouvernementale que ses capitaines commandants choisis dans la marine impériale. Elle est à peu près dans les mêmes conditions que son ancienne rivale,

la Société du Lloyd autrichien. Elle parcourt dans le Levant et simultanément une grande partie des mêmes lignes, sans cependant nuire à l'autre, et elle jouit à peu près des mêmes succès. L'état de cette Société anonyme par actions est des plus prospères, comme je l'apprends par une note fort intéressante que vient de me communiquer notre estimable consul général à Marseille. Elle possède quarante-deux navires et trois ou quatre sur chantier. Elle réalise des bénéfices immenses, ses actions sont à plus du double du pair. Il est question d'étendre de beaucoup ses lignes de navigation, avec subvention du gouvernement.

L'appât des bénéfices bien connus de ces navigations à vapeur vers le Levant, devait attirer d'autres entreprises semblables. Une nouvelle Société française de navires à hélice prit son siège à Marseille, établit des agences à Alexandrie, à Beyrouth et dans tout le Levant; elle nous apporta, sans changement de prix de nolis, et sans paraître faire du tort aux autres, passagers, groupes, correspondance et marchandises. Tout à coup ses navires disparurent de nos ports, mais ses agences restèrent. Plusieurs de nos négociants et moi-même avions déposé des marchandises dans ses magasins pour les charger au plus prochain départ que nous attendîmes, et qui n'eut pas lieu, jusqu'à ce moment. Enfin la nouvelle nous parvint que les navires de cette Société étaient nolisés à un taux tellement élevé pour les transports de la guerre, qu'il lui convenait d'interrompre ses circumnavigations dans le Levant.

Deux Sociétés se formèrent à Liverpool, pour la navigation à vapeur vers le Levant, et chacune de ces Sociétés a son agence à Beyrouth et en différentes échelles. Ces entreprises se chargeaient de marchandises de toutes catégories. Elles ont adopté un mode particulier de taxer le nolis : tandis que les Sociétés française et autrichienne ont un tarif fixe pour les marchandises, les Sociétés anglaises laissent à leurs agents la faculté de changer le taux du nolis à chaque voyage, selon la quantité de marchandises à charger qui se trouvent à l'échelle d'arrivage. Si les agents s'aperçoivent qu'il y a un surcroît de marchandises à charger, ils augmentent le taux du nolis; s'il voient le contraire, ils l'abaissent. De cette manière, disent-ils, ils régularisent le chargement et s'assurent plus de bénéfice; une partie des négociants chargeurs, apprenant qu'il y a beaucoup de colis à charger sur place, en concluent une augmentation dans le taux du nolis, et remettent leur expédition à un prochain voyage; si, au contraire, ces négociants apprennent qu'il y a peu de colis à charger, ils se hâtent de faire leurs expéditions, afin de profiter du taux réduit. Les navires de ces Sociétés nous arrivaient régulièrement, à la satisfaction des négociants du Levant, en relation avec l'Angleterre; mais cette régularité a cessé depuis quelque temps, par les séductions d'un fret supérieur, proposé aux Sociétés par le gouvernement anglais pour les transports vers le théâtre de la guerre.

C'est en observant les succès de ces Compagnies. Monsieur le Ministre, le peu de préjudice qu'elles se portaient mutuellement, l'économie que nous pourrions faire sur les frais énormes de combustible des Sociétés autrichienne et française, ainsi que sur d'autres frais, et la différence du point de départ, d'où résulteraient des différences dans les relations de port à port, et enfin l'avantage de nos prix de fabrication, que j'ai avancé des propositions dont je vais répéter le sens : on cherche et l'on trouve difficilement en Belgique des entreprises lucratives, et

presque constamment leurs succès restent soumis aux vicissitudes du hasard. Une navigation à vapeur vers le Levant est une entreprise lucrative, dont la route est tracée, dont les chances ont acquis de la certitude ; il ne reste plus dans l'obscurité que le plus ou le moins de bénéfice. Une telle entreprise présente bien moins de dangers que l'établissement d'une nouvelle ligne de chemin de fer, car elle peut modifier ses lignes de traversée, changer ses stations, ses ports de relâche, si nombreux, se replier dans ses routes et s'adapter au cours des marchandises et aux exigences, même momentanées, du commerce. L'attention doit être fixée sur le choix des échelles ou ports de relâche, conditions essentielles du plus ou moins de prospérité de l'entreprise. Déjà nous possédons des notions acquises sous ce rapport. Entre Anvers et le détroit de Gibraltar, notre commerce est parfaitement instruit sur les ports de relâche qu'il lui conviendrait de choisir sur les côtes de France, d'Espagne ou de Portugal, et son expérience et les soins du Gouvernement lui ont fourni des connaissances et des renseignements qu'il peut, à tout moment, vérifier et compléter sur plusieurs des ports suivants :

Cadix et Tanger nous offrent des ressources qui en ce moment-ci ne me sont pas suffisamment connues.

Gibraltar ne laisse aucun doute sur son importance. C'est le grand point de réunion de la contrebande et de l'introduction de marchandises en Espagne, nos toiles, nos draps, etc. et du passage en fraude en Maroc, par les négociants juifs, marocains, établis dans ce port. Le Maroc peut aussi nous fournir d'importants retours en denrées alimentaires.

Il y aura probablement convenance de toucher parfois à Malaga, par une légère incurvation à l'époque des fruits, du vin, etc.

Les ports entre Gibraltar et Alger doivent être soumis à l'expérience.

Nos relations avec Tunis et Tripoli de Barbarie ont déjà pris de l'accroissement.

Malte, ce centre de la navigation de la Méditerranée nous est connu. Mais, c'est à Malte que nous devrions établir le point de ralliement de notre commerce avec Trieste au moyen des navires de la Société du Lloyd. Nos relations avec Trieste ont pris de l'accroissement ; elles sont parvenues, je crois, à un mouvement de quatre millions de francs, mais elles sont encore bien loin du chiffre où elles pourraient parvenir, et pour cela elles ne demandent, depuis longtemps, pas autre chose que des communications régulières.

Nos relations avec Athènes ont été peu fructueuses jusqu'à présent, le motif en est aussi le défaut de communications. Cette capitale a pris un certain accroissement, elle commence à s'embellir, et son luxe et ses premières nécessités invitent nos productions.

Syra est le point le plus important de ces parages. La main créatrice du commerce a changé la face de cette île en un petit nombre d'années ; Syra est l'entrepôt du commerce de la Grèce avec les nations manufacturières et des denrées de l'Anatolie ; productions et denrées se répartissent dans l'Archipel et sur les côtes de la Grèce. Syra s'enrichit, s'embellit, s'agrandit à vue d'œil. Les sociétés anglaises ont jugé nécessaire d'y faire relâcher leurs bateaux trois fois par mois pour satisfaire aux besoins d'un mouvement commercial qu'un consul de Syra m'a

assuré être parvenu au chiffre annuel de cinq cent mille livres sterling d'importation.

Scio, Smyrne, Metelin, le cap Bada, Tenedos, les Dardanelles, Gallipoli et Constantinople, sont les échelles ordinaires. Notre commerce avec Smyrne et Constantinople aurait déjà paru suffisant à l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur.

En se dirigeant vers la Caramanie, les bateaux relâchent à Rhodes ; cette île est peu commerçante, mais on y amène des passagers et c'est une station de combustible.

Mersina, port de Tarsous et d'Adana, semble appelé à de hautes destinées commerciales. Les bateaux y relâchent. J'espère bientôt pouvoir présenter un rapport particulier sur les ressources de cette province riche et fertile, mais encore peu exploitée.

Alexandrette est le port d'Alep, d'Antioche, etc. Des maisons de commission européennes y sont établies.

Notre consul à Alep n'attend que des communications régulières pour entreprendre un commerce suivi avec la Belgique.

Entre Alexandrette, Lattaquié, Chypre (Larnaca), Tripoli de Syrie, Beyrouth, Caïfa, Jafa et Alexandrie d'Égypte, il y a des rapports incessants et des transports continuels, parce que les voies de terre sont difficiles, lentes et coûteuses.

C'est de ces différentes échelles que les denrées et les marchandises fabriquées se transportent dans l'intérieur du pays ; aussi tous les bateaux s'y arrêtent ; ils y ont leurs agences pour régler les opérations de leurs relâches hebdomadaires.

En résumé, Monsieur le Ministre, considérant la quantité de produits belges qui conviennent au Levant, les avantages que présentent leurs prix, les retours si faciles en marchandises de valeur, telles que soies, laines, tabacs, huiles, galls, alizari, matières tinctoriales, raisins et fruits secs, peaux sèches, graines, grains, etc., la grande prospérité des Sociétés existantes et les économies que nous pourrions faire en profitant de leurs exemples et de leurs fautes, je suis en droit de conclure non-seulement qu'une entreprise de navigation à vapeur belge vers le Levant serait propre à donner la vie et un accroissement progressif à nos relations commerciales, mais encore qu'il serait difficile de trouver une spéculation qui offrît des chances de succès aussi assurées.

C'est avec la plus haute considération que j'ai l'honneur d'être,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Votre très-obéissant serviteur,

H. J. DE TURCK.

Beyrouth, 18 août 1855.

---