(N° 187.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 FÉVRIER 1842.

RAPPORT fait par M. DE DECKER, *au nom de la section centrale du Budget de l'Intérieur pour* 1842, *sur l'exécution de la loi du* 29 *juin* 1840 (*).

MESSIEURS,

Une loi relative à l'établissement de la navigation transatlantique à vapeur a été promulguée sous la date du 29 juin 1840. En voici le texte :

« ART. 1er. Le Gouvernement est autorisé à favoriser l'établissement d'un » service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis. L'entreprise » pourra comprendre d'autres lignes de navigation à vapeur, si l'utilité et la » possibilité en sont reconnues.

» ART. 2. La dépense à supporter de ce chef par le trésor public ne pourra » excéder une somme moyenne de 400,000 par an, pendant 14 années.

» ART. 3. Cette dépense est imputable sur les fonds qui sont ou seront al- » loués au Budget du Département de l'Intérieur, pour les exercices 1840 à » 1854, pour le soutien et l'encouragement du commerce et de l'industrie. »

Par un contrat signé le 17 mars 1841, le Gouvernement belge acheta de la société *anglo-américaine de navigation à vapeur* les deux bateaux *the British Queen* et *the President*. Ce dernier ayant péri, le Gouvernement maintint le marché quant à la *British Queen*.

M. le Ministre de l'Intérieur a fait imprimer et distribuer un compte-rendu des négociations relatives à cette double opération ; le section centrale n'a donc pas jugé nécessaire de reproduire l'exposé des faits qui sont maintenant connus. Elle eût désiré obtenir de plus amples renseignements, des explications plus précises sur quelques-uns de ces faits ; il lui a été répondu que, plusieurs parties des négociations ayant été traitées verbalement, il est impossible que le Gouvernement fournisse des éclaircissements ultérieurs.

Acceptant les faits tels qu'ils se trouvent exposés par M. le Ministre de l'Intérieur, la première question et, pour ainsi dire, la seule question que la section centrale ait eu à examiner, c'est celle de savoir si la loi du 29 juin 1840 a été exécutée. Avant de résoudre cette question, il fallait nécessairement connaître

(*) La section centrale était composée de MM. DE BEHR, président, VANDEN BOSSCHE, COGELS, DE SMET, MAERTENS, SIMONS et DE DECKER, rapporteur.

l'esprit de cette loi, en vertu de laquelle le Gouvernement s'est cru autorisé à agir comme il l'a fait; c'est par là que la section centrale a commencé ses délibérations

Pour procéder avec plus de méthode et mettre plus de clarté dans la discussion, la section centrale a divisé son travail en trois parties.

PREMIÈRE PARTIE.

EXAMEN DES PRINCIPES DE LA LOI.

La Législature, en votant la loi du 29 juin 1840, a voulu autoriser le Gouvernement à intervenir dans l'établissement de la navigation transatlantique à vapeur, mais dans de certaines limites. L'art. 1 de cette loi concerne le mode d'intervention; l'art. 2 détermine la somme mise à cet effet à la disposition du Gouvernement. Tous les doutes relativement à ces deux points, naissent des termes *favoriser* et *moyenne* qu'on rencontre dans la loi; c'est pour arriver à leur interprétation saine et naturelle qu'on doit rechercher le sens de la loi, le vœu du législateur.

Cette recherche est fort difficile. Il suffit de lire la discussion à laquelle la loi du 29 juin a donné lieu, pour rester convaincu que, tant de la part du Gouvernement que de la part de la Chambre, il n'y avait, à cette époque, aucun système arrêté par rapport au mode de concours gouvernemental à donner au service de la navigation transatlantique. On a discuté surtout le principe de l'utilité commerciale de cette navigation; mais, soit confiance dans le cabinet d'alors, soit fatigue d'une longue session, la Chambre n'a pas examiné à fond la question de l'organisation en elle-même et des divers modes propres à l'amener ou à la faciliter. Il est donc difficile de dire au juste quelle est l'étendue du pouvoir accordé au Gouvernement, quelle est la latitude à lui laissée, quant aux moyens de favoriser l'établissement du service des bateaux à vapeur transatlantiques. Néanmoins, en comparant l'exposé des motifs qui accompagnait le projet de loi avec le rapport de la section centrale sur ce projet, et avec la discussion à laquelle ce même projet donna lieu, on voit qu'en définitive l'attention de la Législature et du Gouvernement a porté sur trois modes distincts, plus ou moins restrictifs de l'action du Gouvernement sur l'établissement de la navigation transatlantique.

Il y avait d'abord le mode proposé par la section centrale, qui consistait en un *simple subside* de 200,000 francs, à accorder pendant 20 ans à une société exploitante. Dans l'opinion de la section centrale (*), le rôle du Gouvernement devait être *purement protecteur;* restant complétement en dehors de l'entreprise, il se serait borné à l'encourager par un concours pécuniaire. Ce mode fut expressément écarté par la Législature.

L'*exploitation directe par l'État* constituait un deuxième mode diamétralement opposé au premier, et également écarté; du moins telle est l'opinion de la majorité de votre section centrale.

(*) Voir son rapport, 3me question, page 13, ainsi que les discours de MM. De Garcia, rapporteur, et Milcamps, membre de cette section, *Moniteur* du 13 juin 1840.

En effet, quelle était l'intention présumable du Gouvernement, en présentant à la Législature le projet de loi de la navigation transatlantique ?

Dans l'exposé des motifs accompagnant ce projet de loi (page 4), M. le Ministre, résumant la question d'utilité de la navigation demandée, et voulant montrer par un exemple les résultats qu'on peut en attendre, dit : *nous venons donc vous demander les moyens d'établir entre la Belgique et les États-Unis une ligne de bateaux à vapeur, comme il en existe entre Bristol et la métropole du commerce américain,* c'est-à-dire, au moyen d'une société particulière, favorisée à cet effet par le Gouvernement anglais. Puis arrivant au moyen de réaliser un projet si utile, il ajoute : « *Toutefois, il ne s'agit pas de faire cette* » *entreprise pour compte direct de l'État.* Quoique bien éloignés d'admettre » l'incapacité du Gouvernement en fait d'exploitation, il nous a paru *qu'il y* » *avait des considérations de plus d'un genre qui devaient engager à laisser* » *l'entreprise aux soins de l'intérêt particulier* » La réserve en faveur de la capacité du Gouvernement en fait d'exploitation, ne doit pas être envisagée comme si le Gouvernement n'avait pas tout à fait renoncé à l'idée d'exploiter par lui-même le service de navigation ; elle n'avait évidemment pour but que de prévenir que cet argument pût être opposé à l'exploitation du chemin de fer par l'État. Il ne faut pas perdre de vue que, dans la pensée du Cabinet d'alors, cette ligne de navigation était destinée à être le complément, la continuation de notre ligne de chemins de fer ; or, à cette époque, il y avait dans le pays une opinion opposée à leur exploitation directe par l'État, et l'on ne voulait pas renforcer cette opinion, ni lui prêter des armes.—Que si ensuite le Ministre demande, deux paragraphes plus loin, que, *quant au mode d'exécution, on laisse le Gouvernement libre d'adopter celui qu'il aura reconnu être le plus favorable,* cette demande n'implique nullement contradiction ; car la *nature,* le *caractère* de l'intervention gouvernementale une fois *fixé,* cette intervention pouvait encore, dans son *exécution*, rester, comme elle est restée en effet, parfaitement *libre.*

Abandonnant le terrain de l'exposé des motifs qui accompagnait le projet de loi, ceux qui croient que le Gouvernement n'a pas complétement renoncé au système d'exploitation directe du service à établir, se rejettent sur la note communiquée par M. le Ministre à la section centrale d'alors, en réponse à la troisième question qu'elle lui avait adressée (voir le rapport, p. 6). Cependant de cette note il résulte clairement que le Gouvernement supposait *l'existence d'une exploitation pour compte particulier,* à laquelle il n'entendait qu'*accorder son concours.* Il s'exprime en ces termes : « Il est à remarquer que, si les avantages » d'une entreprise aussi vaste sont incontestables pour l'industrie, ils sont » cependant chanceux *pour ceux qui la mettraient à exécution,* et que ce n'est » pas en Belgique que l'on peut espérer la voir se réaliser sans le *concours* du » Gouvernement. Dès lors, il ne reste plus à examiner que le mode à préférer » *pour appliquer ce concours* évidemment nécessaire. » Il est vrai, des quatre modes indiqués immédiatement après, le troisième consiste à *exécuter soi-même l'entreprise ;* mais c'est une légère inconséquence dont il ne faut accuser que la préoccupation où était le Ministre de conserver intact (et nous venons de voir pour quel motif), le principe *de la capacité du Gouvernement en fait d'exploitation.* Le Ministre avait si peu l'intention d'appliquer le troisième mode indiqué par lui, qu'il se hâte de reconnaître, deux lignes plus bas, « qu'il

» considère ce mode comme trop onéreux et comme trop difficile à réaliser par » suite de ce qu'il exige des sacrifices immédiats forts considérables; et par » suite de ce que, pour l'exécuter, il faut au Gouvernement tout un personnel » administratif et actif fort difficile à réunir, et qui, à l'expiration de l'entre- » prise, serait pour lui une source d'embarras. » Appelé ensuite au sein de la section centrale, pour donner des explications plus précises, relativement à ses projets et à ses vues dans cette affaire, le Ministre ne fait plus mention du tout du mode d'*exploitation directe pour compte de l'État;* il semble dominé exclusivement par l'idée de faveurs et d'encouragements à donner à des sociétés qui se chargeraient de l'entreprise. Il ne parle que *d'examiner et de comparer les propositions qui sont ou seront faites,* et il indique les principes qui serviront de bases aux arrangements à prendre avec les sociétés qui ont fait ou qui feront des propositions au Gouvernement. (*Rapport de la section centrale,* page 7.)

Ouvrons-nous le *Moniteur* à l'endroit de la discussion du projet de loi relatif à la navigation transatlantique? Nous y voyons encore que, ni le Gouvernement, ni la Chambre ne supposèrent la possibilité d'organiser ce service pour compte direct de l'État et sans l'intervention d'une société. Tous les membres qui prirent la parole dans cette discussion, partaient de l'idée de l'existence de sociétés, dont quelques-unes, d'après le dire du Gouvernement, lui avaient déjà adressé leurs propositions. M. Dumortier disait en termes exprès : *le projet de loi en question ne donne au Gouvernement qu'un seul droit, celui d'aider une société à établir une navigation par bateaux à vapeur.* M. Rodenbach avait même éventuellement soulevé la question de la dissolution de la société avec laquelle on traiterait. Enfin, M. le Ministre de l'Intérieur lui-même, entrant dans quelques détails sur les divers modes d'exploitation, renonça au mode d'*exploitation par l'État,* pour un motif qu'il n'avait pas encore fait valoir et qui est péremptoire. Écoutons-le parler : « Le premier mode, ce serait l'exploitation » directe par le Gouvernement. Mais en supposant que le pays voulût s'imposer » d'un seul trait une dépense aussi forte, en supposant que vous voulussiez » établir en Amérique et dans ce pays tout le personnel convenable, il y a un » élément qui manque au Gouvernement, c'est l'*élément commercial.* Il ne » s'agit pas ici, comme pour le chemin de fer, de créer simplement la voie de com- » munication, de créer des bureaux, il faut encore avoir ou créer des relations » de commerce qui mettent la société en rapport avec les principaux établisse- » ments de commerce de l'Amérique et de l'Europe. Le Gouvernement ne » possède pas ces éléments; il faut donc que ce soient des négociants qui soient » à la tête de ces établissements pour les faire prospérer. » (*Moniteur* du 13 juin 1840; supplément.)

Il résulte donc de l'examen de l'exposé des motifs qui accompagnait le projet de loi, des notes officielles communiquées à la section centrale et de la discussion à laquelle le projet donna lieu, que le Gouvernement, sans y avoir absolument et expressément renoncé, avait cependant reconnu que l'exploitation directe pour compte de l'État ne convenait pas, à cause des difficultés et des embarras de plus d'un genre qu'elle devait naturellement lui créer. Il résulte encore de la même discussion, que la Législature, de son côté, a toujours raisonné dans l'hypothèse de l'existence d'une société qui établirait le service, et à laquelle le Gouvernement ne ferait que prêter son concours.

Enfin, pour arriver par une autre voie à la connaissance de l'intention du

Cabinet d'alors et de la Législature, relativement au mode d'intervention de la part du Gouvernement, dans l'organisation de ce service de navigation, il suffit de donner aux termes de l'art. 1er leur signification naturelle. Cet article dit que le Gouvernement est autorisé à *favoriser* l'établissement, etc. Ce terme exclut évidemment l'idée d'une *organisation par lui-même ;* il suppose la constitution d'une société qui établit le service et que l'État encourage par des faveurs. *Favoriser l'établissement d'un service* et *établir soi-même ce service* sont deux propositions bien distinctes.

Votre section centrale a donc mis aux voix la question suivante :

Le Gouvernement avait-il, en vertu de la loi du 29 juin 1840, le pouvoir d'exploiter le service de la navigation transatlantique directement par lui-même et sans la participation d'une société quelconque?

Quatre membres ont répondu négativement.

Deux membres se sont abstenus. Le premier, parce qu'il a cru remarquer entre le texte de la loi et les explications fournies par le Gouvernement tant à la section centrale qu'à la Chambre, certaines contradictions qui lui font croire que les intentions du Gouvernement et de la Chambre n'ont pas été parfaitement comprises, de part et d'autre, comme elles auraient dû l'être. Dans l'opinion du deuxième membre qui s'est abstenu, le Gouvernement pouvait, en interprétant la loi rigoureusement, exploiter directement par lui-même, à une condition, c'est qu'il n'absorbât pas, dans une seule opération, la somme totale allouée par la loi pour les 14 années.

Nous venons de voir que l'intervention du Gouvernement dans l'établissement d'un service de navigation transatlantique, de la manière que le proposait la section centrale d'alors, c'est-à-dire, par un *simple subside*, a été écartée par la Législature. La majorité de votre section centrale vient de déclarer, qu'à son avis, l'*exploitation directe* était également interdite au Gouvernement. Il restait donc un troisième mode intermédiaire, soit l'*exploitation en participation* avec une société; cette participation pouvant avoir lieu de beaucoup de manières, laissées au choix du Gouvernement. Par l'adoption de ce mode, le Gouvernement, d'un côté, rencontrait cet élément commercial sans lequel il déclarait ne pouvoir utilement organiser ce service, et de l'autre côté, il ne s'exposait pas à des dépenses incalculables et illimitées. En effet, si l'art. 1er de la loi détermine le mode de l'intervention gouvernementale dans l'établissement du service, l'art. 2 qu'il faut combiner avec le 1er, en détermine les limites. En conséquence la section centrale a posé cette question :

Le Gouvernement pouvait-il au moins intervenir dans la formation d'une société pour l'établissement du service de la navigation transatlantique, et participer aux bénéfices et aux pertes de l'entreprise, sous la condition qu'en cas de pertes, l'État ne serait pas engagé au delà de la moyenne fixée dans l'art. 2 de la loi?

La section centrale, à l'unanimité, a reconnu ce pouvoir au Gouvernement. Néanmoins un des membres ne le lui a reconnu que pour autant que le Gouvernement y intervînt de manière à conserver la liberté de modifier le service selon que l'exigeront les besoins éventuels du commerce et de l'industrie du pays, pendant la période d'années déterminée dans la loi.

La section centrale, après avoir indiqué quelle est, selon elle, la *nature* de l'intervention gouvernementale autorisée par la loi dans de certaines limites,

avait à rechercher *quelles sont ces limites ;* en d'autres termes, ce qu'il faut entendre par *une somme moyenne de 400,000 francs par an pendant 14 années.*

Quelques membres de la section centrale ont présenté à ce sujet les considérations qui suivent. Ce n'est pas un *mode de payement* que prescrit l'art. 2 de la loi, mais une *dépense* qu'il autorise. Cette dépense doit être successive, et l'on ne peut pas absorber dans une seule opération toutes les annuités des 14 années Prétendre le contraire, c'est méconnaître le but de la loi qui est de favoriser l'établissement d'un service de bateaux à vapeur pendant un laps de temps déterminé. Pour assurer ce service pendant le nombre d'années voulu par la loi, il fallait se réserver chaque année les moyens de faire pour la continuation de ce service ce que les circonstances réclamaient. Après quelques années, l'entreprise fût-elle devenue avantageuse ou moins onéreuse pour la société exploitante, alors les sacrifices à faire par l'État eussent pu être moindres : l'entreprise, au contraire, eût-elle mal réussi au commencement, on eût pu, par la somme tenue disponible chaque année, soutenir la persévérance et le zèle de la société. Cette intervention modératrice et régulatrice du Gouvernement serait devenue impossible du moment qu'il disposait simultanément d'une somme de 5,600,000 francs, représentant quatorze annuités de 400,000 francs. Il y a plus : en absorbant dans une seule opération l'ensemble des 5,600,000 francs, le Gouvernement se serait enlevé la faculté de provoquer la dissolution de la société et de faire ainsi cesser des sacrifices dont l'inutilité eût été prouvée après quelques essais. Or, le Gouvernement lui-même s'est montré, avant l'adoption de la loi du 29 juin 1840, fort jaloux de se réserver cette faculté, témoin sa note à la section centrale (*Rapport de M. de Garcia*, page 6, n° 8, au bas), et sa réponse à l'interpellation de M. Rodenbach (*Moniteur* du 13 juin 1840). Depuis l'adoption de la loi, il a continué de prouver qu'il attachait du prix à l'exercice de la faculté de dissoudre la société exploitante, comme on peut le voir dans son appel aux armateurs et capitalistes du pays (*Compte rendu*, page 16, n° 7). Enfin le Gouvernement, en consacrant le total des sommes moyennes des 14 années à une seule entreprise, eût rendu par là impossible l'établissement d'autres lignes de bateaux à vapeur, également autorisé par l'art. 1er de la loi.

Les autres membres de la section centrale ont présenté des observations dans un sens opposé aux considérations qui précèdent. D'après eux, le Gouvernement pouvait engager, dans une seule opération, toute la somme des 5,600,000 francs, pourvu qu'il n'imputât sur chaque Budget, pendant quatorze années, qu'une somme de 400,000 francs. C'est ainsi, selon eux, qu'il faut entendre le mot *moyenne* de l'article 2. Le législateur ne peut lui avoir donné une autre signification, sous peine de rendre la loi inexécutable ; car on n'aurait pu trouver une seule société qui voulût se charger d'une exploitation si périlleuse, à moins d'un engagement, de la part du Gouvernement, pour toute la durée des quatorze années et pour le total des annuités. Cet engagement loin d'empêcher que le service fût assuré pendant un certain nombre d'années (car nulle part il n'est dit dans la loi qu'il devra durer *quatorze ans*, ni plus ni moins), l'assurait au contraire d'une manière expresse, par la constitution d'une société pour ce même nombre d'années. La société ayant conservé, dans ce système, des chances de bénéfices, y trouvait des encouragements suffisants, quoiqu'elle n'eût plus à se prémunir contre les pertes. — Le Gouvernement, il est vrai, avait toujours semblé tenir à pouvoir, quand il le jugeait convenable, faire cesser les sacri-

fices de l'État; mais, c'était un droit, une faculté qu'il se réservait, et non une obligation qu'il s'imposait. Il pouvait donc, au point de vue de la légalité, renoncer à l'exercice de ce droit, de cette faculté. — Enfin, si l'engagement des 5,600,000 francs dans une seule opération rendait impossible l'établissement d'autres lignes de bateaux à vapeur, cet engagement n'était pas, pour ce motif, illégal; car l'amendement, par lequel M. Dumortier voulut rendre *obligatoire* l'établissement de diverses lignes de navigation vers différents points du globe, fut rejeté (*Moniteur* du 13 juin 1840). L'établissement de ces diverses lignes resta donc *facultatif*, comme l'avait proposé le Gouvernement; et, en effet, l'art. 1er de la loi porte que l'entreprise *pourra* comprendre d'autres lignes de navigation à vapeur, si l'utilité et la *possibilité* en sont reconnues.

Après cette discussion, la section centrale a posé la troisième question générale, interprétative de la loi du 29 juin 1840 :

Le Gouvernement pouvait-il, pour favoriser l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis, engager par anticipation toutes les annuités des quatorze années, représentant une somme de 5,600,000 *francs?*

Trois membres ont répondu *oui;* deux ont répondu *non.* Un membre s'est abstenu, parce qu'on n'a pas posé la question de manière à faire sentir la distinction qu'il aurait désiré voir établir entre *engager par anticipation* ou *payer par anticipation* la totalité des quatorze moyennes de 400,000 francs.

DEUXIÈME PARTIE.

APPLICATION DES PRINCIPES DE LA LOI.

Maintenant que nous avons examiné quel est l'esprit de la loi du 29 juin 1840, il sera plus facile de juger si les actes posés par le Gouvernement sont ou non conformes à cet esprit; si, en les posant, le Gouvernement a réellement exécuté la loi.

Ces actes n'ont pas été posés tous par le même Cabinet; et quoiqu'ils doivent être examinés en eux-mêmes, sans aucune considération de personnes, néanmoins la section centrale s'est crue obligée d'en diviser l'examen en deux paragraphes (*A* et *B*), pour autant que ces actes concernent l'un ou l'autre des deux Cabinets qui sont intervenus dans cette importante opération. La négociation présente en effet deux phases bien distinctes, qu'il importe d'analyser séparément pour leur complète intelligence : il est juste, d'ailleurs, que chacun porte la responsabilité de ses œuvres.

A. Ministère précédent.

Supposons un instant que le précédent Cabinet soit resté, et que l'un des deux bateaux à vapeur achetés par lui n'ait point péri. Examinons son opération, d'abord, au point de vue de la *légalité*, ensuite, au point de vue de l'*administration*.

Sous le rapport légal, cette opération renferme trois faits à apprécier et à juger : *l'acquisition des deux navires à vapeur, le payement et l'exploitation.* Ces trois faits sont intimement liés, puisqu'ils ne constituent qu'une seule opé-

ration et qu'ils doivent former ensemble la réalisation du vœu du législateur, aussi un membre de la section centrale aurait-il voulu examiner l'opération dans son ensemble. Cependant, chacun des trois faits soulève des questions d'un ordre différent: ils pourraient aussi, chacun à part, renfermer une violation de la loi. La section centrale a donc décidé de les juger séparément. D'ailleurs, ces questions d'application, ainsi divisées, répondent, d'une manière adéquate, aux questions d'interprétation examinées dans la première partie de notre rapport. C'est pourquoi le même partage d'opinions se fait remarquer dans la solution des unes et des autres : il est naturel que si l'on interprète différemment les termes et le sens d'une loi, on ne s'entende pas sur son application.

1° *Acquisition.* — Quelques membres de la section centrale sont d'avis que le fait de l'achat des deux navires à vapeur, *the President* et *the British Queen*, était contraire à la loi du 29 juin 1840. Il y était contraire parce que le Gouvernement d'alors avait fait cette acquisition avant d'avoir une société constituée pour l'exploitation, le contrat d'acquisition étant du 17 mars 1841, et l'acte constitutif de cette société ne datant que du 3 avril suivant. Or, le Gouvernement, propriétaire des deux navires, aurait pu ne pas trouver de société disposée à exploiter le service, et eût peut-être été dans l'obligation d'*exploiter par lui-même*, ce qui lui est interdit par la loi. Cet achat était encore contraire à la loi, parce qu'il absorbait une si forte partie du crédit de 5,600,000 francs, que ce chiffre, joint aux sommes nécessaires pour le payement des intérêts des obligations et pour l'amortissement de ces obligations et du capital de roulement, eût dépassé inévitablement ce crédit. Les tableaux même du Gouvernement constatent le déficit qui eût existé à la fin de la quatorzième année d'exploitation; d'avance, et en supposant une exploitation régulière et heureuse, on pouvait prévoir qu'il faudrait un crédit supplémentaire. Qu'eût-ce été si l'exploitation ne réussissait pas, ou si des accidents de mer étaient venus occasionner des pertes extraordinaires et démentir toutes les prévisions?

D'autres membres de la section centrale pensent qu'en acquérant les deux navires en question, le Gouvernement est resté dans les termes de la loi du 29 juin 1840. Il pouvait se substituer à la société exploitante pour acquérir le matériel; ce n'était là toujours qu'intervenir en participation dans l'établissement d'un service, ce n'était là que le *favoriser*. La société pour l'exploitation n'était pas légalement constituée avant l'acquisition du matériel, c'est possible; mais où est-il dit que la formation de cette société dût être *préalable*? Ici, la formation d'une société et l'acquisition du matériel d'exploitation furent, pour ainsi dire, simultanées : le Gouvernement avait la certitude morale que la société se serait formée; un membre de cette future société avait donné l'idée de l'acquisition des deux navires et en avait été le plus actif négociateur. On ne peut donc pas raisonnablement supposer que le Gouvernement ait eu l'arrière-pensée d'exploiter par lui-même, ni qu'il se soit exposé à cette éventualité qui l'eût placé en dehors de la loi. Par l'achat des deux navires combiné avec le mode d'exploitation adopté par le Gouvernement, celui-ci courait-il le risque de rencontrer un déficit en dépassant la somme de 5,600,000 francs? Cette objection serait plus sérieuse, si ce risque était réel. Mais il était prouvé que le Gouvernement conservant, à la fin des 14 années d'exploitation, les deux navires, leur valeur vénale pouvait au moins combler le déficit prévu, montant, d'après les tableaux du Gouvernement, à fr. 412,582 48 c^{s}.

La section centrale avait donc à se prononcer sur cette question :

Le Gouvernement avait-il le pouvoir d'acquérir les deux navires dont il s'agit, pour les mettre à la disposition d'une société ayant pour objet l'exploitation du service de la navigation transatlantique?

Trois membres lui ont positivement dénié ce pouvoir, surtout parce que, de la manière dont il a acquis ces navires et par les engagements contractés pour l'exploitation, le Gouvernement s'est exposé à dépasser les sommes mises à sa disposition par la loi.

Trois autres membres ont reconnu au Gouvernement le pouvoir d'acquérir les deux navires; mais l'un de ces trois membres ne le lui a reconnu que pour autant qu'il ne s'exposât pas à dépasser le crédit alloué.

2° *Payement.*—Les membres de la section centrale qui ont déjà exprimé l'opinion que le Gouvernement ne pouvait pas engager par anticipation le total des 14 annuités, trouvent, par conséquent, que l'opération du cabinet précédent, sous le rapport financier, n'est pas conforme au vœu du législateur manifesté dans l'art. 2 de la loi. De plus, la distinction établie plus haut entre *engager* et *payer*, reçoit ici son application. En admettant que le Gouvernement eût le pouvoir de prendre des engagements par anticipation, encore a-t-il violé l'art. 2 de la loi en délivrant en une fois des obligations pour tout le prix d'achat des navires, ce qui constituait un payement véritable, excédant les 400,000 francs alloués annuellement au Budget. — L'engagement par anticipation pris par le précédent Cabinet est encore illégal, de ce chef, que, contrairement à l'intention de la Législature, il s'opposait à ce que le Gouvernement provoquât utilement la dissolution de la société, en cas de non réussite. Ensuite le mode même d'engagement est contraire à la loi du 29 juin, en ce qu'on avait stipulé des intérêts pour les obligations données en payement. Les annuités de 400,000 francs, grevées de ces intérêts, n'étaient plus, comme le veut la loi, *tout entières* consacrées à *favoriser* l'établissement d'un service de navigation. —Un membre va jusqu'à ne voir dans le mode de payement suivi par le Cabinet précédent, qu'un emprunt déguisé, un emprunt négocié à conditions onéreuses, puisque, en compensation des chances à courir pour la réalisation des obligations, le prix d'achat a été augmenté de 3,500 l. st.

Les membres de la section centrale qui croient que l'art. 2 de la loi n'interdit pas au Gouvernement le pouvoir d'engager par anticipation les quatorze annuités, sont d'avis que, par le mode de payement adopté, le Cabinet précédent n'avait pas contrevenu à la loi. En effet, l'on ne peut pas dire que la remise de ces obligations constituait un payement au moment même de cette remise, puisque le payement réel n'aurait eu lieu que par l'amortissement annuel au moyen des 400,000 francs alloués chaque année. — Cet engagement par anticipation, pour l'achat de navires, s'opposait si peu à une dissolution de la société, qu'elle était, au contraire, expressément stipulée. Le Gouvernement, en dissolvant, aurait donc pu faire cesser des sacrifices qui auraient été d'autant moins sentis, que, par la vente des navires, il serait rentré dans une partie des dépenses faites pour leur acquisition. — La stipulation d'intérêts ne renferme pas, d'après la manière de voir de ces membres, une violation de la loi du 29 juin. D'abord, le Gouvernement pouvait, comme il le jugeait convenable, diviser ses engagements par sommes principales et par intérêts, pourvu que l'ensemble de ces

engagements n'excédât *pas la dépense d'une somme moyenne de* 400,000 *francs par an.* Ensuite, il n'est pas exact de dire que le total de ces intérêts forme, sur le fonds de 5,600,000 francs, une somme notable détournée de sa destination légale; car ces intérêts, que le Gouvernement avait jugé convenable de stipuler, constituaient, ensemble avec les engagements en obligations, *une seule et même opération* faite dans le but de *favoriser* l'établissement d'un service de navigation. — Enfin le payement par obligations qu'avait adopté le précédent Cabinet n'était pas un emprunt déguisé, c'était une reconnaissance, c'était un payement fait en obligations à terme, soumises, il est vrai, à la variation du cours des effets publics, mais ayant du reste le caractère ordinaire de ces sortes d'obligations.

En conséquence, trois membres ont répondu *oui* et trois ont répondu *non* à la question formulée en ces termes :

Le mode de payement, tel qu'il est stipulé dans la convention du 17 *mars* 1841, *est-il légal dans le sens de la loi du* 29 *juin* 1840 ?

Ensuite, on a agité la question de régularité de ce même mode de payement, et la section centrale a été unanime à penser qu'il n'est pas régulier. Comme le dit M. le Ministre de l'Intérieur dans son compte rendu, le Gouvernement n'était pas autorisé par la loi du 29 juin à émettre des obligations, et la Cour des Comptes n'y eût pas, en l'absence d'une loi, apposé son *visa.* Or, jusqu'à ce jour il n'existe pas d'obligations créées par le Gouvernement qui ne soient revêtues de ce *visa.*

3° *Exploitation.* — Nous avons vu plus haut, quand il s'est agi d'interpréter la loi du 29 juin, que, en vertu de cette loi, le Gouvernement *ne peut exploiter* le service de navigation *directement par lui-même* et *sans l'intervention d'une société quelconque;* mais qu'il peut intervenir dans la formation d'une société en participation des bénéfices et des pertes, *pourvu qu'en cas de perte, il ne soit pas engagé au delà de la moyenne fixée par la loi.* Deux questions se présentent donc à résoudre relativement au mode d'exploitation choisi par le Cabinet précédent. — D'abord, *y avait-il réellement une société?* Quelques membres de la section centrale n'en doutent pas, après la lecture de la partie du *Compte rendu* de M. le Ministre concernant la convention du 3 avril et la réunion du capital stipulé dans cette convention. D'autres membres disent que rien ne prouve que la société d'exploitation existât réellement; que la convention du 3 avril ne parle que d'une société *à constituer;* que, plus tard (17 avril) les directeurs de cette société sont venus, il est vrai, déclarer au nouveau Ministre de l'Intérieur que les capitaux stipulés étaient réunis, mais que le Gouvernement n'a pu exhiber aucun document qui constate cette réunion des capitaux. — Ensuite, le Gouvernement *était-il, ou non, en cas de pertes, engagé,* par cette convention, *au delà de la moyenne de* 400,000 *francs?* Cette question de responsabilité est fort délicate et fort compliquée. Il a paru à quelques membres de votre section centrale que, par le mode d'amortissement du fonds de roulement, ainsi que par le rejet positif de toute reponsabilité, stipulés dans l'art. 7 de la convention du 3 avril (*), le Gouvernement ne s'exposait pas à sortir des

(*) Le § 2 de l'art. 7 porte : « Le Gouvernement non plus n'assume, par sa surveillance, » aucune responsabilité envers les tiers, les ressources sociales ci-dessus devant faire face à

limites assignées à la dépense annuelle ; qu'il n'aurait pu s'y exposer qu'en cas d'événements de force majeure, desquels on ne peut raisonnablement argumenter. D'après l'opinion d'autres membres de la section centrale, le Gouvernement ne pouvait pas engager par anticipation le total des quatorze annuités de 400,000 francs ; par l'acquisition des navires d'abord, et puis par les arrangements pris avec la société d'exploitation, il les a engagés. De plus, il s'est exposé, au moindre événement extraordinaire, à dépasser les sommes allouées et à nécessiter de nouveaux crédits pour entretenir le service. Enfin, ces mêmes membres croient qu'une simple stipulation insérée dans un contrat ne peut, à l'égard des tiers, délier le Gouvernement d'une responsabilité reconnue dans nos lois en vigueur, et qui incombe à tout armateur dont les agents, par ignorance ou infidélité, auraient lésé les intérêts des tiers.

Ensuite de cette discussion, la section centrale a posé cette question :

Le Gouvernement a-t-il outrepassé les pouvoirs que lui donnait la loi du 29 *juin* 1840, *par la convention conclue avec la société Cateaux-Wattel et consorts, le* 3 *avril* 1841 ?

Trois membres ont répondu affirmativement ; deux autres ont répondu négativement.

Un membre s'est abstenu, parce qu'une étude approfondie de cette convention lui fait douter si la formation d'une société anonyme dégage le Gouvernement de sa responsabilité comme propriétaire des navires.

La section centrale vient d'apprécier, seulement au point de vue de la légalité, les trois actes qui constituent l'opération faite par le Cabinet précédent. Pour que cette appréciation soit complète, la section centrale a cru devoir examiner ce qu'on pourrait appeler *la moralité de l'opération*, c'est-à-dire, si le Gouvernement a suivi, dans cette affaire, les règles d'une administration sage et éclairée, si tous les autres moyens d'exécuter la loi ont été épuisés, si toutes les garanties ont été prises pour rendre l'achat des navires avantageux pour le trésor, si, en un mot, les négociations ont été conduites par la voie la plus convenable et avec toute la prudence, toute la maturité qu'exigeait leur importance.

Voici l'analyse de la discussion qui s'est engagée sur ces divers points au sein de la section centrale.

Les bateaux à vapeur transatlantiques, construits en Angleterre, appartiennent à deux catégories : les uns ont une capacité de 1,200 à 1,400 tonneaux. les autres une capacité de 1,700 à 2,000 tonneaux Les premiers, et il en existe déjà un bon nombre, ne sont destinés qu'au transport des voyageurs, des dépêches, des espèces et des lettres. Dans la deuxième catégorie, à l'aide de laquelle on a tenté de réunir le transport des voyageurs à celui des marchandises, on ne compte jusqu'à ce jour que deux navires, ceux achetés par notre Gouvernement.

Était-ce à la Belgique, nation jeune et sans expérience dans la matière, à prendre sur elle de continuer, pour une entreprise dont dépend peut-être tout l'avenir de ses relations avec les États-Unis, l'essai d'un système de navigation à vapeur que l'Angleterre elle-même semble déjà abandonner ?

» tous les engagements de la société, et lesdits subsides du Gouvernement devant exclusive-
» ment servir à amortir les sept cent soixante obligations à émettre. »

Les navires que l'Angleterre construit aujourd'hui (à l'exception du *Mamouth*, de 3600 tonneaux, qui ne sera probablement jamais achevé, ni lancé du chantier), ne sortent pas, en général, des proportions de ceux de la première catégorie; et il est à remarquer que c'est aux navires de cette dimension que le Gouvernement anglais accorde, de préférence et exclusivement des subsides. Cette préférence ne s'explique pas uniquement par la circonstance que ces navires-estafettes, chargés du transport des dépêches, sont construits pour obtenir plus de vitesse, puisque, d'après des données que nous croyons exactes (*), les navires acquis par le Gouvernement belge ont une vitesse égale ou à peu près. D'autres motifs, qu'il ne nous appartient pas de rechercher, doivent donc avoir engagé le Gouvernement anglais à exclure ces derniers navires du partage de ses subsides.

Le cabinet précédent avait d'autant plus de raisons de ne pas courir le risque de cet essai d'un nouveau système de navigation, que, par son contrat d'achat des navires et par sa convention avec la société chargée de l'exploitation, il absorbait tout le capital des 14 annuités. Le moindre événement désastreux, ou cas de force majeure, non compris dans la police d'assurance, l'eût forcé de cesser le service ou de demander à la nation de nouveaux sacrifices. Le déficit énorme qu'on nous prédit aujourd'hui officiellement pour l'exploitation d'un seul navire, prouve mieux que tous les raisonnements la légèreté des calculs de l'ancien Cabinet, et la certitude des graves mécomptes auxquels le pays était exposé, par l'exploitation des deux navires telle que ce Cabinet l'avait conçue. Pour justifier le Cabinet précédent, on dit qu'il n'a fait cet achat des deux navires qu'en désespoir de cause, après avoir inutilement essayé d'autres modes d'exécution de la loi du 29 juin. Dans le *Compte rendu* de M. Nothomb (p. 5), on trouve, en effet, qu'après la rupture de tout arrangement avec M. Colden, *on crut le moment opportun pour se remettre en rapport avec les sociétés belges qui avaient fait primitivement des propositions; qu'on espérait pouvoir réaliser, avec leur seul concours, le vœu de la loi; que l'espoir que le Gouvernement avait fondé dans le concours des capitaux belges fut de nouveau déçu.* Mais nous ne voyons pas que des tentatives nouvelles aient été faites pour obtenir ce concours, qu'un nouvel appel aux capitalistes belges ait eu lieu; du moins, si nous en jugeons par les réponses du Gouvernement aux demandes d'explication de la section centrale, il n'existe aucune correspondance qui prouve que tous les moyens aient été épuisés, avant d'entamer des négociations avec la *société anglo-américaine de navigation à vapeur*. Et puisque le Gouvernement venait d'entamer ces négociations avec l'incertitude si l'opération projetée était une exécution consciencieuse de la loi (**), pourquoi ne pas consulter la Législature, alors réunie (au mois de janvier), afin de voir les doutes éclaircis? Si cette opération était jugée par elle conforme à la loi, la Chambre, qui avait montré, en votant cette loi à une forte majorité, qu'elle comprenait toute l'utilité de la navigation transatlantique, ne se serait-elle pas empressée d'accueillir favorablement une combinaison qui devait doter la Belgique d'un service immé-

---

(*) Extraits des *Log-Books* (*Compte rendu*, p. 52). — Rapport de M. Lejeune (*Ibid*, p. 71).

(**) Dans ses instructions à M. Vande Weyer (*Compte rendu*, p. 32), M. le Ministre de l'Intérieur se réserve, s'il le juge à propos, de soumettre la convention d'achat au vote des Chambres.

diatement organisé, lui permettant ainsi de devancer les autres nations du continent? Si, au contraire, l'opération avait été déclarée par la Chambre non conforme à la loi, ne valait-il pas mieux que cette déclaration fût faite alors qu'elle pouvait avoir son utilité et produire ses effets, plutôt que de la voir faire peut-être maintenant devant un fait accompli, sous forme d'un bill d'indemnité sans utilité pour le pays? Il y a plus : les retards qu'éprouve aujourd'hui l'organisation du service, ne proviennent-ils pas des doutes du Gouvernement et du besoin qu'il a de connaître l'opinion de la Chambre sur la légalité de l'entreprise? Une consultation préalable n'aurait-elle pas prévenu ces retards? — Ensuite, était-ce un acte de prudence d'acheter ce coûteux matériel pour l'exploitation du service transatlantique, avant d'avoir une société formée à cet effet? Car, alors même que le Gouvernement mettait déjà les deux navires à la disposition d'une société, cette société était encore *à constituer* (*Compte-rendu*, p. 63). Cependant, le Gouvernement, après l'acquisition des deux *steamers*, aurait pu ou rencontrer des prétentions exorbitantes de la part de cette société, d'autant plus exigeante qu'elle était seule, ou même ne pas parvenir à trouver une société qui voulût exploiter; et dans ce dernier cas, il s'exposait à devoir exploiter par lui-même, ce qui eût été illégal, ou à revendre ses navires, ce qui eût été à la fois ridicule et funeste.

Deux dernières considérations générales ont frappé la section centrale.

D'abord, elle croit que la circonstance la plus malheureuse de cette opération, c'est que l'on ait cru devoir la négocier diplomatiquement. Une simple transaction, on l'a élevée à la hauteur d'un acte public. Quels étaient les avantages qu'on se promettait de ce mode de négociation? Quels sont ceux qu'on en a obtenus? La section centrale ne les voit pas. Les inconvénients en sont plus faciles à discerner. L'intervention de notre diplomatie, qui s'est mise en contact avec l'amirauté anglaise, a soustrait des parties importantes de la négociation à un contrôle qui aurait pu blesser de hautes susceptibilités. Il en est résulté pour nous l'obligation d'admettre des données et des allégations sans avoir les éléments d'une vérification; d'accepter les navires sans contre-expertise par des hommes du pays; l'obligation surtout, de respecter, par une délicatesse compromettante peut-être pour nos intérêts, tous les arrangements conclus avec la solennité des formes diplomatiques. La dernière partie des négociations, celle qui concerne le Cabinet actuel, a rendu plus évidentes les difficultés qu'on a rencontrées dans cette voie diplomatique où était entré le Cabinet précédent. Ces difficultés ont été telles, qu'elles ont exercé une violence morale sur l'esprit du Gouvernement.

Enfin, la section centrale s'est demandé quelle peut avoir été la cause de l'empressement montré par le Cabinet précédent dans la conclusion de cette importante affaire? Ce n'étaient sans doute pas les intérêts du commerce qui motivaient cet empressement; car on se rappelle que, vers cette époque, la crise politique de l'Europe venait de se compliquer de la crise financière des États-Unis, de manière que le moment eût été bien mal choisi pour l'heureux début de nos relations avec ce pays. Ce ne pouvait être la crainte de voir les nations du continent devancer la Belgique dans l'organisation de leurs lignes de navigation à vapeur transatlantique, puisqu'aucune de ces nations ne semblait, dans les circonstances où l'on se trouvait alors, fort impatiente d'organiser un service avec les États-Unis, et qu'au Havre même, les premiers projets avaient

avorté. Ce n'était pas non plus la crainte de perdre l'occasion de faire cette acquisition des deux *steamers*. En effet, d'après le *Compte rendu* de M. le Ministre de l'Intérieur actuel (pag. 5), la société anglo-américaine *proposa elle-même* de vendre ses deux navires. Personne n'était assez candide pour croire que les subsides accordés à une société rivale, fussent la principale et unique raison pour laquelle la société anglo-américaine désirait se défaire de ses deux bateaux à vapeur. Il était facile de prévoir que la position des actionnaires, notoirement critique, ne pouvait qu'empirer d'un côté, par le refus de quelques-uns de faire leurs versements, et d'un autre côté, par la stagnation ou diminution des affaires, suite de la crise américaine; que, par conséquent, les conditions d'achat ne pouvaient que s'améliorer.

Pourquoi donc l'ancien Cabinet s'est-il tant hâté de conclure l'achat des deux navires, alors surtout qu'il voyait s'accumuler autour de lui les difficultés de la situation intérieure? Le vote de la Chambre avait eu lieu le 2 mars; le contrat d'acquisition fut signé le 17 mars, jour du vote du Sénat; et c'est le 3 avril, quand probablement le Cabinet avait déjà déposé sa démission entre les mains du Roi, qu'il ratifie indirectement le contrat d'acquisition en mettant les navires achetés à la disposition d'une société d'exploitation. La section centrale n'a pas mission de rechercher les motifs d'une telle précipitation, que l'intérêt général ne paraissait pas réclamer.

Après cette discussion sur les divers incidents de la négociation couronnée par l'achat des deux navires et sur le mérite administratif des principaux faits qui constituent l'essence de l'opération dont il s'agit, la section centrale a formulé la question suivante :

Peut-on considérer comme des actes de bonne administration le contrat d'acquisition du 17 *mars et la convention conclue avec MM. Cateaux-Wattel et consorts le* 3 *avril, en supposant que le Gouvernement ait eu le pouvoir de poser ces actes?*

Les six membres présents à la discussion ont été unanimes à répondre *non*.

B. Ministère actuel.

La section centrale a suivi, dans l'appréciation de l'opération due au présent Cabinet, le même système, adopté la même division que pour l'ancien Cabinet. En conséquence, elle a examiné successivement, au point de vue de la loi du 29 juin 1840, les trois faits qui constituent cette opération.

1° *Acquisition d'un navire.* — En dépit de la perte de l'un des deux navires achetés sous le précédent ministère, le Gouvernement *crut devoir* (ce sont ses expressions) *à la bonne foi de maintenir le marché quant à la* British Queen. Cette question de bonne foi sera soulevée bientôt. Occupons-nous ici de la question de savoir si, par le maintien du marché, en d'autres termes, par l'achat de la *British Queen*, le Gouvernement est censé avoir exécuté la loi du 29 juin.

On se rappelle les deux principaux motifs pour lesquels des membres de la section centrale ont déclaré illégal l'achat des deux navires par l'ancien Cabinet. D'après eux, il s'était d'abord exposé à dépasser, dans cette opération, les sommes mises à sa disposition; ensuite, l'acquisition de ce matériel du service avait eu lieu avant qu'une société eût été constituée pour l'exploitation. Or,

ces deux causes d'illégalité n'existent plus relativement à l'opération faite par le présent ministère. Une société existait avant le maintien du marché pour la *British Queen*, il s'est agi seulement d'apporter à sa constitution quelques changements devenus nécessaires, et la crainte de voir dépasser le crédit alloué a paru désormais sans fondement.

La question suivante a donc été posée.

Le Gouvernement a-t-il eu le pouvoir, en exécution de la loi du 29 juin 1840, d'acquérir la British Queen *pour l'établissement d'un service de navigation transatlantique?*

Quatre membres ont répondu *oui;* l'un des quatre cependant a pris encore une réserve et a reconnu au Gouvernement ce pouvoir, pour autant qu'il ne s'exposât pas à dépasser les sommes allouées par la loi.

Un membre a répondu *non*, parce que, dans son opinion, cette acquisition, par le mode de payement adopté, ne laissait plus disponible, chaque année, la somme déterminée par la loi.

Un membre s'est abstenu, parce que la question lui paraît superflue, en ce sens que le Gouvernement, en maintenant l'achat de la *British Queen*, n'était pas libre, qu'il y était moralement obligé; qu'il n'y a donc pas lieu de prononcer sur la légalité de l'acte posé par lui, puisque *nécessité fait loi.*

Tous les membres de la section centrale ne reconnaissant pas la légalité de cet achat, il est essentiel de se rendre compte de la position dans laquelle se trouvait le Cabinet qui l'a opéré. A cet effet, la section centrale a formulé, immédiatement après, cette question:

En tout cas, dans les circonstances où s'est trouvé le Cabinet actuel, y avait-il pour lui obligation morale de prendre livraison de la British Queen ?

Elle a été résolue affirmativement par *cinq* voix contre *une,* et voici la discussion qui a amené ce vote.

Le contrat d'acquisition des deux bateaux à vapeur passé le 17 mars, avait été indirectement ratifié par l'ancien Cabinet qui, sans faire aucune observation, avait mis les navires à la disposition d'une société. Il fut expressément ratifié le 19 avril par le ministère actuel. Rien ne prouve que notre Ministre plénipotentiaire à Londres se soit écarté des instructions qu'il avait reçues de son Gouvernement; son rapport du 23 mars, où il rend compte de l'acquisition et des incidents de la négociation, n'a été l'objet d'aucune réclamation de la part de l'ancien ministère. La ratification par le Cabinet actuel n'était donc plus qu'une simple formalité, qu'il ne pouvait s'empêcher de remplir sans violer les usages reçus, sans blesser les convenances internationales. La non ratification eût été un caprice indigne d'un Gouvernement qui tient à se faire respecter, un désaveu injustifiable en droit et en fait, de la conduite de notre ambassadeur, une dérision à l'égard de l'amirauté anglaise, qui, à tort peut-être, avait été solonnellement invitée à intervenir dans cette négociation. Il ne faut pas perdre de vue, pour juger équitablement cette ratification, que l'amirauté ainsi que la société anglo-américaine traitaient avec notre ambassadeur *au nom de S. M. le roi des Belges,* ne connaissaient que le *Gouvernement* belge, et non tel ou tel ministre de la veille ou du lendemain. Pour elles, un changement de Cabinet était comme nul et sans importance; leurs relations avec le *Gouvernement* étaient censées sans solution de continuité, leurs transactions

ayant eu lieu avec cet être moral qui domine les orages politiques et les crises ministérielles.

Mais, dans le contrat du 17 mars, il y avait une clause qui fut renouvelée dans celui du 28 avril. Cette clause portait, que si, dans l'intervalle du jour de la vente au jour de la livraison (du 17 mars au 24 mai), l'un des deux navires venait à faire naufrage ou à subir des avaries importantes, *il sera licite et permis à S. Van de Weyer* (*mais toutefois ledit S. Van de Weyer n'y sera pas obligé*) *de prendre et accepter l'autre desdits bateaux à vapeur,* etc.

Le cas prévu dans cette clause arriva : le *President* périt dans cet intervalle.

C'est ici que commence à proprement parler l'opération pour compte du nouveau Cabinet.

Le nouveau Cabinet pouvait-il, *en strict droit*, résilier, en vertu de la clause que nous venons de reproduire, le contrat d'acquisition relativement au navire restant? il n'y a pas de doute. Mais *y avait-il pour le même Cabinet obligation morale de maintenir le marché* pour la *British Queen?* Cette question, tout autre, la grande majorité de la section l'a résolue affirmativement. En effet, la clause résolutoire, toute dans notre intérêt, avait été stipulée en notre faveur. La société anglo-américaine était légalement liée et ne pouvait disposer du navire restant, avant que le Gouvernement belge eût pris une détermination. Le Gouvernement belge, de son côté, était *moralement* tenu d'expliquer et d'exécuter la clause d'une manière loyale et rationnelle; car il faut supposer que cette convention a été faite sérieusement, et dans l'intérêt des deux parties contractantes; le Gouvernement belge était donc *moralement obligé* de prendre le navire restant, s'il ne pouvait donner de bons motifs d'user de la clause résolutoire. C'est ainsi qu'il faut interpréter la phrase incidente : *toutefois il n'y sera pas obligé*. Or, le Gouvernement belge, qui, par le seul fait de l'insertion de cette clause dans le contrat, avait déjà insinué qu'au besoin un navire aurait pu suffire pour le début de l'entreprise, pouvait-il alléguer des motifs loyaux de prétendre le contraire, maintenant que le cas prévu dans la clause se présentait? Y avait-il dans la situation du *Gouvernement* des modifications telles qu'elles pussent justifier des modifications à son opinion, concernant la possibilité d'exploiter le service avec un seul navire? Si ces changements dans sa position n'avaient pas eu lieu, il n'existait donc pas de motifs pour dire *qu'il n'était pas obligé* (moralement) de prendre et d'accepter le navire restant.

Cette obligation morale de maintenir le marché, résultant de la stipulation même de la clause, devient plus saillante encore quand on examine la position que cette clause avait faite à la société anglo-américaine.

On sait que le sort du *Président* a été longtemps incertain : deux mois après l'époque présumée de sa perte, on assurait encore des marchandises qu'il avait à bord. Mais, que ce navire fût revenu, qu'il ne fût pas revenu, la société anglo-américaine était, en vertu de la clause, obligée de tenir le navire restant à la disposition du Gouvernement belge, qui pouvait le refuser ou l'accepter. Dans l'incertitude de la détermination que prendrait le Gouvernement belge, la société anglo-américaine avait naturellement renoncé à tous les frets pour la *British Queen*, qui était là immobile et sans profit dans le bassin de Liverpool. Quel effet eût produit sur les esprits, en Angleterre, l'annonce que le Gouvernement belge, sans autre motif qu'un doute sur une question de légalité nécessairement peu comprise et peu appréciée dans un pays étranger, avait refusé

d'accepter un navire acheté par voie diplomatique, et par l'intermédiaire de l'amirauté ? Et la société qui, probablement avait déjà commencé ses travaux de liquidation (*), qu'allait-elle faire d'un navire, après qu'elle eut renoncé à toute réception de marchandises et rompu ses relations avec les expéditeurs ? C'est dans ce sens qu'il faut comprendre que, résilier le contrat pour la *British Queen*, c'eût été compromettre le nom belge en Angleterre. Même d'après les explications écrites de M. le Ministre, il n'eût été question de rien moins que de réunir le haut commerce de Londres en un *meeting* pour lui faire déclarer solennellement *que le Gouvernement belge avait manqué à la bonne foi.*

Abstraction faite de cette ridicule menace, il y avait donc, à l'égard de la société anglo-américaine, impossibilité de ne pas ratifier l'acquisition du navire restant. Cette impossibilité existait aussi à l'égard de notre pays. A tort ou à bon droit, l'industrie et le commerce se promettaient de l'organisation d'une navigation transatlantique les résultats les plus heureux. Privées de débouchés suffisants, ces deux branches de la richesse nationale attendaient, avec une légitime impatience, l'établissement de nouvelles relations avec un pays qui convient particulièrement à l'écoulement de nos produits.

Un Cabinet nouveau, que déjà assez de préjugés accueillaient, pouvait-il, dans le doute surtout si la loi ne recevait pas ainsi son exécution, détruire dans son germe une pensée de haute utilité pour le pays ? L'esprit de parti ne l'eût-il pas accusé de sacrifier l'industrie nationale à une misérable chicane, peut-être même à des considérations personnelles ? — En tout cas, il importe de ne pas oublier que le Cabinet actuel n'était que le continuateur du précédent en matière d'administration ; qu'il se trouvait, à son avénement, en présence de faits graves posés par d'autres que lui, et destructifs de sa liberté d'action ; que ce serait donc peu équitable de ne pas lui tenir compte de sa position et des embarras que d'autres avaient jetés sur ses pas.

Voilà de quelle manière ont motivé leur opinion les cinq membres de la section centrale qui ont déclaré qu'il y avait pour le Cabinet actuel, *obligation morale d'accepter la British Queen.* Le seul membre qui ne partage pas cette opinion, explique son vote par des considérations dont voici le résumé.

Le Cabinet précédent n'a ratifié qu'indirectement le contrat d'achat, en mettant les navires à la disposition d'une société ; c'est le cabinet actuel qui, le 19 avril, a expressément ratifié ce contrat dans son ensemble et la clause en particulier. A lui seul la responsabilité d'un acte que rien ne l'obligeait de poser ; car, notre Ministre plénipotentiaire à Londres avait outrepassé ses pouvoirs. Ses instructions connues portaient l'ordre d'acheter deux navires ; il n'avait pas mission de stipuler subsidiairement et éventuellement pour un seul. Le Cabinet actuel pouvait donc, à cause de la stipulation non ordonnée de cette clause, refuser de ratifier le contrat pour l'achat des deux navires. Quant au maintien du marché relativement à la *British Queen*, il n'y était pas tenu, même moralement, puisque la clause résolutoire est formelle, et qu'en Angleterre surtout, pays de transactions nombreuses, on comprend parfaitement bien ces sortes de résiliations, conformes aux termes des conventions entre parties. Le nom belge

(*) M. Bainbridge, directeur de la société anglo-américaine, termine sa lettre du 15 mars (*Compte rendu*, p. 53-54), en disant, *qu'une fois le contrat de vente ratifié, leur intention était de provoquer immédiatement la dissolution de la société.*

ne courait donc aucun risque de se compromettre par un acte tout simple et tout ordinaire, dont l'éventualité était connue d'avance de ceux qui auraient pu en souffrir.

2° *Payement.* — Au payement en obligations, le Cabinet actuel a substitué le payement en espèces, prises à la trésorerie nationale. Cette substitution, examinée d'après l'esprit de la loi du 29 juin 1840, a été diversement jugée par la section centrale.

Quelques membres de la section centrale interprètent l'art. 2 de cette loi dans ce sens, que le Gouvernement pouvait engager par anticipation les 5,600,000 francs, total des annuités des 14 années, à condition de n'en imputer sur le Budget de chaque exercice qu'une moyenne de 400,000 francs. Selon ces membres, le Cabinet actuel a contrevenu à cette disposition de la loi, parce qu'il a fait un payement réel et global excédant la moyenne déterminée. D'autres membres, conséquents dans leur opinion qu'il était interdit au Gouvernement d'engager par anticipation les 14 annuités, plus encore de les payer par anticipation, sont aussi d'avis que le Cabinet actuel s'est placé en dehors de la loi; le payement par anticipation est également illégal, qu'il se fasse en obligations ou en fonds de la trésorerie.

Le mode de payement adopté par le Cabinet actuel ne paraît pas à d'autres membres de la section centrale, une violation de la loi du 29 juin, parce que le Cabinet ne s'exposait pas, par ce mode, à dépasser le crédit alloué, le payement des 1,800,000 francs au comptant pouvant être couvert, capital et intérêts, par une annuité de moins de 400,000 francs.

En conséquence, deux membres ont répondu *oui*, et quatre ont répondu *non* à cette question :

Le mode de payement tel qu'il a été stipulé dans la convention du 28 *avril* 1841, *est-il légal, dans le sens de la loi du* 29 *juin* 1840?

La question de *régularité* du mode de payement substitué au mode primitif a été résolue négativement par toute la section centrale. Le Gouvernement lui-même convient de l'irrégularité du mode de payement qu'il a adopté préférablement à l'autre, dans l'intérêt du pays. Ce dernier point la section centrale a cru devoir l'examiner aussi. Elle a donc mis aux voix et résolu affirmativement, à l'unanimité, la question que voici :

Ce mode de payement est-il plus avantageux au Trésor public que celui stipulé dans le contrat du 17 *mars* 1841?

Ce vote est motivé sur des considérations présentées dans l'ordre suivant :

Le mode de payement préféré par le présent Ministère est plus avantageux, que ce mode soit considéré en lui-même ou dans ses rapports avec la situation actuelle du Trésor.

Il est préférable en lui-même : d'abord, il a déchargé le Gouvernement du payement des intérêts de la somme d'achat, intérêts fort considérables, stipulés d'après le premier mode; — ensuite, il a permis de réduire la somme à payer, de ces 1,750 l. st. (45,000 francs) dont on avait été obligé, d'après le premier mode, d'augmenter le prix d'acquisition, par compensation de la chance à courir pour la réalisation des obligations; — enfin, il a épargné au Gouvernement le payement de 46,250 francs, provenant de l'intérêt de six mois (à raison de 5 p. %) qu'il aurait dû sur les 1,850,000 francs depuis l'époque indiquée

par le contrat. Ce mode, considéré en lui-même, a donc procuré un bénéfice réel et considérable au Trésor belge; c'était là sans doute un motif pour le préférer. Un autre motif, tiré de la situation présente du Trésor, vient justifier encore cette préférence. De fortes sommes ont été versées par anticipation dans la caisse de l'État, lors du dernier emprunt conclu par le Gouvernement. Le Ministère avait donc sous la main des fonds considérables, sans emploi pour le moment; en disposant de ces fonds, d'une manière irrégulière il est vrai, il obtenait les avantages que nous venons d'énumérer. Ces avantages certains doivent d'autant plus faire pardonner l'illégalité incertaine du mode nouveau de payement substitué à l'ancien, que le cabinet actuel se trouvait en présence d'une impossibilité absolue de réaliser le premier mode.

3° *Exploitation.* — Dans la nouvelle convention conclue avec MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune, le 26 novembre dernier, le Cabinet actuel a pris des précautions, des garanties de bonne administration qui ont changé le caractère de son intervention, au point d'en faire une exploitation toute nouvelle. Or, ici, il n'est question que de la légalité de cette convention, de sa conformité avec le vœu du législateur dans la rédaction de la loi du 29 juin. Nous avons vu que l'art. 1er de cette loi, d'après l'interprétation de la majorité de la section centrale, interdit au Gouvernement d'exploiter le service pour compte direct et sans l'intervention d'une société. Dans l'espèce, il n'y a plus de société exploitante pour propre compte; c'est le Gouvernement qui exploite lui-même, à l'aide de deux administrateurs ayant chances de bénéfices (au *maximum* de 4,000 francs chacun) et ne courant aucun risque de pertes sur le fonds de roulement qu'ils avancent, puisque le capital et les intérêts en sont garantis par le Gouvernement. L'intervention stipulée en faveur du Gouvernement dans la nomination du conseil de surveillance et même dans les principaux détails de l'administration, vient confirmer l'opinion que l'État compte exploiter par lui-même le service de la navigation transatlantique.

La section centrale ayant donc posé la question :

Le Gouvernement a-t-il outrepassé les pouvoirs que lui donnait la loi du 29 *juin* 1840, *par la nouvelle convention passée le* 26 *novembre dernier, avec MM. Cateaux-Wattel et Le Jeune?*

Quatre membres ont répondu *oui*. Un membre a répondu *non*.

Un membre s'est abstenu, parce que, comme il l'a déjà dit à propos de la première question d'interprétation de la loi du 29 juin, il n'oserait pas déclarer que l'exploitation pour compte direct et sans l'intervention d'une société a été formellement interdite au Gouvernement.

TROISIÈME PARTIE.

CONCLUSION.

La section centrale, après avoir examiné ce qui a été fait, a délibéré sur ce qu'il reste à faire, relativement à l'établissement d'un service de navigation transatlantique.

Le marché conclu pour l'achat des deux *steamers* de la société anglo-américaine a été maintenu pour la *British Queen;* le prix en est payé. C'est un fait que tous, partisans de la légalité de cette opération, partisans de son illé-

galité, sont forcés d'admettre. Mais, quant à l'emploi à faire du navire acheté, quant à son exploitation, la liberté de la Législature subsiste tout entière. C'est à ce point délicat qu'aboutit en définitive toute la discussion; c'est vers ce point qu'elle devrait surtout se porter, puisque là ses lumières peuvent être utiles, en éclairant le Gouvernement sur des dangers à conjurer, sur des améliorations à introduire.

L'appréciation de l'avenir de la navigation à vapeur, telle que le Gouvernement l'a projetée, est fort difficile, parce que cet avenir dépend de mille circonstances imprévues qui peuvent venir déranger les meilleurs calculs de la raison et de l'expérience. Aussi entend-on, au sein de la Législature comme dans le pays tout entier, exprimer à ce sujet les avis les plus contradictoires. Au milieu des oscillations de l'opinion publique, la section centrale s'est livrée à cette appréciation en tâchant d'éviter le double écueil des préventions et des illusions.

Un membre de la section centrale continue de croire qu'il est dangereux de faire le début de notre navigation transatlantique avec un navire appartenant à un système de construction qui n'a pas encore reçu la sanction du temps, avec un navire dont les proportions sont, en tout cas, trop grandes, et l'exploitation trop dispendieuse eu égard au peu de relations que nous avons avec les États-Unis. Si ces relations sont destinées à s'étendre, le transport de marchandises qu'elles amèneront se fera de préférence par navires à voiles, à cause de la hauteur du fret par navires à vapeur. L'avantage qu'on prétend recueillir de ce système de construction combiné pour le transport des passagers et des marchandises, est donc nul pour la Belgique.

Un autre membre de la section centrale croit qu'avec un seul navire il est impossible d'atteindre le but qu'on s'est proposé. Un retard de quelques jours, quelques réparations à faire, la moindre contrariété, en un mot, sera un obstacle à la régularité du service; et l'on sait que la régularité est la condition essentielle du succès des entreprises de cette nature.

D'autres membres de la section centrale ne partagent pas complétement les opinions que l'on vient de rapporter. Voici leur manière de voir.

Certainement s'il s'agissait de construire à neuf des bateaux à vapeur pour faire le service entre la Belgique et les États-Unis, on leur donnerait une capacité moindre que celle de la *British Queen;* mais, l'acquisition de ce colosse ayant pu se faire au prix qu'on demanderait pour la construction d'un navire neuf d'un tonnage beaucoup moindre, et les frais généraux étant à peu près les mêmes pour l'exploitation de l'un ou de l'autre, n'est-ce pas toujours un avantage de posséder un navire qui a fait ses preuves et qui est, au besoin, propre au transport des marchandises? Et s'il est vrai que la préférence, pour ce transport, doive être accordée aux navires à voiles, ce sera un puissant encouragement pour cette navigation, à laquelle le transport vers New-York des charbons belges nécessaires pour l'approvisionnement de notre navire à vapeur, donnera déjà une première impulsion. Toutefois, en admettant que les marchandises d'encombrement soient, à cause de la différence du fret, expédiées de préférence par navires à voiles, cette différence sera insensible sur les marchandises d'un petit volume et d'une grande valeur, telles que *armes, draps* et *toiles*, que nous serons le plus dans le cas de transporter aux États-Unis. D'ailleurs, pour toute espèce de marchandise à expédier, ce qu'on perd sur le fret par navire à vapeur, est au moins compensé par ce qu'on gagne sur la prime

d'assurance; pour certaines espèces, comme les *articles de saison*, la navigation à vapeur sera toujours préférée pour sa vitesse et sa régularité. — Dans l'opinion de ces mêmes membres, il vaudrait mieux, sans doute, que plusieurs navires pussent être employés au service à établir; mais, pour faire un essai, un seul navire, à la rigueur, peut provisoirement suffire. Les résultats de l'essai sont-ils heureux, ou du moins laissent-ils entrevoir un but de véritable utilité? Il sera temps alors de pourvoir aux nécessités de la situation. Les résultats ne répondent-ils pas à l'attente du Gouvernement et de la Législature? Les sommes engagées seront moins considérables, les sacrifices moins étendus, que si l'on avait commencé l'exploitation avec plus d'un navire. Du reste, nous n'avons qu'un seul navire: il est donc, pour le moment, inutile de discuter si ce seul navire suffit.

Est-ce à dire que la section centrale ait foi dans l'avenir immédiat du service de navigation qu'il s'agit d'organiser, et qu'elle en espère d'éclatants succès? Non; lors des premiers voyages surtout, on doit s'attendre à des résultats peu favorables. D'abord, le transport des lettres et des dépêches, dont le produit est si important pour les *steamers* anglais, sera à peu près nul pour notre navire. — Le transport des passagers, du moins au début de l'entreprise, sera peu productif aussi, parce que nous avons eu, jusqu'à ce jour, peu de relations avec l'Amérique du Nord. Ensuite, les voyageurs de première classe surtout, aimeront mieux s'embarquer en Angleterre que de s'exposer aux dangers de la navigation dans le Pas-de-Calais et dans la Manche, et d'éprouver les retards occasionnés tant par la navigation sur l'Escaut et par le pilotage devant ce fleuve, que par le relâche projetée dans l'un des ports de l'Angleterre. — Sur le transport des marchandises l'on ne peut fonder non plus de grandes espérances, aussi longtemps que nos industries n'exploiteront pas mieux le vaste marché de l'Amérique septentrionale; et pour cela, il faut la connaissance des hommes et des lieux, l'expérience de leurs goûts et de leurs besoins, la confiance, toutes choses qui ne s'improvisent pas et qui sont l'œuvre du temps. Le transit est destiné sans doute à nous venir en aide par l'exportation des produits du sol ou de l'industrie des nations qui nous avoisinent; mais encore faut-il supposer que, relativement au roulage par le chemin de fer et au système commercial à adopter, la Législature accordera au transit certaines facilités, certains avantages. Or, il n'est pas démontré que le pays se résigne à de nouveaux sacrifices en faveur de ce commerce secondaire et incertain, qui, en tout cas, ne paraît pas devoir acquérir l'importance que quelques personnes se plaisent à lui prédire dans un avenir fort rapproché.

Mue par ces considérations, la section centrale a voulu, avant de prendre ses conclusions, obtenir du Gouvernement quelques données approximatives sur les dépenses et les recettes éventuelles des premiers voyages de la *British Queen*. Ces données sont, elle en convient, difficiles à fournir, puisqu'elles ne reposent que sur des suppositions et des prévisions. Des calculs qui ont été fournis par les deux directeurs de la société d'exploitation (annexe *C*), il résulte, qu'en supposant tout au pis par une succession fatale de contrariétés et de malheurs, il y aurait 272,000 francs de déficit sur les quatre voyages de la première année. A la demande de la section centrale, ces calculs ont été soumis à l'avis des commissaires nommés par le Gouvernement pour former un comité de surveillance, et ceux-ci, quoique par des inductions différentes, sont arrivés à peu près au

même résultat (annexe *D*). Il importe d'ajouter que dans la partie de ces calculs qui concerne les dépenses, on n'a compris aucune somme destinée à couvrir les frais d'assurance, parce que tous les commissaires du Gouvernement ont été d'opinion qu'il ne faut pas assurer le navire.

Le déficit possible est donc d'environ 270,000 francs pour une année. Ce chiffre est vraiment effrayant; et la section centrale ne cherche pas à cacher l'impression que cette perspective désastreuse a faite sur son esprit. Mais, en définitive, peut-on raisonnablement se refuser à faire un essai d'une année ? Le sacrifice le plus dur est consommé : la *British Queen* est irrévocablement acquise. Après avoir payé près de deux millions pour l'achat d'un navire, on reculerait, pour tenter d'utiliser ce navire, devant une dépense de 250,000 francs que le Gouvernement croit suffisante pour parer à toutes les éventualités d'une année d'exploitation ! On s'arrêterait, au moment qu'il s'agit peut-être de recueillir indirectement quelques fruits des peines qu'on s'est données, des projets qu'on a conçus ?

Quelques membres doutent qu'il faille autoriser un essai, parce que nous n'avons qu'un navire, et un navire peu convenable; que cet essai, probablement malheureux, donnera lieu à d'incessants sacrifices; qu'il sera un découragement pour ceux qui auraient peut-être eu l'idée d'organiser, sur des bases plus rationnelles, un service du même genre. Ils ajoutent, qu'en supposant qu'on accorde au Gouvernement 250,000 francs pour un essai de quatre voyages, il se pourrait, par un concours de circonstances fatales, que cette somme fût absorbée par un seul voyage; que dans ce cas, il s'agirait ou de verser de nouveaux fonds, ou d'en rester là après un essai qui n'en serait pas un.

Les autres membres de la section centrale sont d'avis que, même sans espoir fondé d'arriver à des résultats financiers satisfaisants, il faut se résigner à faire un essai. En effet, qu'on se reporte en esprit à l'époque où la loi sur la navigation transatlantique fut votée; qu'on se rende compte des sentiments généreux qui inspirèrent ce vote. L'industrie nationale, sous l'empire des tarifs de douane et du système commercial actuellement en vigueur, en était presqu'à regretter ses progrès et cherchait en vain des débouchés à l'exubérance de ses nombreux produits. Ses plaintes, fondées jusqu'à certain point, venaient sans relâche assaillir le pouvoir, qui, trop longtemps inactif en apparence, eût fini par sembler, sinon complice de l'étranger, du moins peu soucieux des intérêts du pays. Par un même instinct de justice, par un désir commun d'accorder au travail national une nouvelle preuve de haute sympathie, le Gouvernement et la Chambre créèrent un fonds pour l'établissement de relations régulières et suivies avec l'un des pays les mieux disposés pour un commerce d'échange avec le nôtre.

Aujourd'hui que la situation de notre industrie est loin de s'être améliorée, y a-t-il des motifs suffisants pour ne pas donner suite à la pensée généreuse qui a présidé à la rédaction de cette loi? Les dépenses que l'exécution entraîne nécessairement et devant lesquelles on paraît hésiter, ont été, qu'on le remarque bien, prévues par la Législature. Les 5,600,000 francs votés pour l'établissement d'un service de navigation, n'ont pas été mis à la disposition du Gouvernement, comme un objet de spéculation, mais comme un sacrifice national auquel on consentait d'avance, dans l'espoir de créer, par ce moyen, un débouché nouveau pour notre production.

La Chambre, doit être conséquente avec elle-même, rester fidèle à son système de protection en faveur de l'industrie du pays, et ne pas s'exposer à voir injustement rejeter sur elle tout l'odieux d'un refus. La Chambre ne peut pas reculer devant l'application de dépenses déjà votées, dont l'inutilité n'est pas démontrée. Elle ne peut pas, il est vrai, s'exposer à excéder les allocations faites, et sans doute cette circonstance qu'une partie considérable du fonds alloué a déjà été absorbée par l'acquisition d'un navire, commande une extrême prudence Aussi, ne s'agirait-il que d'un essai d'un an, les dépenses étant fixées à 250,000 francs; de manière que, si cette somme était, contre toutes les prévisions, absorbée par un ou deux voyages, il faudrait arrêter le service et provoquer une nouvelle discussion devant la Chambre. Au bout de cette année d'essai, la Législature aurait sous la main plus d'éléments de conviction pour juger s'il est permis d'espérer du service de navigation des résultats commerciaux tels, qu'ils puissent motiver une continuation de sacrifices pour l'exploitation de ce service. Cet essai, loin de nuire à des entreprises que d'autres voudraient plus tard former dans un but analogue, sera une expérience pour tous, parce que, s'il ne réussit pas, on pourra du moins indiquer la cause de la non-réussite. Cette cause est-elle le manque de passagers ou de marchandises à transporter ? Elle existera pour tout le monde et dans tous les systèmes. Cette cause est-elle accidentelle, tient-elle au système de construction et au trop grand tonnage de la *British Queen?* Alors il sera prouvé que, par un tonnage moindre ou un autre mode de construction, le service pourrait se faire avantageusement.

Dans la supposition que l'on reconnaisse l'utilité et l'opportunité d'un essai, il resterait encore à examiner de quelle manière cet essai aura lieu.

Quand il s'est agi de discuter les principes de la loi du 29 juin, le Gouvernement lui-même a reconnu qu'il existe, en pratique, des obstacles sérieux à l'exploitation directe du service de navigation par l'État. Or, de la manière dont le service est projeté, il se fera par le Gouvernement et pour son compte direct. La section centrale ne saurait approuver, au point de vue administratif, ce mode d'exploitation qu'elle a déjà eu occasion de condamner sous le rapport de la légalité. Elle croit qu'il n'est ni prudent ni avantageux que l'État se fasse armateur; elle désire que la position du Gouvernement soit changée, et qu'il soit fait un appel à des sociétés qui se chargeraient à forfait, et à l'aide de certain subside, de l'exploitation du service de la navigation transatlantique.

Quand cet appel devrait-il être fait ?

Sur ce point la section centrale se partage en deux opinions.

Quelques membres voudraient que cet appel se fît immédiatement, avant d'autoriser le Gouvernement à faire un essai, parce que, si l'essai tenté par le Gouvernement ne réussit pas, il sera de toute impossibilité de trouver plus tard une société qui veuille continuer un service aussi ruineux.

D'autres membres de la section centrale voudraient que cet appel aux sociétés ne se fît qu'après un essai d'exploitation par le Gouvernement, et voici pour quels motifs. D'abord, au moment actuel, où la crise commerciale et financière se fait sentir encore, dans les circonstances actuelles, avec toutes les préventions accréditées sur l'avenir de ce service de navigation, il est inutile d'en présenter l'exploitation à qui que ce soit : toute démarche dans ce but serait infructueuse. Ensuite, si un premier essai par le Gouvernement est heureux, la confiance

naître, des capitaux se dirigeront vers cette entreprise, et le navire même, désormais réhabilité aux yeux du public, pourra être avantageusement vendu. Enfin, faire maintenant un appel aux sociétés pour l'exploitation de la *British Queen*, ce serait perdre toute une année, conserver improductif un capital considérable, entretenir un personnel nombreux et ajourner indéfiniment la création d'un débouché nouveau pour nos industries.

A la fin de cette discussion, M. le Ministre fut prié de se rendre au sein de la section centrale. Celle-ci lui exposa ses scrupules par rapport aux dépenses qu'une année d'exploitation de la *British Queen* pourrait entraîner, et elle lui exprima la volonté de ne rien allouer au delà des 250,000 francs qu'il croit devoir suffire amplement aux besoins de cette exploitation.

La section centrale fit part aussi à M. le Ministre des inconvénients et des dangers qu'elle trouve à ce que le Gouvernement exploite par lui-même, pour son compte; elle lui manifesta le désir de voir le Gouvernement, après un essai, confier à une société l'exploitation du service.

M. le Ministre s'est formellement engagé à ne dépasser, en aucun cas, le chiffre de 250,000 francs qu'il demande, à stater le service et à consulter la Législature, au cas que ce chiffre vînt à être absorbé après deux ou trois voyages. M. le Ministre a ensuite expressément promis, qu'au bout d'un certain temps d'essai, il fera un nouvel appel aux capitalistes pour leur présenter, sous des conditions déterminées, l'exploitation du service de la navigation transatlantique.

Sur la foi de ces promesses, la section centrale a formulé la question suivante :

Sera-t-il ouvert au Gouvernement un crédit de 250,000 *francs pour subvenir aux frais d'exploitation de la* BRITISH QUEEN, *pendant une année?*

Quatre membres ont répondu *oui;* un membre à répondu *non;* deux membres se sont abstenus.

Pour régulariser ce qui a été conclu et payé contrairement à la loi, ou du moins d'une manière insolite, et pour le coordonner avec l'essai que la majorité de la section centrale autorise le Gouvernement à faire, elle a formulé un projet de loi.

Dans ce projet de loi, il fallait d'abord accorder au Gouvernement un crédit suffisant pour payer le prix d'acquisition de la *British Queen,* montant à 1,800,000 francs, tout en tenant compte cependant des 400,000 francs, première annuité disponible, en vertu de la loi du 29 juin 1840, sur le Budget du Département de l'Intérieur. Le Gouvernement ayant communiqué à la section centrale une note (*Annexe* E), par laquelle il conste que les dépenses faites, tant pour la négociation de l'achat de la *British Queen* et pour l'approvisionnement de ce navire, que pour l'entretien de l'équipage, s'élèveront approximativement à la somme de fr. 115,752 90 c^{s}, il en résulterait que la dépense totale serait de fr. 1,919,252 03 c^{s}, soit, après déduction des 400,000 francs, fr. 1.519.252 03 c^{s}. Mais, tous les chiffres de cette note n'étant pas certains et irrévocables, et la section centrale ne voulant pas prendre sur elle d'approuver toutes les dépenses qui y sont renseignées, a proposé d'ouvrir au Gouvernement un crédit fixé provisoirement à *seize cent mille francs* (1,600,000 francs). Le Gouvernement pourra, lors de la discussion, faire le calcul exact des dépenses faites, et indiquer au juste le montant du crédit à allouer d'après l'intention de la section centrale.

Comme nous l'avons vu plus haut, les administrateurs de la *British Queen*, d'accord avec les commissaires du Gouvernement sont d'avis que, dans l'hypothèse d'une exploitation des plus malheureuses, le déficit le plus élevé qu'on puisse supposer pour quatre voyages est d'environ 270,000 francs. La section centrale croit donc qu'une allocation de 250,000 francs suffira au Gouvernement pour faire les avances nécessaires, cette année, à l'exploitation du service de la navigation transatlantique.

Quant au deuxième crédit proposé à l'art. 2 de son projet de loi, la section centrale a calculé qu'à l'aide de ce crédit de 150,000 francs, le Gouvernement pourra, en moins de 14 années, opérer l'amortissement et servir les intérêts du capital engagé dans l'achat de la *British Queen*. De cette manière, la section centrale a voulu éviter d'augmenter notre dette flottante.

L'art. 3 du projet de la section centrale est consacré à remplir les formalités de la comptabilité par rapport aux imputations de ces crédits et au libellé sous lequel ils devront figurer aux Budgets.

La rédaction de l'art. 4 du projet a donné lieu à quelques débats, au sein de la section centrale.

Les uns auraient voulu conserver la loi du 29 juin 1840, en la modifiant dans le sens des décisions de la section centrale; ils ne voient pas la nécessité d'une loi nouvelle. Un membre tenait à conserver la loi du 29 juin, parce que l'art. 1er de cette loi porte que le service pourra comprendre aussi d'autres lignes de navigation à vapeur, et que, pour lui, il voudrait continuer d'autoriser le Gouvernement à favoriser au besoin l'établissement de ces lignes, au cas que le service de la navigation à vapeur vers les États-Unis dût être, après un an d'essai, abandonné.

Les autres membres de la section centrale ont proposé de rapporter la loi du 29 juin 1840, parce que, de la manière dont s'est faite l'acquisition de la *British Queen*, la loi est inexécutable, et qu'on ne peut pas laisser subsister l'irrégularité du mode de payement adopté. Et puis, une nouvelle loi a été jugée nécessaire, parce que la loi du 29 juin est une loi de confiance, et que l'expérience acquise impose une grande réserve. Cette loi accordait un crédit de 400,000 francs par an, *pendant quatorze années;* le projet de loi nouvelle n'ouvre plus ce crédit *que pour un an*. Aucun engagement n'existe pour les 250,000 francs destinés à couvrir les frais de l'exploitation. Si l'essai que la section centrale autorise ne produit pas de résultats satisfaisants, on peut chaque année refuser cette allocation; et, comme rien n'est changé à l'esprit dans lequel la loi du 29 juin était conçue, rien n'empêche que, selon les désirs d'un membre, le Gouvernement consacre ce crédit à favoriser l'établissement d'autres lignes de navigation à vapeur.

Le projet de loi, tel qu'il est formulé à la page suivante, a été adopté, dans son ensemble, par quatre voix contre une. Deux membres se sont abstenus.

Le Rapporteur, — **P. DE DECKER.**

Le Président, — **DE BEHR.**

PROJET DE LOI DE LA SECTION CENTRALE.

ROI DES BELGES, ETC.

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Gouvernement un crédit de *seize cent mille francs*, exercice 1841, pour parfaire, avec la somme disponible sur l'article 2 du chapitre XIV du Budget de l'Intérieur, même exercice (loi du 24 mars 1841), le prix d'acquisition du navire dit *British Queen*.

ART. 2.

Il est ouvert au Gouvernement :

1° Un crédit de *deux cent cinquante mille francs*, exercice 1842, pour subvenir aux avances et frais d'exploitation de la *British Queen*.

2° Un crédit de *cent cinquante mille francs*, exercice 1842, pour couvrir les intérêts et l'amortissement du capital d'acquisition de la *British Queen*.

ART. 3.

Le premier crédit de l'art. 2 (*deux cent cinquante mille francs*), formera l'art. 5 du chapitre XIV du Budget de l'Intérieur, exercice 1842, sous le libellé : *Exploitation de la British Queen*.

Le deuxième crédit (*cent cinquante mille francs*), formera l'art. 17 du chap. I^er^ du Budget de la Dette Publique, exercice 1842, sous le libellé : *Intérêt et amortissement du capital d'acquisition de la British Queen*.

ART. 4.

La loi du 29 juin 1840 est rapportée.

Mandons et ordonnons, etc.

ANNEXES.

ANNEXE A.

CONTRAT DU 28 AVRIL 1841.

Ce contrat fait le vingt-huit avril mil huit cent quarante et un, entre le ci-dedans mentionné Henri Bainbrigde, Charles Enderby, James Beale et Mac Gregor Laird, tous domiciliés à Billiter Square à Londres, Esquires, tant pour eux-mêmes que pour leurs exécuteurs et administrateurs d'une part, et son Excellence le ci-dedans mentionné, M. Sylvain Van de Weyer, en sa qualité d'agent de sa Majesté le Roi des Belges d'autre part.

Vu que depuis la date et le seing du contrat ci-dedans écrit et contenu, sadite Majesté l'a confirmé et ratifié moyennant quelques variations et modifications des termes dudit contrat, telles que sont ci-après déclarées, et qui ont été accordées par les parties contractantes de la première part. — Ces présentes sont pour témoin qu'afin de rédiger en acte authentique et formel lesdites modifications et variations, ainsi que l'intention et la volonté des parties du contrat, ci-dedans écrit et contenu, et comme par ces présentes fixée et arrêtée. *Il est par ces présentes convenu* entre les parties ci-contractantes (entendu toujours que ledit Sylvain Van de Weyer signe et exécute ces présentes en sa qualité d'agent comme ci-dessus mentionné), que ledit contrat ci-dedans écrit et contenu avec les modifications et variations des termes, telles que par ces présentes sont spécifiées et déclarées, sera considéré et accepté comme le contrat entre les parties ci-contractantes ainsi qu'entre celles dudit contrat ci-dedans écrit et contenu, à ce qui concerne les bateaux à vapeur mentionnés dans le contrat ci-dedans écrit et contenu ou la vente desdits bateaux et de leurs accessoires. Et que ces présentes avec ledit contrat ci-dedans écrit et contenu et modifié comme il en est ci-dessus mentionné, n'auront besoin d'aucune autre ratifiation ou confirmation de la part de sadite Majesté, mais seront considérées comme finales et préremptoires, et ne seront sujettes à aucune autre confirmation quelque ce soit. Et de plus, que puisque le bateau à vapeur *the President* n'est pas comme on avait espéré encore de retour de son voyage à New-Yorck ci-dedans mentionné, à son retour dans ce pays dudit voyage, ledit bateau sera inspecté et examiné par des inspecteurs et ingénieurs de l'amirauté, comme il en est ci-dedans mentionné et convenu, et si, à l'occasion de ladite inspection,

il se trouvera à la satisfaction dudit Sylvain Van de Weyer, dans l'état et dans la condition telle qu'il en est mentionné et convenu par ledit contrat, ci-dedans écrit et contenu, dans ce cas lesdits Henri Bainbridge, Charles Enderby, James Beale et Mac Gregor Laird, le feront incessamment entrer encore en voyage d'ici à New-Yorck et de retour frété comme de coutume, et à leur propre risque et leurs propres dépens, afin de satisfaire ledit Sylvain Van de Weyer des qualités et pouvoirs dudit bateau *the President*, et que si ledit bateau parfera ledit voyage, ci-dessus dernièrement mentionné à New-Yorck et de retour, d'une manière satisfaisante audit Sylvain Van de Weyer, alors au retour dudit vaisseau en port dans ce pays, dudit voyage ci-dessus dernièrement mentionné, il sera encore inspecté et examiné par des inspecteurs et ingénieurs de l'amirauté, comme il en est ci-dedans mentionné, et il sera examiné aussi par trois charpentiers de navire ou ingénieurs anglais, dont un sera nommé par ledit Henri Bainbridge, Charles Enderby, James Beale et Mac Gregor Laird, un autre par ledit Sylvain Van de Weyer, et le troisième par ces deux inspecteurs ainsi premièrement nommés, lesdites nominations devant avoir lieu dans le délai de dix jours, à partir du jour du retour en port en ce pays dudit bateau, après avoir accompli ledit voyage ci-dessus dernièrement mentionné. Et que lesdits trois charpentiers de navires ou inspecteurs ainsi nommés et constitués, pourront réclamer la même assistance et secours, afin d'achever leurdit examen, et auront les mêmes priviléges et pouvoirs à l'égard dudit examen, en tous sens que sont accordés et garantis par ledit contrat ci-dedans écrit et contenu, aux inspecteurs de l'amirauté. Et de plus qu'il faut dans le délai de dix jours, à partir du jour de leur appointement que deux, au moins, desdits trois inspecteurs déclarent et certifient que ledit bateau *the President* avec ses machines, bouilloires et accessoires dans ledit contrat ci-dedans écrit et contenu, mis en vente soit en tous sens (comme il en est ci-dedans convenu), égal au bateau à vapeur *the British Queen* ci-dedans mentionné, et que si deux desdits trois inspecteurs déclareront et certifieront que ledit bateau *the President* soit ainsi égal audit bateau *the British Queen*, alors l'achat dudit bateau *the President* s'accomplira suivant les termes et conditions du contrat ci-dedans écrit et contenu, modifiés et variés par ces présentes; mais au contraire si deux desdits trois inspecteurs ne déclareront pas comme ci-dessus dernièrement mentionné, que ces présentes et ledit contrat ci-dedans écrit et contenu, seront à toujours entièrement et absolument cassés et annulés, à ce qui regarde ledit bateau *the President* et ses accessoires.

Et, de plus, que jusqu'au 24 du mois de mai, après que ledit bateau, *the British Queen*, aura été examiné suivant les termes dudit contrat ci-dessus écrit et contenu, il sera au choix dudit Sylvain Van de Weyer d'accepter ou d'abandonner ledit bateau *the British Queen* et ses accessoires, sans rapport audit bateau *the President*, et qu'il doit exercer ce choix tout au plus tard ledit vingt-quatre du mois de mai courant, et que s'il se résoud à ne pas prendre ledit bateau *the British Queen* avec ses accessoires, seul et sans ledit bateau *the President* avec ses accessoires, ou bien s'il refuse ou oublie d'exercer ce choix dans le délai ci-dessus dernièrement mentionné, prescrit qu'alors, et, dans ce cas, ledit contrat ci-dedans écrit et contenu, et ces présentes, et toute chose, et tout article dans ledit contrat et dans ces présentes contenus, seront à jamais entièrement et absolument cassés et annulés, tant à ce qui regarde ledit bateau *the President*

qu'à ce qui regarde ledit bateau *the British Queen*. Mais que si avant ledit vingt-quatre mai ledit Sylvain Van de Weyer se décidera à accepter ledit bateau *the British Queen* et ses accessoires sans et indépendamment dudit bateau *the President*, alors ledit bateau *the British Queen* sera livré et cédé suivant les termes dudit contrat ci-dedans écrit et mentionné, au prix de soixante-dix mille livres sterling en monnaie de la Grande-Bretagne, au lieu de soixante-onze mille sept cent cinquante livres sterling, ou de billets belges de cette valeur, comme il en est mentionné et convenu dans ledit contrat ci-dedans écrit et contenu. Et que ladite somme de soixante-dix mille livres sterling sera payée à l'instant que ledit bateau *the British Queen* sera cédé et transporté avec ses accessoires, suivant les termes, stipulations et conventions contenus dans ledit contrat ci-dedans écrit, pourvu toujours que dans le cas où ledit bateau *the British Queen* sera accepté sans et indépendamment dudit bateau *the President*, comme ci-dessus mentionné, alors le délai dans lequel le contrat de vente dudit bateau *the President* et de ses accessoires doit s'accomplir et s'achever, comme par le contrat ci-dedans écrit en est convenu, se prolongera jusqu'au premier du mois d'août prochain au lieu du vingt-quatre du mois de mai; entendu que ledit premier d'août soit considéré comme limite finale, et qu'il y va de l'essentiel du contrat entre les parties ci-contractantes que cette limite soit finale, et que cette limite ne doit en aucun cas s'étendre ou s'élargir, nonobstant quelque règlement ou précepte de la loi ou de l'équité que ce soit. Et, de plus, que la considération en monnaie ou le prix à payer pour ledit bateau *the President*, dans le cas où ledit Sylvain Van de Weyer l'acceptera, sera de soixante-dix mille livres sterling en monnaie de la Grande-Bretagne, au lieu de soixante-onze mille sept cent cinquante livres sterling, ou de billets belges de cette valeur, et que ladite somme de soixante-dix mille livres sterling sera payée ledit premier d'août, à l'occasion de la vente et du transport et livrer en possession dudit bateau *the President*, suivant les conditions par ces présentes modifiées du contrat ci-dedans écrit et contenu, et qu'aucune consignation de billets belges aura lieu. Et dernièrement, que les parties ci-contractantes approuvent et par ces présentes confirment ledit contrat ci-dedans écrit et contenu, ainsi que les termes et conditions de ce contrat dernièrement mentionné, moyennant toujours les modifications et variations qui y sont ajoutées et imposées par ces présentes. En foi de quoi les parties ci-contractantes ont signé et scellé ces présentes le jour, le mois et l'an ci-dessus premièrement écrit.

ANNEXE B.

TRAVERSÉE

DE LA **BRITISH QUEEN** DE LIVERPOOL A ANVERS.

La *British Queen* est partie de Liverpool, le dimanche 5 septembre . à midi. — Elle a jeté l'ancre devant Anvers, le 9 septembre, à 8 1/2 h. du matin. La distance parcourue est d'environ 780 milles, *en* 69 1/2 *heures de navigation*, ce qui représente une moyenne de 11 1/4 milles à l'heure. Comme, pour ne pas entrer dans des détails trop minutieux, on a omis de dire dans le *Compte rendu* que le bâtiment a mis en panne devant Dungerness, le 7 septembre, où il a dû attendre les pilotes jusqu'à 6 heures du matin. vu le gros temps qu'il faisait; comme, par le même motif, on n'a pas parlé du temps passé devant Flessingue, et, à l'ancre, vers Middlezat, la section centrale a pu être induite en erreur par le fait de l'omission de ces circonstances dans le compte-rendu: mais il ne pourra lui échapper qu'il fallait nécessairement défalquer les haltes faites par le navire, pour établir le temps exact mis dans la traversée.

Du reste, voici les principales indications de la traversée, extraites du *Log-Book* :

« 5 *septembre*.—Partis à midi de Liverpool,—S.S.O. à 7 heures, par le tra-
» vers de Skerries ; à minuit de Bardsey Island. Vent debout, violente brise S.O.
» 6 *septembre*.—Midi, forte houle de S.O. avec violent roulis. A 6 h. du
» soir par le travers des Longship Rocks. — Vent debout. — A 10 h. cap
» Lézard, brise modérée, nuit calme.
» 7 *septembre*. — 4 h. du matin, pluie et vent frais S.E. avec forte houle.
» A 7 1/2 h. du soir par le travers de Beachy Head, et à minuit devant Dun-
» gerness. Fait des signaux avec les *blue lights* pour les pilotes ; mis en panne
» jusqu'à 6 h. du matin, en attendant les pilotes, la mer étant trop grosse pour
» leur permettre de sortir de nuit du port de Dungerness. Distance parcourue :
» 660 milles en 60 heures, soit une moyenne de 11 milles à l'heure.
» 8 *septembre*. A 6 h. du matin, reçu le pilote à bord ; parti immédiatement
» et arrivé devant Flessingue à 3 1/2 h. après midi.—Distance parcourue : 120
» milles en 9 1/2 h. — Soit 12 5/8 milles à l'heure.
» Pris pilote à bord et jeté l'ancre en rivière à 5 1/2 h. vers Middlezat.
» 9 *septembre*. — Levé l'ancre à 6 h. et devant Anvers à 9 h. du matin. »

ANNEXE C.

CALCULS

FOURNIS PAR LES ADMINISTRATEURS DE LA **BRITISH QUEEN.**

PREMIER VOYAGE.

A. RECETTES.

On admettra qu'il n'y ait pour ce voyage que 20 passagers de 1re classe, au lieu de 60 qui est un chiffre probable, et 20 passagers de 2de classe, en y comprenant les voyageurs français et anglais que l'on embarquera en touchant à Cowes.

Rétribution des 20 passagers de 1re classe, à 800 fr. . . fr.	16,000	»
Id. 20 id. 2de » à 500 fr. . . .	10.000	»
On admet seulement 150 tonneaux de marchandises à charger, au lieu de 500 que le navire peut charger.— On suppose ce chiffre pour prendre les choses au pis; car l'Allemagne, la France, la Suisse et l'Angleterre seraient censées n'y contribuer. dans ce cas, presque pour rien, tandis qu'il y a probabilité de voir affluer leurs expéditions; 150 tonneaux à 100 francs	15,000	»
Rétribution de 20 passagers de 1re classe au retour, y compris tous les voyageurs des États-Unis qui saisiront cette occasion de retour en Europe à destination de la France et de l'Angleterre, chiffre improbable, ci, 20 passagers à 500 francs	10,000	»
20 passagers de 2de classe, artisans, etc., à 300 francs . . .	6,000	»
Au lieu de 500 tonneaux le navire peut ne trouver à charger pour Anvers que 200 tonneaux de retour, malgré que les expéditions nombreuses de New-Yorck sur Anvers donnent la probabilité d'un fret plein, indépendamment de l'avantage du pavillon pour l'expédition par *British Queen.*		
200 tonneaux à 40 francs.	8,000	»
On admet que le transport des lettres, paquets, journaux, échantillons, etc., ne produira *rien*.	»	»
Fr.	65,000	»

B. DÉPENSES.

Appointements et gages du personnel . . . . . fr.	17,000	»
Nourriture de l'équipage à fr. 1 50 cs par jour et par homme.	8,000	»
Nourriture de 20 passagers de 1re classe à 9 fr., pour 35 jours aller et retour . . . . . 6,300 »	9,800	»
Nourriture de 20 passsagers de 2de classe à 5 fr. par jour, 35 jours . . . . . 3,500 »		
Coût de 600 tonneaux de charbons à l'aller, à 30 fr. . . .	18,000	»
Id. 600 id. id. au retour, à 50 fr. . . .	30,000	»
Moyenne des frais de port à New-York.	7,500	»
Id id. id. Anvers.	2,000	»
Id. des frais de ravitaillement, légères réparations, calfatage, peinturage, remplacement de matériel, comme voilure, agrès, etc	3,000	»
Dépenses d'un voyage avec circonstances ordinaires. . . fr.	95,300	»
Recettes pour ce voyage	65,000	»
DÉFICIT . . . . fr.	30,300	»

En supposant un voyage aussi désastreux sous le rapport des marchandises et des passagers, que celui qui est présenté au compte des recettes, on suppose également des tempêtes continuelles pendant la traversée de l'aller et du retour, tempêtes qui occasionneront des avaries majeures au navire telles que, par supposition :

Bris de mâture, perte de voiles, grande vergue de misaine, réparation et remplacement estimés à	7,000	»
Nécessité de calfatage	2,000	»
Bris de tambours, réparation estimée	1,800	»
Avaries aux roues, réparation, remplacement des palettes, estimés, à.	3,200	»
Dérangement des machines, nouvel ajustement, ferrures, etc.	8,000	»
On admet encore pour avaries imprévues, frais y relatifs et éventualité d'accidents quelconques, une somme ronde, de . .	10,000	»
Montant des réparations . . . . . fr.	32,000	»
Déficit sur le compte des recettes.	30,300	»
Fr.	62,300	»

Déficit total pour ce voyage 62,300 francs. — En supposant qu'il n'y ait que très-peu de passagers et de marchandises et une traversée marquée par les plus mauvais temps, circonstances dont l'effet simultané est possible, mais peu probable.

DEUXIEME VOYAGE.

En admettant que le nombre des passagers et des marchandises soit un peu plus considérable, et qu'au lieu de 30,300 francs de déficit pour le compte des recettes, une augmentation, calculée très-raisonnablement sur la position du port d'Anvers et l'opportunité du service pour les Allemands, les Français, les Américains, etc., qui vont aux États-Unis et en reviennent, ainsi que pour les marchandises, comble ce déficit et nivelle les frais, en exceptant les accidents de mer. — Une telle hypothèse est rationnelle, car elle ne constituerait encore qu'une majoration de 15 passagers, même nombre au rétour et une centaine de tonneaux sur le premier voyage.

Mais on suppose, pour ce voyage, de telles avaries au navire qu'il y aura obligation de le faire entrer dans le *Dry-Dock* pour le calfater entièrement et réparer son doublage. — Une telle opération, tous frais compris, même ceux d'un rajustement des machines et réparation des roues, pourra coûter environ 3,000 l. st., soit . . . . . fr. 75,000 »

Déficit pour le deuxième voyage. . . . . fr. 75,000 »

TROISIÈME ET QUATRIÈME VOYAGES.

En supposant, pour ces deux voyages le même nombre réduit de passagers qu'au premier voyage d'essai, par suite de la mauvaise traversée du second voyage, il y aura donc 30,300 francs de déficit sur le troisième et le quatrième, soit ensemble 60,600 francs, auxquels on peut encore ajouter, par supposition, une somme de 75,000 francs pour frais imprévus, avaries, remplacement de matériel, réparations aux machines, etc.

RÉSUMÉ.

En admettant donc que les quatre premiers voyages aient des résultats tels que ceux qui viennent d'être signalés, il y aurait un déficit total, pour quatre voyages, de 272,900 francs, somme au moyen de laquelle on doit arriver à parer à toutes les éventualités. Certes, un tel déficit n'est point à prévoir; mais il serait prudent et convenable d'avoir cette réserve pour ne pas être pris au dépourvu en cas de malheurs extraordinaires.

D'ailleurs, si ces malheurs ne se réalisent point, un accident peut arriver aux chaudières avant le terme de leur durée. Leur remplacement coûterait environ 125,000 à 130,000 francs, et, dans ce cas, une réserve de 140,000 francs environ ne serait pas de trop pour les autres imprévus.

Il y a également lieu de faire observer que si le navire était assuré, la prime pour les quatre voyages serait d'environ 80,000 francs, et que les avaries qui ne dépasseraient point 3 % de la valeur assurée, sont à la charge de l'armateur, sauf le cas d'échouement ou d'avarie générale. Il en résulterait donc, malgré cette assurance, un déficit à peu près égal, en y comprenant les réparations

de la machine, dont les avaries ne sont remboursées qu'en cas d'échouement ou d'avarie générale, malgré qu'elles puissent se monter, à elles seules, au delà de 3 %. Il n'y a que les roues, les palettes, etc., qui sont exposées aux atteintes de la mer, dont l'estimation de dégât est comprise dans les 3 %.

Dans tous les cas, et malgré une conviction de réussite dans l'exploitation, il est nécessaire d'avoir devant soi une réserve du chiffre indiqué; la prudence le commande, car on ne peut prévoir jusqu'où peut aller la fatalité, surtout dans les entreprises maritimes. Il n'a pas été possible d'établir avec plus de précision ces aperçus, formés dans la supposition des conditions les plus défavorables; on le comprendra facilement, puisque c'était asseoir un travail sur le vague de l'avenir. Dès-lors, ce travail peut être fait de mille manières différentes, en changeant chaque fois le champ des conjectures, mais pour arriver au même résultat de chiffre. Ainsi, par exemple, deux ou trois voyages heureux, le quatrième avec avaries tellement considérables, qu'elles nécessiteraient une mise dehors de plus de 150,000 francs, etc. Qu'il suffise de dire que cette réserve peut être envisagée comme l'expression des événements les plus malheureux.

ANNEXE D.

CALCULS DES COMMISSAIRES DU GOUVERNEMENT.

DÉPENSES D'UN VOYAGE.

Appointements	20,000 »
Nourriture de l'équipage	10,000 »
— des passagers	12,000 »
Charbons. 800 tonneaux pour aller . . fr. 30	24,000 »
— 800 — pour le retour . . 60	48,000 »
Frais de port à New-Yorck	8,000 »
— à Anvers	4,000 »
Frais généraux, entretien ordinaire au grément et de la voilure, etc.	12,000 »
Bris de charbons allèges mis à terre à New-Yorck	8,000 »
FRANCS.	146,000 »

RECETTES D'UN VOYAGE.

20 passagers 1re classe à 800 francs, d'Anvers	16,000 »
20 — 2e — à 500 — —	10,000 »
200 tonneaux fret d'Anvers, à fr. 100 et 5 p. %	21,000 »
De New-Yorck, 20 passagers 1re classe à 500 francs	10,000 »
— 20 — 2e — à 300 francs	6,000 »
400 tonneaux de marchandises de New-Yorck à 50 francs et 5 p. %	21,000 »
Lettres et paquets	1,000 »
FRANCS.	85,000 »
A déduire pour frais d'agence, etc., 7 p. %	5,950 »
FRANCS.	79,050 »

RÉSUMÉ.

Perte présumée pour chaque voyage, 66,950 francs, y compris l'entretien du navire pendant l'exercice 1842.
Ainsi pour 4 voyages 267,800 francs.

Anvers, le 1er février 1842.

Le Conseil général,

H. DEBROUCKERE, Pt.

Le membre délégué en exécution de l'art. 10 *de la convention,*

J.-B. DONNET.

PAR ORDONNANCE :

Le Secrétaire,

F. RITENDIRCK.

ANNEXE E.

FRAIS ET DÉPENSES JUSQU'A CE JOUR

(31 DÉCEMBRE 1841)

POUR LA BRITISH QUEEN.

PREMIÈRE SECTION.

DÉPENSES FAITES PAR LE MINISTÈRE DES FINANCES ET A LUI REMBOURSER.

1° Prix d'achat du navire	l. st.	70,000	»	»
2° Somme payée pour victuailles, approvisionnements et charbons qui se trouvaient à bord.		725	9	1½
TOTAL. . .	l. st.	70,725	9	1½
Soit en francs. . . .		1,803,499		13

2me SECTION.

DÉPENSES AUTRES QUE CELLES DU PRIX D'ACHAT.

1° Dépenses faites en Angleterre pour les frais d'acquisition du navire, passation du contrat, assurance du navire jusqu'à Anvers, etc. l. st. 1,610 18 1½, soit en francs.		41,078		10
2° Dépenses du service du 9 septembre au 30 octobre (*). .		24,674		80
3° Dépenses du service pour novembre et décembre, approximativement (**)	15 à	20,000		»
	fr.	85,752		90

3me SECTION.

DÉPENSES DIVERSES ENCORE A LIQUIDER.

	20 à	30,000		»
TOTAL des dépenses à imputer sur l'exercice 1841 .	fr.	115,752		90

(*) Jusqu'à l'entrée du navire dans les bassins, qui a eu lieu le octobre, tout le personnel de l'équipage a dû être conservé et nourri. C'est ce qui explique la hauteur de la dépense pendant cette période.

(**) Le personnel conservé n'a plus été que de 19 personnes. Au surplus, le Ministère n'a pas encore reçu le compte des dépenses de ces deux mois. Il les présente approximativement.