

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 13 DÉCEMBRE 1855.

---

Service régulier de navigation à vapeur entre la Belgique et le Levant (1).

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. T'KINT-DE NAEYER.

---

MESSIEURS,

La création d'une ligne de navigation à vapeur entre la Belgique et l'Orient est un événement dont l'influence sur les destinées commerciales du pays ne doit plus être démontrée.

Aussi, la convention conclue le mois dernier par le Gouvernement du Roi avec un négociant armateur d'Anvers, pour l'établissement d'un service régulier de cette nature, a-t-elle reçu dès l'abord une approbation marquée.

L'exposé des motifs du projet de loi, si complet et si lucide, laisse peu de place à des considérations nouvelles. Nous nous bornerons à faire remarquer que des communications promptes et rapides avec les pays étrangers doivent avoir, dans les circonstances actuelles, un intérêt tout particulier, et offrent un élément incontestable de succès. En effet, les triomphes éclatants de l'industrie belge à l'exposition universelle de Paris ont mis en relief le bon marché et la supériorité de nos produits. Nos arts industriels ont acquis ainsi une notoriété plus complète.

Que nous manque-t-il donc aujourd'hui? Des moyens de placement par relations directes, afin de ne pas laisser le bénéfice à de nombreux intermédiaires qui, trop souvent, rançonnent le producteur et le consommateur, et portent ainsi à l'industrie qu'ils discréditent, un coup dont elle ne se relève jamais.

---

(1) Projet de loi, n<sup>o</sup> 28.

(2) La section centrale, présidée par M. DE LEHAYE, était composée de MM. DAVID, DE PERCEVAL, MATTHIEU, OSY, SINAVE et T'KINT-DE NAEYER.

La guerre même dont l'Orient est aujourd'hui le théâtre, semble devoir favoriser l'essor de la nouvelle entreprise. En effet, tandis que les événements amènent en Orient des milliers de consommateurs des produits de l'Europe, dont ils font naître et propagent le goût, les besoins de la guerre réclament non-seulement toute la marine militaire, mais encore une partie considérable de la marine marchande des puissances belligérantes. Il y a donc en même temps demande de produits, rareté des moyens de transport, et par suite cherté excessive du fret qui paralyse l'industrie et le commerce.

Sans contester l'utilité d'une société d'exportation dont la création a préoccupé le Gouvernement et les Chambres, il y a quelques années, il est permis d'espérer que des services réguliers de navigation à vapeur, tels que ceux établis par l'administration précédente vers les États-Unis et le Brésil, tel que celui qui va être établi vers le Levant, et les extensions dont ce système est encore susceptible dans l'avenir, assureront à notre commerce extérieur une partie des avantages qu'il réclame depuis longtemps. Ainsi, rien ne s'oppose à ce que les agences des compagnies deviennent en quelque sorte des bazars d'échantillons de l'industrie belge, des bureaux de renseignements destinés à faciliter des opérations directes pour un grand nombre de produits qui arrivent souvent aujourd'hui sur les marchés étrangers sans que leur origine soit connue.

Les sections ont fait à la proposition du Gouvernement un accueil extrêmement favorable, bien qu'il n'ait pas été unanime.

La 5<sup>me</sup> section, qui ne comptait que quatre membres présents, a protesté contre cette préférence marquée donnée au port d'Anvers; d'après elle, ce serait un abandon complet du second port du royaume, celui d'Ostende.

La section centrale n'a pu s'associer à cette appréciation. Il n'y a ici ni préférence, ni exclusion. Une société de capitalistes et d'armateurs se forme à Anvers pour l'établissement de divers services à vapeur. Elle sollicite le concours du Gouvernement, sans lequel les entreprises de ce genre ne pourraient naître ni se développer. Le Gouvernement accède à cette demande et la soumet aux Chambres, qui ratifient les conventions. Il n'y a là rien que de fort simple. Le jour où des armateurs auront formé à Ostende une société de même nature, la 5<sup>me</sup> section peut être assurée que le Gouvernement et les Chambres ne se montreront pas moins empressés à l'encourager par des subsides.

La même section a réclamé en faveur des produits nationaux un fret différentiel, avec fixation d'un *maximum*. Pour imposer la première condition, il faudrait être certain que les navires de la société trouveront toujours à composer leur chargement de produits belges. Or, au début surtout, cela n'est guère probable. On éloignerait donc sans utilité les marchandises étrangères, celles de l'Allemagne, par exemple, sur lesquelles les armateurs ont nécessairement compté pour alimenter leur entreprise. Quant au taux du fret, il sera réglé par la concurrence, et la société des bateaux à vapeur sera contrainte de descendre à l'extrême limite du bon marché pour lutter contre la navigation à voiles. En temps ordinaire, et quand les ports russes sont ouverts, beaucoup de navires sont expédiés en Orient pour charger des céréales, et ils prennent fret à très-bon compte pour l'aller. Comment fixer ce *maximum*? Le prix du fret varie à l'infini suivant les circonstances. Quelle époque prendrait-on pour base? Serait-il juste d'ailleurs d'imposer à la ligne du Levant des conditions plus

onéreuses que celles qui ont été imposées aux lignes de New-York et du Brésil? Votre section centrale ne l'a pas pensé, et elle a repoussé, par cinq voix contre une, le système préconisé par la 5<sup>me</sup> section.

La 1<sup>re</sup> section a insisté sur l'utilité qu'il y aurait à introduire dans la convention une clause qui obligerait la compagnie à se charger de la réexpédition des marchandises destinées aux ports de la Méditerranée, de la mer Adriatique et de la mer Noire, où ses bâtiments ne feront pas échelle. La création d'agences à Malte, Syra et Constantinople, est dès lors indispensable pour entretenir des relations directes et régulières avec d'autres lignes; sans cela, indépendamment des inconvénients qui résultent de transports longs et incertains, les expéditeurs auront encore à subir les exigences bien connues de certains commissionnaires étrangers.

La section centrale appuie ces observations; dans son opinion, il est indispensable que la compagnie participe aux traités qui existent déjà entre les lignes françaises, autrichiennes et anglaises, pour l'échange des passagers et des marchandises. Son intérêt bien entendu lui commande de ne rien négliger pour assurer au commerce deux avantages importants: célérité de transport et bon marché.

La latitude laissée à la compagnie de choisir ses escales a soulevé quelques critiques dans le sein de la 6<sup>me</sup> section. Il eût été préférable, d'après elle, de lui imposer des conditions analogues à celles qui ont été prévues par l'art. 6 du règlement de 1849, concernant les services subsidés de navigation à voiles. Elle a notamment insisté sur l'utilité de la relâche à Gènes.

Le défaut de communications économiques et régulières avec les États sardes a déjà été signalé, lors de la discussion du traité du 24 janvier 1851, comme le principal obstacle au développement de nos relations internationales; afin de le faire disparaître, une clause spéciale de l'art. 7 a affranchi de tous droits de port les navires qui seront employés à un service de navigation à vapeur entre les deux pays.

Vous savez, Messieurs, que tous les éléments d'un commerce important existent entre la Belgique et la Sardaigne, tant à raison du marché intérieur de ces pays que des opérations considérables d'entrepôt et de transit auxquelles ils servent d'intermédiaires. Mais le transport par navires est trop long et incertain; le transport par terre est trop coûteux. A ce point de vue, les observations de la 5<sup>me</sup> section fixeront sans doute la sérieuse attention du Gouvernement.

Tout ce que nous venons de dire pourrait s'appliquer également à nos relations avec l'Autriche. En attendant que l'extension de nos lignes de navigation à vapeur permette l'établissement d'un service régulier vers Trieste, le seul port qui nous donne accès sur le vaste marché autrichien, il est désirable que la compagnie du Levant puisse conclure un arrangement avec le Lloyd autrichien, afin que celui-ci se charge de transporter à des conditions favorables les marchandises belges destinées à Trieste.

La section centrale, par six voix contre une, vous propose, Messieurs, l'adoption du projet de loi.

*Le Rapporteur,*  
TKINT-DE NAEYER.

*Le Président,*  
DE LEHAYE.