

(1)

(N° 292.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 50 MAI 1855.

Établissement d'un service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS ,

Il est des entreprises dont on ne démontre pas l'utilité. La création d'une ligne de navigation à vapeur entre la Belgique et les États-Unis est du nombre. Construire nos grandes voies ferrées et les rattacher directement aux ports américains sont deux idées qui ont dû naître le même jour. Si l'une attend encore sa réalisation, ce n'est point que la sollicitude de la Législature et du Gouvernement lui ait fait défaut plus qu'à l'autre. Un moment même nos chemins de fer ont possédé leur complément maritime. C'était, on le sait, en 1841-1842. Je ne retracerai pas l'historique de cet incident; je ne rappellerai pas non plus les nombreuses tentatives faites plus récemment pour atteindre le but auquel on avait cru toucher. Ce que je tenais à faire ressortir, c'est l'accord depuis longtemps unanime sur les avantages qu'offrirait des communications régulières et accélérées entre nos ports et le vaste marché de l'Amérique du Nord. Ces avantages, le projet que j'ai l'honneur de vous présenter, Messieurs, est destiné à nous les assurer dans les bornes de ce qui semble praticable.

Un service de navigation à vapeur a d'ordinaire pour objet le transport des correspondances, des passagers et des marchandises. La vitesse, la régularité et la fréquence des voyages constituent, avec l'économie du fret, les conditions que l'on réclame d'un service heureusement organisé. Néanmoins, ces divers éléments ne doivent pas nécessairement se rencontrer, au même degré, dans toute combinaison. Est-ce l'intérêt postal qu'on veut surtout servir? La vitesse est une condition absolue. A-t-on plutôt en vue le transport des marchandises ou de certaines catégories de passagers? Une vitesse relative est encore indispensable, mais elle ne doit pas forcément être la même que dans le premier cas.

Qui dit grande vitesse, dit grande dépense.

Le Gouvernement a donc eu, tout d'abord, à se demander quelle part il fallait faire, dans cette question, d'un côté, à l'intérêt postal et, de l'autre, aux intérêts qui tiennent plus spécialement au transport des passagers et des marchandises.

Dès à présent, l'expédition des correspondances par la voie de l'Angleterre laisse peu à désirer sous le double rapport de la célérité et de la régularité. Les lettres arrivent de New-York à Liverpool en dix ou onze jours. En moins de deux jours elles traversent l'Angleterre et parviennent en Belgique. Il en est à peu près de même, mais en sens inverse, des lettres qui partent de Belgique pour les États-Unis. Ce n'est pas à dire, cependant, qu'un service direct ne serait point profitable aux relations postales. Il aurait pour conséquence d'abaisser les taxes qui grèvent aujourd'hui les lettres obligées de transiter par l'Angleterre; mais nous n'avons pas jugé qu'il convînt, pour le seul bon marché des correspondances entre la Belgique et les États-Unis, d'imposer à l'État des sacrifices sans proportion avec leur degré d'utilité. Parmi les propositions qui nous ont été faites pour l'exécution d'une ligne propre à desservir, à la fois, les communications postales et les transports commerciaux, la plus récente réclamait, outre d'autres faveurs, une subvention de cinquante mille francs par voyage d'aller et de retour, soit, à raison de deux voyages par mois, une subvention annuelle de 1,200,000 francs.

Mais, sans aller jusqu'à de semblables arrangements, n'est-il pas possible de faire quelque chose pour les relations postales, et de donner, en même temps, satisfaction entière à l'intérêt commercial?

Les marchandises ne peuvent, comme les correspondances, s'accommoder d'un mode indirect de transport. L'envoi des articles de commerce par les ports de l'Angleterre occasionne des retards, des formalités, de menues-dépenses, un double fret. L'expérience a démontré que cette voie est insuffisante et coûteuse. Directes, les communications sont plus faciles et plus économiques. Régulières et fréquentes, elles permettent de faire les commandes à l'avance et les expéditions à point nommé, ce qui est essentiel pour le placement de plusieurs espèces de marchandises aux États-Unis. A ces conditions nous verrons nos produits se répandre sur le marché américain; à ces conditions aussi, nous verrons notre commerce de transit prendre un nouvel accroissement et les émigrants affluer vers nos ports. On comprend, du reste, que si une certaine vitesse est nécessaire pour obtenir ces résultats, un surcroît de deux ou trois jours dans la durée des voyages ne saurait les compromettre. Or, ce point est important, car il rend possible l'emploi des navires à hélice et, par suite, l'abaissement du fret à un taux qu'on ne peut espérer d'une navigation plus rapide, mais beaucoup plus chère. Un service établi d'après ces données ne serait pas sans bénéfice même pour les correspondances. S'il est vrai que rien ne peut remplacer la célérité pour les *lettres d'affaires*, il n'en est pas toujours ainsi des lettres qui n'ont pas ce caractère et pour lesquelles une notable économie de frais peut avantageusement compenser un retard, d'ailleurs léger. Une lettre adressée de Belgique aux États-Unis paie aujourd'hui :

Taxe belge	fr. » 20
Transit anglais.	» 40
Port maritime	» 80
Taxe américaine	» 25
	<hr/>
Total	fr. 1 65

Le service projeté supprimerait le transit par l'Angleterre et pourrait aisément réduire la taxe de mer à 50 centimes, ce qui ferait :

Taxe belge fr.	» 20
Port maritime	» 50
Taxe américaine	» 25
Total fr.	» 95

différence 70 centimes par lettre. C'est là un avantage qui, dans beaucoup de cas, ne serait pas dédaigné par les intéressés. La même remarque s'applique aux petits paquets et aux échantillons qui s'expédient par la poste.

Ce programme est-il rempli par le projet que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation ? C'est, Messieurs, ce qu'il nous reste à examiner.

Par un contrat signé avec le Gouvernement, le 29 de ce mois, et sous réserve de l'approbation législative, MM. G. Nottebohm, E. Weber et Spilliaerd-Caymax, négociants-armateurs à Anvers, se sont engagés à former une Société anonyme ayant pour objet l'établissement d'un service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York, et ce aux conditions suivantes :

La Société sera créée au capital de 3 millions de francs.

Elle emploiera cinq navires de douze cents tonneaux de jauge au *minimum*.

Le service entrera en activité une année après la constitution de la Société, ou plus tôt si faire se peut. La Compagnie sera tenue de le continuer pendant dix ans.

Il y aura deux départs d'Anvers et deux de New-York par mois, sauf la première année, pendant laquelle il pourra n'y avoir qu'un départ mensuel de chaque côté.

Le Gouvernement s'engage :

1° A allouer à la Société un subside de 1,200 francs par voyage ;

2° A garantir à la Société, pendant un terme de dix ans, un *minimum* d'intérêt de 4 p. % portant sur le capital réellement versé et appliqué, la garantie ne pouvant, dans aucun cas, couvrir un capital supérieur à cinq millions de francs et ne devant courir qu'à dater du jour de la mise en activité du service.

Si la différence entre les recettes brutes et les dépenses présentait un bénéfice de plus de 7 p. % du capital appliqué, l'excédant serait versé dans les caisses du trésor, jusqu'à concurrence des sommes payées par l'État, pendant les années antérieures, à titre de garantie d'intérêt.

Enfin, la Société percevra la taxe de mer des correspondances transportées par ses navires. L'administration des postes belges lui remettra les lettres et paquets portant sur la suscription la recommandation d'expédier par les paquebots de la Compagnie, mais le Gouvernement se réserve d'expédier par la voie actuelle ou par toute autre voie plus rapide les correspondances sur lesquelles cette mention ne serait pas écrite.

Quant aux autres clauses et spécialement aux dispositions adoptées pour sauvegarder la responsabilité de l'État, je crois pouvoir me référer au texte même de la convention, qu'il serait trop long de reproduire en entier.

Tel est, Messieurs, dans ses conditions essentielles, l'arrangement que vous êtes appelés à revêtir de votre approbation.

Le concours de l'État est renfermé dans les limites strictement nécessaires. Nous nous sommes bornés, dans le principe, à n'offrir que des facilités relatives aux

droits de navigation, au transport des lettres, etc. ; plus, un subside annuel de 50,000 francs. Ce n'était, en réalité, qu'un concours moral. Nous avons commencé par là, afin de nous assurer s'il serait possible d'amener la création du service, sans l'appui financier du Gouvernement. Nous avons pu nous convaincre qu'on ne s'entendrait point sur cette base. Il fallait donc ou s'arrêter, ou rechercher une combinaison qui, sans imposer trop de sacrifices à l'État, serait néanmoins agréée par une compagnie. J'ai la confiance, Messieurs, que le projet actuel vous paraîtra concilier, dans une juste mesure, toutes les exigences légitimes. La garantie d'intérêt offerte par l'État est modérée dans son taux, dans sa durée, dans le capital auquel elle s'applique. Il n'est pas à craindre qu'elle puisse, pendant une succession de temps un peu prolongée, se traduire en dépense réelle. Quiconque est au fait des affaires maritimes sait qu'un service de navigation réduit, pour toute ressource, au seul intérêt de son capital sur le pied de 4 p. %, ne pourrait rester dans cette situation.

Je ne m'arrête pas au modique appoint que la Compagnie trouvera dans le subside de 1,200 francs qui lui est assuré par voyage. Dans presque tous les pays, les entreprises de cette nature jouissent de l'exemption complète des droits de port. Les règlements en vigueur mettent obstacle à ce qu'il en soit ainsi chez nous. Du reste, cette subvention et même l'intérêt du capital que, contre toute attente, l'État pourrait avoir éventuellement à solder, seront plus que payés par les avantages de toute sorte qu'en retireront les affaires du pays. Ce que l'État donnera d'un côté, il le retrouvera de l'autre. Nos exportations facilitées, le transit soutenu et ranimé, le passage plus fréquent des émigrants et la multiplication des correspondances ramèneront vers le Trésor les ressources dont il n'aurait fait, en définitive, que l'avance.

Je prie la Chambre, attendu la fin très-prochaine de la session, de vouloir bien s'occuper, le plus tôt qu'il lui sera possible, du projet de loi que le Roi m'a chargé, Messieurs, de soumettre à vos délibérations.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

H. DE BROUCKERE.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Les clauses et conditions de la convention passée le 29 mai 1853 entre l'État belge, représenté par M. H. de Brouckere, Ministre d'État et Ministre des Affaires Étrangères, et les sieurs Guillaume Nottebohm, Édouard Weber et Spilliaerd-Caymax, négociants-armateurs à Anvers, et ayant pour objet l'établissement d'un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et New-York, sont et demeurent approuvées.

Cette convention restera annexée à la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 30 mai 1853.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

H. DE BROUCKERE.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. H. de Brouckere, Ministre des Affaires Étrangères, d'une part,

Et les sieurs Guillaume Nottebohm, Édouard Weber et Spilliaerdt-Caymax, négociants-armateurs à Anvers, d'autre part,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les sieurs Guillaume Nottebohm, Édouard Weber et Spilliaerdt-Caymax s'engagent à former une Société anonyme au capital de cinq millions de francs, dont les statuts devront reproduire les stipulations suivantes et qui aura pour objet l'établissement et l'exploitation d'une ligne directe de navigation à vapeur par navires à hélice entre Anvers et New-York.

La Société aura son siège à Anvers, mais elle devra faire élection de domicile à Bruxelles pour toutes les contestations auxquelles la présente convention pourrait donner lieu.

ART. 2. La Compagnie sera considérée comme constituée et elle pourra commencer ses opérations dès que la moitié du capital social sera souscrite.

La Société procédera à sa liquidation si le capital souscrit vient à être réduit de moitié par suite de pertes.

ART. 3. Le service entrera en activité une année après la constitution de la Société, ou plus tôt si faire se peut, à moins que des circonstances de force majeure, dûment constatées, n'y mettent obstacle.

La Compagnie sera tenue de le continuer pendant dix ans à partir de l'entrée en activité, sauf le cas prévu par le paragraphe final de l'article précédent.

ART. 4. Les navires jageront au moins 1,200 tonneaux et chargeront 400 tonneaux de marchandises au moins.

Les machines des navires seront de la force de 200 chevaux au *minimum* et les navires seront, à partir de la seconde année de la mise en activité du service, au nombre de cinq.

ART. 5. Pendant la première année du service, il y aura un départ mensuel tant d'Anvers que de New-York; la seconde année, les départs auront lieu de quinzaine en quinzaine, sauf les cas de force majeure dûment prouvés.

ART. 6. La Société aura la faculté d'introduire, en franchise de tous droits revenant à l'État, deux navires construits à l'étranger, ou plus, si, contre toute attente, on ne pouvait les faire construire en Belgique dans le délai fixé.

ART. 7. La Société transportera gratuitement, avec leurs bagages, les agents du Gouvernement voyageant par ordre de celui-ci, ainsi que les dépêches, paquets et colis expédiés ou reçus par le Gouvernement et ses agents.

ART. 8. Les navires de la Société seront exempts du péage de l'Escaut, ainsi que des droits de tonnage et de fanaux dans le port d'Anvers.

ART. 9. La Société percevra la taxe de mer des correspondances transportées par ses navires. L'administration des postes belges lui remettra les correspondances portant sur la suscription la recommandation d'expédier par les paquebots de la Compagnie; mais le Gouvernement se réserve d'expédier par la voie actuelle ou par toute autre voie plus rapide, les correspondances sur lesquelles cette mention ne serait pas écrite.

ART. 10. Le Gouvernement consent : 1° à allouer à la Société un subside de douze cents francs par voyage d'aller et de retour; 2° à garantir à la Société, pendant un terme de dix ans, un *minimum* d'intérêt annuel de 4 p. %, portant sur le capital réellement versé et appliqué aux navires en activité. La garantie d'intérêt ne courra au profit de la Société qu'à dater du jour de la mise en activité du service.

ART. 11. Le Gouvernement sera représenté auprès de la Société par un ou deux commissaires, fonctionnaires publics, chargés de surveiller l'exécution de la présente convention. Il pourra être alloué à chacun de ces commissaires, aux frais de la Société, une indemnité annuelle de mille francs au plus.

Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour la construction ou pour l'achat des navires, pour les réparations au gréement, à la coque et aux machines et pour l'exploitation de la ligne, sera arrêté de concert entre le commissaire du Gouvernement et la Société, au 31 décembre de chaque année.

Le Gouvernement pourra charger les mêmes fonctionnaires publics d'opérer en tout temps, tant en Belgique qu'aux États-Unis, par l'examen des livres de la comptabilité de la Société ou par telles inspections qu'il jugera nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans ledit compte des recettes et des dépenses. L'intérêt à couvrir sera acquitté, le cas échéant, par le Gouvernement, sur le vu du compte des recettes et dépenses arrêté comme il est dit aux deux paragraphes précédents.

Il est expressément entendu que, quels que soient les résultats de ce compte, l'État ne pourra être tenu de payer à la Compagnie une somme dépassant 4 p. % du capital réellement versé et appliqué. En aucun cas, la garantie d'intérêt ne portera sur un capital dépassant cinq millions de francs.

Si la différence entre les recettes brutes et les dépenses présentait un bénéfice de plus de 7 p. % du capital appliqué, l'excédant en serait versé dans les caisses du trésor, à concurrence des sommes payées par l'État, pendant les années antérieures, à titre de garantie d'intérêt.

ART. 12. Dans le cas où la Société n'exécuterait pas les engagements qui lui sont imposés par la présente convention, le Gouvernement aura la faculté de retirer la garantie d'intérêt et le subside promis à la Compagnie.

ART. 13. Si la Société n'était pas définitivement constituée avant le 1^{er} novembre 1855, comme aussi, si le service n'était pas mis en activité dans le délai fixé à l'art. 3, sauf les cas de force majeure dûment prouvés, la présente convention se trouverait résiliée de plein droit pour les deux parties contractantes et sans qu'il fût besoin d'aucune mise en demeure.

ART. 14. La présente convention sera soumise à la sanction législative. Si les Chambres ne la ratifiaient pas dans leur session actuelle ou si elles y introdui-

saient des modifications auxquelles les contractants de seconde part ne voudraient pas souscrire, la convention serait par ce seul fait annihilée de plein droit.

Fait en double original, à Bruxelles, le 29 mai mil huit cent cinquante-trois.

H. DE BROUCKERE.

G. NOTTEBOHM.

ÉDOUARD WEBER.

SPILLIAERT-CAYMAX.
