

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 JUILLET 1871.

Paquebots-poste entre Anvers et New-York. Garantie d'un minimum de produit postal (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. PETY DE THOZÉE,

MESSIEURS,

De grandes lignes transatlantiques sont le complément naturel de notre réseau de chemins de fer; et sous ce rapport, il faut bien le reconnaître, nous n'avons pas tiré suffisamment parti de l'excellente situation et de la prospérité croissante du port d'Anvers.

En 1869, le Gouvernement a prêté son concours à l'établissement d'un service régulier, par bateaux à vapeur, entre la Belgique, le Brésil et les États de la Plata, en garantissant un produit postal de 250,000 francs. La compagnie anglaise, qui exploite ce service, a subi des transformations; la ligne cependant a continué de fonctionner d'une manière assez satisfaisante.

Un projet de loi, que les Chambres ont voté pendant la session extraordinaire de 1870, avait pour but de conclure un arrangement du même genre, pour l'entreprise bien plus importante d'un service de paquebots-poste entre Anvers et New-York.

Le Gouvernement, qui avait fait un appel à la concurrence, fut autorisé à parfaire un *minimum* garanti de produits postaux, sans toutefois engager le Trésor belge au delà de 300,000 francs par an, outre le remboursement au concessionnaire des taxes de pilotage, de feux et de fanaux perçus par l'État, tant à l'entrée qu'à la sortie des paquebots.

Mais les soumissionnaires qui se sont présentés ont tous demandé que l'État

(1) Projet de loi, n° 205.

(2) La commission est composée de MM. THIBAUT, président, PETY DE THOZÉE, VAN WAMBEKE, BIEBUYCK, SNOY, VAN ISEGHEM et KERYN DE VOLKAERSBEKE.

intervînt plus largement, pour des sommes variant de 500,000 francs à un million et demi.

Lors de l'examen du projet qui est devenu la loi du 9 septembre 1870, une de vos sections estimait déjà que la subvention devait être portée à 500,000 francs, afin que la tentative n'aboutît pas à un échec, et qu'en inaugurant le service dans un délai rapproché, on profitât des circonstances favorables pour Anvers, que présentaient alors le blocus des ports allemands de la Baltique et de la mer du Nord, ainsi que la stagnation des affaires en France.

Aujourd'hui, le Gouvernement est convaincu de l'impossibilité d'obtenir un service de premier ordre avec une allocation de 500,000 francs par an; il propose de majorer le chiffre éventuel de la subvention et de le porter à 500,000 francs.

Pour le reste, on ne change rien au système de la loi du 9 septembre 1870. Aussi pourra-t-il être utile de rappeler les explications données par M. le Ministre des Finances, et les déclarations qu'il a faites pendant la discussion de cette loi, le 30 août, à la Chambre, et le 1^{er} septembre, au Sénat.

D'abord, il ne faut pas perdre de vue, que les 500,000 francs ne sont pas le *minimum* postal; ils sont le *maximum* des engagements annuels, que pourra prendre le Gouvernement. On abandonne à l'adjudicataire la totalité de la taxe revenant au Trésor belge, pour le transport des dépêches échangées entre les offices des postes de Belgique et des États-Unis, et transportées par les paquebots. Mais, en même temps, le cahier des charges stipule un *minimum* annuel du produit postal. Ainsi, en supposant que ce *minimum* soit de 1,000,000 de francs, le Gouvernement ne sera jamais tenu que de payer 500,000 francs, et, si le produit est inférieur à ce dernier chiffre, la perte sera pour le concessionnaire de la ligne.

Par exemple, si la recette est de 600,000 francs, le Trésor aura 400,000 francs à payer pour parfaire la différence avec un *minimum* postal de 1,000,000 de francs. Dans une autre hypothèse, si le service postal produit 200,000 francs seulement, le Gouvernement ne payera cependant que 500,000 francs.

Évidemment, on ne traitera ni pour une année seulement, ni pour toujours. « Il y a un moyen terme, disait au Sénat l'honorable Ministre des Finances. Il » faut laisser au concessionnaire assez de temps pour qu'il puisse récupérer, » dans les dernières années, les pertes qu'il fera nécessairement pendant les » premières; aussi dans le cahier des charges, qui a été dressé par des fonction- » naires des trois départements réunis, des Affaires Étrangères, des Finances et » des Travaux Publics, a-t-on stipulé que le contrat se ferait pour dix ans, avec » faculté de le prolonger pendant cinq autres années. — Chacune des deux parties » sera liée pour dix années; au bout de ce terme, elles pourront, de commun » accord, prolonger le contrat de cinq années. Ce sera donc plutôt un contrat » fait pour quinze ans, avec faculté de résiliation, de part et d'autre, au bout de » dix années. »

En l'absence de toute déclaration nouvelle du Gouvernement, nous devons considérer que c'est toujours dans le même sens que seront conçus ses engagements.

Tout récemment, l'office allemand a réduit notablement le port des lettres en destination des États-Unis. Pour lutter avec les lignes rivales de Brême et de Hambourg, les bateaux belges ne pourront obtenir que dix centimes à peine pour la taxe de mer.

Il est impossible de prévoir les résultats d'une aussi forte réduction des prix, ni par conséquent d'évaluer, même approximativement, le produit postal de la ligne d'Anvers à New-York.

Mais quoi qu'il arrive, les sacrifices que supportera le Trésor belge seront amplement compensés par les avantages de diverses natures qu'en retirera le pays. Si l'on tient compte de l'augmentation probable des recettes du chemin de fer, on peut même dire que l'allocation ne sera qu'une espèce d'avance.

La commission émet le vœu, que cette grande entreprise soit inaugurée dans un délai aussi rapproché que possible, et que, si les départs sont bimensuels au début, ils deviennent hebdomadaires, dès qu'il y aura aliment suffisant.

Elle désire que la société concessionnaire prenne Anvers pour port d'attache de ses paquebots, et que ceux-ci naviguent sous pavillon belge.

Pour conserver à la ligne toutes ses chances d'avenir, il faut que le service soit prompt, sûr et régulier. La société concessionnaire ne rivalisera avec l'Allemagne et l'Angleterre, que si elle met à flot des steamers d'un fort tonnage, en nombre suffisant, construits dans les meilleures conditions et constamment classés à la cote *A. 1.* du *Lloyd anglais*.

La valeur personnelle des entrepreneurs de la ligne, ainsi que des capitalistes qui les patronnent, est également une condition essentielle de réussite, pour une affaire qui demande un grand sens commercial et des capitaux considérables.

Votre commission ne doute pas, que le Gouvernement prenne toutes les garanties, s'entoure de tous les renseignements avant d'accorder la concession. Elle l'engage à ne négliger aucune précaution, pour assurer le succès d'une entreprise dont il se préoccupe depuis vingt ans, et qui, bien conduite, aura une grande influence sur le développement commercial et industriel de la Belgique.

Nous espérons que, cette fois, la tentative ne sera pas stérile. En conséquence, à l'unanimité de ses membres présents, votre commission a l'honneur, Messieurs, de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,
PETY DE THOZEE.

Le Président,
THIBAUT.

