

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 JUILLET 1887.

Convention du 10 mars 1887, relative au service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. FRIS.

MESSIEURS,

Depuis de longues années, le Gouvernement belge s'est occupé de l'établissement d'un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et New-York.

La première convention date du 29 mai 1853.

Le texte de cette convention ainsi que celui de la loi du 10 octobre 1853, qui autorise l'établissement de la ligne ont été publiés au *Moniteur* du 28 octobre 1853; un subside de 1,200 francs par voyage d'aller et retour et la garantie pendant dix ans d'un intérêt de 4 p. % sur le capital réellement versé et appliqué aux navires en activité, tels étaient les avantages offerts par le Gouvernement.

Les débuts de cette entreprise ne furent pas heureux et le service cessa après quelques mois d'exploitation.

Depuis lors jusqu'en 1872, le Gouvernement n'a patronné, ni subsidié aucun autre service sur New-York, et l'initiative privée ne parvint pas à établir une ligne régulière. Une loi fut votée le 9 septembre 1870. Elle permit au Gouvernement de garantir un minimum postal de 300,000 francs.

(1) Projet de loi, n° 152

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. FRIS, SABATIER, DE DECKER, DELEBECQUE, DE SADELEER et MERUS.

Aucun concessionnaire n'e se présenta.

Par la loi du 27 juillet 1871, les engagements que le Gouvernement était autorisé à prendre ont été élevés à 300,000 francs par an.

Il résulte des discussions qu'en dehors de la garantie d'un minimum postal, le Gouvernement était autorisé à opérer la ristourne des droits de pilotage de feux et fanaux.

La première convention avec la *Red star Line* date du 24 février 1872. Successivement des modifications furent introduites par les conventions du 1^{er} juillet 1873, 14 juillet 1877 et enfin le 14 mars 1882.

La convention actuellement en vigueur fut conclue pour quinze ans, avec le droit de résilier à l'expiration de la dixième année, moyennant préavis de douze mois.

Le Gouvernement a usé de cette faculté pour permettre l'examen à nouveau des relations existantes et apporter de nouvelles et importantes modifications à la situation créée par la convention de 1882.

C'est le résultat de cet examen qui, sous forme d'un nouveau contrat, est soumis à la Législature

Déjà, en 1881, M. Saintelette, alors Ministre des Travaux publics, s'expliquant sur l'organisation d'un service hebdomadaire, rendait hommage aux services rendus par la *Red star Line* au commerce anversois, services attestés, disait-il, par l'unanimité de ceux qui ont pris part aux débats sur cette question.

Depuis 1882, une amélioration très notable se produisit encore, grâce aux efforts des concessionnaires pour renforcer leur flotte et pour mettre en ligne de meilleurs marcheurs. Tout le monde est d'accord que le service de la *Red star* s'effectue actuellement avec une régularité irréprochable.

Le Gouvernement ayant toute sa liberté d'action s'est donc posé la question s'il fallait rompre et abandonner la ligne ou renouveler dans des conditions plus avantageuses, si possible, que par le passé, la convention avec la *Red star Line*.

Le Gouvernement a cru qu'il était de son devoir de maintenir dans de certaines proportions le subside accordé à la ligne et la majorité de la section centrale a approuvé sa manière d'agir.

Diverses questions, dont les sections se sont faites l'écho, surgissent à l'occasion du projet de loi.

Les objections ne sont pas neuves ; à diverses reprises, elles ont fait l'objet des discussions de la Chambre.

« La subvention accordée sous prétexte d'un service postal est une véritable subvention commerciale, elle heurte les principes de la liberté

» commerciale, détruit la concurrence et ne peut être que nuisible au commerce et à l'industrie.

» L'obstacle fait à la libre concurrence permet à la Société concessionnaire de régler les frets à sa guise et d'en maintenir l'élévation. »

C'est ainsi que se formule la première objection.

Que le subside soit exclusivement postal, en ce sens que l'import pourrait approximativement atteindre le montant des taxes postales, on ne saurait le soutenir, mais, sous prétexte de rigorisme de principe, refuser de voir l'utilité, la nécessité même de maintenir, par le subside, une ligne de premier ordre, car telle est classée la *Red Star Line*, c'est dépasser la mesure.

On ne démontre plus aujourd'hui l'impérieuse nécessité, au point de vue commercial et industriel, de posséder une ligne régulière entre Anvers et New-York.

Dire qu'à la production de la Belgique, la recherche des débouchés est indispensable est devenu un lieu commun.

Anvers, le plus beau port de l'Europe, par son outillage perfectionné, ses quais qui rendent le trafic tous les jours plus facile, ne peut être privé de relations directes, fixes, stables, avec le grand *emporium* des États-Unis.

Que d'efforts n'a-t-il pas fallu pour créer cette ligne!

Que de capitaux, que d'activité pour la mener au point où elle se trouve actuellement!

Tous les talonnements, les échecs du début démontrent les difficultés surmontées.

Les conditions indispensables à une ligne de navigation sont la régularité, la sécurité et le confort; elles se retrouvent toutes dans l'organisation de la *Red Star Line*.

La faveur dont la ligne jouit en Amérique, est un critérium infailible; les lignes postales anglaises, si admirablement organisées, si richement dotées, ne parviennent pas à détourner la clientèle de la *Red Star Line*.

Le nombre des passagers, l'importance des marchandises à l'importation sont des éléments d'appréciation dont la valeur ne saurait échapper à la Chambre.

A l'exportation, la ligne attire le transit des pays limitrophes, elle fournit en outre à nos exportateurs les facilités désirables et avant tout, cette régularité du départ, au son de cloche, à l'heure précise.

La clientèle qu'elle procure au réseau de nos voies ferrées est d'une importance qu'il convient de ne pas perdre de vue. N'a-t-on pas dit souvent que nos lignes devaient trouver leur prolongement organisé à travers les mers.

Ces considérations d'un ordre secondaire mais qui ont leur poids, viennent donc corroborer l'opportunité de maintenir le système des subsides qui seul peut assurer la régularité dans le départ et dans l'arrivée, la sécurité et la rapidité du voyage.

La concurrence n'en saurait souffrir, les lignes non subsidiées ne sont pas astreintes à la même fixité ni à la même régularité. Elles peuvent glaner

l'aliment que l'obligation de partir à l'heure a dû faire délaisser ou abandonner par la ligne postale.

Il leur est loisible de faire des trajets d'une durée plus longue, de choisir à l'occasion d'autres terminus, et faire escale à leur convenance ; ce qui n'est point permis aux steamers postaux et ce qui constitue un sérieux avantage.

Le fret fait l'objet de l'offre et de la demande, il est abandonné à l'appréciation de l'armement ; l'intérêt est ici un sûr garant que les exigences ne dépasseront pas le taux moyen. La réponse fait à la quatrième demande de la section centrale le prouve.

Mais pourquoi, ajoutent certains adversaires de la convention, écarter l'appel à la concurrence, pourquoi ne pas admettre toutes les lignes à soumissionner suivant un programme arrêté d'avance ?

Ce mode de procéder a été tenté par le Gouvernement en 1870, mais sans résultat.

Déjà alors on disait aussi qu'il n'était pas indifférent pour le Gouvernement, même à conditions égales, de traiter avec l'un ou l'autre concessionnaire, que la valeur personnelle des entrepreneurs de la ligne ainsi que des capitalistes qui les patronnent est une condition essentielle de réussite pour une affaire qui demande un grand sens commercial et des capitaux considérables.

Nous faisons ensuite remarquer qu'actuellement la situation n'est plus la même qu'au début de l'entreprise :

Après de longs et infructueux efforts, malgré les grosses difficultés du début augmentées de la concurrence des lignes anglaises et du Havre, le Gouvernement a trouvé une ligne transatlantique de premier ordre qui fait honneur au port d'Anvers.

C'est grâce, en grande partie, à des capitaux étrangers, à force de sacrifice et d'énergie qu'on a pu détourner en faveur du port d'Anvers, les passagers et les marchandises qui avaient pris une autre direction.

La lutte s'est engagée alors que toutes les affaires d'armement donnaient des résultats défavorables ; la Compagnie a dû passer de fort mauvaises années et la prospérité est encore loin d'être complète ; il paraît qu'il serait dur de faire perdre ainsi le fruit de tant d'efforts !

Certes, le délai de la concession est expiré ; le Gouvernement a repris toute sa liberté d'action, mais les concessionnaires ont rempli scrupuleusement toutes leurs obligations ; ils font des sacrifices nouveaux ; les conditions que l'État a obtenues sont très favorables. Faut-il, dans ces conditions, modifier arbitrairement et sans utilité une situation que les hommes compétents qualifient d'excellente ?

Il serait imprudent de provoquer par une procédure nouvelle une lutte entre diverses lignes qui pourrait amener un résultat moins favorable, et qui, dans tous les cas, jetterait le désarroi dans nos rapports commerciaux avec les États-Unis.

Le sentiment général est que la ligne de la *Red star* ne peut être remplacée utilement, qu'aucune autre ligne ne peut accepter, avec la certitude de les remplir, les conditions imposées aux concessionnaires actuels.

Les risques d'une entreprise aussi considérable ne sont pas de ceux que l'on affronte impunément, — les expériences faites sont là pour le prouver, — et pour empêcher d'irréremédiables mécomptes, il faut de grands capitaux et beaucoup d'énergie !

Toutes ces considérations nous conduisent à la conclusion que le Gouvernement a agi sagement en cherchant à conserver, avec une modification très favorable, au point de vue des finances de l'État, la ligne créée par la *Red star*.

La convention soumise à la Chambre a rencontré une autre catégorie d'adversaires, qui ont cru voir dans le subsidé accordé une prime au profit des produits étrangers, notamment des grains !

On allait jusqu'à prétendre que la *Red star Line* importait des froments « en lest ». Cette légende a fait sourire tous ceux qui savent combien les steamers postaux arrivent bondés de marchandises, et combien ces grands vapeurs, sous peine de la ruine certaine de l'armement, ont besoin d'un fret rémunérateur.

Les réponses qui ont été faites à la section centrale renseignent le taux moyen du fret pour les grains, et font ressortir que les quantités de froment importées par les steamers de la *Red star* ne forment qu'une fraction de l'importation totale.

Généralement le taux du fret des grains est notablement plus élevé pour Anvers que pour Londres et Liverpool, il arrive donc fréquemment que les bateaux des lignes régulières anglaises prennent des froments pour Anvers, et y déchargent après escale en Angleterre.

Le transport des grains par les bateaux postaux coûte plus cher que par les steamers affrétés spécialement dans ce but. Les vapeurs de la *Red star* ne descendent pas la rivière comme les *outsider* et les frais d'allège s'ajoutent au taux du fret, ce qui fait élever encore le prix du transport.

Les statistiques d'ailleurs établissent que l'aliment important pour la *Red star* sont les cotons, les lards, les saindoux, les tabacs et parfois les maïs et les graines de lin à battre, que la Belgique ne produit guère.

Nous n'avons pas voulu rencontrer le principe même sur lequel se basent la catégorie d'adversaires dont nous examinons les griefs ; au point de vue spécial que nous traitons il importait uniquement de vérifier en fait le fondement de l'argumentation.

Les objections principales écartées, rien ne semble, aux yeux de la section centrale, justifier ni la suppression du service subsidié, ni un mode nouveau dans l'allocation du subsidé par un appel à la concurrence.

Les services rendus par la *Red star* au pays commercial et industriel sont réels ; les chemins de fer trouvent un considérable aliment — que les statistiques établissent — dans l'organisation de cette ligne, jamais l'État n'a eu à se plaindre de l'inexécution du cahier des charges ; le pavillon belge flotte

avec honneur sur ces steamers magnifiques qui sont classés au premier rang dans le monde maritime ; les nécessités de l'administration de la ligne se chiffrent par une somme approximative de quatre millions de francs par an qui se dépensent dans le pays ; on n'expose pas tous ces avantages sans qu'il y ait nécessité, et c'est avec une réduction de 250,000 francs par an que le Gouvernement est parvenu à les conserver au pays. — Il faut y applaudir. — La suppression du service de Philadelphie, qui sera repris, sans augmentation de charges, dès que les nécessités le comportent, a pu s'effectuer sans inconvénient.

Examen en sections.

La 1^{re} section adopte le projet de loi à l'unanimité, un membre a demandé que la Convention ne soit pas de nature à favoriser l'importation des produits étrangers et concourent avec les produits nationaux.

La 2^e section repousse le projet par deux voix contre deux et une abstention.

La 3^e section adopte à l'unanimité le projet et demande le relevé des taux postaux sur les lettres transportées par la *Red star* durant les trois dernières années.

La 4^e section se rallie à l'unanimité au projet.

La 5^e section rejette le projet. La discussion révèle que la préoccupation de la section a été d'empêcher toute nuisance à l'agriculture nationale par l'importation des grains étrangers.

La 6^e section adopte le projet, et exprime le vœu que la Convention ne puisse être considérée comme consacrant au monopole au projet de la *Red star*.

La section centrale a abordé la discussion du principe de la Convention et s'est ralliée, en majorité, aux motifs développés en tête de ce rapport.

Les demandes adressées au Gouvernement et les réponses qui ont été faites ont servi à élucider les diverses questions qui ont été discutées par la section centrale. Elles seront annexées au rapport.

Le projet de loi est adopté à l'unanimité moins une voix et une abstention.

Le Rapporteur,

VICTOR FRIS.

Le Président,

P. TACK.



ANNEXES.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

1. Quel a été le produit des taxes postales pour les lettres et colis postaux transportés par la *Red star Line* durant les trois dernières années?

2. La section désire obtenir communication du travail qui a été demandé par M. le Ministre Olin au comité de surveillance institué auprès de la *Red star Line* (1885).

3. Quels sont les motifs qui ont poussé le Gouvernement à consentir à l'abandon de l'escale de Philadelphie?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Produit des taxes postales :

1884	fr. 4,519 81
1885	4,619 86
1886	4,597 85

Quant au produit des colis postaux (petits paquets), il ne saurait être indiqué, l'administration des chemins de fer ne tenant pas attachement des petits paquets expédiés spécialement par les bateaux de la *Red star Line*.

Une copie de ce travail (avec annexe) est jointe à la présente note.

Depuis longtemps les concessionnaires sollicitaient la suppression du service obligatoire sur Philadelphie (actuellement un départ par mois dans chaque sens). Ils alléguaient que ce service n'a pas été prévu dans la loi du 27 juillet 1871 qui, en effet, dispose seulement pour l'établissement d'un service régulier sur New-York; que, si le service s'était fait au début alternativement sur New-York et sur Philadelphie, c'est parce que les

4. Le fret moyen pour New-York de Liverpool et d'Anvers est-il en concordance?

5. Quel a été ce fret dans les trois dernières années?

concessionnaires, retenus par des engagements, ne pouvaient pas contracter dans d'autres conditions; que le départ sur Philadelphie leur avait été imposé, en 1882, sans augmentation de subside alors qu'un service vers et de New-York était rendu hebdomadaire; enfin qu'ils désiraient concentrer toutes leurs forces sur New-York, principal centre d'affaires des États-Unis. Ils se sont réservé, au surplus, d'organiser des départs sur Philadelphie, lorsque les circonstances le comporteront.

Le Gouvernement a consenti à la suppression du service sur Philadelphie, moyennant une réduction notable (250,000 francs par an) des avantages pécuniaires dont les concessionnaires jouissent actuellement.

L'administration ne possède pas les moyens de répondre à cette question. On fera remarquer, au surplus, que les concessionnaires ont toujours été laissés libres quant aux taux des frets.

On ne peut donner que les taux moyens des frets payés pour les marchandises que le service postal a transportées :

A L'EXPORTATION.

Années.	Pour New-York.	P ^r Philadelphie.
1884	fr. 19.58	fr. 20.37
1885	18.12	18.67
1886	19.29	17.54

A L'IMPORTATION.

Années.	De New-York.	De Philadelphie.
1884	fr. 21.73	fr. 22.37
1885	21.22	19.91
1886	21.08	19.87

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

6. Quelle est la quantité de grains introduite par la ligne postale *Red Star Line* depuis 1883?

1883 . . .	107,513,301 kilogr.
1884 . . .	127,624,256 —
1885 . . .	100,992,234 —
1886 . . .	117,934,705 —

7. Quelle est celle introduite par les steamers des lignes concurrentes non subsidiées?

Steamers non subsidiés de la *White Cross Line* :

1883 . . .	76,329,280 kilogr.
1884 . . .	59,876,033 —
1885 . . .	40,888,078 —
1886 . . .	44,826,699 —

8. Quelle est la quantité introduite par les steamers venant de la Plata et des Indes, mise en parallèle avec celle venant de l'Amérique?

	Total des importations des États-Unis d'Amérique (<i>Red star Line</i> , <i>White Cross Line</i> et autres steamers) (1) :	Total des importations des Indes et de La Plata par steamers de toutes catégories :
1883 . . .	222,656,791	155,359,952
1884 . . .	305,286,911	140,320,949
1885 . . .	182,028,737	165,045,743
1886 . . .	273,506,646	179,558,795

9. Quel a été le fret des grains venant de New-York par la *Red Star Line* depuis 1886, 1^{er} janvier, et le fret payé pour le transport par les lignes non subsidiées?

TAUX MOYEN DU FRET PAR 100 KILOGR.
(*Red star Line*).

Période.	Froment.	Mais.	Seigle.	Grains de lin.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1886 . . .	1 55 ¹ / ₂ .	1 45	1 54 ¹ / ₂ .	1 82
5 premiers mois de 1887 . . .	1 41 ³ / ₄ .	1 53 ³ / ₄ .	1 42	"

L'administration ne possède aucune indication quant au fret perçu par les services libres.

(1) Les chiffres ne comprennent pas les graines de lin et les semences; mais l'orge, l'escourgeon, les féveroles et autres grains y sont compris.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

10. Le Gouvernement ne pourrait-il accorder à d'autres lignes acceptant les mêmes conditions que la *Red star Line* la remise ou ristourne des droits de feux et fanaux et de pilotage? Quelles seraient les conséquences financières?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Il n'est pas à prévoir que les conditions imposées à la *Red star Line* seraient acceptées par une autre ligne, moyennant seulement la ristourne des droits de pilotage et de fanal.

Pour l'unique ligne existant, outre la *Red star Line*, entre Anvers et les États-Unis, la ristourne des droits susdits s'élèverait approximativement à 53,000 francs par an pour des départs de quinzaine, et à 116,000 francs pour des départs hebdomadaires.

Commission de surveillance des services postaux transatlantiques.

A Monsieur le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, à Bruxelles.

Anvers, le 18 janvier 1884.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Commission de surveillance des services postaux transatlantiques qui, par suite d'un concours de circonstances a été empêchée pendant une période assez longue de se réunir, vient, dans sa séance de samedi, 16 courant, d'émettre, en suite à la dépêche ministérielle du 11 février 1884, Marine, 2^e bureau, n° 5, son avis sur la question de savoir s'il convient d'admettre toutes les lignes régulières à bénéficier des ristournes de taxes qui ne sont accordées qu'à certaines entreprises, en vertu de contrats conclus avec l'État.

Elle est d'opinion qu'il serait désirable que toutes les lignes régulières transocéaniques, se soumettant à certaines conditions, pussent jouir du bénéfice de la ristourne des droits de pilotage et de phares et fanaux.

Comme l'avantage découlant de la ristourne de ces taxes est assez restreint, la Commission estime que les obligations à imposer ne peuvent être qu'en rapport avec l'avantage offert et ne doivent viser que la durée du contrat. L'observance de la part des entrepreneurs d'effectuer les départs d'Anvers aux époques déterminées et de faire annuellement le nombre prescrit de voyages, en y ajoutant, quand de besoin, quelques stipulations concernant les escales et le transport des dépêches postales.

La commission se rallie donc à l'avant-projet de loi tel que la Commission consultative l'a amendé, sauf en ce qui concerne l'article 4 où il est dit : « il s'effectuera au moins un voyage par mois en chaque sens ».

Elle propose de remplacer cette rédaction par la suivante :

« Il s'effectuera au moins un départ d'Anvers chaque mois.

Elle propose aussi d'ajouter à l'article 5 une disposition laissant à l'entrepreneur la latitude de remettre le départ de cinq jours, lorsque l'intérêt du commerce et de la ligne le requiert.

La Commission pense qu'il est indispensable de laisser une certaine

latitude dans les départs, parce que déterminer un jour absolument fixe est une condition trop onéreuse qui écarterait bien des entreprises et ainsi nuirait à la concurrence.

Les motifs, Monsieur le Ministre, qui amènent la Commission à être favorable aux projet sont que sa mise à exécution peut contribuer à la création de lignes régulières nouvelles et qu'elle constitue un premier pas vers la suppression des taxes qui grèvent la navigation.

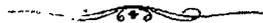
Nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer les assurances de notre haute considération.

Le Président,

(Signé) BIART.

Le Secrétaire,

(Signé) L. ROGER.



Projet amendé par la commission de surveillance.

ARTICLE PREMIER. — Les taxes de pilotage, de feux et fanaux perçues par l'État, tant à l'entrée qu'à la sortie, ainsi que les taxes payées éventuellement au pilotage néerlandais pourront être remboursées aux lignes régulières de navigation à vapeur établies entre Anvers et les contrées extra-européennes.

ART. 2. — L'octroi des avantages stipulés à l'article précédent fera l'objet de conventions spéciales.

La durée de ces conventions ne pourra dépasser le terme de cinq années, à partir de la mise en vigueur de la présente loi.

ART. 3. — Les entrepreneurs transporteront, sans aucune rémunération, aux ports d'escale ou de destination de leurs lignes, les malles qui leur seront confiées par l'administration des postes, sans distinction de l'origine des correspondances y renfermées.

ART. 4. — La convention contiendra une déclaration relative aux points extrêmes à desservir, aux jours de départ, aux ports d'escale, etc.

Il s'effectuera au moins un voyage par mois dans chaque sens.

ART. 5. — La restitution des droits s'effectuera semestriellement et pour autant seulement que le service ait été exécuté régulièrement durant les six mois révolus.

Si, au départ d'Anvers, il se produit un retard qui ne soit pas le résultat de circonstances de force majeure dûment établies, les entrepreneurs n'auront pas droit au remboursement des taxes, tant à l'entrée qu'à la sortie.

ART. 6. — Le Gouvernement aura le droit de retirer les avantages stipulés et de résilier le contrat, sans aucune formalité, si le service n'a pas un caractère de régularité suffisant ou si généralement les entrepreneurs contreviennent à leurs obligations essentielles.

ART. 7. — Les conventions faites en vertu de la présente loi ne peuvent constituer aucun privilège en faveur d'une entreprise quelconque.
