(N° 148.)

Chambre des Représentants.

Séance du 11 Mai 1840.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Accompagnant le projet de loi relatif à l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis.

Messieurs,

La navigation transatlantique par bateaux à vapeur, établie en Angleterre, il y a peu d'années, a excité à un haut degré l'intérêt des nations maritimes de l'Europe. Depuis, ce sentiment a fait place au désir et au besoin de suivre cet exemple. Et, en effet, il s'agit d'un résultat immense obtenu et constaté aujourd'hui, celui de faire servir l'Océan de complément aux chemins de fer; de rapprocher de nous le continent américain et de faciliter par là les échanges internationaux.

On a vu bientôt la France et la Hollande s'émouvoir à l'aspect de cette entreprise, et ces deux pays annoncent déjà l'intention de venir partager cette nouvelle conquête commerciale.

La Belgique, de son côté, ne pouvait, Messieurs, rester indifférente au milieu de ce mouvement. Son heureuse position, les intérêts de son industrie et de son commerce, le réseau de chemins de fer dont elle a sillonné son territoire, ses intérêts politiques mêmes, tout lui faisait un devoir de porter ses vues vers l'immense débouché que lui présente l'Amérique.

Suivant les tableaux officiels, l'Angleterre exporte dans les Amériques, non compris, qu'on le remarque bien, ses possessions particulières, pour environ 400 millions de ses produits.

La France exporte vers les mêmes lieux pour 150 millions de produits de son sol et de ses manufactures. Ce n'est pas exagérer que de supposer que les autres pays, la Suisse, l'Allemagne, etc., y apportent pour une somme de 150 millions. Voilà donc une consommation totale d'environ 700 millions

de produits européens, et la Belgique n'y participe que pour une somme insignifiante.

Cependant, Messieurs, le gouvernement a la conviction qu'il dépend de nous de revendiquer pour notre industrie une bonne part de ce mouvement d'affaires.

Les conditions d'admission dans les ports sont les mêmes pour les navires belges que pour ceux de nos rivaux ; nos produits y sont traités sur le pied le plus favorable. Nos navires et leurs cargaisons ne paient pas d'autres ni de plus forts droits que les navires et les cargaisons de la Grande-Bretagne, de la France, des Pays-Bas, et des villes anséatiques. D'un autre côté, la fabrication en Belgique est placée dans des conditions assez avantageuses pour lutter avec les autres peuples pour la plupart de ses produits ; les matières premières y sont à bon compte, n'étant frappées que d'un faible droit de douanes et souvent totalement affranchies de droits. La main-d'œuvre n'y est pas plus élevée qu'en France et beaucoup moins qu'en Angleterre et en Hollande. L'ouvrier n'y manque ni d'aptitude, ni d'intelligence, ni d'activité.

Ce qu'il faut à la Belgique, ce sont des relations suivies, directes, faciles et régulières.

L'obligation où se trouvent parfois nos industries, de se servir de voies intermédiaires pour leurs expéditions, de s'arrêter au Hâvre, à Amsterdam ou à Hambourg, les entraîne dans des frais supplémentaires qui absorbent les avantages qu'elles peuvent posséder pour une production économique ou établissent une différence en faveur de leurs concurrents. Plus d'une fois, les chambres de commerce, et notamment celle de Liége, ont fait entendre leurs plaintes à ce sujet et signalé le défaut, dans nos ports, d'expéditions promptes et régulières, comme un grand obstacle au développement de nos débouchés. On a allégué souvent que nos industries étaient empêchées de faire des expéditions vers ces marchés lointains par suite du manque de connaissances exactes des goûts et des besoins de ces contrées. Des efforts, qu'il est de notre devoir de reconnaître, ont été faits pour réunir des collections d'échantillons propres à éclairer les fabricants ; mais ces renseignements et surtout l'indication des prix qui les accompagne, n'inspirent jamais ce degré de confiance, cette sécurité, cette hardiesse que donnent des renseignements recueillis par soi-même ou par des agents spéciaux. Nul doute que l'établissement de communications faciles et peu dispendieuses avec les États-Unis n'ait pour effet d'engager nos principaux industriels à tenter des investigations personnelles, à aller visiter eux-mêmes ou à faire visiter des marchés ainsi rapprochés de nous.

Plus les relations avec un pays sont fréquentes, plus elles tendent à se multiplier. C'est un fait que l'expérience a confirmé et qui est facile à expliquer.

Lorsque les relations sont rares, peu nombreuses ; lorsque les expéditions n'ont lieu qu'à des intervalles éloignés, le négociant hésite ; il craint de ne pas rencontrer le moment opportun ; il a peur que l'expédition à laquelle il songe n'arrive sur le marché étranger dans des circonstances défavorables, qu'il y ait encombrement de produits, avilissement de prix. Quelquefois il surmonte

ses craintes, plus souvent il s'y abandonne, et c'est ainsi, peut-on dire, que l'esprit commercial s'éteint, que les relations d'un peuple dépérissent. Quand, au contraire, les relations d'un peuple sont fréquentes, continues, il s'établit presqu'à coup sûr une moyenne favorable à l'ensemble des affaires. Les mécomptes d'une expédition sont compensés par les avantages plus grands d'une autre. Il semble donc que c'est satisfaire à un des plus impérieux besoins du commerce que de lui assurer des occasions d'expéditions fréquentes, que de lui fournir le moyen d'être promptement et exactement informé de l'état des marchés. Il pourra alors entrer dans la voie où il est si désirable de le voir marcher et commencer par de petites expéditions, souvent renouvelées. Le temps se chargera d'en accroître graduellement l'importance.

Lorsque le paquebot à vapeur fut établi, en 1837, entre Rotterdam et le Hâvre, le total du fret ne produisit, cette année, que fr. 176,577. Dès la seconde année, ce total s'éleva à fr. 246,740.

La même progression ascendante se remarque dans le commerce de la France avec les États-Unis : ainsi, par exemple, les expéditions de tissus de lin et de chanvre, qui, en 1821, n'atteignaient pas encore le chiffre de fr. 40,000, se sont successivement accrues d'année en année et ont atteint, en 1837, le chiffre de fr. 154,429.

Les exportations de tissus de laine, en 1821, n'étaient que de fr. 66,163 et, en 1838, dépassaient fr. 664,000; les tissus de coton, dont l'exportation, en 1821, n'était que de fr. 25,269, figurent déjà dans les tableaux statistiques des exportations de la France de 1838 pour une valeur de fr. 327,843.

Il en est de même de tous les autres produits similaires de notre industrie.

Mais quel est le moyen de communication qui nous permette de lutter en Amérique avec nos puissants voisins? Il n'y en a qu'un seul : c'est une ligne de navigation à vapeur.

La France a pu jusqu'ici se contenter de paquebots à voiles; mais, outre qu'on médite déjà pour ce pays l'établissement d'un service de bateaux à vapeur, il est aisé de voir la différence qui existe entre notre position et celle de la France. Non seulement un service de bateaux à voiles organisé en Belgique ne pourrait pas lutter avantageusement avec la navigation à vapeur établie en Angleterre, mais il ne pourrait pas même avoir des départs à jour fixe; nos ports étant situés dans la Manche, les navires qui en sortent ont à craindre des retards souvent très longs occasionnés par les vents d'ouest qui règnent la moitié de l'année au moins, sur nos côtes. — Pour assurer le succès de l'entreprise et en obtenir tous les résultats désirables, il faut qu'elle acquière à l'étranger comme dans le pays une renommée d'exactitude, de promptitude, de sécurité et de modicité de prix. Nous disons à *l'étranger*, parce qu'il ne faut pas perdre de vue l'influence que cette voie de communication peut avoir sur nos rapports avec les peuples qui nous environnent : des expéditions fort importantes ont lieu de la Suisse et de l'Allemagne vers les États-Unis. Les unes sont dirigées par la France, les autres par Hambourg.

La Belgique, aidée de son chemin de fer qui va définitivement se prolonger

jusqu'à Cologne, n'est-elle pas dans une situation admirable pour attirer à elle une partie de ces transports? A se servir d'elle, à expédier par son entremise, il y aura économie et célérité. L'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur va donc offrir au commerce suisse et allemand l'attrait le plus séduisant pour se rapprocher davantage de nous. Et, quand les marchandises qui peuvent payer le fret élevé des bateaux à vapeur, seront dirigées vers la Belgique, les autres suivront également. Une fois la route tracée, les expéditions ne seront pas scindées; les marchandises qui ont plus besoin d'économie que de rapidité dans le transport, nous arriveront comme les autres. Alors, à côté de nos bateaux à vapeur, ne manqueront pas de s'établir des lignes régulières de navires à voiles.

Nous venons donc, Messieurs, 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.

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. Mais il a été reconnu que les capitaux ne se rencontreraient pas sans le concours du gouvernement.

L'exploitation de bateaux à vapeur transatlantique est chose encore nouvelle. Les résultats déjà obtenus en Angleterre sont satisfaisants; cependant on ne pourrait se promettre de prime abord, un succès pareil à celui qui a accueilli les steamers anglais. Ceux-ci ont trouvé à desservir des relations toutes établies, tandis qu'ici il faut les créer pour la plupart. L'intervention du gouvernement dans l'établissement de cette ligne de navigation lui permettra, d'ailleurs, de stipuler des garanties propres à favoriser notre industrie.

Quant au mode d'exécution, le gouvernement vous demande, Messieurs, de le laisser libre d'adopter celui qu'il aura reconnu, après un examen approfondi, être le plus favorable aux intérêts du pays et du trésor public.

Il nous importe surtout, Messieurs, de ne pas nous laisser devancer par d'autres peuples du continent dans la navigation transatlantique par bateaux à vapeur. Lorsqu'une fois un établissement de cette nature aurait fixé chez nos voisins les relations de commerce que nous désirons voir s'établir chez nous, il serait bien plus difficile de les rompre, car on ne détruit pas aisément les habitudes prises. La question de temps est donc ici d'un intérêt immense.

Le gouvernement anglais comprenant fort bien tout ce qu'il y a de grand dans la révolution que l'application de la vapeur aux voyages de long cours doit opérer dans les rapports commerciaux, paraît déjà avoir traité pour faire jouir promptement la plupart de ses possessions américaines des bienfaits de ce nouveau mode de communication et pour desservir simultanément certaines contrées où son commerce et son industrie ont des intérêts importants.

Il a traité pour l'organisation d'un service qui mettra la Grande-Bretagne en relation avec Halifax, Quebec et Boston; il a traité aussi pour un ensemble

de services, allant premièrement de la Grande-Bretagne à la Jamaïque; secondement de la Jamaïque à la Guyane, à Demerari, à Berbice, à Panama, à Honduras, à La Havane, à la Vera-Cruz, et, en général, à la partie sud-ouest des États-Unis; troisièmement de la Havane à Halifax et à New-York, système complet qui embrasse le Canada, les États-Unis au nord et au midi et les côtes occidentales de l'Amérique du sud. Le gouvernement anglais paraît résolu à accorder de ce chef un subside de 6 $\frac{1}{2}$ millions de francs.

En France on songe sérieusement à l'organisation de divers services vers New-York, la Nouvelle-Orléans, la Havane et le Mexique; et quoique les choses soient loin d'être aussi avancées qu'en Angleterre, on s'en occupe néanmoins avec activité.

Les besoins de notre industrie, l'avenir de notre commerce ne réclament pas un si grand nombre de services, un développement aussi étendu. Sans vouloir poser des limites à la prospérité du pays, nous avons cru pourtant pouvoir nous arrêter à l'idée d'une ligne unique dirigée vers les États-Unis.

Le sacrifice que l'établissement projeté impose à l'État n'a rien qui doive effrayer, surtout si l'on veut bien le mettre en regard des immenses compensations que l'industrie et le trésor public ont le droit d'en attendre.

Ainsi, par exemple, le sacrifice sera notablement allégé par le port des lettres de l'étranger qui sont destinées aux États-Unis et prennent aujourd'hui la voie de l'Angleterre ou du Hâvre. Une grande partie de ces lettres, traversant désormais notre pays, augmentera la recette de cette branche de revenus publics. Le sacrifice sera allégé encore par une majoration du produit des douanes, résultat de l'accroissement de nos exportations et de nos importations.

Il sera allégé aussi par un accroissement du transit. Il le sera enfin par un concours de passagers de tous les pays de l'Europe centrale qui ont ou qui cherchent à nouer des relations transatlantiques. Le nord de l'Europe, au moyen des lignes de navigation à vapeur établies sur toute la Baltique, nous déversera ses passagers; les Américains, à leur tour, avec leur génie aventureux, chercheront à explorer un pays dont ils étaient détournés par l'habitude de communications exclusives avec l'Angleterre; et en même temps qu'ils viendront étudier les ressources de notre industrie et de notre commerce, ils y établiront des relations qui doivent toujours tourner à l'avantage de la Belgique.

C'est ainsi, Messieurs, qu'appelant successivement dans notre pays tous les peuples, nous donnerons aux gouvernements qui nous environnent une preuve nouvelle que la Belgique est toute entière livrée à des idées d'ordre et de stabilité et ne se préoccupe que du soin d'améliorer son bien-être, gage le plus certain de la tranquillité des peuples. L'histoire de certains pays est là pour attester que la nature et le caractère de leurs institutions leur ont souvent donné dans le monde une importance hors de toute proportion avec leur population et l'étendue de leur territoire : pourquoi la Belgique ne pourrait-elle pas relever encore le rang qu'elle occupe en Europe? Neutre de par la décision des grandes puissances, elle restera neutre, mais s'il ne lui

est pas permis d'aspirer à une prépondérance militaire, montrons du moins que le rôle purement commercial qui lui est imposé est encore assez beau et qu'il y a de la gloire à le remplir.

Le ministre de l'intérieur,

LIEDTS.

PROJET DE LOI.

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre ministre de l'intérieur et notre conseil des ministres entendu ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre ministre de l'intérieur présentera aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

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 fr. 400,000 par an, pendant 14 années.

ART. 3.

Cette dépense sera imputable sur les fonds qui sont ou seront alloués au budget du département de l'intérieur, pour les exercices 1840 à 1854, pour le soutien et l'encouragement de l'industrie et du commerce.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 10 mai 1840.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

LIEDTS.

TABLEAU *des exportations de la Belgique vers les États Unis, en* 1837, *et vice-versa*

IMPORTATIONS DES ÉTATS-UNIS,

EN 1837

	KILOG	FRANCS
Canons de baleine		9,100
Bois d'ebenisterie		45 800
Id. de teinture	104 545	52,273
Id de Calliat, Santal, etc	657,038	149 866
Cacao	80,316	56,221
Cafe .	1,129 362	1,581,197
Camphre	587	2 935
Canelle de Chine	11,515	23,030
Potasse	2 293,690	1,467 962
Chanvre	60,160	48,121
Coton en laine	1 722,071	2,927,521
Cuirs et peaux	32,203	36,711
Id id	693,187	1,351,715
Dents d'elephant	1,462	11,928
Drogues .		20,450
Ecaille de tortue.....		92,050
Épiceries		1,440
Étain		142,744
Gingembre	23,829	21,650
Gommes	33,977	101,331
Huiles d'epiceries		16 900
Id de poisson	1,555 355	1,088,734
Laque en feuilles	21,591	86,364
Miel	127,874	112,520
Piment	65,000	84 400
Poils et crins	4,415	8,827
Poivre	438 290	376 920
Resines	261,980	628,762
Riz	752,221	376 110
Salpètre	60 990	51,660
Salsepareille	3,050	9 150
Sucres	134 680	94 280
Tabac Virginie	1 922 130	2,690 982
Id Maryland	333 469	500 203
Id Cotes	149 900	67 400
Id Cigares		47 540
Teinture		30 100
The	92 443	924 430
		15 339 326

EXPORTATIONS AUX ÉTATS-UNIS,

EN 1837 (*PRODUITS BELGES*)

	KILOG	FRANCS
Amidon	7,808	2 967
Genievre de Hollande	30,190 l	9 057
Chapeaux de feutre		1 640
Chicorée	1,105	497
Cornes		13 700
Cuivres	19,315	55,434
Id		2,960
Draps	5,974	95,584
Id	8,349	166 980
Epingles	9,188	32,158
Clous	37,131	22,278
Ouvrages de fer	3,088	1,235
Garance	32,100	32,100
Grains	263,000	42,120
Id	3,508,622	350,000
Feves	26,404	3 169
Pain, biscuit, farines	407,150	407,150
Huile de faine et comestible	3,460	3 114
Id de graines	138,838	110,070
Instruments de musique		11 305
Laque	3,006	12 024
Livres imprimes en Belgique	2,862	17 160
Mercure		7,960
Armes et munitions		231,000
Parfumeries		2 160
Pelleteries apprêtees		1 196
Pierres à repasser et aiguiser		8,100
Meules		5,400
Tableaux		19,550
Tapis et tapisseries		2 500
Briques	220 000	4,400
Etoffes de laine	1 840	40,840
Soieries	27	2 970
Toiles	364	3,640
Dentelles et tulles		3,000
Verres et verreries		57,304
Vins		1,940
Zinc, lingots	14 970	13,473
Id , laminé	88,590	106,308
Tissus de gomme élastique		1,068
		1,905,511
A déduire Grain 392,120 / Pain, farine 407,150		799,270
	Fr	1,106,241

(Annexe au N° 148.)

Exportations de la France

VERS

LES ÉTATS-UNIS.

COMMERCE GÉNÉRAL.

(MARCHANDISES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES RÉUNIES.)

MARCHANDISES.	1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Fruits verts et secs.	1,568,596	505,422	1,613,555	2,166,991	1,015,594	1,310,522
Huiles volatiles et autres	3,000,028	1,075,616	1,586,489	2,518,576	1,284,505	1,110,112
Parfumerie	1,712,063	1,054,201	2,486,189	1,775,652	920,806	1,436,507
Vins	5,225,408	5,783,882	9,173,926	10,994,293	4,902,707	7,182,527
Eaux-de-vie et liqueurs	3,966,441	2,183,564	3,542,139	2,810,541	2,542,109	3,520,126
Glaces et miroirs	312,352	153,891	736,939	700,477	670,845	560,075
Bouteilles pleines et vides.	601,429	541,587	1,045,287	1,556,552	746,527	769,985
Verreries et cristaux (autres).	213,115	224,671	535,458	560,862	508,202	564,256
Toiles de lin et batistes	4,492,590	5,819,026	7,516,156	9,856,557	3,528,648	7,598,094
Dentelles et tulle de fils de lin	209,854	269,966	479,509	297,261	196,258	195,210
Tissus de laine de toute espèce	7,615,800	9,720,512	11,817,195	15,421,300	10,106,556	17,523,441
— de soie de toute espèce	71,805,294	56,588,746	72,648,479	129,291,015	44,158,116	55,001,225
— de coton de toute espèce	10,150,643	9,185,573	22,976,037	22,055,879	9,572,649	12,876,261
Gants de peau	5,451,760	3,577,640	6,136,840	5,128,200	1,544,600	5,440,800
Peaux ouvrées	1,215,432	596,576	551,720	815,840	597,584	765,344
Horlogerie	1,586,675	896,409	1,678,524	3,249,007	1,678,187	995,062
Mercerie	1,816,002	1,416,174	2,998,214	3,452,656	955,616	2,541,454
Modes	568,811	575,159	1,149,747	2,125,407	1,518,166	1,771,537
Papiers de toute espèce	710,265	712,209	1,060,742	1,170,091	491,107	567,029
Livres	211,829	195,946	295,945	550,957	287,687	285,421
Armes blanches et à feu, de guerre et de luxe	172,657	129,692	205,456	604,464	256,050	145,455
Autres articles	12,562,659	12,507,274	46,251,975	24,215,921	11,757,695	48,946,015
TOTAUX.	154,965,261	115,095,556	196,042,277	258,874,057	98,615,590	170,698,052

COMMERCE SPÉCIAL.

(MARCHANDISES FRANÇAISES.)

MARCHANDISES.	1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.
Fruits verts et secs.	1,172,964	375,467	1,458,017	2,056,299	996,990	1,220,527
Huiles volatiles et autres	1,944,578	578,840	460,914	528,769	654,111	222,554
Parfumerie	1,709,435	1,022,259	2,475,540	1,775,033	910,476	1,406,161
Vins	5,167,674	5,162,318	9,090,992	10,814,299	4,795,087	7,080,553
Eaux-de-vie et liqueurs	3,754,550	2,098,116	3,459,286	2,772,097	2,451,472	3,296,850
Glaces et miroirs	303,847	151,657	717,802	684,643	658,276	555,753
Bouteilles pleines et vides.	600,449	538,326	1,050,827	1,508,878	727,542	756,909
Verreries et cristaux (autres).	212,854	223,804	328,550	554,757	298,227	539,279
Toiles de lin et batistes	3,548,815	4,212,795	7,238,192	9,512,963	2,297,246	5,823,204
Dentelles et tulle de fils de lin	137,922	247,420	415,518	65,432	96,954	79,757
Tissus de laine de toute espèce	6,207,756	8,712,921	10,179,864	12,415,172	9,005,220	16,273,955
— de soie de toute espèce	58,146,463	54,634,706	54,586,021	75,042,436	22,356,212	37,814,882
— de coton de toute espèce.	5,759,955	4,542,280	13,775,020	15,547,012	4,389,954	9,055,109
Gants de peau	5,450,320	3,543,840	6,153,720	5,121,720	1,526,000	5,438,640
Peaux ouvrées	1,214,424	394,728	530,576	787,992	587,280	716,808
Horlogerie	1,027,902	543,417	1,016,452	1,458,244	610,957	575,566
Mercerie.	1,754,224	1,350,742	2,920,966	3,328,984	822,702	2,211,966
Modes	531,579	520,588	1,126,122	1,973,717	967,752	1,751,667
Papiers de toute espèce	652,781	711,015	1,007,729	1,099,003	490,641	507,505
Livres	190,353	161,132	263,328	316,336	251,242	261,348
Armes blanches et à feu, de guerre et de luxe	58,581	66,021	78,605	158,465	59,655	86,001
Autres articles	8,497,127	8,345,894	26,957,706	11,237,588	5,659,134	24,269,074
TOTAUX.	107,984,155	78,136,275	145,251,145	158,737,819	58,610,910	119,725,806