

A

(N^o 164.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} JUIN 1840.

RAPPORT fait par M. DE GARCIA, au nom de la section centrale, sur le projet de loi relatif à l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis ().*

MESSIEURS,

Le Gouvernement vient vous demander l'autorisation de favoriser l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis.

Il demande, par le même projet de loi, l'autorisation de comprendre dans cette entreprise d'autres lignes de navigation à vapeur, si l'utilité et la possibilité en sont reconnues. A cet effet, et pour couvrir la dépense de cette entreprise, il demande pour quatorze années un subside qui ne pourra excéder la somme moyenne de quatre cent mille francs par an, subside qui s'élèvera à la somme de cinq millions six cent mille francs.

Le projet dont l'utilité n'a été contestée ni reconnue formellement par aucune des sections, a soulevé, de la part de toutes, des observations sur le vague du projet, sur la portée de la mesure proposée, sur le mode le plus avantageux de l'établir, et enfin sur le point de savoir si la mesure proposée répondrait au sacrifice que ferait le pays : et si, en faisant ce premier pas, l'on ne serait point entraîné à d'autres dépenses plus considérables, qui pourraient compromettre l'état financier de la Belgique.

D'après l'exposé des motifs, qui accompagne le projet de loi, les avantages qui résulteraient de son adoption seraient immenses pour l'industrie, le commerce et pour tout le pays en général; et la dépense qu'elle imposerait au trésor, des plus minimes relativement à ces avantages. Il a été même dit, qu'au moyen du sacrifice de quatre cent mille francs par an, pendant quatorze années, l'on ouvrirait à la nation belge une source de richesses équivalente et même supérieure à celle des colonies dont jouissait la Belgique avant la révolution de 1830.

Lorsque tout est neuf dans une entreprise de cette nature, lorsque l'expérience, qui est au-dessus de toutes les théories, laisse très-peu d'éléments propres à constater les avantages de la navigation à vapeur pour le commerce,

(*) La section centrale était composée de MM. Fallon, président, Mast de Vries, Milcamps, Brabant, De Foere, Rodenbach, et De Garcia de La Vêga, rapporteur.

lorsque des esprits éclairés ont de grands doutes sur le succès de semblables entreprises, il est utile de constater des allégations de cette nature, afin que, si l'on adopte la loi qu'on vous présente dans des termes un peu vagues et peu propres à donner des idées justes et nettes sur ses conséquences, l'on puisse se mettre en garde . arrêter les effets d'une entreprise peu mesurée et peu connue, et prévenir des dépenses qui ne seraient point en harmonie avec les avantages qu'on se propose.

Ces premières observations posées, nous allons vous présenter d'abord une analyse des réflexions faites par les diverses sections de la Chambre, en second lieu l'exposé du travail de la section centrale.

Le cadre de notre travail nous conduit à le diviser en deux parties. De cette manière nous espérons éviter la confusion dans les idées. et présenter de la manière la plus nette les seuls éléments qu'a pu se procurer la section centrale, et qui peuvent être de nature à fixer les opinions de la Chambre sur le projet de loi soumis à ses délibérations.

PREMIÈRE PARTIE.

Examen du projet dans les sections.

La première section, qui approuve le principe du projet de loi, observe que les renseignements fournis dans l'exposé des motifs sont insuffisants pour se fixer sur l'avantage ou le désavantage des moyens proposés, et demande un plus ample informé.

La deuxième section, avant de se livrer à l'examen du projet de loi, désire que le Gouvernement lui donne des renseignements sur les points suivants :

1^o Le Gouvernement a-t-il ouvert des négociations avec une ou plusieurs sociétés pour l'établissement du service de navigation dont s'agit?

2^o Les chambres de commerce ont-elles été consultées sur cet objet?

3^o Dans quel port de la Belgique serait établi ce service?

4^o Sous quelles conditions le Gouvernement se propose-t-il d'accorder des subsides pour favoriser cet établissement?

5^o Quelles sont les autres lignes de navigation que l'entreprise pourrait comprendre?

La troisième section, sans vouloir se prononcer contre l'utilité du principe du projet de loi, est d'avis que cette question n'est pas suffisamment instruite pour être examinée immédiatement. Elle désire que le Gouvernement s'entoure de plus de renseignements, et entre autres réclame ceux qui sont demandés par la deuxième section.

La quatrième section, sans se prononcer contre l'utilité du projet de loi et dans la pensée qu'il peut avoir des résultats avantageux, adresse au Gouvernement une série de questions pour se mettre à même d'apprécier tous les avantages de la mesure proposée, et d'en voir toute la portée.

1^o Elle demande de quelle manière s'établira le service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis, sous le rapport du nombre de bateaux qui y seraient employés et sous celui des dépens qui se feraient annuellement?

2^o Quelle est la société ou quelles sont les sociétés avec lesquelles le Gouvernement se propose de traiter?

3^o Quelles sont les conditions qu'il est d'intention de stipuler?

4° Quelle serait, eu égard aux renseignements à donner sur les questions précédentes, la somme qui pourrait être nécessaire dans le cours de l'exercice actuel ?

5° Pourquoi fixe-t-on le subsidé à payer au taux de quatorze années ?

6° Quelles sont, présomptivement, les autres lignes qui pourraient être comprises dans l'établissement de la navigation à vapeur ?

7° A combien s'élèvent les fonds auxquels le projet de loi fait allusion, en disant que la dépense sera imputable sur les fonds qui sont alloués au Budget du Département de l'Intérieur pour 1840 ?

8° Pour l'établissement de la navigation à vapeur projetée, le Gouvernement a-t-il pris des renseignements soit auprès des chambres de commerce, soit en pays étranger, par l'intermédiaire de ses agents et quels sont ces renseignements ?

Le cinquième section observe que ne trouvant dans l'*Exposé des motifs de la loi* que des considérations générales sur l'utilité d'une communication directe, par bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis, mais rien qui la mette à même d'apprécier les dispositions du projet de loi, elle désire avant de se prononcer obtenir des éclaircissements et de nouveaux renseignements.

En conséquence, elle adresse au Gouvernement des demandes, qui rentrent identiquement dans celles formulées par la section précédente.

La section, à l'unanimité, charge son président de réclamer ces renseignements, et ajourne l'examen du projet de loi jusqu'après la réponse du Ministre. Telles furent les résolutions prises dans une première réunion par la cinquième section.

Dans une deuxième réunion, qui suivit, elle déclara que sans se prononcer sur le principe de la proposition, elle était d'avis d'en ajourner l'examen jusqu'à la session prochaine, à moins que le Gouvernement ne démontrât à la section centrale l'urgence de ce prononcer immédiatement sur le fond du projet. Elle entend que dans ce dernier cas, le projet soit renvoyé à l'examen des sections ; résolution prise à l'unanimité des neuf membres présents.

La sixième section désire que la section centrale se fasse exhiber les rapports des chambres de commerce du pays, donnés d'après une circulaire qui leur a été adressée par l'ancienne administration. Elle demande en outre, que le projet actuel de l'établissement de la navigation à vapeur soit soumis aux avis des chambres de commerce.

Cette section enfin n'étant pas assez éclairée sur les mesures qui sont proposées, surtout sous le rapport des moyens d'exécution comparés aux avantages qui doivent en résulter, déclare s'en référer à la section centrale qui pourra se faire éclairer par des documents et par les renseignements des Ministres.

DEUXIÈME PARTIE.

Exposé du travail de la section centrale.

Après avoir entendu la lecture des procès-verbaux des sections, la section centrale aborde l'examen du projet de loi et fixe son attention sur les résolutions et les vœux qui y sont exprimés.

Ainsi que cela résulte de l'exposé fait dans la première partie, toutes les sections ont pensé que le projet de loi n'était point accompagné des éclaircissements

et des développements nécessaires pour apprécier les avantages ou désavantages qui devaient résulter de son adoption.

Dans cette situation, la première question, soulevée dans le sein de la section centrale, a été celle de savoir si on aborderait la discussion du projet, et même de son principe, avant de connaître quels seraient les statuts de la société qui, moyennant le subsidé proposé, se chargerait du service dont il s'agit, et quelles seraient les personnes qui se chargeraient de l'administration de cette société.

Après mûre délibération, la section centrale, à l'unanimité, résolut négativement cette première question, qui résumait à elle seule, ou du moins que la section centrale regardait comme résumant une grande partie de celles posées par les sections spéciales.

Une deuxième question fut soulevée, ce fut celle de savoir de quelle manière serait fourni le subsidé annuel pétitionné dans le projet de loi du Gouvernement; jusqu'à concurrence de quelle somme ce subsidé serait imputé sur l'allocation de quatre cent mille francs, portée au Budget de l'Intérieur, pour encouragement à l'industrie et au commerce, et quel était l'emploi qui avait été fait de l'allocation votée à cette fin dans le Budget de 1839.

Après discussion, cette proposition est également adoptée à l'unanimité.

Une troisième question est soulevée par un membre de la section centrale, et formulée dans les termes suivants. Il demande qu'on s'adresse à M. le Ministre pour savoir si, pour l'établissement du service projeté, le Gouvernement a pris des renseignements auprès des chambres de commerce, ainsi qu'en pays étranger, par l'intermédiaire de ses agents diplomatiques, et en cas d'affirmative, il demande la production de ces renseignements.

La section centrale adopte encore à l'unanimité la troisième question agitée et débattue dans sa première réunion, et charge M. le président de provoquer auprès de M. le Ministre tous les renseignements et détails qu'elle juge indispensables à l'appréciation du principe et du projet de loi soumis à la Chambre.

Par suite, les questions suivantes sont adressées à M. le Ministre de l'Intérieur, dont les réponses se trouvent immédiatement après.

1^{re} QUESTION. *Le Gouvernement a-t-il traité ou est-il sur le point de traiter avec une compagnie pour l'établissement d'un pareil service de bateaux à vapeur?*

Trois des principaux négociants ou armateurs du port d'Anvers ont soumis au Gouvernement le projet d'une société anonyme au capital de six millions de francs, et d'une durée de 15 années, pour l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre Anvers et les États-Unis, et éventuellement vers d'autres points du globe.

D'après ce projet, le Gouvernement garantirait aux actionnaires le remboursement de leur capital, au moyen du rachat annuel d'un certain nombre d'actions à tirer au sort, et dont il resterait dès lors propriétaire, avec jouissance de tous les avantages éventuels (intérêts et dividendes) qui y seraient attachés; en sorte que les actionnaires n'auraient, dans aucun cas, à craindre que la perte de l'intérêt de leurs fonds engagés.

D'après le projet proposé, le Gouvernement, en échange du rachat des actions contre la propriété de celles-ci, deviendrait le propriétaire de tout l'avoir social à l'expiration de la société, et, en attendant, non-seulement il exercerait

une intervention efficace, au moyen de ses commissaires, dans toutes les affaires sociales, mais il aurait dans les délibérations une influence en rapport avec le nombre d'actions dont il deviendrait successivement propriétaire.

Le capital de cette compagnie serait, comme on l'a dit, de six millions de francs, mais on calcule que le versement *intégral* de ce capital ne serait pas nécessaire, en sorte qu'avec une dépense moyenne et *maxima* de 400,000 francs par an, pendant 14 années, on pourrait espérer pouvoir subvenir aux frais de l'entreprise si le projet était admis; et, comme on l'a dit, en compensation de cette dépense, l'État deviendrait en définitive propriétaire de tout l'avoir social, et notamment de tout le matériel de la société au bon état et entretien duquel le Gouvernement aurait la faculté de veiller.

Jusqu'ici le Gouvernement n'a fait que recevoir et examiner le projet en question. Il n'a pris encore aucune résolution. Aucune autre proposition ne lui a été faite.

2^{me} QUESTION. — *Quelle est cette compagnie? Est-elle belge? Est-ce une compagnie d'Anvers ou d'Ostende?*

D'après le projet en question, la compagnie serait belge. Le siège de la société serait à Anvers. Le service principal devrait nécessairement être établi en cette ville puisque le port d'Anvers peut seul, indépendamment de toute autre considération, faire entrer et laisser sortir à toute heure et en tout temps des navires de 1400 tonneaux.

3^{me} QUESTION. — *Sous quelles conditions le Gouvernement a-t-il traité ou se propose-t-il de traiter?*

La réponse à cette question se trouve dans celle à la première. L'époque avancée de la session ne permettait pas au Gouvernement d'attendre plus longtemps pour présenter le projet de loi.

4^{me} QUESTION. — *Quels sont les motifs qui portent à penser que le sacrifice de l'État pourra s'élever à 400,000 francs par an, et que l'État devra s'engager pour une période de 14 années?*

Il en est de même pour celle-ci. Bien que le Gouvernement n'ait pas encore admis le projet ci-dessus, le mode proposé lui a paru, au premier examen, celui le plus réalisable et le moins onéreux au Trésor. En effet, au moyen de ce mode, avec un achat annuel d'actions de 400,000 francs au plus, qui, en très-grande partie serait supporté par le crédit ouvert au chapitre VI, art. 1^{er}, du Budget du Département de l'Intérieur, et, par conséquent, sans aucune charge nouvelle bien sensible, on pourrait espérer doter le pays des nombreux avantages qu'il doit recueillir, selon toute apparence, de l'entreprise, en même temps que le Gouvernement hériterait d'un matériel considérable devenu, en définitive, sa propriété; matériel qui, concurremment avec les avantages éventuels attachés à la jouissance des actions dont il serait devenu propriétaire, serait une compensation des sacrifices supportés par le Trésor.

Il est à remarquer que, si les avantages d'une entreprise aussi vaste sont

incontestables pour l'industrie, ils sont cependant chanceux pour ceux qui la mettraient à exécution, et que ce n'est pas en Belgique que l'on peut espérer la voir se réaliser sans le concours du Gouvernement. Dès lors, il ne reste plus à examiner que le mode à préférer pour appliquer ce concours évidemment nécessaire :

- 1^o Prendre un intérêt dans l'entreprise ;
- 2^o Garantir l'intérêt, à un certain taux, du capital engagé ;
- 3^o Exécuter soi-même l'entreprise ;
- 4^o Garantir le remboursement de leur capital aux actionnaires, sont les quatre modes qui se présentent.

Le Gouvernement les examinera soigneusement, et il ne préférera définitivement l'un ou l'autre, qu'après les avoir mûrement examinés et appréciés. Mais, on le répète, le 4^{me} mode paraît, au premier aspect, le seul réalisable parce que l'on est porté, quant à présent du moins, à considérer les deux premiers comme insuffisants et le troisième comme trop onéreux, et comme trop difficile à réaliser par suite de ce qu'il exige des sacrifices immédiats fort considérables; et, par suite de ce que, pour l'exécuter, il faut au Gouvernement tout un personnel administratif et actif fort difficile à réunir, et qui, à l'expiration de l'entreprise, serait pour lui une source d'embarras.

Il est à remarquer encore que la période de 14 années a été adoptée dans la prévision de la formation d'une société, et pour rendre la dépense moins sensible au Trésor en la répartissant sur plusieurs années.

5^{me} QUESTION. *Les chambres de commerce ont-elles été consultées à ce sujet.*

On peut répondre que les chambres de commerce ont été consultées sur l'établissement d'une ligne de *bateaux à vapeur vers New-Yorck*, en ce sens que, dans la circulaire qui leur a été adressée pour les consulter sur *l'établissement de lignes de navigation à voiles vers différents points du globe*, il a été dit que ces dernières seraient établies vers New-Yorck aussi, en attendant l'établissement éventuel d'un service de bateaux à vapeur.

Nulle n'a fait d'objection à cet égard, et comme la majeure partie des chambres de commerce (11 sur 17) s'est montrée favorable à l'institution de lignes de bâtiments à voiles, on peut dire que, à plus forte raison, elles sont favorables à l'établissement d'une ligne de navires à vapeur vers New-Yorck.

La section centrale remarquera que M. le Ministre de l'Intérieur, comme l'indiquent ses réponses, n'avait pas bien saisi le sens de quelques-unes des demandes qui lui avaient été adressées; qu'en effet, en lui demandant quels seraient les statuts de la société qui, moyennant le subsidie proposé, se chargerait du service dont il s'agit, la section n'a pas eu en vue de connaître seulement les divers projets des statuts qui pourraient avoir été proposés au Gouvernement, mais principalement les statuts renfermant les clauses, conditions et garanties, sous lesquelles le Gouvernement se proposait de traiter.

A cette occasion, comme à l'occasion de quelques autres renseignements que la section centrale trouvait aussi incomplets, il fut résolu qu'avant de procéder ultérieurement à l'appréciation du projet de loi, M. le Ministre de l'Intérieur

serait prié de donner de nouveaux renseignements, et qu'il serait de plus invité à se rendre dans le sein de la section centrale.

Les nouveaux renseignements fournis, sur les explications demandées par la section centrale, furent les suivants :

Il fut dit d'abord, qu'aucune résolution ni arrangement n'était pris par le Gouvernement à l'égard de l'établissement de la navigation à vapeur. M. le Ministre fit observer qu'il devait se réserver d'examiner et de comparer les propositions qui sont ou seront faites, afin de pouvoir préférer celle qui paraîtra offrir le plus de garanties pour la bonne réalisation du projet et en même temps le moins de charges pour le Trésor. M. le Ministre indique, au surplus, les principes suivants, comme devant faire les bases principales qui présideront aux arrangements que prendra le Gouvernement pour l'exécution du projet.

« 1^o Son intention est, dans l'intérêt du commerce et du public en général, de requérir de la part de la société qui se chargerait de l'exécution, des garanties contre un fret ou contre des prix de passage trop élevés. — Il posera à cette société un *maximum* qu'elle ne pourra dépasser, et ce *maximum* sera inférieur aux prix actuels perçus par les entreprises anglaises. Il pourra même se réserver le droit d'exiger qu'il le soit également à ceux des entreprises françaises qui interviendront ;

» 2^o Son intention est de faire établir, avant tout, le service vers New-Yorck, sans aucun intermédiaire ou échelle, si ce n'est cependant sous son autorisation, et si cela est reconnu de l'intérêt de notre commerce.

» Il compte exiger un départ par mois et *vice versa* pour New-Yorck, sauf interruption forcée dans les mauvais mois de l'hiver ;

» 3^o Il compte exiger le transport gratuit des dépêches, des agents, etc., du Gouvernement ;

» 4^o Il n'y aura, d'abord, que deux *steamers*, du moins n'en exigera-t-il que deux. Ils auront tous deux la force de 400 chevaux au moins. Quant à leur tonnage, on ne peut rien préjuger d'une manière absolue ; on croit seulement qu'il devra être de 1300 à 1400 tonneaux ;

» 5^o Il espère pouvoir faire construire la coque d'un *steamer* en Belgique. Quant aux machines, il ne peut exprimer le même espoir ;

» 6^o Il se réservera dans la gestion des affaires de la société une part d'action et de surveillance suffisante pour assurer les intérêts du Trésor et ceux du commerce du pays. Cette part d'action sera proportionnée à l'élévation du subside à accorder par le Gouvernement ;

» 7^o S'il prend un arrangement de la nature de celui proposé, arrangement d'après lequel, sans garantir les intérêts, il deviendrait, moyennant le remboursement successif du capital de la société, le propriétaire de son matériel, au bout d'un certain nombre d'années, il exigera toutes les garanties désirables pour que ce matériel soit en bon état d'entretien et de conservation quand il viendra en sa possession ;

» 8^o Son intention est encore d'introduire dans les arrangements qu'il prendra avec une compagnie, une clause qui lui donnera le droit de provoquer la dissolution de l'entreprise, s'il venait à reconnaître, contre toute éventualité, que l'entreprise n'occasionne que des charges inutiles au Trésor ;

» 9^o Il n'opèrera pas le versement des fonds du trésor avant la première mise en mer des *steamers*.»

M. le Ministre informe la section centrale que sur le crédit de quatre cent mille francs, porté au Budget de 1840, pour encouragement au commerce et à l'industrie, une somme de deux cent soixante-quinze mille francs pourrait être appliquée à l'entreprise projetée.

Sur des explications plus amples demandées, sur le point de savoir si les chambres de commerce du pays avaient été consultées sur l'établissement de la navigation à vapeur, il est donné communication des avis de toutes les chambres de commerce du pays, sur l'établissement de lignes de navigation. Mais on doit observer que ces avis n'ont été provoqués et donnés que dans la vue d'établissement de lignes de navigation avec bateaux à voiles entre la Belgique et les principaux points du globe.

Voici l'analyse de ces avis :

AVIS FAVORABLES.

LIÈGE.

Le projet prouve la sollicitude du Gouvernement pour les intérêts de l'industrie et du commerce. La chambre y applaudit. Elle pense que pour limiter la dépense on pourrait se borner d'abord à un essai de trois départs par an, et que cet essai devrait avoir lieu de préférence vers New-Yorck, où plusieurs de nos produits trouveraient des débouchés.

CHARLEROY.

Approuve le projet comme utile. En rendant plus faciles et plus fréquentes les communications vers les points indiqués, la mesure aurait pour résultat de provoquer de la part de nos industriels et négociants des expéditions qui, vraisemblablement, procureraient de nouveaux débouchés à l'industrie. Il faudra laisser la société ou l'armateur-entrepreneur le maître de régler ses retours comme il le voudra, car ainsi, une prime moins élevée lui sera nécessaire, et le Gouvernement pourra multiplier, avec une moindre somme, les communications de l'espèce.

GAND.

Il serait utile à l'industrie nationale d'exécuter le projet, en commençant par les États-Unis. Il faut laisser aux armateurs la plus grande latitude pour le fret, tant pour l'aller que pour le retour, leur laisser aussi la faculté de faire échelle, et admettre tous les armateurs à concourir au projet. Instituer quatre et même six départs par an vers New-Yorck, Odessa et Rio-de-Janéiro.

OSTENDE.

Projet propre à favoriser l'écoulement des produits de l'industrie. Par forme d'essai, commencer par trois points à la fois, et demander aux armateurs des offres pour des voyages à New-Yorck, à La Havane et au Brésil. Le résultat indiquerait ce qu'il y a à faire de plus pour l'avenir. Un retour direct obligatoire serait onéreux pour l'entrepreneur. Il faut le laisser maître de ses retours. Mais

si notre tarif favorisait les provenances directes, ces retours auraient toujours lieu directement dans le pays. Dans ce cas il ne faudrait pas de subside, car alors le bénéfice de l'importation, se combinant avec celui de l'exportation, assurerait à celle-ci le débouché constant que se propose le projet. Il faut admettre des navires de 100 tonneaux et au-dessus, et faire un appel à tous les armateurs, en précisant bien les conditions.

NAMUR.

Projet extrêmement utile pour le commerce et l'industrie du pays. La chambre applaudit à la sollicitude du Gouvernement.

LUXEMBOURG.

La députation croit le projet utile, mais manque d'éléments pour apprécier ses effets sur le Luxembourg.

LIMBOURG.

La députation considère le projet comme éminemment utile et favorable à l'accroissement des relations de commerce de la Belgique. Ne pas trop multiplier les départs dans le principe, mieux vaut les multiplier si cela est reconnu nécessaire. Ménager à bord des navires un emplacement facile pour les voyageurs. Laisser les armateurs libres de débattre le fret; mais stipuler des garanties contre un prix trop élevé pour les passagers. Le projet est un moyen de favoriser le commerce *direct*, et, par conséquent, de fournir au pays un commerce maritime proprement dit.

Elle n'ose se prononcer sur le point de savoir s'il est opportun d'exiger un retour *direct* des navires.

BRUXELLES.

Mesure éminemment utile, surtout à l'industrie, à laquelle elle permettra d'expédier périodiquement ses produits vers les divers points sur lesquels il y aura des lignes établies, ce qui lui sera d'autant plus facile, que les industriels seront ainsi mieux assurés de la prompte rentrée de leurs capitaux, de connaître promptement les résultats de l'expédition, comme aussi de prendre et d'obtenir des informations précises, propres à les guider dans leurs expéditions. Dans l'état actuel des choses, l'industrie souffre de l'absence de départs fixes. Les commerçants et industriels exportent peu pour leur propre compte; il en résulte que celui qui arme un navire attend, pour le faire partir, que la cargaison soit complète. Il en résulte encore des retards auxquels la mesure remédiera.

D'autre part, les industriels, certains d'un départ fixe, n'expédieraient à la fois que la somme de marchandises réalisables. De là des envois réguliers qui n'occasionnent pas l'encombrement et les pertes qui en sont la conséquence. Mesure propre encore à stimuler l'industriel timide, par la confiance qu'il aura dans un navire et un capitaine appartenant au pays. Ce seront, en même temps, des lignes postales qui seront préférées à la voie de l'Angleterre, comme plus directes et moins chères.

Quant aux points à préférer d'abord, il faut mettre en première ligne Rio-de-Janéiro, en 2^o le Mexique; New-Yorck paraît pouvoir s'en passer à cause de la fréquence des navires américains. Quant à La Havane, les droits différentiels sur le pavillon belge y sont trop élevés.

Les départs pour le Brésil à fixer à un mois ou six semaines d'intervalle. Pour le Mexique, quatre départs par an sont suffisants; pour le Levant, c'est inutile, les expéditions étant suffisamment stimulées par les frets de retour; cependant, comme ces circonstances peuvent changer, on pourra également y songer.

Quant à la 2^o question, inutile d'exiger un retour *direct*; la force des choses y obligera les armateurs, car sans cela ils ne pourraient subvenir aux départs fixes. Dans tous les cas il doit être indifférent au Gouvernement que, ne trouvant rien à charger, par exemple, à Rio, les navires aillent prendre une cargaison de retour à Bahia, à Rio-Grande, etc.

Pour Rio et pour le Mexique, le tonnage des navires devrait être de 2 à 300 tonneaux; pour New-Yorck, il pourrait être plus élevé.

Quant au subside à allouer, ce devrait être par tonneau de *jauge*, et pour *l'aller* seulement, en laissant, pour le retour, l'armateur s'arranger comme il voudra et seulement jusqu'à concurrence de 200 tonneaux de jauge, quelle que soit la capacité du navire destiné pour l'Amérique. C'est le mode le moins sujet à contestations; le tonneau de port donnerait lieu à des contestations.

MONS.

Mesure favorable et propre à favoriser le commerce d'exportation, en mettant facilement le consommateur étranger en relation directe avec le producteur belge. Celui-ci connaîtra mieux les goûts et les besoins du premier; il rentrera plus facilement et plus promptement dans ses fonds avancés. Le maintien des anciennes correspondances régulières de l'espèce entre la France, l'Angleterre et les pays d'outre-mer prouve les avantages qu'elles procurent.

YPRES.

Approuve la mesure comme un acheminement au commerce *direct* qu'il faut absolument favoriser par des droits différentiels, si l'on veut que le commerce d'exportation s'établisse sur des bases solides en Belgique.

VERVIERS.

Mesure favorable à l'industrie. On pourrait se borner à l'appliquer d'abord vers New-Yorck. Il faudrait au moins douze départs par an à époque fixe. Retours directs. Navires fins voiliers. Capitaines expérimentés. Élèves apprentis à bord des navires. Tout en approuvant le principe d'un service par bateaux à vapeur, et en recommandant cette dernière mesure comme le complément de nos chemins de fer, la chambre de commerce préfère, quant à présent, une ligne à voiles comme moins coûteuse et d'une exécution beaucoup plus prompte.

AVIS DÉFAVORABLES.

COURTRAI.

Le Gouvernement ne doit pas accorder de subsides. Il est vrai que des lignes de bâtiments nationaux vers certains points de l'Amérique et de l'Espagne seraient utiles. Mais il faut accorder des encouragements plus efficaces au pavillon national, et ces lignes s'établiront d'elles-mêmes.

SAINT-NICOLAS.

Ne désapprouve pas le projet, mais fait observer qu'il ne manque pas de navires pour l'exportation des produits; mieux vaudrait favoriser les provenances directes par quelques droits différentiels, comme moyen d'activer les relations avec les pays exotiques.

LOUVAIN.

Sacrifices inutiles. Les occasions ne manquent pas pour l'Amérique. Ce sont des produits à même d'y concourir qui manquent.

TOURNAY.

Craint que la mesure n'ait pas le résultat proposé. Ce ne sont pas les transports qui manquent, mais les acheteurs, et la mesure ne semble pas devoir changer cet état de choses. On voit à chaque instant des navires quitter *Anvers* sur *lest*.

Cela coûterait beaucoup sans être fort utile, et puis cela ne créerait-il pas un privilège en faveur de quelques armateurs au préjudice des autres? Si le commerce d'exportation prenait de l'importance, bientôt des lignes s'établiraient d'elles-mêmes. Mieux vaut ménager des débouchés et les faire chercher par des agents chargés d'éclairer nos industriels, mieux vaut encore établir une société de commerce chargée d'exporter nos produits, et si le Gouvernement devait pour cela garantir un intérêt aux capitaux engagés, ce serait de l'argent bien placé.

BRUGES.

Défavorable. Ce ne sont pas les transports qui manquent, mais bien la marchandise. Si l'on instituait des *droits différentiels* et les *provenances directes*, on n'aurait pas à s'occuper d'établissement de lignes de l'espèce. Les armateurs sauraient y pourvoir. La mesure ne déterminerait pas l'exportation d'un tonneau de marchandises de plus, et elle serait plutôt dangereuse qu'utile, par la hauteur du subside qu'il faudrait accorder. Quant à l'idée d'établir une ligne de bateaux à vapeur, c'est une utopie, une conception inapplicable et au-dessus des forces de la Belgique, qui ne peut lutter avec l'Angleterre. Imitons l'Angleterre et la France, établissons un bon système général de commerce qui vaudra infiniment mieux qu'un système de primes de nature à créer pour quelques armateurs des faveurs exceptionnelles, injustes et décourageantes pour les autres.

ANVERS.

N'est pas favorable à l'établissement de lignes de paquebots à voiles, parce qu'elles ne pourraient lutter avec les services du Havre, et parce qu'elles seraient d'ailleurs une atteinte à la libre concurrence des armateurs. Mais cette chambre approuve fort l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur vers New-York. Elle y voit un moyen de donner une grande extension à nos relations avec les États-Unis, et d'attirer vers la Belgique le passage des voyageurs et marchandises qui prennent maintenant la voie du Havre et de l'Angleterre. Ici le concours du Gouvernement est bien placé, parce que sans ce concours l'exécution est impossible.

—

Outre ce tableau analytique, il a paru utile et indispensable à la section centrale de présenter en entier quatre pièces émanées de la chambre de commerce d'Anvers, pendant le cours de 1839, et la dernière le 21 mai dernier. Ces quatre pièces, qui appellent toute l'attention de la Chambre, n'ont point paru susceptibles d'analyse. Elles seront imprimées et jointes comme annexes au présent rapport sous les lettres A, B, C, D.

Sur la demande faite à M. le Ministre, si le Gouvernement n'avait point demandé et obtenu des renseignements sur les avantages ou désavantages qui résultent d'établissements de même nature existant en pays étranger, M. le Ministre a répondu qu'il n'avait rien à cet égard, ajoutant qu'il avait écrit à la légation belge à Londres, pour obtenir des données exactes sur des entreprises de même espèce exploitées en Angleterre. Un membre de la section centrale, qui, pour cause d'indisposition, n'a pu assister à ses dernières réunions, a écrit à M. le président, en lui envoyant une notice sur le projet de loi, en priant la section centrale de vouloir fonder dans le rapport les observations qu'il adressait, ou tout au moins de vouloir la joindre comme annexe à son rapport.

La section centrale, consultée sur ce point, a décidé que cette notice serait imprimée et ajoutée au rapport comme annexe sous la lettre *E*.

Après avoir mûrement examiné tous les éléments et tous les détails qu'elle a pu se procurer, après avoir conféré à deux reprises avec M. le Ministre de l'Intérieur, la section centrale, sans contester que l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis pourrait être utile aux intérêts du pays, s'est fait et a résolu les questions suivantes :

1^{re} QUESTION. *Convient-il que cette entreprise se fasse pour le compte direct ou indirect de l'État?*

Sans s'arrêter à un examen approfondi de la question de savoir, s'il est convenable ou avantageux qu'une entreprise industrielle ou commerciale se fasse pour le compte du Gouvernement soit directement soit indirectement, il existe, ainsi que le fait remarquer M. le Ministre de l'Intérieur dans l'exposé des motifs du projet de loi, des considérations de plus d'un genre qui doivent engager à laisser l'entreprise aux soins de l'intérêt particulier.

2^{ne} QUESTION. *Convient-il qu'une semblable entreprise, abandonnée à la concurrence de l'intérêt particulier, soit favorisée par l'intervention de l'État.*

Trois membres répondent que, reconnaissant que l'établissement dont il s'agit

pourrait être utile. il est rationnel que l'État doive exciter, par une intervention efficace, la concurrence de l'intérêt particulier : les deux autres membres présents s'abstiennent. attendu que les avantages à résulter de cet établissement ne leur sont pas suffisamment démontrés.

3^{me} QUESTION. *Quel doit être le principe de cette intervention ?*

Par suite de la réponse donnée à la seconde question, trois membres répondent que ce principe doit être exclusivement protecteur.

Les deux autres s'abstiennent, par les motifs de leur abstention sur la question précédente.

4^{me} QUESTION. *Le principe de l'intervention, devant être purement protecteur, la faveur doit-elle se borner à assurer à l'entreprise un subside annuel pour un temps plus ou moins éloigné ?*

Trois membres répondent affirmativement ; les deux autres membres déclarent que, si l'avantage de l'entreprise leur était démontré. ils donneraient à la question la même solution.

5^{me} QUESTION. *Convient-il que ce subside ne soit accordé que sous des conditions de nature à concilier tout à la fois le succès de l'entreprise avec les intérêts de l'industrie nationale et du Trésor ?*

Même réponse qu'à la question précédente, en faisant observer qu'il convient, dans tous les cas, que ce subside soit ménagé de manière à ne pas devoir augmenter, de ce chef, l'allocation qui, dans cette prévision, a été portée au Budget à 400,000 francs pour encouragement de l'industrie et du commerce.

6^{me} QUESTION. *Quel est, dans ce système, le subside qu'il convient de mettre à la disposition du Gouvernement ?*

Attendu que, suivant les explications qui ont été données à la section centrale par M. le Ministre de l'Intérieur, le chiffre de 400 mille francs, à renouveler pendant 14 ans, n'était demandé que dans la prévision que le Gouvernement profiterait de la valeur du matériel de l'entreprise à l'expiration du terme de 14 ans, et en supposant que ce matériel ne se composerait que de deux bateaux à vapeur dont la valeur, à cette époque, ne peut guère être portée à moins de quinze cent mille francs ; la section centrale a pensé qu'un subside annuel de 200 mille francs, à renouveler pendant 20 ans, en laissant à l'entreprise tout son matériel, sans retour au profit de l'État, offrirait à celle-ci un avantage au moins égal à celui qu'elle obtiendrait dans le système du projet de loi.

La section centrale regrette beaucoup de n'avoir pu vous donner des renseignements et des développements plus amples sur une matière aussi importante ; mais, pressée de toute part, elle a dû se borner à vous présenter le présent travail.

En conséquence des résolutions prises sur les six questions ci-dessus, elle vous propose l'adoption du projet de loi du Gouvernement, amendé comme suit.

Le Rapporteur,

DE GARCIA DE LA VÉGA.

Le Président,

FALLON, ISIDORE.

PROJET DE LOI.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

LÉOPOLD, ETC.

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 reconnus.

ART. 2.

La dépense à supporter de ce chef par le Trésor public ne pourra excéder une somme moyenne de 400,000 francs 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.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

LÉOPOLD, ETC.

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à favoriser, au moyen d'un *subside annuel*, et à telles clauses et conditions qu'il jugera convenir aux intérêts du pays et du Trésor, 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 la somme de 200,000 francs annuellement, pendant 20 ans.

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 1860, pour le soutien et l'encouragement de l'industrie et du commerce.

Mandons et ordonnons, etc.

Anvers, le 27 juillet 1839.

A Monsieur le Gouverneur de la province d'Anvers.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 3 juillet (3^{me} don, n^o 13040), vous nous communiquez une lettre de l'envoyé de Belgique à Washington, qui tend à faire ressortir les avantages qui pourraient résulter de l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre Anvers et New-Yorck.

Nous avons examiné mûrement les résultats auxquels un pareil service peut donner lieu, et nous avons acquis la conviction, Monsieur le Gouverneur, que la dépense considérable qu'il exigerait ne serait point compensée par des bénéfices proportionnels. Une communication par bateaux à vapeur entre Anvers et New-Yorck ne pourrait être établie, avec espoir de succès, que moyennant le commerce de transit avec l'Allemagne, dont notre port est privé jusqu'à présent.

Pareil service peut être fort lucratif en Angleterre, parce que les bateaux à vapeur y trouvent de grands bénéfices dans le produit des ports de lettres et les nombreux passagers qu'ils prennent à bord; et comme Anvers ne peut espérer ces avantages, il serait au moins inopportun d'organiser en ce moment le service dont il s'agit.

Nous pensons donc, Monsieur le Gouverneur, qu'il ne conviendrait pas encore d'appeler l'attention du commerce sur l'objet signalé dans le rapport de notre consul, et c'est là le motif pour lequel nous n'avons pas donné de publicité à ce document.

Agrééz, etc.

*La Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,**Le secrétaire,*

PAUL DIERCXSENS.

Le président,

CATEAUX-WATTEL.

Pour copie conforme :

Le greffier provincial,

E. DE CUYPER.

Anvers, le 19 décembre 1839.

Monsieur le Ministre de l'Intérieur et des Affaires Étrangères.

MONSIEUR LE MINISTRE.

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 23 septembre (direction du commerce et de l'industrie, n° 4739), vous nous invitez à vous faire parvenir des données aussi positives que possible, et notre avis motivé sur les quatre points suivants :

1° Dans quelle proportion des négociants du pays ont-ils, soit dans les temps reculés, soit dans les temps modernes, établi à l'étranger des relations permanentes pour la vente des produits indigènes, et dans quelle proportion des négociants étrangers, établis en Belgique, ont-ils coopéré à l'exportation de ces produits vers l'étranger ?

2° Dans quelle proportion encore, des étrangers non établis en Belgique, armateurs ou autres, ont-ils contribué à ces exportations ?

3° Quelle est notre opinion sur l'avenir réservé à la Belgique pour l'exportation de ses productions ? De quelle manière et par qui ces exportations se feront-elles vraisemblablement par la suite ?

4° Dans quelle proportion enfin les fabricants belges soignent-ils eux-mêmes ces exportations ?

Pour pouvoir établir les évaluations proportionnelles que vous nous demandez, Monsieur le Ministre, il nous faudrait connaître, non-seulement le détail de tous les chargements de marchandises nationales exportées par des négociants tant belges qu'étrangers, lequel pourrait, jusqu'à un certain point, être fourni par la douane, mais encore la part qu'ont prise à chacune de ces expéditions les ordres des différentes maisons qui peuvent s'y être intéressées. Or ces opérations, qui ne se trouvent relatées que dans la correspondance particulière des négociants, sont de leur nature destinées à rester secrètes. Vous apprécierez ainsi, Monsieur le Ministre, que nous sommes entièrement dépourvus des éléments qui seraient indispensables pour résoudre les questions susmentionnées, et que même il nous est impossible de former des états approximatifs de ces diverses proportions, puisque, ne possédant aucune base pour les former, ils n'auraient en définitive d'autre garantie que l'opinion particulière que nous aurions hasardée arbitrairement.

Vous nous voyons donc obligés, Monsieur le Ministre, de borner notre réponse à mentionner les faits qui nous sont connus; nous nous permettrons en même temps quelques considérations tant sur la marche ordinaire du commerce en général, que sur sa position particulière en Belgique, considérations que nous croyons susceptibles de faire apprécier jusqu'à un certain point l'importance comparative des diverses voies par lesquelles nos produits trouvent leur écoulement à l'étranger; et c'est sur ce pied que nous allons traiter successivement les questions que vous nous avez soumises.

1^o Nous avons fort peu d'exemples, dans les temps modernes comme dans les temps reculés, de relations permanentes instituées par des Belges à l'étranger pour l'exportation des produits indigènes. L'isolement où se trouvait notre pays durant la fermeture de l'Escaut, l'état de guerre sous la domination française, le débouché facile qu'offrait la colonie de Java sous le Gouvernement des Pays-Bas, ces circonstances jointes au naturel prudent et peu aventureux de nos compatriotes, ont détourné les esprits de viser à des explorations lointaines. Depuis quelques années, toutefois, le besoin de former et d'étendre de nouveaux rapports, ont fait surgir des établissements belges en Turquie, aux États-Unis, dans l'île de Cuba, au Brésil, au Mexique, au Chili, à Batavia. Ces établissements sont érigés par des Belges, sans être des succursales des maisons établies en Belgique; et certes leurs fréquentes communications avec nos ports, ainsi que la connaissance de nos produits les plus conformes au goût de la population parmi laquelle ils résident, les mettent en position de devenir très-importants pour nos exploitations industrielles. Le soin que met d'ailleurs le Gouvernement à bien organiser les consulats, et à investir de cette fonction des négociants belges, contribuera à encourager ces établissements et à les rendre plus utiles, en augmentant encore par la rétribution consulaire, l'intérêt qu'ils ont déjà par suite de leur position, de nouer de grandes relations avec la mère-patrie.

Quant à la coopération que prennent à l'exportation de nos produits indigènes, les négociants étrangers établis en Belgique, il est impossible d'en évaluer l'importance, attendu que toutes les recherches que l'on pourrait faire tendraient uniquement à constater les expéditeurs des marchandises, sans pouvoir indiquer les maisons pour compte desquelles les opérations ont lieu; que d'ailleurs il est des établissements où l'indigène s'associe avec l'étranger, et d'autres dont le caractère est indéterminé, telles que les sociétés anonymes.

Mais un raisonnement fort simple peut donner une certaine idée de l'influence que les négociants venus de l'étranger exercent sur l'écoulement de nos produits. En général, les négociants qui s'expatrient, le font dans l'intention d'exploiter le commerce de leur pays avec le port où ils s'établissent, et ils peuvent s'y livrer avec d'autant plus d'avantages et de sécurité, qu'ils sont à même de connaître à fond le goût, les mœurs, l'industrie et le crédit de leurs compatriotes. Cette assertion peut se vérifier si l'on examine l'état de tous les ports de mer où des maisons appartenant à diverses nations étrangères se sont installées; et pour ce qui concerne spécialement le port d'Anvers, nous y rencontrons entre autres des maisons anglaises, allemandes, hollandaises, suédoises, qui sont venues assez généralement dans le but d'exercer le commerce d'importation des objets de leur pays respectif. Mais ce commerce conduit inévitablement le négociant étranger à viser aux moyens de fournir des retours en marchandises de Belgique aux ports qui lui adressent leur consignment; et ces exportations, bien que dans le principe elles ne formaient que le but secondaire de son entreprise, deviendront très-importantes, surtout dans un pays peu étendu comme le nôtre, où le négociant étranger peut facilement apprécier, au bout d'un petit nombre d'années, les produits des principaux établissements industriels, et s'assurer jusqu'à quel point ils sont susceptibles d'être livrés avec avantage à la consommation de sa nation. Il est donc d'un grand intérêt pour une nation riche en productions agricoles, minérales et manufacturières, d'attirer dans ses ports de

mer le plus grand nombre possible de commerçants de tout pays. L'intelligence des besoins des marchés consommateurs sera d'autant plus complète; les industriels seront d'autant plus à même de s'instruire exactement du conditionnement qu'ils doivent donner à leurs produits, et les articles qui réunissent le bas prix à la bonne qualité trouveront le placement le plus approprié à leur genre de fabrication.

2^o La seconde question, si nous la comprenons bien, demande quelle part les ordres donnés par des étrangers établis dans des pays étrangers ont eue dans les exportations opérées par des maisons belges ou étrangères. Le secret qui règne dans les affaires rend impossible de distinguer parmi les expéditions, celles qui sont faites pour compte propre, pour compte lié ou sur ordre: et toute évaluation approximative que l'on tenterait de faire à ce sujet, serait incertaine, ainsi que nous l'avons expliqué ci-dessus.

3^o Le grand moyen d'assurer un brillant avenir à l'industrie belge, est entre les mains de nos fabricants eux-mêmes: c'est à eux à travailler aussi économiquement que les peuples rivaux, à donner à leurs produits le même degré de perfectionnement et surtout à ne pas vouloir imposer leur propre goût, mais à étudier et à suivre celui du consommateur.

Dans l'hypothèse que les industriels répondront aux justes espérances que la Belgique fonde sur leurs lumières et leur activité, l'accroissement de nos exportations dépendra:

1^o Des traités de commerce et de navigation qui seront conclus avec les diverses puissances;

2^o Des tarifs des pays avec lesquels nous entretiendrons des rapports;

3^o Des moyens de navigation à voiles et à vapeur vers les parages éloignés.

A ce sujet, nous croyons utiles d'appeler votre attention, Monsieur le Ministre, sur une disposition législative du Congrès américain, en vertu de laquelle les droits d'entrée aux États-Unis, sur tous les articles tarifés à raison de plus de 20 p. % de la valeur, devront diminuer annuellement dans une proportion déterminée, de manière à atteindre cette limite de 20 p. % en 1842.

Ainsi : les draps payaient avant l'année 1833	57 %
Le droit à maintenir définitivement est	20 "
	<hr/>
Reste à retrancher successivement	37 %
de la manière suivante :	
Diminution au 31 décembre 1833 1/10	3 7 "
	<hr/>
	33 3 %
— 31 décembre 1835 1/10	3 33 "
	<hr/>
	29 9 %
— 31 décembre 1837 1/10	2 99 "
	<hr/>
	27 " %
— 31 décembre 1839 1/10	2 7 "
	<hr/>
	24 3 %
— 31 décembre 1841 $\frac{1}{2}$	12 1 "
	<hr/>
	12 2 %
— 30 juin 1842	12 2 "
	<hr/>

En 1837, alors que les droits étaient à 20 p. $\%$ plus 29 9 p. $\%$, soit à peu près 50 p. $\%$, nos importations de draps aux États-Unis se sont élevées à une valeur de 262,000 francs. A quel débouché cette importante industrie ne pourra-t-elle pas prétendre lorsqu'elle n'aura plus à lutter que contre une protection de 20 p. $\%$?

Les avantages de cet abaissement graduel du tarif américain se répartiront entre les différentes nations dont l'industrie est assez avancée pour pouvoir exploiter ce vaste marché, et la part que la Belgique est appelée à y prendre sera d'autant plus considérable que ses rapports avec les États-Unis seront plus fréquents et plus réguliers. Il est donc d'un haut intérêt d'accroître ces relations en facilitant les moyens de communication; et à cet effet, l'organisation d'un service de bateaux à vapeur aurait des résultats dont l'importance est loin d'être suffisamment appréciée. Un pareil établissement donnerait au port d'Anvers le moyen d'exporter avec célérité, et à des époques régulières et rapprochées, les produits manufacturiers de l'Allemagne et de la Suisse; la voie d'Anvers, du moins après l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Collogne, leur serait beaucoup plus avantageuse que celles de Rotterdam et de Hambourg; tandis que d'un autre côté les industriels du nord de la France, dont les articles ont été exportés jusqu'à ce jour par le Havre, trouveraient également du bénéfice à se servir de l'intermédiaire de notre port. Et ce service ne bornerait pas son activité à approvisionner la consommation des États-Unis, mais par ce canal il faciliterait l'exportation de nos produits en destination de La Havane, du Mexique et des divers États de l'Amérique du Sud. Notre commerce de transit formerait ainsi le principal aliment de cette navigation, il en recevrait un accroissement très-considérable qui réagirait puissamment sur la prospérité de l'industrie nationale, à laquelle il ne manque aujourd'hui que des occasions d'écoulement.

Une telle entreprise se présente surtout sous des auspices favorables parce que, mieux placée que l'Angleterre pour le commerce de la Suisse, de l'Allemagne et de la France, ainsi que pour le transport des voyageurs de ces divers pays, elle pourrait avec succès soutenir la concurrence de cette puissance, seule aujourd'hui en possession de ces grands et rapides moyens de communication. Le Havre qui, par ses nombreuses relations de commerce direct et de transit depuis longtemps établies avec les États-Unis, aurait pû primer la position d'Anvers, ne se trouvera pas de longtemps encore dans la possibilité de songer à une pareille entreprise, aucun de ses bassins ne permettant l'accès des bateaux à vapeur d'une aussi grande dimension. Cette dernière circonstance était ignorée de notre chambre de commerce lorsqu'elle exprima l'avis, il y a quelques mois, qu'un service régulier d'Anvers à New-York ne produirait pas les résultats avantageux qu'elle entrevoit aujourd'hui.

Mais comme toutefois les particuliers reculeront probablement devant un établissement qui exigerait une grande mise de fonds, nous abandonnons à cette sollicitude pour la prospérité commerciale, dont vous avez donné tant de preuves, Monsieur le Ministre, le soin de décider s'il ne conviendrait pas que le Gouvernement vint en aide à son exécution. Le pays a dépensé des sommes énormes à la construction du chemin de fer, et cela dans les vues les plus larges, afin d'attirer le commerce de transit; il nous semble qu'il ne doit point hésiter, alors que le bien-être national, et spécialement l'extension de ce même transit, y est si fortement intéressé, d'établir à ses frais une navigation qui fera d'ail-

leurs fructifier le chemin de fer dont elle sera en quelque sorte le prolongement vers le pays avec lequel il nous sera le plus profitable d'entretenir des relations multipliées.

Pour ce qui concerne la désignation des moyens et des classes de négociants par lesquels la masse de nos exportations se fera dans la suite, aucune prévision humaine n'est capable de déterminer d'avance la proportion dans laquelle les indigènes et les étrangers y contribueront, puisque la part de chaque commerçant à ces opérations dépendra de sa propre activité; mais il est à croire que les Belges et les étrangers continueront, comme par le passé, à exporter concurremment nos fabricats, attendu que les uns et les autres y trouveront un moyen de faire des bénéfices.

4^o En général les fabricants préfèrent vendre sur les lieux de production, leurs capitaux étant destinés à entretenir l'activité de leurs établissements, et non à faire des spéculations lointaines dont le résultat est toujours chanceux. La stabilité de l'industrie ne peut que gagner à la stricte application de ce système, dont on ne s'est départi que rarement en Belgique. Mais nous devons ajouter, quant aux exceptions qui se sont rencontrées dans notre pays, que la plupart des maisons qui ont soigné elles-mêmes l'exportation de leurs fabricats, sont d'une solidité à toute épreuve, telles que les fabricants d'armes à Liège, ceux de draps à Verviers, les raffineries de sucre à Anvers et quelques autres.

Moyennant ces renseignements, qu'il n'a pas dépendu de nous de rendre plus complets, nous nous flattons d'avoir répondu, autant que la matière le comportait, à l'enquête dont vous nous avez chargés; et nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de notre plus parfaite considération.

La Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

Le secrétaire,

PAUL DIERCXSENS.

Le président,

CATAUX-WATTEL.



Anvers, le 8 février 1840.

A Monsieur le Ministre de l'Intérieur et des Affaires Étrangères.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 13 janvier (direction du commerce et de l'industrie, n° 4739), vous nous demandez quelle influence exercerait sur notre commerce maritime l'établissement d'un service régulier de paquebots à voiles entre Anvers et les principaux points du globe, combiné avec un nouveau système de droits différentiels qui tendraient à favoriser l'importation directe des cafés et des sucres, sous pavillon belge.

La première condition nécessaire pour qu'Anvers puisse devenir un grand marché, pour qu'il puisse procurer à nos diverses industries nationales des moyens réguliers d'exportation, réside, nous ne saurions trop le répéter, dans l'achèvement de la route en fer vers le Rhin; parce qu'alors seulement il nous sera permis d'étendre nos débouchés et de fixer chez nous le commerce de transit de l'Allemagne et de la Suisse: aussi longtemps que cette communication directe nous fera défaut, nos rapports avec les pays de production demeureront restreints dans des limites peu étendues, puisque d'un côté, réduits à la seule consommation de la Belgique, nous n'offrons pas aux denrées coloniales un débouché assez abondant, et que de l'autre côté, nos marchandises indigènes isolément sont loin de suffire pour former des cargaisons complètes de sortie, seule base réelle cependant d'un commerce maritime direct de quelque importance.

Pour énoncer une opinion sur l'avenir d'une entreprise dont les relations avec l'Allemagne et la Suisse devront faire le principal aliment, il faudrait pouvoir reconnaître préalablement l'étendue de territoire et de population à laquelle notre pays servira de voie intermédiaire; et comme l'expérience seule pourra fournir les éléments d'un pareil calcul, il serait prématuré, à moins de circonstances exceptionnelles, comme celles qui nous paraissent réclamer la prompte organisation d'un service de bateaux à vapeur avec les États-Unis, de déterminer dès à présent les communications maritimes qui pourront être établies avec espoir de succès.

Mais pour le moment actuel, nous avons la conviction que les frais considérables que l'entreprise projetée de départs réguliers entraînerait, ne sauraient se couvrir par des recettes proportionnelles; et il nous semble que l'on ne s'est pas rendu un compte assez exact de ces dépenses, puisque le plan est représenté comme pouvant s'exécuter immédiatement. Or, cette dernière condition est impraticable; car, en premier lieu, la régularité du service exigerait l'emploi de bateaux à vapeur remorqueurs pour conduire les navires en pleine mer et leur permettre ainsi de continuer leur route: sans ce secours, ils seraient souvent retenus au bas de la rivière pendant des semaines et même des mois entiers, par les vents d'ouest qui règnent dans nos parages environ neuf mois de l'année.

Ensuite, la navigation à jour fixe vers les États-Unis exigerait des bâtiments de première qualité, d'une marche supérieure. fins voiliers, commodément aménagés, installés avec beaucoup de luxe, et d'une capacité de 500 à 600 tonneaux au moins, afin d'avoir des emplacements convenables, tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Tels sont les paquebots entre le Havre et New-York; et certes, pour avoir quelque chance de rivaliser avec un pareil service et des relations toutes faites, il ne faudrait pas seulement présenter les mêmes facilités et les mêmes agréments; mais il faudrait en offrir de plus grands; or, nous ne sommes pas en position de réaliser ces avantages; d'abord notre marine ne possédant point actuellement des navires qui rempliraient les conditions requises, il faudrait en construire, et le coût de chaque bâtiment, installé comme il convient, peut être évalué à environ cinq cent mille francs; ainsi le service complet exigerait une mise dehors très-considérable, dans laquelle très-probablement aucun armateur belge ne serait disposé à s'aventurer, malgré le subside que le Gouvernement voudrait bien lui allouer à titre d'encouragement.

Le produit d'une telle navigation ne saurait être en rapport avec les immenses capitaux qu'elle absorberait, que moyennant un grand concours de voyageurs et de marchandises. Cet avantage existe au Havre, où les paquebots forment la principale voie de transport vers les États-Unis, pour toute la France, la Suisse, et une partie de l'Allemagne.

Mais pouvons-nous raisonnablement espérer un pareil résultat? D'abord, ni les voyageurs français, ni ceux de la Suisse ne s'embarqueront sur les navires voiliers d'Anvers. Ils auraient d'abord un trajet plus long et plus coûteux à faire pour s'y rendre, et puis ils s'engageraient dans une traversée plus longue, plus périlleuse et qui ne saurait leur offrir aucune compensation favorable.

Quant aux passagers allemands, leur route naturelle est par Rotterdam, où ils trouvent constamment des bateaux à vapeur pour les transporter, soit au Havre, soit en Angleterre, où sans doute ils préféreraient aussi prendre leur passage pour les États-Unis, plutôt que de venir s'embarquer à Anvers. Il ne nous resterait donc que les voyageurs belges; et comme pour les voyageurs en général l'économie du temps est tout, ceux-ci nous échapperaient encore pour donner la préférence aux bateaux à vapeur de Liverpool ou de Londres.

Pour ce qui concerne les marchandises, privés de relations directes avec l'Allemagne, les paquebots ne pourraient s'alimenter que de l'exportation de nos propres produits et de l'introduction de ceux nécessaires à nos besoins intérieurs, et certes, ce commerce ne suffit pas pour employer à des époques régulières des navires d'un grand tonnage. Il en serait autrement d'un service de bateaux à vapeur; ceux-ci offrant, par la célérité du transport, des avantages réels que ne présentent point les places rivales, attireraient certainement les voyageurs, et toutes les marchandises, tant de l'Allemagne que de la Suisse et de la France, qui demandent une expédition prompte et qui, par leur nature, sont susceptibles de payer un fret plus élevé. Mais un service de navigation à voiles ne pourrait, du moins actuellement, attirer à Anvers ni les articles de France ni ceux d'Allemagne, les premiers possédant une voie plus courte et moins dispendieuse au Havre, et les seconds pouvant arriver à moins de frais à Rotterdam, où ils trouvent à toute époque des occasions de départ.

Ainsi le projet d'organiser une communication régulière de navires à voiles avec les États-Unis, ne laisse entrevoir, sous quelque point de vue qu'on l'en-

visage, que des pertes inévitables, sans procurer à notre commerce aucun avantage réel. Et quant aux services destinés pour le Brésil et la Méditerranée, la même circonstance, à défaut de relations directes avec l'Allemagne, s'oppose à leur succès. De pareilles entreprises, pour pouvoir rapporter en raison des dépenses qu'elles nécessiteraient, devraient à chaque départ avoir à transporter une bonne quantité de marchandises de valeur en état de payer un grand fret. Mais réduites à n'exporter que nos propres produits, cette ressource leur manquerait; car les articles principaux que nous exportons dans la Méditerranée et aux échelles du Levant, étant des clous, des armes, sucres raffinés, verres à vitre, etc., exigent la plus grande économie dans les frais de transport pour pouvoir y soutenir la concurrence des articles similaires des autres nations, et trouvent dans nos ports des moyens fréquents d'expédition, puisque depuis assez longtemps ces marchandises sont recherchées tant par les navires nationaux qui se rendent dans ces contrées, que par des bâtiments étrangers qui y retournent, au fret minime de 20 à 30 florins de P.-B. par last de 2000 kilos. Or, dans cette direction encore nous ne voyons pas plus de chances de succès, et nous dirons même, nous ne voyons pas le besoin ni l'utilité pour le moment d'un service régulier.

Les mêmes motifs existent pour le Brésil, et l'expérience du passé vient ici donner à notre opinion une sanction nouvelle. C'est qu'avant la révolution un service régulier était organisé sur Rio-de-Janéiro. Alors le transit de l'Allemagne, moins important qu'aujourd'hui, il est vrai, était fixé à Anvers. Malgré cela, cette entreprise n'a pas eu de succès, elle a dû liquider à grande perte pour les actionnaires; le capital a été presque totalement anéanti.

Ce n'est pas à dire que de pareils services ne pourront pas plus tard être entrepris avec chances de réussite, surtout avec la Méditerranée, alors que la Belgique aura pu se mettre en possession du commerce de transit, et que les traités de commerce encore en suspens permettront à nos navires d'aborder partout à peu de frais et de se livrer à un commerce d'échelles; mais aujourd'hui toute entreprise de ce genre serait inopportune et sans résultat favorable.

Quant à la proposition de coordonner cette création de paquebots avec une protection plus grande pour le pavillon national, nous ne pouvons que nous rapporter, Monsieur le Ministre, au sage système qui, lors de la discussion sur le remboursement du péage de l'Escaut, a été partagé par la majorité éclairée de la Chambre des Représentants et du Sénat, que la question des droits différentiels est d'une importance trop grande et trop générale pour pouvoir être décidée incidemment et à propos d'un intérêt isolé. Si ce principe a été admis lorsqu'il s'agissait de statuer sur l'avenir du premier port de mer de la Belgique, avec combien plus de raison ne doit-il pas prévaloir devant un projet qui, quels que puissent être ses résultats, ne constitue après tout qu'une entreprise particulière? Plus que personne, nous éprouvons le désir que les avantages et les inconvénients de privilégier la marine nationale soient mûrement examinés, que la matière soit envisagée sous toutes ses faces, qu'enfin les bases de la législation sur ce point fondamental soient définitivement arrêtées. Cette consécration de principes, nous l'appelons de tous nos vœux, et elle nous paraît devenir de plus en plus urgente, quand l'on voit les tentatives incessantes qu'on fait dans certaines provinces pour arracher à la Législature un vote de circonstance qui serait ensuite posé comme antécédent, et qui pourrait entraîner le pays dans un

enchaînement de mesures diamétralement opposées à ses véritables intérêts.

Indépendamment de cette considération, qui nous paraît assez puissante pour faire rejeter, sans examen ultérieur, toute modification au système des droits différentiels qui serait présentée comme le corollaire d'un service de paquebots, nous sommes d'avis, Monsieur le Ministre, que les changements projetés seraient nuisibles, non-seulement à l'extension de nos rapports commerciaux, mais au pavillon national lui-même, que l'on veut favoriser *exclusivement*. En effet, ils auraient pour conséquence inévitable de porter les pays avec lesquels nous voudrions multiplier nos relations à frapper, par mesure de représailles, les importations par navires belges; et ces charges réciproques seraient en définitive d'autant plus préjudiciables à notre navigation, que généralement les articles que nous exportons sont soumis, à l'étranger, à des droits de douanes plus élevés que ceux imposés par notre tarif aux provenances exotiques. Ces restrictions seraient d'ailleurs en contradiction avec la tendance à marcher dans une voie de concessions réciproques, dont le Gouvernement a donné la preuve en concluant les traités avec la France, la Sardaigne et la Turquie. Elles rendraient impossible ou reculeraient pour plusieurs années une convention analogue avec les États-Unis; elles indisposeraient contre la Belgique, et peut-être pour bien longtemps, cette grande république, dont les relations peuvent devenir d'un si haut intérêt pour les plus belles branches de notre industrie.

Enfin, Monsieur le Ministre, les protections *sollicitées* renferment une *étrange anomalie*, en ce qu'elles ont pour but principal de favoriser la navigation nationale pour les voyages directs vers l'union américaine, et qu'elles portent exclusivement sur le café et le sucre, deux articles qui, de cette république, ne peuvent être considérés comme provenance directe; elles sont donc aussi *mal conçues* qu'*inopportunes* et contraires à la prospérité commerciale.

Moyennant ces réflexions, nous croyons avoir satisfait à l'examen dont vous nous avez chargés par votre dépêche du 13 janvier; nous satisferons aussi promptement que possible à l'objet de celle du 3 courant, et nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de notre parfaite considération.

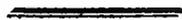
La Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

Le secrétaire,

PAUL DIERCXSENS.

Le président,

CATEAUX-WATTEL.



Anvers, le 21 mai 1840.

A Monsieur le Ministre de l'Intérieur.

MONSIEUR LE MINISTRE ,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 3 janvier (direction du commerce et de l'industrie, n^o 4739), vous nous demandez divers renseignements relatifs à l'organisation d'une ligne de batcaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis.

Nous avons confié ce travail à une commission composée de quelques-uns de nos membres, et nous avons l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport qu'elle nous a soumis, et que notre chambre, dans sa séance de ce jour, a approuvé à l'unanimité.

Agrérez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus parfaite considération.

La Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

Le secrétaire,

PAUL DIERCXSENS.

Le président,

CATEAUX-WATTEL.

MESSIEURS,

Dans une séance antérieure, vous nous avez chargés de vous soumettre un rapport développé sur les diverses questions qui se rattachent à l'organisation d'une ligne de bateaux à vapeur entre Anvers et New-York. La haute importance d'une telle entreprise et le besoin de nous entourer de tous les renseignements susceptibles d'en faire apprécier les résultats, nous ont obligés, Messieurs, à ne vous présenter notre travail qu'après un délai dont vous apprécierez les motifs, et qu'il n'a pas été en notre pouvoir d'abrégier.

Les essais de navigation à vapeur transatlantique ont vivement ému les nations maritimes de l'Europe. Comprenant toute la portée d'une application qui semble destinée à accomplir, dans les rapports des peuples que l'Océan sépare, une révolution semblable à celle que les chemins de fer réaliseront, toutes suivent attentivement la solution de ce grand problème, et se préparent même à une exploitation sérieuse. Ainsi, nous voyons l'Angleterre, s'enhardissant de ses premiers résultats, progresser dans ce système de communication et multiplier ses lignes. La France projette des établissements à Marseille et au Havre. La Hollande annonce l'intention de créer un service de Rotterdam à New-York.

Quelle attitude la Belgique doit-elle prendre parmi ces nations ? lui convient-il de rester spectatrice impassible de leurs efforts ; est-il plus avantageux pour elle de se jeter vivement dans la carrière et de disputer la palme que lui assigne son heureuse position ?

La réponse à cette question peut-être développée sous les trois rapports distincts, mais corrélatifs, mais formant, dans leur ensemble, cette grande trilogie des intérêts d'une nation, la politique, le commerce et l'industrie.

Théorie générale.

La pensée politique d'une nation doit se rattacher, aujourd'hui, de la manière la plus inséparable, au développement des grandes institutions économiques tendant au perfectionnement du bien-être matériel. Cette tendance de la civilisation moderne est progressive, incessante ; tous les peuples suivent cette impulsion générale. tous se laissent aller à cette dévorante activité d'un siècle travailleur. activité que la facilité du crédit et la promptitude des relations tendent à développer chaque jour, et dont l'heureuse direction devient l'organisme indispensable d'un État. La loi invincible de ce mouvement sera l'établissement de grands centres commerciaux sur les points les plus propices à servir de confluents aux relations internationales. Dès lors, *la prépondérance* d'une nation sera en raison de son importance commerciale et de *l'obligation* qu'elle imposera aux autres peuples de passer par son intermédiaire.

La Belgique n'est-elle point destinée à devenir un de ces grands centres commerciaux ? Ne possède-t-elle point tous les éléments primordiaux qui peuvent appeler un peuple à de hautes destinées commerciales et à prendre une place marquante dans la balance des nations de la grande confédération européenne ? Cette place ne lui est-elle point assignée en raison des services qu'elle peut rendre à l'Europe commerçante ?

Il ne reste à son Gouvernement que la mission de seconder le mouvement ; de presser, d'abrégé l'œuvre lente du temps. A lui cette impulsion, à lui cette direction intelligente des ressources du pays.

Influence politique.

Ceci posé en thèse générale, quelles considérations d'ordre politique y a-t-il à faire valoir pour l'établissement de grandes voies de communication, premiers rouages de la prospérité commerciale ?

Il semble incontestable qu'elles doivent nous préparer une prépondérance politique que l'exiguïté de notre territoire n'est pas appelé à nous donner par d'autres moyens.

Car, profiter de l'heureuse position du pays pour favoriser les relations internationales et y amener le commerce des peuples étrangers :

1^o C'est rendre indispensable, par la loi invincible de l'habitude, l'intermédiaire de la Belgique, sous peine d'une perturbation dans le commerce affluent des pays centraux. Dès lors, intérêt puissant de leur part à maintenir notre existence politique ;

2^o C'est intéresser toutes les nations qui sont appelées à jouir de la communauté de nos avantages commerciaux, à l'indépendance de l'Escaut dont les traités ont donné la clef à la Hollande, notre ennemie naturelle ;

3° C'est le meilleur moyen de contre-balancer l'influence de cette dernière et d'atténuer ses avantages géographiques de la Meuse et du Rhin, en lui contestant, au grand avantage de l'Allemagne, le monopole du commerce et du transit avec ce grand État confédéré ;

4° C'est nous attirer la sympathie de cette puissante Allemagne, en lui ouvrant par le cours du Rhin, si heureusement lié à notre chemin de fer, une porte sur l'Océan atlantique concurremment avec la Hollande, Hambourg et Brême. Nous l'intéressons d'autant plus vivement à notre nationalité, qu'elle trouvera chez nous des facilités commerciales dont les heureuses conséquences sont toujours une fusion de principes, de mœurs et d'usages ;

5° Appuyés sur les ressources d'une extension de commerce avec l'Allemagne, forts de sa sympathie, nous nous mettons dans une position moins dépendante vis-à-vis de la France, et nous empêchons ses vellétés d'élévation de tarif pour nos toiles et nos houilles ;

6° Et finalement, créer une intensité commerciale entre les Américains du Nord et la Belgique, c'est nous ménager une alliance politique d'une haute importance pour notre pavillon, avec cette nation à laquelle est réservée la suprématie des mers.

N'y a-t-il point une preuve parlante de l'appréciation des nations en fait d'utilité de communication ? De toutes les circonstances qui, depuis 1830, ont donné à la Belgique une place remarquable, nos chemins de fer ont eu la plus grande part. Cette espèce de prologue à une centralisation de relations commerciales a eu du retentissement en Europe ; l'établissement d'une ligne sur New-York n'en aura pas moins. C'est le complément naturel de la pensée politique qui a décrété la jonction ferrée de l'Escaut au Rhin, c'est un des corollaires indispensables de ce système de transit qui doit faire de la Belgique un vaste entrepôt en universalisant son commerce.

Il semble donc avéré que l'établissement d'un service de bateaux à vapeur sur New-York n'est point seulement une question de négoce, mais une question d'État d'une haute importance pour la politique belge, dans ses rapports avec les autres puissances, et sous le point de vue de la combinaison parfaite des deux forces qui doivent régir les nations modernes, la force morale d'un Gouvernement s'appuyant sur les forces matérielles d'un commerce universel et de crédit public.

Son influence sur le commerce et l'industrie.

En examinant l'état actuel de la navigation à voiles, les relations du port d'Anvers avec les États-Unis sont dans une position défavorable. Loin d'être régulières, les occasions pour ces États sont peu fréquentes et sujettes à mille inconvénients. D'abord, il n'est point rare de voir les expéditions attendre une partance pendant plusieurs mois, et maintes fois, un navire reste en charge pendant un pareil laps de temps. Ensuite, les vents d'ouest, qui règnent dans nos parages les 2/3 de l'année, retardent souvent la sortie de Flessingue de trois semaines, de sorte que les traversées atlantiques de l'Est à l'Ouest de 60 à 90 jours, ne sont que trop ordinaires. De tels retards sont préjudiciables au commerce intérieur, parce qu'ils le jettent dans l'incertitude et détournent les expéditions de l'étranger qui cherche ailleurs une voie de communication plus prompte.

Cet état de choses n'a point permis à notre commerce intérieur d'aborder avec avantage les affaires des États-Unis pour l'exportation. Les relations existantes ne sont que le fait de l'importation des matières premières, affaires obligatoires pour l'alimentation de nos marchés, et suivies seulement par quelques maisons puissantes, dont les capitaux viennent en aide à la spéculation américaine.

Dès lors, il y a, pour ainsi dire, interdiction au commerce de second ordre, à celui qui vit d'échanges internationaux; car ces difficultés, tout en empêchant les déplacements d'individus, et l'envoi de marchandises à arrivée fixe, déterminent, de plus, une absence complète de notions exactes sur les marchés *consommateurs* de ces États.

Ainsi, dès qu'il faut ajouter des obstacles physiques aux difficultés déjà si grandes des affaires, l'énergie commerciale d'un peuple se refroidit, et il continue à graviter péniblement dans le cercle routinier de ses anciennes habitudes.

Telle est la situation du moment; et cependant les États-Unis offrent à notre commerce et à notre industrie un champ bien vaste d'exploitation. Le développement gigantesque de ce pays doit amener des relations nombreuses avec la Belgique, destinée à devenir un grand entrepôt commercial; ces relations ne peuvent être improvisées que par une création de communications régulières, qui réagiront d'une manière bienfaisante sur notre commerce de transit et sur notre commerce intérieur, dont la prospérité sera toujours en raison du mouvement plus ou moins grand des affaires.

Une ligne de paquebots à vapeur sur New-York serait donc, sous tous les rapports, une réalisation heureuse et désirable pour la Belgique, et remédierait à cette situation que des faits inflexibles ont déterminée jusqu'aujourd'hui.

Commerce et industrie.

Si les circonstances manquent aux hommes, les hommes n'ont jamais manqué aux circonstances; dès lors cette entreprise créée, du coup, une prospérité nouvelle; elle fait descendre à Anvers un confluent immense de marchandises de transit, puisque ces navires auront à desservir non-seulement la Belgique, mais encore les provinces rhénanes, la Prusse, toute l'Allemagne, le nord de l'Europe, la Suisse, la Hollande et même une partie des exportations françaises. Autour d'Anvers viendront se grouper tous les intérêts de ces pays, dont les produits manufacturiers sont convenables à une navigation rapide, et dont la production est en possession des marchés transatlantiques avec une tendance progressive de développement.

Une pareille communication est en harmonie avec les principes économiques qui doivent régir le pays; car, ne nous dissimulons point que le transit est destiné à exercer une grande influence sur nos relations internationales, qu'il procure d'immenses ressources au commerce et un développement extraordinaire d'affaires dont il est le mobile. En favorisant les exportations de ces grandes populations commerciales, au moyen des avantages que cette navigation leur offrira pour l'écoulement de leurs produits manufacturiers, nous nous assurons, par l'acquisition de leurs relations, non-seulement l'exportation de leurs autres produits destinés à la navigation à voiles; mais encore nous nous posons l'*intermédiaire obligé* de leurs retours; dès lors il n'y plus *transit*, il y a *vente et achat*, et l'établissement d'un marché central.

D'ailleurs un grand développement commercial est une des conditions normales de la production économique, pour lui assurer non-seulement des moyens de production et des occasions d'expédition, mais encore, et bien plus, des relations basées sur l'expérience des autres peuples.

Or, de ce grand accroissement d'affaires, ne doit-il point résulter, nécessairement, d'immenses avantages pour nos commerçants et nos industriels, sous le rapport de leur instruction commerciale, alors qu'ils auront sous les yeux le genre d'opérations et le travail des nations rivales? L'examen de ces produits déposés à Anvers ne réveillera-t-il pas leur génie, et leur aptitude ne leur permettra-t-elle point de s'appliquer à une imitation heureuse et lucrative?

Cette centralisation donnera une impulsion favorable au développement de notre marine nationale, car la multiplicité d'affaires engendrée par cette augmentation de relations, aura pour effet direct un besoin croissant d'éléments de transport.

Notre industrie linière entre dans une ère nouvelle de fabrication par le filage à la mécanique, seul moyen de rivaliser avec les Anglais. Elle les suivra aux États-Unis, où l'importation annuelle de leurs toiles s'élève à plus de 40 millions de francs.

Voyageurs et passagers.

La facilité d'une traversée de quinze jours, l'attrait d'un mode de déplacement si nouveau, cette économie de temps qui permettra une excursion aux États-Unis aussi facilement que jadis un voyage en Angleterre, seront un mobile puissant pour engager nos industriels et nos négociants à aller explorer eux-mêmes ces contrées et s'enquérir de leurs besoins. Cette investigation personnelle ne peut manquer d'improviser un grand mouvement d'affaires et une augmentation considérable de la production; car elle permettra le négoce avec une sécurité que les traditions commerciales et les correspondances rendent toujours fort incertaine.

Les mêmes raisons amèneront 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 à vapeur établies sur toute la Baltique, et qui leur permettent un accès facile et prompt en Belgique, nous déversera tous ses passagers. Les Américains eux-mêmes, avec leur génie aventureux, chercheront à explorer un pays duquel ils étaient détournés par l'habitude de communication exclusive avec l'Angleterre.

Ce concours d'étrangers devient éminemment favorable à la Belgique. Pendant leur séjour, ils y font des dépenses qui tournent au profit de mille industries. Ils étudient nos ressources, notre commerce, notre industrie, établissent des relations et donnent naissance, par suite de ces explorations de lieux, à une série d'affaires auxquelles ni eux ni nous n'aurions jamais songé, sans l'opportunité de ces entrevues. C'est le corollaire obligé de cet axiome économique : « Là où vont les hommes, vont les affaires! »

Si le marché des États-Unis est encore peu connu des industriels belges, si leurs relations, qui se bornent pour ainsi dire aujourd'hui à l'introduction de quelques armes et des draps de Verviers, y sont encore peu développées, ce marché n'en est pas moins important pour eux. La France et l'Allemagne, dans

leur commerce si étendu avec ces contrées, y importent une infinité d'articles dont notre production peut s'emparer avec avantage. Quantités de produits, que nous ne fabriquons que pour notre propre consommation, pourront, en outre, y être introduits en les appropriant au goût et à la forme exigés. Il n'y a que les explorations personnelles des industriels qui puissent faire arriver à ces résultats.

C'est en faisant un appel au raisonnement qui juge et non à l'imagination qui grossit les objets, que nous présentons l'énumération des conséquences heureuses d'un service sur New-York : conséquences qui dévoilent une source extraordinaire de prospérité commerciale, non-seulement pour le port d'Anvers, mais pour la Belgique entière; car on ne peut méconnaître la solidarité qui unit toutes les parties d'un pays dont chaque localité puise des éléments de vie dans une industrie spéciale qui se rapporte au centre commun, au marché central. Nous dirons même plus : en présence des lignes établies en Angleterre, en présence des tentatives de la France et de la Hollande, il n'est plus question d'examiner s'il y a opportunité d'établir une ligne rivale; il y a nécessité impérieuse, obligation à tout prix de nous maintenir à la hauteur des autres peuples, sous peine de déchéance commerciale et industrielle. Rester enveloppés dans un cordon stationnaire au milieu de l'Europe progressive, c'est, proclamons-le hautement, frapper de mort notre jeune nation!

Examen des différents modes d'exploitation.

La Belgique, par sa situation, offre déjà aux voyageurs et aux marchandises un abord plus facile et moins dispendieux que les ports de France et d'Angleterre; de plus, elle leur présente les avantages d'une grande économie pour leurs frais de séjour. Cependant, ces conditions de succès seraient complètement neutralisées, si l'on ne s'attachait point à présenter une ligne de navigation à l'abri de toute critique, sous le rapport de la bonne construction des navires et des machines, et sous celui d'une haute réputation d'hommes de mer, pour les officiers et les équipages.

Ces conditions sont indispensables pour amener cette entreprise à rendre la plus haute somme possible d'avantages. Qu'on s'en pénètre bien! du choix des navires et du personnel, dépend tout son succès, sous peine de manquer le but et de voir le transport des passagers et des denrées ne s'effectuer que sur une échelle de peu d'importance. Il faut donc viser à établir, dans les pays étrangers, une renommée de modicité de prix de passage, de promptitude et de sécurité qui puisse balancer la concurrence anglo-française.

Quant au mode d'exploitation, il serait peut-être hasardé d'énoncer une opinion arrêtée à ce sujet, attendu que la nouveauté d'une pareille entreprise en Belgique, et la date si récente de l'organisation de services analogues en Angleterre, dont les résultats ne peuvent être appréciés jusqu'à présent, nous privent de tout moyen d'appuyer par l'expérience les données que nous serions à même de fournir sur les avantages plus ou moins probables de chaque système d'exécution. Nous croyons donc qu'il convient de laisser au Gouvernement la fixation des bases sur lesquelles cette communication sera établie; et au cas où il se déciderait d'en confier les soins à une compagnie commerciale, nous serions d'avis que, vu la haute influence que l'établissement doit exercer sur la prospérité générale du pays, et la possibilité de résultats défavorables, surtout durant les

premières années, l'État devrait intervenir moyennant un secours ou une garantie, qui pût compenser les éventualités fâcheuses auxquelles le service, abandonné à lui-même, resterait exposé. Et afin que cette compensation soit assez encourageante pour triompher de la défaveur avec laquelle toute grande association de capitaux est accueillie en ce moment, il nous semble que le secours devrait s'élever au moins à 400,000 francs annuellement.

Pour copie conforme :

Le secrétaire de la Chambre de commerce d'Anvers,

PAUL DIERCXSENS.

ANNEXE E.

Un membre rejette le projet pour les motifs suivants, dont il demande l'insertion dans le rapport.

Le projet, basé sur des avantages éventuels, augmente pendant 14 années le Budget des dépenses d'une charge de 400,000 francs. Il est probable que ces dépenses ne suffiront pas pour atteindre le but qu'on se propose. Les Ministres aux grandes entreprises ont toujours soin de demander des allocations qui ne répondent pas aux prévisions. Une fois lancée dans cette voie, la Chambre n'osera plus reculer. D'un autre côté, il est probable que le Budget des recettes diminuera dans la proportion du décroissement de la consommation intérieure. Déjà cette consommation n'a pas atteint les prévisions du Budget de 1839. Le malaise du pays, la stagnation de l'industrie, l'impuissance de notre commerce extérieur, les pertes commerciales, l'augmentation toujours croissante des impôts et de la dette publique, sont les causes des restrictions que le pays impose à sa consommation; rien n'indique la cessation de ces causes, ni le terme de la progression de ces mêmes restrictions. Le projet a donc une tendance directe vers une émission plus forte de bons du Trésor, qui ne pourront être remboursés par des excédants de recette. Comme les levées précédentes, ces bons devront être consolidés au moyen d'emprunts, et chargeront encore le chiffre de la dette publique. Le Budget des dépenses sera encore augmenté de tout le droit de tonnage, établi sur l'Escaut, que nous payons à la Hollande à chaque sortie et entrée des bateaux à vapeur.

Des dépenses aussi énormes, proposées dans la situation déplorable dans laquelle se trouvent les finances du pays, devraient être au moins représentées par des bénéfices équivalents. Or, quels sont les avantages qu'on se promet de cette ligne de communication entre la Belgique et les États-Unis? *L'Exposé des motifs du projet de loi* les énumère et les développe.

Le plus considérable, celui sur lequel ce document ministériel insiste davantage, est l'extension de nos exportations sur les marchés des États-Unis.

L'Angleterre, dit *l'Exposé des motifs*, exporte aux États-Unis pour environ

400 millions de ses produits. la France pour environ 150 millions. La Belgique ne participe à cette exportation que pour une somme insignifiante.

L'Angleterre et la France sont arrivées à ce résultat sans s'imposer aucun nouveau sacrifice. Elles l'ont atteint au moyen de leurs navires à voiles et de leur système de provenances directes. Ce système a protégé suffisamment leur navigation générale. Ce moyen n'a pas chargé d'un centime les dépenses publiques. La Belgique, proportion gardée, peut atteindre le même résultat. En adoptant la politique commerciale de ces deux nations, la Belgique n'accroîtra pas seulement ses exportations aux États-Unis; elle les augmentera encore sur tous les autres marchés lointains, et sans qu'elle doive subir de nouveaux sacrifices.

« 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 et du Havre. Une grande partie de ces lettres, traversant désormais notre pays, augmentera la recette de cette branche des revenus publics. » (*Exposé des motifs*).

La correspondance prend toujours la voie la plus courte et la plus expéditive. Les faits prouvent cette assertion de la manière la plus incontestable. Les lettres du midi de l'Europe seront dirigées vers le Havre, celles de l'Allemagne vers Ostende et vers Anvers et *traverseront*, par conséquent, *le pays*, sans qu'il soit besoin de créer de nouvelles dépenses pour augmenter cette branche des revenus publics. Le chemin de fer rhénan et belge offrira vers Ostende et vers Anvers la voie la plus courte et la plus expéditive à la fois. Un service de bateaux à vapeur est établi entre ces deux ports et l'Angleterre. Les lettres de l'Allemagne en destination de l'Amérique du nord, seront dirigées sur l'Angleterre par la voie d'Anvers ou d'Ostende, attendu que les ports d'Angleterre offrent chaque jour un moyen de transport vers les États-Unis. Certes, les correspondants d'Allemagne ne laisseront pas traîner pendant un mois ou six semaines, leurs lettres dans les bureaux d'Anvers, jusqu'à ce qu'un bateau à vapeur parte de ce dernier port pour l'Amérique du nord.

« Le sacrifice sera allégé encore par une majoration des produits des douanes, » résultat de nos exportations et de nos importations. » (*Ibidem*).

C'est une erreur. Les importations sont la plus grande source de l'augmentation du produit des douanes. Or, les importations suivent toujours la proportion de la consommation intérieure. La production ne répond qu'à la demande. Elle y répond, quels que soient les moyens de transport. Aujourd'hui, sans qu'un service de bateaux à vapeur soit établi entre Anvers et les États-Unis, les navires de ce dernier pays importent chez nous les produits de leur sol et de leur industrie, mais toujours dans les limites des besoins de notre consommation. Ces besoins ne sont jamais excédés; ils ne peuvent l'être, sans que le commerce américain nuise à ses propres intérêts. La loi du niveau n'est jamais impunément transgressée. Les Américains nous fournissent directement leurs tabacs, leurs riz, leurs potasses, dans la proportion de nos besoins. S'il n'en a point été toujours de même quant à leurs cotons, il faut en accuser le système commercial actuellement en vigueur. Si le système suivi par toutes les autres nations avait été adopté depuis la révolution, nos propres navires, *tout en exportant aux États-Unis nos produits*, auraient ramené de leurs ports, concurremment avec les navires de ce pays, les besoins de notre consommation.

Si nos exportations prenaient de l'accroissement, nos importations agrandiraient dans la proportion de la consommation des matières premières; mais ces matières payent des droits de douanes très-légers. Nos exportations ne peuvent d'ailleurs prendre une grande extension qu'en suivant la politique commerciale des autres nations. Cette politique nous conduirait non-seulement aux États-Unis, mais sur tous les grands marchés lointains de consommation.

« Il sera allégé aussi par un accroissement du transit. (*Ibidem*). »

Si le transit s'établit par la voie d'Anvers, son accroissement ne peut être déterminé par le transport des bateaux à vapeur. Afin de faire leurs frais, ces bateaux demandent un fret très-élevé. Les navires à voiles l'emporteront sur eux pour le transport des marchandises. Les articles à transiter ne payeront d'ailleurs qu'un droit de balance qui ne rapporte rien au pays. Afin de lutter avec avantage contre le transit hollandais, les péages sur le chemin de fer devront être très-légers. Ils seront loin de compenser, dans la proportion des transports, les frais d'établissement et d'exploitation du chemin de fer.

« Le sacrifice sera enfin allégé par un concours de passagers de tous les pays » de l'Europe centrale, qui ont ou qui cherchent à nouer des relations transatlantiques. » (*Ibidem*.)

Il est, en effet, prouvé aujourd'hui par les bilans annuels des bateaux à vapeur qu'ils ne parviennent à faire leurs frais et à recueillir des bénéfices que par le transport des passagers. Ceux du midi de l'Europe prendront la voie du Havre. Les passagers de l'Europe centrale et du Nord se diviseront entre les ports de la Hollande, de la Belgique, de la France et de l'Angleterre. La Hollande, dit l'*Exposé des motifs*, annonce aussi l'intention de venir partager cette nouvelle voie de communication. Le nord de l'Europe et l'Allemagne ne déverseront donc pas sur Anvers tous leurs passagers. Cependant, sans un grand nombre de passagers, nos bateaux à vapeur se constitueraient à chaque voyage en perte considérable. Si, d'un autre côté, le Gouvernement avait l'intention de porter le fret des marchandises au niveau de celui des navires à voiles, les pertes seraient plus considérables encore. La presque totalité des marchandises cherche l'économie et non la rapidité du transport. Le premier besoin est de vendre; la vente est entravée par l'élévation des prix de transport. D'ailleurs, nos principaux articles d'exportation vers les États-Unis ne réclament pas la rapidité du transport. Si les magasins de nos agences commerciales en sont convenablement fournis, notre participation aux marchés de ce pays pourra prendre une extension progressive. Les principaux produits des États-Unis ne demandent pas, non plus, cette rapidité de transport, et, sans aucun doute, les cotons, les tabacs, les riz et la potasse ne seront pas importés chez nous par bateaux à vapeur: le fret en élèverait outre mesure les prix.

L'*Exposé des motifs* nous propose de suivre l'exemple de l'Angleterre et de la France; mais il ne se rend pas compte de l'énorme différence qui existe entre ces deux pays et la Belgique.

D'abord, la différence entre les ressources respectives est immense; sans exposer l'état de leurs finances à aucun danger, la France et l'Angleterre peuvent faire des dépenses considérables pour en retirer des avantages éventuels.

En second lieu, leurs relations commerciales sont établies avec les États-Unis au moyen de leur système de provenances directes et de la protection accordée à leur navigation à voiles; leurs besoins commerciaux sont donc établis. les

nôtres restent à créer. Les chances défavorables que nous courrons sont beaucoup plus grandes.

En troisième lieu, en raison de leur plus grande population et de l'extension beaucoup plus considérable de leur commerce, la France et l'Angleterre transporteront aux États-Unis un plus grand nombre de passagers et leurs bateaux à vapeur feront, par conséquent, mieux leurs frais. La nation anglaise voyage d'ailleurs par goût.

Enfin, il existe une dernière différence de position qui, à elle seule, détruit radicalement toute comparaison entre ces deux nations et la nôtre. Nul doute que dorénavant les bateaux à vapeur ne jouent le rôle principal dans toutes les guerres maritimes. Cette prévision est dans tous les esprits. Sous peine de s'effacer entièrement comme puissances prépondérantes, la France et l'Angleterre se voient dans l'indispensable nécessité de renforcer leur marine militaire au moyen de bateaux à vapeur. Ces bateaux sont assimilés à leur marine militaire. Elles se les approprient et en disposeront en temps de guerre. C'est la raison pour laquelle ces puissances leur accordent de grands subsides. Afin de maintenir leur importance sur mer, elles devraient faire également une grande partie de ces dépenses pour entretenir et pour accroître leurs forces maritimes. En temps de paix, leurs bateaux à vapeur serviront leur commerce et leur correspondance. Ces nations agissent donc avec une grande prévoyance de l'avenir et dans les intérêts du présent. La Hollande se trouve à peu près dans la même position à cause de ses colonies; elle ne peut renoncer à une marine militaire.

L'exposé des motifs dit lui-même que, *neutre de par la décision des grandes puissances, la Belgique restera neutre; mais, ajoute-t-il, 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.* Lorsqu'un Gouvernement propose de grandes entreprises, il convient qu'il soit simple dans ses paroles et positif dans ses conclusions. Nous ne remplirons certes pas ce rôle de gloire en établissant un commerce direct exclusivement avec les États-Unis, et au moyen de dépenses si disproportionnées avec les besoins qu'offre ce commerce en dehors des navires à voiles. Nous ne jouerions là qu'un rôle piteux. La Belgique servira, avec plus de prudence et de succès, ses véritables intérêts, en établissant des relations directes, suivies et régulières avec tous les centres lointains de commerce. Elle peut atteindre progressivement ce but en adoptant la politique maritime des autres nations, et sans qu'elle fasse des dépenses aussi considérables et aussi chanceuses.

Le projet établit un système de primes monstrueux et inique; monstrueux sous le rapport de l'énormité de ces primes, inique sous celui de leur injuste partialité. Ces primes sont destinées à avantager une société particulière au détriment de tous les autres armateurs du pays qui déjà ont engagé des capitaux considérables dans la construction de leurs navires. Ces primes sont d'ailleurs gratuitement onéreuses au pays, attendu que le but qu'on se propose peut être atteint par une protection générale, accordée par nos lois, à la navigation nationale, protection qui ne doit rien coûter au pays et à laquelle tous les armateurs peuvent participer.

Le système des primes est détestable s'il ne réunit à la fois ces cinq conditions : 1^o la protection accordée par des primes ne peut être que transitoire

et le résultat doit être obtenu d'une manière certaine en peu d'années; 2^o le but qu'on se propose ne peut être obtenu, sans primes, par la voie d'une protection régulière accordée par la loi; 3^o toutes les industries de l'espèce à laquelle les primes sont accordées, doivent pouvoir jouir de la faculté de participer à leurs avantages; 4^o le but ne peut être partiel; il doit être général et proportionné à la grandeur des sacrifices; 5^o les primes doivent être combinées avec un système général de législation, de manière que, lorsqu'elles viennent à cesser, un résultat général peut être obtenu dans la spécialité industrielle ou commerciale à laquelle les primes ont été appliquées. Or, le projet de loi, qui tend à accorder des primes énormes à la navigation commerciale, ne remplit aucune de ces conditions.

Outre l'énormité des frais d'établissement et d'exploitation, les bateaux à vapeur, comparés aux navires à voiles, se trouvent dans une condition très-défavorable pour ce qui concerne la navigation commerciale de long cours. La moitié du tonnage est occupé par la machine à vapeur et les charbons. Ce tableau des *steamers* de la plus grande dimension qui aient été construits ou qui soient en construction, indique la distribution par tonnage.

CAPACITÉS.	LE GREAT WALSHERN.	LE LIVERPOOL.	LE BRITISH QUEEN.	LE PRESIDENT.	L'UNITED KINGDOM.
Tonnage total	1321	1140½	2016	1840	1400
Espace occupé par la machine à vapeur et par le combustible	641½	581	963	—	—
Espace destiné aux passagers, à la car- gaison de marchandises, etc., etc. .	679½	559½	1053	—	—
Charbons pour 20 jours de traversée, (poids anglais)	600	600	750	750	—
Cargaison (poids anglais)	250	200	500	750	—

Ce tableau, mis en rapport avec l'élévation du prix de transport des marchandises, prouve évidemment que la navigation à vapeur de long cours n'est, en majeure partie, applicable qu'au transport des passagers et des dépêches.

Au surplus, cette navigation de long cours n'est qu'à ses premiers essais. Les expériences n'ont point été suffisamment établies pour en assurer le succès. Un nombre effrayant de passagers, tant en Angleterre qu'aux États-Unis, ont perdu la vie par des accidents de naufrages, de périls imminents, d'explosions, d'incendies et de collisions. L'auteur d'*une Voix de l'Amérique*, donne une liste de huit bateaux à vapeur qui, pendant 12 mois des années 1837-1838, ont péri. 1080 passagers y ont perdu la vie. M. Woodbury établit, dans son *Rapport*, fait au congrès des États-Unis, que depuis l'application de la vapeur à la navigation, 260 bateaux ont péri par accidents divers. Il est vrai, les Américains continuent de braver ces dangers; mais où trouver en Europe une nation aussi audacieuse et aussi téméraire dans toutes ses entreprises? Remarquez que jusqu'ici ces désastres n'ont eu lieu que sur les rivières, les lacs, les côtes et dans les courtes traversées. Les sinistres qui arriveront en pleine mer seront plus

terribles. Les bateaux à vapeur qui feront naufrage, ceux qui couleront à fond, d'autres qui se trouveront dans des périls imminents, ceux enfin qui prendront feu ou éprouveront des explosions, feront perdre la vie à un plus grand nombre de passagers. Le premier grand sinistre qui arrivera sur mer jettera l'effroi dans les esprits, et compromettra le succès de ces entreprises dangereuses, succès que, sans le transport des passagers, il est impossible d'obtenir.

Il serait fastidieux de soumettre à une discussion sérieuse les propositions des sociétés qui se présentent pour exploiter le service des bateaux à vapeur entre la Belgique et les États-Unis, tant ces propositions sont inadmissibles. En effet, elles ne tendent à rien moins qu'à rejeter les pertes énormes et inévitables sur le pays, tandis que les administrateurs de l'une s'adjugent et s'assurent une commission sur ces pertes mêmes, et que l'autre sauve ses capitaux et leurs intérêts, déjà compromis par le système commercial actuellement en vigueur!!!

Le temps des idéologues et des métaphysiciens politiques devrait être à jamais passé pour la Belgique. Il y a urgence qu'elle entre dans des idées positives d'ordre, d'économie et de prévoyance. Si la Chambre néglige ce devoir impérieux, les signes précurseurs de grandes commotions, qui déjà existent, se dessineront plus fortement. Le parti même qui cherche à transmettre dans nos esprits ses illusions dangereuses, s'interroge sur l'avenir du pays, tout en déguisant ses inquiétudes et ses craintes. Cet avenir se présente encore avec un surcroît de charges inévitables. Ceux qui veulent créer de nouvelles dépenses dont l'utilité est au moins contestable, sinon tout à fait illusoire, devraient se demander par quels moyens elles seront couvertes. Après que les subsides ont été alloués, venir dire à la Législature : Vous avez voté ces dépenses, il est de votre devoir d'y faire face, est une logique ministérielle qui n'a pas même le mérite d'un plat sarcasme. Chacun sait que le pouvoir dirigeant propose les grandes dépenses; qu'il dispose d'un grand nombre de votes, et que ces votes mêmes prennent souvent leur source, non dans les intérêts généraux du pays, mais dans des questions de parti et d'intérêt privé.

Certes, il faut que la Belgique s'ouvre, en faveur de son travail et de son industrie, des relations commerciales directes, suivies et économiques; mais ce n'est pas à l'égard d'un seul pays ni par des moyens aussi précaires et aussi dispendieux à la fois que ce besoin se fasse sentir. Le pays peut atteindre ce but général en profitant des expériences que les autres nations commerciales ont faites, et qui leur ont ouvert progressivement une grande prospérité commerciale et industrielle. Une loi qui ne grève ni le présent ni l'avenir du pays, suffit pour produire ce résultat.
