

(1)

(N^o 79.)

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 25 JANVIER 1883.

RAPPORT

de la commission de surveillance des services postaux transatlantiques sur la ligne Lamport et Holt.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics, à Bruxelles.

Anvers, le 8 mai 1880.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Au premier dossier que vous nous avez adressé, était jointe copie d'une lettre de M. le Ministre des Finances à M. le Ministre des Affaires Étrangères en date du 25 avril 1879.

M. le Ministre des Finances demandait dans cette lettre des renseignements sur des faits relatifs au service postal avec l'Amérique du Sud, qui avaient été signalés dans deux articles publiés par le *Précurseur*, le 8 et le 15 février 1879.

L'examen des griefs articulés par l'auteur des dits articles, qui nous avaient déjà frappés lors de leur publication et qui ont fait une certaine sensation à notre Bourse, rentrant, à notre avis, dans les attributions de la commission de surveillance, telles que celles-ci sont définies dans l'arrêté d'institution, nous avons cru de notre devoir de vérifier ce qu'ils pouvaient avoir de fondé.

Nous avons fait des investigations à cet effet. A mesure que nous avançons dans ce travail, nous avons senti la nécessité d'élargir le cadre de nos recherches et nous avons ainsi été amenés à faire une étude complète de toutes les questions se rattachant au fonctionnement des services postaux transatlantiques subsidiés par le Gouvernement.

Nous venons, par la présente, Monsieur le Ministre, vous communiquer les résultats de notre étude.

Bien que les considérations de principes que nous aurons à vous présenter au cours de ce rapport, s'appliquent aussi bien au service avec les Etats-Unis, qu'à celui avec la Plata, ce premier ne nous a pas autrement fourni matière à des

critiques ; il jouit d'ailleurs déjà du maximum de subside (chiffre fixe non susceptible de varier) prévu par la convention qui le régit et, d'autre part, les stipulations contractuelles sont, dans ce cas, exécutées avec une exactitude scrupuleuse. Nous n'avons par conséquent aucun motif de nous occuper plus spécialement de ce service et nous nous bornons à examiner les questions que soulèvent les réclamations du *Précurseur* au sujet de la ligne Lamport et Holt.

On a attribué ces réclamations à des intérêts particuliers qui, à tort, se croyaient lésés. S'il n'y avait en jeu ici que des intérêts particuliers, il est évident que, quelque respectables qu'ils soient, il ne saurait incomber à la commission de se constituer leur défenseur. Mais il s'agit de bien autre chose encore dans cette affaire.

Il y a qu'une convention mal faite, mal interprétée et mal exécutée, a créé un état de choses, préjudiciable à certains intérêts particuliers, il est vrai, mais qui compromet déjà et menace d'atteindre bien plus gravement encore de grands intérêts commerciaux, en grevant en même temps, d'ores et déjà, le Trésor public de charges d'une importance tout-à-fait imprévue, lesquelles ne peuvent manquer de prendre des proportions de plus en plus exagérées, si l'on ne met un terme à des errements abusifs.

Loin de blâmer des particuliers d'avoir exposé publiquement leurs doléances, on doit leur être reconnaissant d'avoir, en jetant un cri d'alarme, appelé l'attention de qui de droit sur une situation périlleuse.

Avant d'examiner les questions que soulève la convention Lamport et Holt, nous vous demandons la permission, Monsieur le Ministre, de vous donner, à notre point de vue, un aperçu historique de notre trafic avec l'Amérique du Sud, dans ses rapports avec la navigation à vapeur en général et les lignes subsidiées en particulier. Il complètera celui que vous même et votre honorable prédécesseur avez donné des différentes conventions faites pour l'établissement d'un service postal avec ces parages, et contribuera, nous l'espérons, à placer la question sur son véritable terrain.

Les affaires entre Anvers et l'Amérique du Sud avaient déjà une grande importance avant que la navigation à vapeur fut utilisée pour les transports transatlantiques. Surtout avec la Plata, les relations étaient actives et leur accroissement rapide faisait entrevoir, dans un avenir peu éloigné, le moment où il y aurait eu un aliment suffisant pour une navigation régulière à vapeur, pour autant que celle-ci eût pu être établie dans des conditions suffisamment économiques. Là où les transports existent en quantité suffisante, l'instrument le plus approprié pour les opérer n'a jamais manqué. Il en eût été de même dans le cas qui nous occupe, si on avait eu la patience d'attendre que l'affaire fut mûre. Mais on a voulu anticiper sur ce moment et on a cru pouvoir créer, à coups de subsides, une entreprise dont l'industrie privée n'avait pas encore pris l'initiative, parce qu'elle ne pouvait pas alors être rémunératrice. En effet, la navigation à vapeur coûtait encore trop cher. Les modèles des steamers étaient trop petits pour les transports transatlantiques ; les machines trop imparfaites, la consommation de combustible et l'absorption de la place utile par le charbon, au détriment de la marchandise, sur de longs parcours, trop grandes.

Le résultat de toutes ces imperfections était de faire revenir le coût du fret par

vapeur à un taux beaucoup plus élevé que celui du voilier. La différence était encore trop considérable pour que l'on consentît à payer ce prix pour les avantages, d'ailleurs incontestables, de la navigation à vapeur.

On a cru pouvoir surmonter cette difficulté par l'octroi de subsides. L'expérience n'a pas tardé à démontrer qu'on s'était trompé dans ses calculs. On fit successivement des contrats avec différents entrepreneurs; on subsidia de plus en plus fort. Toutes ces entreprises échouèrent jusqu'à et y comprise l'avant-dernière (convention Ryde), et elles devaient échouer, parce qu'elles étaient prématurées. Cette avant-dernière entreprise surtout était mal conçue, parce qu'elle comprenait un pays très éloigné, le Chili, avec lequel nos rapports étaient loin d'être assez étendus pour justifier l'établissement d'un service à vapeur régulier. La déchéance de la convention Ryde fut prononcée le 25 avril 1874. Il y eût alors un intervalle de près de deux ans où nous n'eûmes pas de service subsidé pour l'Amérique du Sud.

Il est regrettable qu'il n'y eût pas alors au pouvoir des hommes qui partageaient les vues si éclairées que M. le Ministre des Finances actuel a émises dans la lettre que nous avons rappelée plus haut. Voici ce qu'y dit M. le Ministre des Finances : « L'intervention pécuniaire de l'Etat en faveur d'entreprises » de navigation ne doit, à mon avis, être accordée que très prudemment, d'abord » parce qu'elle ne favorise une espèce de commerce qu'au détriment d'une » autre et ensuite parce que l'Etat, en accordant à certaines entreprises des » subsides ou en laissant seulement entrevoir qu'il pourrait en accorder, empê- » che la création libre et spontanée d'entreprises qui vivraient de leur vie propre » et qui seraient en rapport avec les conditions normales du commerce et avec » les nécessités du trafic. Personne ne risquerait ses capitaux dans un genre » d'industrie où il doit s'attendre à rencontrer la concurrence écrasante d'un » Gouvernement agissant à coups de subsides. »

Jamais il n'eût été plus opportun que dans la situation où nous nous trouvions après la déchéance de la ligne Ryde, de suivre la règle de conduite si sage tracée dans ce passage par M. le Ministre des Finances. Cette déchéance nous privait bien d'un service subsidé; mais ce n'était une perte sous aucun rapport; car nous avions déjà mieux que cela. Au lieu d'un service nous en avions déjà deux, pour la Plata au moins, que nous devions à l'initiative privée. En effet, MM. Lamport et Holt n'ont pas attendu qu'on leur donnât un subside pour venir à Anvers. Ils avaient, à ce qu'on nous assure, avant la guerre franco-allemande, une ligne entre le Havre et l'Amérique du Sud. Lorsque ledit port fut fermé momentanément au commerce, pendant cette guerre, ils sont venus à Anvers et y sont restés. Ils devaient donc s'y trouver bien. Ils ont fait un service régulier pour l'Amérique du Sud sans subside et rien n'autorise à supposer qu'ils l'eussent jamais abandonné. Ils avaient, au contraire, toutes les raisons possibles pour continuer à améliorer et à perfectionner l'exploitation d'une veine qui donnait, d'année en année, des résultats meilleurs. Nous aurons tout à l'heure l'occasion de dire pourquoi.

L'autre service dont nous avons parlé, fut institué par la Royal Mail steam Packet Company, en octobre 1873, et il a depuis lors fonctionné régulièrement. Il y avait même un troisième service, qui, il est vrai, n'a jamais été régulier.

mais qui le serait devenu si nos installations maritimes nous avaient permis de lui offrir les facilités nécessaires pour le chargement et le déchargement. C'est la Compagnie des Chargeurs réunis qui faisait ce service. Il ne lui convenait pas de supporter les grands frais et la perte de temps qu'entraîne l'entrée aux bassins des grands steamers. Elle abandonna Anvers pour cette raison ; mais il y a tout lieu de croire qu'elle ne demande pas mieux que de revenir, si nous pouvons lui offrir une place à quai en dehors du bassin.

Il résulte de ce qui précède qu'il n'y avait plus, après 1874, aucune raison plausible de subsidier un service pour l'Amérique du Sud ; nous étions mieux à même que jamais d'attendre les événements ; c'était cette fois le cas de pratiquer cette prudence recommandée par M. le Ministre des Finances et de ne pas risquer, « en accordant des subsides ou des privilèges, d'empêcher la création » libre et spontanée d'entreprises qui vivraient de leur vie propre ».

Malgré cela, on passa, le 20 janvier 1876, avec MM. Lamport et Holt, un nouveau contrat plus onéreux pour l'État que tous ceux qu'on avait conclus précédemment, parce qu'il laissait une latitude excessive à l'expansion du subside, habilement déguisé, cette fois-ci, sous la forme de primes de régularité. Nous reviendrons sur ce document. Pour le moment, nous voulons continuer notre exposé historique et nous nous bornons à constater que l'effet produit par la nouvelle convention fut exactement celui que M. le Ministre des Finances attribue à de pareilles interventions de l'État. Les réclamations qui surgirent dans la presse de l'époque en font foi. Nous citerons spécialement les articles parus dans le *Précurseur* du 12 et du 15 avril 1876.

Cependant, notre trafic avec l'Amérique du Sud était toujours allé en augmentant, il attirait de plus en plus l'attention des armements étrangers, au point que le Norddeutscher Lloyd crut même pouvoir affronter la concurrence d'une ligne subsidiée. Cette Compagnie établit ici, le 7 mars 1876, un service pour l'Amérique du Sud, qui, malgré les déboires qu'il eut à essuyer, se maintint et est devenu très régulier (un départ par mois pour la Plata et un autre pour le Brésil), rempli par des steamers moitié plus grands que ceux de MM. Lamport et Holt. Ce fait prouve encore une fois combien notre Gouvernement d'alors avait eu tort de tant se hâter à placer son subside disponible. S'il avait été plus vigilant, il se serait aperçu que les circonstances s'étaient profondément modifiées et que désormais son intervention était non seulement devenue superflue, mais qu'elle ne pouvait être que nuisible. Il s'était, en effet, opéré un grand changement dans les conditions de la navigation à vapeur, changement provoqué surtout par les progrès qui avaient été réalisés dans la construction des steamers. Les modèles avaient été agrandis considérablement, les machines avaient été perfectionnées de façon à obtenir une grande économie dans la consommation du combustible et une augmentation correspondante dans la place utile pour le chargement. on réalisait de plus encore une grande économie dans les frais d'équipage, car le nombre d'hommes nécessaire pour la manœuvre d'un ancien petit bateau suffit généralement, s'il n'est susceptible de réduction, pour celle d'un grand steamer perfectionné.

On était de la sorte arrivé à faire descendre le prix de revient du fret au niveau et parfois considérablement en dessous du niveau de celui de l'ancien navire à

voile. La concurrence se chargea de faire bientôt jouir le commerce de cet avantage; car toutes les nations maritimes avaient accru leurs flottes à vapeur dans des proportions telles que désormais la marchandise ne devait plus courir après le steamer, mais celui-ci après la marchandise.

Notre Département des Travaux Publics ne paraît pas s'être douté des progrès réalisés, même encore longtemps après la conclusion de la convention Lamport et Holt, bien qu'ils eussent été continuellement annoncés *urbi et orbi* par toutes les revues économiques et la presse en général. Le *Précurseur* les avait aussi signalés dans les susdits articles du 12 et du 13 avril 1876, où l'on faisait également le compte des primes probables à payer; chiffre déjà dépassé à l'heure qu'il est. Malgré cela, on s'est encore vanté, en 1878, d'avoir obtenu de MM. Lamport et Holt, la fixation de la durée du voyage pour Buenos-Ayres à trente-cinq et au retour à trente-sept jours, soit sept jours de moins que la durée de la convention Tait et six jours de moins que celle de la convention Ryde. Il avait pourtant été établi, dès 1876, que la durée moyenne de ce voyage, pour des steamers transportant des marchandises, n'était que de trente jours. Et l'on avait eu la prétention de créer un service postal accéléré!

Combien étaient erronées les idées qui régnaient au Département des Travaux Publics sur nos relations avec la Plata et sur ce qu'il convenait de faire pour les développer; cela ressort à l'évidence du passage suivant du discours que M. Beernaert, Ministre des Travaux Publics, a prononcé dans la séance de la Chambre des Représentants, du 21 mars 1878. Voici ce qu'il disait: « Enfin, depuis que » nous avons un service officiel bien organisé avec la Plata, un nouveau service » s'est établi à Anvers. Nos relations avec la Plata sont très jalousées et, en » effet, c'est un des plus beaux fleurons de notre couronne commerciale et » Hambourg, surtout, cherche à nous faire concurrence et une société allemande » qui a son siège et son point d'attache à Hambourg (Brême), le Norddeutscher » Lloyd, a, depuis l'organisation du service postal belge, établi deux escales » régulières à Anvers et, comme afin de mieux marquer la concurrence, ses » départs ont été fixés aux jours où partent les malles belges.

» Le Norddeutscher Lloyd a même organisé un troisième service (il eût été » plus exact de dire qu'il a offert d'organiser, sans subside, le troisième service » prévu par la convention Lamport et Holt) et c'est alors que la Société Lamport » et Holt, *sans subside* (autre inexactitude que nous démontrerons plus tard) a » aussi organisé un troisième départ. Seulement le troisième départ du Nord- » deutscher Lloyd a depuis été supprimé, tandis que la Compagnie Lamport et » Holt a encore le sien. Telle est la situation de nos relations avec la Plata.

» Ce que l'on veut, en réalité, c'est la destruction de ce service, que nous » avons eu tant de peine à établir et dont la puissance de la maison Lamport et » Holt assure l'existence. (*Interruption de M. Saintelette.*) Je ne parle point » de l'honorable membre, dont telle n'est pas la pensée, mais de certaine oppo- » sition anversoise.

» Si l'on décourageait cette importante maison, je me demande quelle autre » pourrait reprendre cette entreprise déjà trois fois abandonnée? Et Anvers, » ainsi dépossédée de sa ligne nationale, pourquoi le Norddeutscher Lloyd conti- » nuerait-il à y venir?»

» Ce serait le moment de profiter de la victoire, et il dépendrait de la compagnie allemande de transporter à Hambourg les avantages auxquels le port d'Anvers doit le marché de la Plata. »

Outre les inexactitudes que nous avons rectifiées entre parenthèses, il y en a encore une à signaler ici. Le Norddeutscher Lloyd n'ayant jamais été favorisé d'une réponse de M. le ministre Beernaert à son offre d'organiser *gratuitement* le troisième service de MM. Lamport et Holt, n'a pas pu l'établir et n'a conséquemment non plus pu l'interrompre.

Mais que dire de cette idée machiavélique que prête M. le Ministre au Norddeutscher Lloyd de Brème, de vouloir détruire le service de MM. Lamport et Holt pour transporter les affaires d'Anvers avec la Plata à Hambourg? Pourquoi pas au fond de la Baltique? Cela n'est évidemment pas sérieux et l'on nous dispensera de discuter de pareilles hypothèses. Pour nos affaires avec la Plata, telles qu'elles sont maintenant, et la zone qui les alimente, nous jouissons de certains avantages naturels qui sont trop connus pour que nous ayons besoin de les énumérer, et ni Brème et encore moins Hambourg ne peuvent lutter avec nous sur ce terrain. Il n'y a donc pas lieu de se préoccuper de cette concurrence. En revanche, Anvers étant sur la route de Brème et de Hambourg, les steamers naviguant entre ces ports et la Plata peuvent trouver dans leur intérêt de faire escale ici. Cela est pour nous un avantage exempt de tout risque et plus il en viendra, mieux cela vaudra.

Quant à décourager la maison Lamport et Holt au point qu'elle puisse être tentée de rompre le contrat qui la lie au Gouvernement belge, c'est là un danger tout-à-fait chimérique.

Nous avons déjà dit un mot des excellents motifs qu'ont MM. Lamport et Holt de rester à Anvers après y être venus accidentellement. Nous allons maintenant expliquer plus amplement ce côté de la question.

La ligne entre Anvers et la Plata est tout simplement devenue une des meilleures qui existent sur le globe. Elle est bien près de réaliser l'idéal d'une ligne de navigation à vapeur et elle ne tardera pas à le réaliser complètement. Cet idéal, on le sait, c'est d'avoir toujours charge complète pour les plus grands steamers à l'aller et au retour. Il y a actuellement déjà charge complète à la sortie pour tous les steamers qui font ce service. Il y a aussi au retour charge complète pendant la plus grande partie de l'année; seulement, pendant les mois d'été, il y a disette de fret à la Plata. C'est là une lacune fâcheuse; mais il y a tout lieu de croire qu'elle sera comblée prochainement.

Depuis quelques années déjà, on s'est appliqué, à la Plata, à la culture des céréales qui y a pris récemment une assez grande extension. Le pays s'y prête à merveille; il y a une immigration de plus en plus considérable d'agriculteurs, surtout de l'Italie. On fait la grande culture avec des capitaux suffisants et les machines les plus perfectionnées. On ne parle de rien moins, dans la presse de Buenos-Ayres, que de faire des États de la Plata de « nouveaux États-Unis », au point de vue de la production des céréales. Le fait est que nous avons déjà reçu, à Anvers, l'année dernière, de la Plata, au delà de 200,000 hectolitres de froment et maïs et que nous en eussions sans doute reçu davantage cette année, si malheureusement la récolte n'avait pas manqué en partie là-bas.

Avec des céréales en abondance, le fret ne manquera plus pour Anvers, car on sait l'immense développement qu'à pris ce commerce ici, et combien les importations sont devenues régulières par suite du déficit permanent et croissant, d'année en année, aussi bien de la Belgique que des pays limitrophes.

Peut-il y avoir la moindre crainte qu'une aussi belle affaire puisse être abandonnée par une compagnie qui y a pris pied et à laquelle on paie encore, par dessus le marché, un subside?

Brême et Hambourg, qui sont infiniment moins bien placés que nous pour les affaires avec l'Amérique du Sud, ont aussi des lignes de navigation à vapeur avec ce pays qui ne jouissent d'aucun subside et prospèrent pourtant. Celle de Brême est même basée presque exclusivement sur l'escale d'Anvers. Il n'y a que du lourd à charger à Brême; les marchandises légères qui paient les frets rémunérateurs sont fournies par notre rayon et elles ne consentent pas à faire le voyage circulaire et coûteux *via* Brême. Les importations de ce port, de la Plata, n'ont également qu'une faible importance.

Le gouvernement allemand a récemment offert au Norddeutscher Lloyd des subsides pour l'organisation de services transatlantiques. Cette Compagnie les a refusés, comme l'atteste une lettre de son président, M. H.-H. Meier, publiée par les journaux allemands et reproduite par le *Précurseur* du 3 mars dernier. Le même journal a reproduit, dans son numéro du 6 mars, un extrait du dernier compte rendu de la Compagnie de navigation à vapeur pour l'Amérique du Sud, de Hambourg, d'après lequel cette Compagnie a distribué 10 p. % de dividende, après avoir fait d'importants amortissements et des dépenses considérables pour achat de chaudières et après avoir, outre 100 obligations à payer en vertu des statuts, remboursé anticipativement 600 autres obligations d'un emprunt contracté par la Compagnie.

Les résultats obtenus à Hambourg donnent la mesure de ce que vaut à MM. Lamport et Holt, la concession qu'ils ont obtenue du Gouvernement belge. Il n'y a donc pas lieu de craindre qu'on pourrait les décourager en exigeant que leur convention soit de part et d'autre exécutée strictement et loyalement, et il n'y a pas davantage à craindre qu'on puisse, en transportant à Hambourg les affaires d'Anvers avec la Plata, nous enlever un des plus beaux fleurons de notre couronne commerciale; mais il pointe à l'horizon une autre concurrence qui pourra devenir bien plus dangereuse et dont nous aurons un mot à dire tout à l'heure.

Au point de vue spécial de cette concurrence future, dont nous parlerons plus loin, et à un point de vue général, nous avons des appréhensions d'une toute autre nature que celles de M. le ministre Beernaert.

Loiu de croire que MM. Lamport et Holt puissent quitter Anvers, nous craignons au contraire qu'ils n'emploient leur subside pour écarter les concurrents et conquérir, sinon un monopole absolu, du moins un quasi monopole des transports vers l'Amérique du Sud. Cette tendance a été de tous temps le côté propre à toutes les entreprises de transport. L'histoire est là pour l'attester. Le subside servirait alors à réaliser précisément le contraire du but qu'on avait en l'accordant.

Que MM. Lamport et Holt aient le pouvoir d'écraser toute concurrence, sur-

tout si l'on continue à avoir pour eux les complaisances qu'on a eues jusqu'à présent, cela n'est pas douteux. Nous le prouverons quand nous examinerons la question du subside. La situation envisagée à ce point de vue est pleine de dangers.

Vous nous avez consulté récemment sur l'opportunité d'afficher dans les gares de l'État le taux moyen du fret de Liverpool. Nous avons trouvé dans le dossier que vous nous avez envoyé à cette occasion, un rapport de M. l'ingénieur Delcourt, traitant la question de concurrence. M. Delcourt y émet l'avis que la concurrence suffit pour régler équitablement le taux du fret. Cela est vrai ; mais à la condition que tous les concurrents soient placés sur un pied de parfaite égalité, ce qui n'est pas le cas quand le subside vient faire obstacle au jeu régulier de la concurrence.

Le concurrent privilégié peut alors abaisser son prix, même au dessous du prix de revient, quand il a intérêt à le faire pour éloigner ses concurrents. Le bas fret obtenu de la sorte peut paraître un avantage du subside aux yeux de gens à courte vue ; mais c'en est en réalité le plus grand danger. Rien de durable ne peut se fonder par de pareils abaissements artificiels. Le commerce ne les demande pas, parce qu'il sait qu'ils ne peuvent être que temporaires et que le privilégié ne manquera pas de se faire payer chèrement plus tard les sacrifices qu'il aura faits. Le commerce régulier ne peut prospérer que lorsqu'il a la garantie qu'il aura toujours les transports au prix naturel qu'établira la libre concurrence non seulement sur une place, mais sur toutes. Un relèvement du fret au-dessus de ce taux pourrait éventuellement compromettre gravement nos relations avec la Plata, surtout s'il coïncidait avec l'apparition dans la lice d'un nouveau concurrent redoutable, à laquelle nous devons nous attendre prochainement.

Ce nouveau concurrent c'est le port de Gènes.

Séparé jusqu'à présent du centre de l'Europe par la chaîne quasi infranchissable des Alpes, ce port, à la suite du percement du Saint-Gothard, va être mis en communication avec tous les réseaux de chemin de fer de l'Europe continentale. Dans deux ans, le chemin de fer à travers le Saint-Gothard sera achevé et nous rencontrerons alors la concurrence de Gènes jusqu'au cœur de l'Allemagne, mais surtout dans le midi de ce pays et en Suisse où nous trouvons de nombreux débouchés pour nos importations de l'Amérique du Sud et une bonne partie de l'aliment pour nos exportations vers ces parages. Si nous ne possédons pas alors des services de bateaux à vapeur dans les meilleures conditions, tels que seule la libre concurrence pourrait nous les donner, nous courons le risque de perdre une partie du marché que nous avons dominé jusqu'à présent.

Par le fait de cette nouvelle concurrence, la question que nous examinons acquiert une gravité exceptionnelle et il est temps que nous songions aux mesures à prendre pour faire face à cette nouvelle situation.

Plus que jamais, nous avons à déplorer l'existence d'un service subsidié qui a entravé, dans le passé, et qui continuera à entraver, dans l'avenir, les efforts de la libre concurrence. Nous sommes malheureusement condamnés à trainer encore pendant onze ans ce boulet fatal. Il y a un contrat, dont vous avez vous-même établi la validité, Monsieur le Ministre, et qui doit, dès lors, être exécuté oyale-

ment. Mais si nous devons provisoirement renoncer au régime de la libre concurrence, nous pouvons cependant faire beaucoup pour nous en rapprocher et atténuer l'influence délétère du subside. Il suffit pour cela de rompre avec des errements abusifs. On ne s'est, en effet, pas borné de notre côté à appliquer loyalement les clauses de la convention. On a de plus comblé les concessionnaires de faveurs auxquelles ils n'avaient aucun droit et, ce qui est tout aussi grave, on a tout fait pour décourager la concurrence qui se maintenait péniblement à côté du service subsidié au grand avantage du public et dans l'intérêt de la conservation de notre position dans le commerce si important avec l'Amérique du Sud.

En ayant un peu d'égards pour cette concurrence et en lui montrant cette bienveillance que l'on doit à d'utiles auxiliaires, on aurait pu la développer considérablement et on le pourra encore. Il importe d'éviter qu'il puisse se reproduire des cas comme celui du Norddeutscher Lloyd qui, découragé par le traitement peu hospitalier dont ses steamers ont été l'objet ici, en a envoyé quelques-uns faire un service entre Gênes et Buenos-Ayres. Nous fournissons ainsi à nos concurrents les armes dont ils ont besoin pour nous combattre.

Pour bien expliquer ce qui précède, nous allons maintenant examiner la convention Lamport et Holt et la manière dont elle a été exécutée jusqu'à présent, en indiquant comment, à notre avis, elle devrait l'être.

Nous avons dit que la convention Lamport et Holt était mal faite, mal interprétée et mal exécutée. Nous allons le prouver.

La convention est mal faite surtout en ce qui concerne les articles 6 et 7 relatifs à la durée des voyages et à la fixation des primes de régularité. En stipulant pour un service postal accéléré la durée de trente-cinq et trente-sept jours pour le voyage d'aller et de retour, alors qu'il était notoire déjà en 1876 que des bateaux-transports de marchandises le faisaient en trente jours, on a évidemment été beaucoup trop large. On assurait par là aux concessionnaires une prime de 7,200 francs par traversée sans compter les autres avantages qui la portaient à environ 9,000 francs, ce qui était certes beaucoup plus qu'on n'avait l'intention d'accorder. Malgré qu'on ait dérivé le droit de faire la convention de la loi du 29 mars 1873, qui introduisit à titre de subside la prime de régularité dans ces sortes de contrats, on omit de stipuler le maximum de 2,000 francs par voyage que cette loi portait, ou un maximum quelconque. L'État reste par ce fait exposé aux mauvaises chances qu'entraîne pour lui tout progrès ultérieur dans la navigation à vapeur, alors que la prudence la plus vulgaire eût commandé de tracer des limites à ces mauvaises chances.

Ces clauses ont déjà préparé des surprises au Gouvernement, mais nous craignons qu'il en aura de bien plus grandes encore.

MM. Lamport et Holt n'ont pas jusqu'à présent couru la prime, à tous les voyages avec leurs meilleurs steamers. Ils avaient sans doute de bonnes raisons pour cela, soit que les conditions du trafic ne permettaient pas parfois de le faire avec avantage, soit qu'ils ne pouvaient d'autres fois retirer un nombre suffisant de leurs paquebots rapides d'autres services qu'ils exploitent. De ces deux raisons, la première n'existe plus ou va du moins cesser bientôt, comme nous l'avons démontré ; la seconde peut également disparaître d'un moment à

l'autre ; rien n'empêcherait plus alors les concessionnaires de ne mettre sur notre ligne subsidée que des steamers de grande vitesse. Il y a déjà une certaine modification dans ce sens dans le service, comme le prouve la moyenne des avantages payés par l'Etat de 1876 à 1878. Cette moyenne s'élevait :

En 1876, à . . . fr.	4,587 65
— 1877,	5,119 98
— 1878,	6,011 49

Nous ne connaissons pas le résultat de 1879 ; mais il est à supposer que la progression aura continué.

Voyons maintenant où le système pratiqué jusqu'à présent peut nous conduire.

Sur les derniers bulletins qui ont été soumis à notre inspection, nous avons relevé le *Gallileo* qui a fait le voyage d'aller en :

28 jours 20 heures ; et celui de retour en
28 — 13 —
<hr/> Soit 57 jours 9 heures ensemble

La durée réglementaire des voyages est :

72 jours — heures	
14 jours 15 heures de différence à fr. 1,200 par jour fr.	17,550 »
Remboursements, pilotage, feux et fanaux	3,000 »
	<hr/>
Total. fr.	20,550 »
Soit par traversée fr.	10,275 »

Vous trouviez déjà le chiffre de 1878 très rond ; le résultat de ce voyage du *Gallileo* pourrait bientôt devenir la moyenne, s'il ne l'est déjà, et nous craignons bien que la prime est encore loin de sa pleine croissance. En effet, les progrès de la navigation à vapeur n'ont pas dit leur dernier mot. Les Chargeurs réunis font déjà le voyage du Havre à Montevideo en vingt-quatre à vingt-cinq jours. Il n'est pas improbable qu'il ne faudra bientôt plus que vingt-cinq jours pour celui d'Anvers à Buenos-Ayres ; le Norddeutscher Lloyd l'a déjà fait en vingt-sept jours, il y aura alors onze jours de prime par traversée à payer, soit à fr. 1,200. fr. 13,200 »

Remboursement des droits de pilotage et feux et fanaux qui augmentent selon tonnage, environ 1,800 »

Soit en chiffre rond ensemble fr. 15,000 »

Cette perspective devient réellement inquiétante et il n'y a absolument rien à faire contre les effets fâcheux de cette clause ; fâcheux non seulement pour le Trésor, mais aussi pour les concurrents de MM. Lamport et Holt, car l'énorme chiffre que le subsidie peut atteindre, ne laisse aucun doute que ceux-ci sont, comme nous l'avons dit plus haut, complètement à la merci des concessionnaires.

Heureusement il y a une autre clause, qui, restée lettre morte jusqu'à ce jour, permet d'atténuer les dits effets fâcheux. Nous voulons parler de l'article 3, clause B, qui dit ce qui suit :

« Toutefois, endéans les deux ans des présentes, la Compagnie mettra sous
 « pavillon belge des paquebots en nombre suffisant pour assurer le service de
 « quinzaine et éventuellement de dizaine. »

MM. Lamport et Holt ont mis huit steamers sous pavillon belge ; mais ils ne les emploient guère au service auquel ils devraient être affectés, parce que ce sont leurs moins bons marcheurs. Vous avez bien expliqué et excusé, Monsieur le Ministre, dans votre réponse à l'interpellation de M. Biart, au Sénat, l'année dernière, cette déviation des stipulations de la convention ; mais nous ne doutons pas qu'en l'examinant de près vous trouverez que l'interprétation de votre Département est inexacte et que ce que nous venons de vous exposer vous fera changer d'avis. Il est bien vrai qu'il est indifférent au commerce belge de recevoir ses lettres et ses marchandises par un steamer belge ou anglais ; mais le fait n'est pas sans importance pour le Trésor, quand il entraîne le paiement d'un montant double, triple ou quadruple de ce qu'il devrait être. Il est permis de croire que la satisfaction de voir promener le pavillon national à travers le monde sur huit steamers, serait payée trop cher à ce prix. La stipulation en question avait évidemment pour but de créer un service régulier entre Anvers et la Plata exclusivement sous pavillon belge. S'il en était autrement, elle n'aurait pas de sens. Ne dit-on pas d'ailleurs clairement « mettra sous pavillon » belge des paquebots en nombre suffisant pour assurer le service de quinzaine, etc., etc., » et n'a-t-on pas expressément créé une Société belge pour cette exploitation ?

Votre honorable prédécesseur, M. Beernaert, a fait sur ce point, dans la séance de la Chambre des Représentants du 21 mars 1878, des déclarations catégoriques qui ne concordaient guère avec les explications que vous avez données vous-même, Monsieur le Ministre, en réponse à l'interpellation de M. le sénateur Biart, et auxquelles nous venons de faire allusion.

Voici ce que disait M. Beernaert après avoir évalué le chiffre des primes, pour l'année 1877, à environ 180,000 francs :

« Je ne crois pas d'ailleurs que la situation demeure aussi avantageuse pour
 » la Compagnie. Elle naviguait jusqu'à ces derniers temps sous pavillon anglais.
 » *Aux termes de la convention, ce n'est que depuis quelques mois qu'elle*
 » *devrait adopter le pavillon belge, AUTRE AVANTAGE QUE NE NOUS DONNAIT*
 » *PAS LA CONVENTION TAIT ET SUR LEQUEL J'APPELLE L'ATTENTION DE LA*
 » *CHAMBRE.*

« Aujourd'hui, il n'en est plus ainsi, et la Compagnie Lamport et Holt, en
 » *vertu de l'un des articles des conventions, a établi une Société belge con-*
 » *forme à nos lois et qui a UNE FLOTTE BELGE.*

« Huit navires ont ainsi été nationalisés et ont reçu ou doivent recevoir leurs
 » lettres de mer.

« Dans ces conditions, la Compagnie, qui, jusqu'à présent, a pu mettre en
 » service sur la ligne de la Plata quelques-uns de ses meilleurs navires, se ser-

» vira plus *habituellement* (pourquoi pas toujours?) ⁽¹⁾ de ceux qui viennent
 » d'être nationalisés et QUI NE SONT QUE DE MOYENNE VITESSE.

» Dans l'année qui commence, les traversées seront probablement un peu
 » moins rapides.

« *Mais, par contre, le chiffre des primes à payer se trouvera diminué.* »

Au lieu de diminuer en 1878, les primes de régularité ont atteint presque le double du montant payé de ce chef en 1877. Suivant votre déclaration au Sénat, MM. Lamport et Holt « sont en aveu de n'avoir, à raison de ces conditions (leurs » convenances), envoyé, en 1878, de Buenos-Ayres à Anvers, sur trente-six » traversées, que sept navires belges, tandis que d'Anvers à Buenos-Ayres, sur » trente-neuf traversées, vingt-cinq ont été faites sous pavillon belge. »

Comment se fait-il qu'on ne se soit pas aperçu à votre Département de l'étroite corrélation qui existe entre l'aggravation inattendue des charges du Trésor et la tolérance dont on usait envers MM. Lamport et Holt, dans la question du pavillon, alors que M. Beernaert l'avait si clairement établie, et qu'on n'ait pas, depuis longtemps, appliqué le remède dont on disposait?

Il suffira, Monsieur le Ministre, de vous signaler cet état de choses pour que vous exigiez de MM. Lamport et Holt qu'ils fassent désormais leur service exclusivement par les bateaux qu'ils ont mis sous pavillon belge; on réduira de la sorte les primes à des proportions raisonnables, ce qui sera un grand avantage à tous les points de vue.

Après cette première interprétation erronée, nous avons à vous en signaler une autre qui est tout aussi évidente et qu'à raison du grave préjudice qu'elle cause au Trésor, on s'explique difficilement :

L'article 1^{er}, § B, dit : « Toutefois, la Compagnie n'établira et n'exploitera » qu'un service de quinzaine jusqu'à ce que le Gouvernement décide qu'elle » doit mettre en activité le troisième service mensuel. »

Ce troisième service mensuel n'a jamais été requis par le Gouvernement suivant la déclaration que vous avez faite dans la séance du Sénat du 31 mai dernier et, pourtant, nous voyons dans le compte rendu de votre Département qu'on a payé, à MM. Lamport et Holt, les primes de régularité et remboursé les droits de pilotage et de fanaux pour ce troisième service depuis le jour où il a été institué, soit le 1^{er} novembre 1877. Votre honorable prédécesseur a également fait une déclaration, relativement à ce service, qui nous paraît avoir eu pour but de justifier les susdits paiements et remboursements. Voici ce qu'a dit M. Beernaert : « L'objet du service, c'est Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres. » Il y a deux départs par mois et le Gouvernement, on le rappelait l'autre jour, » en peut exiger un troisième; seulement, aussi longtemps qu'il n'y aura que » deux départs, *il n'y a pas de garantie de minimum postal* (on passe sous » silence les primes et remboursements), tandis que si le développement des » affaires engageait le Gouvernement à exiger un troisième service, il aurait

(1) Le compte rendu du Département des Travaux Publics, année 1877, dit cependant très positivement, chapitre marine, page 90, lettre F : « A partir du 1^{er} janvier 1878, les navires » desservant la ligne *doivent* porter le pavillon belge. »

» à garantir à la Compagnie, un minimum de produit postal annuel de
 » 250,000 francs pendant six ans. »

Cette explication nous paraît manquer de franchise et contenir une réticence, surtout parce que vous aviez, vous-même, Monsieur le Ministre, dans la séance précédente, en relevant la demande de M. Meeus, posé la question si l'organisation du troisième service n'entraînait pas l'État dans une augmentation de dépenses à titre de *primes de vitesse et de régularité*. En parlant seulement de la garantie du minimum postal qui ne serait pas dû, aussi longtemps que le service n'a pas été requis, M. le Ministre admettait implicitement que les primes de régularité et les remboursements de droits sont dus. C'est là, croyons-nous, une erreur manifeste. Ce service, aussi longtemps qu'il n'était pas requis, n'avait pas d'existence légale et ne pouvait, à aucun titre, participer aux avantages conférés par la convention. Il serait d'autant plus étrange qu'on payât quoi que ce soit pour ce troisième service, que le Norddeutscher Lloyd avait offert de le faire sans subside six mois avant qu'il fût institué par MM. Lamport et Holt. Il existe, en effet, une lettre de M. H.-H. Meier, président du Norddeutscher à M. Beernaert, Ministre des Travaux Publics, datée du 18 mai 1877, répétant formellement cette offre qui avait été faite verbalement à une date antérieure. Il n'a jamais été répondu à cette offre. Et le Gouvernement a payé, en 1877 et 1878, suivant le compte rendu de votre Département, environ 155,000 francs pour ce troisième service qui doit bien avoir coûté davantage en 1879.

Quoi qu'il en soit, il ne peut être douteux que M. Meeus était dans le vrai quand il disait : « Mais il ne faut pas perdre de vue que, n'étant liée par aucune » obligation, la Compagnie peut retirer ce troisième voyage si, et quand cela lui » convient. »

Si la Compagnie peut retirer son troisième service, l'État peut évidemment ne plus le reconnaître, quand il lui plaît et, si même l'État ne pouvait réclamer le remboursement de ce qu'il a indûment payé de trop, il aurait certes le droit de discontinuer le paiement des primes et le remboursement des droits de pilotage et de feux et fanaux pour ce troisième service.

En le faisant, le Gouvernement ferait d'une pierre deux coups. Il réaliserait une économie considérable et il réduirait d'autant le pouvoir des concessionnaires d'écraser leurs concurrents.

Mais que peut faire le Gouvernement de plus pour les concurrents sans enfreindre la convention? En apparence, pas grand'chose; mais en réalité, beaucoup.

Qu'on donne la malle, en leur cédant, comme de juste, la taxe postale, qui, dans ce cas, est la rémunération d'un service rendu, à toutes les compagnies concurrentes qui veulent s'engager à faire un service postal régulier. Par l'article 10, § A. de la convention, l'administration se réserve expressément « le » droit d'expédier, par *toute autre* voie plus rapide, les correspondances sur » lesquelles la mention « par Lamport et Holt » ne serait pas écrite ».

Ce n'est pas pour la taxe postale que les compagnies concurrentes tiennent à avoir la malle. On peut le croire sans peine, tant le produit de cette taxe est insignifiant. Il s'élevait, en 1878, à 288 francs par traversée. Mais le transport de la malle confère à toutes les lignes un avantage indirect très considérable. La

régularité du départ à date fixe joue un grand rôle dans l'obtention du fret. Le transport d'une malle postale est, aux yeux du public, une garantie de régularité et c'est à raison de cette circonstance qu'on y attache un grand prix. C'est pour la même raison que le Norddeutscher Lloyd fit déjà, en 1877, l'offre de faire le troisième service de MM. Lamport et Holt sans subside et de *souscrire à toutes les conditions de leur convention*. Nul doute que d'autres compagnies feraient la même chose. Le « Royal Mail steam packet Company », notamment, qui a demandé la malle autrefois et qui transporte le courrier anglais avec une vitesse notablement supérieure à celle de notre service subsidié. Au lieu de deux ou trois courriers par mois, nous pourrions alors en avoir six, huit ou même davantage avec le temps. Il s'établirait, entre les concurrents, une certaine émulation, qui aurait pour conséquence d'accélérer le voyage et nous aurions alors des services postaux qui rendraient des services réels, tandis que ceux de la ligne Lamport et Holt sont à peu près nuls.

Nous avons, jusqu'à présent, envisagé la ligne subsidiée seulement comme un service de transport de marchandises, malgré le titre de service postal qu'il porte à son frontispice ; car il n'a jamais été douteux pour personne que cette étiquette est un faux pavillon qu'on a arboré, parce que la loi défend de subventionner un service qui ne soit pas postal. Les maisons d'Anvers qui font le plus d'affaires avec l'Amérique du Sud, n'expédient guère de lettres par les bateaux de MM. Lamport et Holt, parce qu'elles savent que par les courriers indirects, *via* Southampton, Bordeaux, Gênes et Marseille, même quand ceux-ci partent quelques jours après les bateaux d'Anvers, leurs correspondances arrivent à destination avant ces derniers. Ce n'est que la fréquence de nos courriers qui pourraient avec le temps leur procurer une certaine clientèle, la rapidité de la transmission des lettres ayant d'ailleurs beaucoup perdu de son importance, depuis qu'il existe des communications télégraphiques. Cette dernière circonstance pourrait valoir à nos bateaux une certaine préférence s'il en partait toujours à peu de jours d'intervalle, quoiqu'Anvers ne soit pas un point de départ bien choisi pour un service postal, le transit par chemin de fer aux points excéntriques de l'Europe assurant aux courriers, partant de là, une avance trop considérable.

Le commerce a cependant un grand intérêt à pouvoir expédier par les mêmes bateaux qui transportent ses marchandises, les documents et les instructions y relatifs et, sous ce rapport, on va à l'encontre de l'intérêt du public en l'empêchant d'expédier des lettres par d'autres bateaux que ceux de MM. Lamport et Holt.

Votre honorable prédécesseur n'a jamais voulu permettre aucune exception à cette règle, quoique l'article 10 de la convention l'y autorisât explicitement. Nous avons dû voir ainsi le fait étrange de l'envoi de correspondances anversoises pour la Plata à Aix-la-Chapelle, pour là être incorporées dans la malle allemande destinée aux steamers du Norddeutscher Lloyd partant d'Anvers.

Même dans un cas spécial où l'intérêt du commerce anversoise eût exigé impérieusement que l'on se départit de cette rigueur, on n'a pas pu obtenir de M. le Ministre des Travaux Publics la formation d'une malle pour le steamer *Salier*, qui fut expédié le 4^e avril 1878, alors qu'à cause de la fièvre jaune, la ligne Lamport et Holt supprimait un départ pour Buenos-Ayres. D'une correspon-

dance échangée, à cette occasion, entre le Département des Travaux Publics et la Société commerciale de notre ville, il semble résulter qu'on croyait avoir cédé le monopole de ce courrier à MM. Lamport et Holt.

Il reste à donner une autre satisfaction aux grands steamers qui font un service régulier transatlantique. C'est de leur assurer une place convenable pour le chargement et le déchargement au quai, en dehors des bassins. Nous savons qu'il a, jusqu'à présent, existé des impossibilités matérielles de satisfaire tout le monde sous ce rapport; mais on aurait peut-être pu faire davantage pour les concurrents libres, si l'on n'avait pas considéré la ligne Lamport et Holt comme un service du Gouvernement pour lequel il fallait avoir des égards spéciaux.

Pourtant, suivant le compte rendu de votre Département, année 1878, p. 129, lettre F., « l'administration s'est affranchie de l'obligation de réserver
« aux concessionnaires un emplacement fixe à quai pour le stationnement des
« steamers ainsi qu'un hangar propre à recevoir les marchandises à charger
« ou à décharger et à servir de dépôt de charbons. Il n'y a plus qu'un engage-
« ment moral de leur donner un accostage de préférence aux paquebots qui n'ont
« pas de traité avec le Gouvernement ».

Le susdit engagement moral perdra son caractère exclusif si le Gouvernement traite aussi avec les concurrents de MM. Lamport et Holt au sujet de services postaux. Il le peut sans doute, à moins qu'il n'existe, en dehors de la convention entre le Département des Travaux Publics et les concessionnaires, des engagements qui s'y opposent. On nous assure qu'il existe des stipulations, faites dans des procès-verbaux, relatives et au troisième service, et à l'emplacement au quai et au hangar prussien que MM. Lamport et Holt occupent GRATUITEMENT en dépit de la déclaration que nous avons citée ci-haut. Une lettre émanée de votre Département, qu'on nous a communiquée, confirme l'existence de pareilles stipulations, au moins en ce qui concerne le troisième service. Nous vous serions obligés, Monsieur le Ministre, de vouloir nous faire parvenir copie de toutes les pièces complétant la convention et qui puissent nous mettre à même de remplir notre mandat avec connaissance de cause.

Grâce au développement qu'on est occupé à donner à nos quais, la difficulté de l'accostage va être levée prochainement. En attendant nous nous permettons, Monsieur le Ministre, de recommander ce point, dont l'importance n'a pas besoin d'être démontrée, à votre sollicitude spéciale.

Avec de la bonne volonté et en ne pas tolérant que des steamers inoccupés restent au quai, parfois seulement pour empêcher un concurrent d'y accoster, on pourra déjà faire beaucoup et bientôt ce sujet de plainte pourra disparaître complètement.

Nous nous résumons et nous concluons en vous proposant, Monsieur le Ministre :

1° De ne payer dorénavant à MM. Lamport et Holt que les primes et avantages qui leur sont dus en exécution stricte et loyale de la convention, article 1^{er}, §§ A et B, c'est-à-dire de supprimer tout paiement pour le troisième service ;

2° D'astreindre les concessionnaires à se servir exclusivement, pour l'exploitation de leur privilège, des paquebots qu'ils ont fait mettre sous pavillon belge en vertu de l'article 3, § B de la convention ;

3° De confier le transport de la malle à toutes les compagnies qui prendront l'engagement d'établir un service postal régulier, ainsi que vous y autorise l'article 10, § A ;

4° D'ordonner qu'au fur et à mesure de l'achèvement des nouveaux quais, il soit fait les arrangements nécessaires pour donner aux vapeurs en question un accostage convenable aux quais, en dehors des bassins, et qu'en attendant on partage aussi équitablement que possible la place existante entre les différentes lignes.

En adoptant ces conclusions, Monsieur le Ministre, vous réduirez à un minimum les inconvénients du privilège existant ; vous permettrez aux lignes concurrentes de se développer, sans trop devoir craindre d'être écrasées ; vous verrez probablement bientôt augmenter le nombre de ces lignes ; en un mot, vous ferez tout ce qu'il est possible de faire, dans la situation donnée, pour permettre la formation d'un ensemble de services vers l'Amérique du Sud qui mette le commerce et l'industrie belges à même d'attendre, sans trop d'inquiétude et avec l'espoir de pouvoir soutenir la lutte, toutes les concurrences et notamment celle de Gènes. Et dernière et non moins importante considération, vous sauverez au Trésor un bon nombre de millions pendant les onze ans que la convention Lamport et Holt a encore à courir.

Agréez, Monsieur le Ministre, nous vous prions, l'assurance de notre parfaite considération.

Le Président,

(Signé) F. DHANIS.

Le Secrétaire,

En mission à Flessingue.

Le membre,

(Signé) A. MAQUINAY.

