

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 9 AOUT 1887.

---

### **Rapport des Commissions réunies des Finances et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargées d'examiner le Projet de Loi approuvant la convention du 10 mars 1887, relative au service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York.**

*(Voir les nos 152 (et annexe) et 252, session de 1886-1887, de la Chambre des Représentants.)*

---

Présents : MM. le Vicomte DE NAMUR D'ELZÉE, Président; WILLEMS, VAUCAMPS, VANDEN BEMDEN, LEIRENS, MIGNOT et DE PRET ROOSE DE CALESBERG, Rapporteur.

MESSIEURS,

Une convention a été faite en 1872, pour le terme de 15 ans, entre le Gouvernement et la « Red Star Line », pour le service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et New-York. Le Gouvernement désire apporter de nouvelles et importantes modifications à cette convention, actuellement en vigueur, et c'est ce nouveau contrat qui est soumis à la Législature.

La subvention annuelle pour le service hebdomadaire d'Anvers à New-York et retour sera aujourd'hui de 380,000 francs ; la réduction est donc 250,000 francs sur la première convention.

Par la loi du 27 juillet 1871, le Gouvernement a été autorisé à opérer la ristourne des droits de pilotage, de feux et fanaux, en dehors de la garantie d'un minimum postal.

L'octroi de subsides par le Gouvernement a été souvent critiqué, mais le concours financier de l'Etat est indispensable pour assurer dans les services une régularité à laquelle les lignes non subsidiées ne sont pas astreintes. Certains adversaires de la convention voudraient faire un appel à la concurrence, et admettre toutes les lignes à soumissionner. En 1870, le Gouvernement a tenté de le faire, mais sans résultat.

La « Red Star Line » est une société de premier ordre, et aucune autre compagnie ne pourrait accepter les conditions qui lui sont imposées.

Ce sont les seuls paquebots qui fassent les traversées hebdomadaires; ces steamers sont installés avec le confort des plus grandes lignes françaises et anglaises, et le service pour les voyageurs ne laisse rien à désirer; aussi le nombre de ceux-ci augmente chaque année.

Voici un tableau du nombre des passagers transportés par les bateaux de la « Red Star Line » depuis 1880.

|      | ALLANT EN AMÉRIQUE. |            | VENANT D'AMÉRIQUE. |            |
|------|---------------------|------------|--------------------|------------|
|      | CABINE.             | ENTREPONT. | CABINE.            | ENTREPONT. |
| 1880 | 942                 | 16028      | 591                | 1171       |
| 1881 | 1502                | 25083      | 877                | 2248       |
| 1882 | 1848                | 23015      | 1192               | 3298       |
| 1883 | 1911                | 23303      | 1361               | 6061       |
| 1884 | 2070                | 21546      | 1696               | 7366       |
| 1885 | 2463                | 20362      | 2134               | 9000       |
| 1886 | 2620                | 18298      | 2384               | 5583       |

Plusieurs fois des objections ont été faites au sujet de ce subside accordé par le Gouvernement. Ce subside, disait-on, était une prime au profit des grains étrangers, que la « Red Star Line » importait soi-disant *en lest*.

Voici à propos des importations de grains, quelques chiffres qui prouvent que cette objection n'est pas sérieuse :

En 1886, la quantité de grains introduite par la ligne postale « Red Star Line » a été de 117,954,705 kilogrammes.

Le total des importations des États-Unis d'Amérique, des Indes, de la Plata par tous les steamers, sans y comprendre les importations du Danube, de la mer Noire, de l'Égypte et de la Baltique, est d'environ 700,000 tonnes; l'importation des grains par la « Red Star Line » n'est donc qu'une faible partie des importations générales.

Quant au fret, le transport des grains par les bateaux postaux coûte plus cher que par les autres steamers, car les vapeurs de la « Red Star Line » ne descendent pas la rivière, et les frais d'allège doivent s'ajouter au taux du fret, ce qui élève d'autant le prix du transport.

Voici les taux de fret pour grains à New-York, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1887.

| Pour :          | LIVERPOOL                     | LONDRES                       | ANVERS                        |
|-----------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 3 janvier 1887. | 4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 5 id.           | 4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 5                             |
| 10 id.          | 4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 15 id.          | 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 20 id.          | 4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 25 id.          | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |
| 30 id.          | 4                             | 4                             | 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |

| Pour :                | LIVERPOOL       | LONDRES         | ANVERS          |
|-----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 5 février.            | 3 $\frac{1}{4}$ | 4               | 4 $\frac{1}{4}$ |
| 11 id.                | 3 $\frac{1}{2}$ | 4               | 3 $\frac{5}{8}$ |
| 15 id.                | 3 $\frac{3}{4}$ | 4               | 3 $\frac{3}{4}$ |
| 19 id.                | 3 $\frac{5}{8}$ | 4               | 3 $\frac{3}{4}$ |
| 26 id.                | 3 $\frac{3}{4}$ | 4               | 3 $\frac{7}{8}$ |
| 1 <sup>er</sup> mars. | 3               | 3 $\frac{1}{2}$ | 4               |
| 5 id.                 | 2 $\frac{1}{2}$ | 3 $\frac{1}{2}$ | 3 $\frac{3}{4}$ |
| 15 id.                | 2 $\frac{1}{4}$ | 2               | 3 $\frac{1}{8}$ |
| 22 id.                | 2 $\frac{1}{4}$ | 2               | 3               |
| 25 id.                | 2               | 1               | 3               |
| 5 avril.              | 1               | 1               | 2 $\frac{1}{2}$ |
| 11 id.                | $\frac{7}{8}$   | 1 $\frac{1}{4}$ | 1 $\frac{3}{4}$ |
| 16 id.                | 1 $\frac{1}{2}$ | 1 $\frac{1}{2}$ | 2 $\frac{1}{2}$ |
| 20 id.                | 2               | 1 $\frac{1}{4}$ | 2 $\frac{1}{4}$ |
| 25 id.                | 1               | 1 $\frac{1}{2}$ | 2               |
| 1 <sup>er</sup> mai.  | 1               | 1 $\frac{1}{2}$ | 2 $\frac{1}{2}$ |

Vous voyez d'après ce tableau que le fret pour Anvers a été souvent plus élevé que pour Londres et Liverpool, et que, par conséquent, jamais la « Red Star Line » n'a importé des grains comme *lest*.

Il y a enfin une dernière considération qui doit engager le Gouvernement à favoriser la « Red Star Line » : ce sont les dépenses que cette ligne fait en Belgique et dont voici quelques chiffres :

Les dépenses à Anvers se sont élevées :

|                                                              |     |           |
|--------------------------------------------------------------|-----|-----------|
| En 1885 à . . . . .                                          | fr. | 4,116,148 |
| En 1886 à . . . . .                                          | fr. | 4,173,784 |
| Dont :                                                       |     |           |
| En charbons pour 1885. . . . .                               | fr. | 646,325   |
| Id. 1886. . . . .                                            |     | 549,869   |
| Payé au chemin de fer de l'Etat pour transport de charbons : |     |           |
| En 1885 . . . . .                                            | fr. | 120,747   |
| En 1886 . . . . .                                            |     | 116,078   |
| Droits de navigation à la ville :                            |     |           |
| En 1885 . . . . .                                            | fr. | 61,612    |
| En 1886 . . . . .                                            |     | 61,556    |
| Droits de cale sèche :                                       |     |           |
| En 1885 . . . . .                                            | fr. | 30,165    |
| En 1886 . . . . .                                            |     | 37,098    |
| Caisse de secours et de prévoyance des marins :              |     |           |
| En 1885 . . . . .                                            | fr. | 29,881    |
| En 1886 . . . . .                                            |     | 32,412    |

( 4 )

Un membre de votre Commission fait observer que le chiffre de 274 heures pour effectuer le trajet de mer, sans compter les huit heures accordées pour le parcours de la rivière, paraît excessif, eu égard au progrès réalisé dans la vitesse des bateaux à vapeur depuis une dizaine d'années. Il est de notoriété publique que les traversées de Liverpool à New-York se font aisément en six jours.

Vos Commissions réunies, Messieurs, ont l'honneur de vous proposer d'engager le Gouvernement à renouveler la convention avec la « Red Star Line » pour le service postal entre Anvers et New-York.

|                                |                           |
|--------------------------------|---------------------------|
| <i>Le Rapporteur,</i>          | <i>Le Président,</i>      |
| G. DE PRET ROOSE DE CALESBERG. | Vicomte DE NAMUR D'ELZÉE. |