

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 JANVIER 1875.

Convention du 24 juin 1872 pour l'établissement des lignes de navigation
à vapeur entre le Brésil, la Plata et le Chili (¹).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE(²), PAR M. D'HANE-STEENHUYSE.

MESSIEURS,

Votre section centrale a procédé, d'abord, au dépouillement des procès-verbaux des sections; en voici le résultat :

1^{re} SECTION : 7 membres présents. — Le projet est approuvé par quatre voix. — Trois membres s'abstiennent.

2^e SECTION : 5 membres présents. — Le projet est adopté à l'unanimité.

3^e SECTION : 5 membres présents. — La section adopte le projet et pose diverses questions qui seront examinées en section centrale.

4^e SECTION : 6 membres présents. — Le projet est adopté à l'unanimité.

5^e SECTION : 9 membres présents. — Le projet est adopté par trois voix. — Six membres s'abstiennent. — Une question est soumise à la section centrale.

6^e SECTION : 7 membres présents. — La section s'abstient et pose diverses questions qui seront examinées en section centrale.

La section centrale s'est empressée de soumettre au Gouvernement les

(¹) Projet de loi, n° 12.

(²) La section centrale, présidée par M. THIBAUT, était composée de MM. DECLERCQ, LEFEBVRE, VAN ISEGHEM, SANTRIN, D'HANE-STEENHUYSE et GERBETS.

questions posées par les différentes sections. M. le Ministre des Travaux publics y a fait immédiatement les réponses suivantes :

ANNEXE A.

*Questions posées par la section centrale relative-
ment à la concession de la ligne du Chili.*

Réponses.

1° Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas eu recours à l'adjudication publique?

L'Exposé des motifs du projet de loi fait connaître les raisons pour lesquelles le Gouvernement a cru devoir traiter directement avec M. J. Ryde. Il s'agissait plutôt d'une extension de concession que d'une concession toute nouvelle à accorder à l'entrepreneur de la ligne de la Plata.

Le Gouvernement, qui avait concédé cette dernière ligne à M. J. Ryde, avec garantie d'un minimum de produit postal, ne pouvait, sans manquer, au moins moralement, à ses engagements, et sans nuire aux intérêts du Trésor, créer une concurrence à la ligne établie sous son patronage.

En octroyant la concession du service du Chili à un autre entrepreneur, on aurait dû lui interdire les escales de Rio-Janeiro et de Montevideo, et le service dans ces conditions n'eût pas été viable, car on lui enlevait une partie, très-importante, de son trafic.

D'un autre côté, nous privions le commerce d'Anvers d'une occasion très-favorable pour ses relations avec les parages de la côte orientale de l'Amérique du Sud.

Si, au contraire, on avait autorisé ces escales, on empêchait M. Ryde d'établir son second service sur la Plata, service qu'il devait nous donner, prochainement, sans augmentation de subvention.

ANNEXE B.

2° A quelle somme le minimum de recette postale est-il évalué?

Il est impossible de déterminer, même approximativement, le produit du trafic postal, parce que nous ne savons pas dans quelle mesure les États du continent useront de notre ligne pour leurs relations épistolaires avec les pays qu'elle desservira. Nous n'avons à ce sujet aucune donnée, mais il est permis d'espérer que si le service

Questions posées par la section centrale relativement à la concession de la ligne du Chili.

Réponses.

est bien exécuté, le produit postal, en y comprenant la subvention à accorder par le Chili, ne sera pas sans importance. Et si l'on y ajoute le produit du transport par les chemins de fer de l'État des marchandises importées ou exportées par les deux services mensuels, on peut espérer que l'État ne tardera pas à rentrer dans ses avances.

ANNEXE C.

3° Les départs peuvent-ils avoir lieu en même temps ou la même semaine?

Certainement non. C'est l'administration qui fixera les départs (art. 7 de la convention). Ils seront établis probablement à quinze jours d'intervalle, puisqu'il s'agit de desservir, en partie, les mêmes ports. Il est possible, toutefois, que l'on adopte un autre arrangement, en combinant les départs avec ceux des diverses lignes vers les mêmes points; on ne consultera, dans tous les cas, que les intérêts du commerce et du service postal.

ANNEXE D.

4° Les navires, après leur départ d'Anvers, pourront-ils compléter leur cargaison à Londres?

Non, dans aucun cas (art. 3). Les navires pourront, avant le jour fixé pour le départ d'Anvers, prendre des marchandises à Londres, aussi longtemps que cela sera nécessaire pour parfaire le chargement; mais en partant d'Anvers, ils devront se diriger, directement, vers leur destination sans faire d'autre escale que celles fixées à l'art. 2 de la convention.

ANNEXE E.

5° En cas de fermeture de l'Escaut par la glace, quel sera le lieu désigné pour le déchargement des navires?

Il arrive rarement que la navigation soit entravée par les glaces au point que l'on ne puisse remonter le fleuve, entre deux marées, avec un grand steamer. Le fait ne s'est produit qu'une fois depuis que la ligne d'Anvers à la Plata existe.

Le cas échéant, on ne pourrait que se confor-

Questions posées par la section centrale relativement à la concession de la ligne du Chili.

Réponses.

mer aux usages maritimes qui font loi. Ainsi le navire serait conduit dans le port de Flessingue, s'il était ouvert; on y débarquerait les passagers et les malles. Il n'en serait probablement pas de même des marchandises, parce que le transport par chemin de fer de Flessingue à Anvers serait trop coûteux, et que ni l'entrepreneur ni les consignataires ne seraient disposés à supporter ces frais. Le chargement serait donc conservé à bord jusqu'à ce que le navire pût arriver à Anvers. Ce sont là des cas très-rares et de force majeure, pour lesquels on ne peut pas faire de stipulation expresse dans le contrat.

ANNEXE F.

6° A quelle somme le Gouvernement évalue-t-il les frais de pilotage, feux et fanaux par voyage?

Les droits de pilotage, feux et fanaux, à payer par les steamers des deux lignes ne peuvent être indiqués que d'une manière approximative, attendu qu'ils varient suivant le tirant d'eau et le tonnage des navires. On peut les évaluer, à peu près, comme suit :

DROITS DE PILOTAGE :

Ligne du Chili.

A l'entrée . .	{	en été	fr. 635
		en hiver.	780
A la sortie. .	{	en été	655
		en hiver.	685

Ligne de la Plata.

A l'entrée . .	{	en été	455
		en hiver.	550
A la sortie. .	{	en été	520
		en hiver.	550

DROITS DE FEUX ET FANAUx.

Ligne du Chili.

Entrée et sortie ensemble 500

Ligne de la Plata.

Entrée et sortie 225

ANNEXE G.

Questions posées par la section centrale relativement à la concession de la ligne du Chili.

Réponses.

7° Si le Chili accorde un subside, à titre postal, à qui profitera-t-il?

Le subside du Chili qui serait accordé à ce titre, profitera à l'État. Il viendra en déduction du minimum garanti. Cela est stipulé par l'article 54 de la convention.

ANNEXE H.

8° Le Gouvernement peut-il affirmer que ce service aura une existence indépendante de celle de la société Ryde et C^{ie}. Quelles sont ses garanties?

La maison de commerce Ryde et C^{ie} n'a actuellement qu'un seul intéressé, qui est M. John Ryde.

Celui-ci, d'après un usage qui existe en Angleterre, a adopté la firme Ryde et C^{ie} pour lui permettre, s'il le juge à propos, de prendre des associés sans avoir à changer sa raison sociale. Mais M. John Ryde a justifié d'une fortune personnelle qui a été jugée suffisante pour assurer l'exécution des engagements qu'il a contractés.

Cette fortune consiste en navires, et la législation qui régit la propriété des navires en Angleterre, a permis au Gouvernement de se rendre compte, d'une façon certaine et exacte, du capital que M. J. Ryde engage dans son entreprise.

Les garanties ainsi fournies offrent incontestablement plus de sécurité que la signature d'une société à responsabilité limitée.

M. John Ryde, qui a une forte position de fortune, est honorablement connu dans le monde commercial de la cité de Londres.

ANNEXE I.

9° Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas inscrit dans la convention le nombre de navires que la société devrait affecter au service?

C'est avec intention que le Gouvernement n'a pas indiqué le nombre de navires à affecter au service, attendu qu'il peut se présenter des circonstances particulières, telles qu'accidents, avaries, traversées trop prolongées, où le nombre exigé, en vue d'un service normal, serait insuffisant. L'entrepreneur pourrait alors se retrancher derrière les stipulations de son contrat. Nous

*Questions posées par la section centrale relative-
ment à la concession de la ligne du Chili.*

Réponses.

croions avoir plus de garanties en disant, d'une manière absolue, que le concessionnaire devra justifier, à toute réquisition du Gouvernement, qu'il est en possession du nombre de paquebots en bon état de navigation, nécessaires, pour assurer, en tout temps et en toute éventualité, le service régulier de navigation stipulé par la convention.

ANNEXE J.

10° Pour les recettes postales entre les échelles, a-t-on des garanties contre la fraude. Ne pourrait-on ouvrir un compte avec les administrations postales de toutes les échelles?

Cette fraude n'est guère possible. Si des échanges de dépêches s'établissaient entre les différents points d'escale, nous ne tarderions pas à en avoir connaissance, car les offices postaux intéressés s'annoncent toujours, réciproquement, leurs expéditions maritimes. Nous pouvons aussi nous faire renseigner par nos agents consulaires. Il y a, en outre, le journal du bord qui doit renseigner toutes les opérations ⁽¹⁾, et, au nombre de celles-ci, la réception et la délivrance des dépêches.

Les échanges étant établis, il va de soi que l'office belge prendra les mesures nécessaires pour faire renseigner tous les produits, et, au besoin, il se mettra, à cet effet, en rapport avec les différentes administrations qui useraient de son service.

ANNEXE K.

11° Le service qu'il s'agit d'établir présente plutôt le caractère d'une ligne commerciale que d'une ligne postale. — Ne pourrait-on modifier la convention en vue de diminuer la durée des voyages?

Il est important que le nouveau service d'Anvers vers les contrées orientales et occidentales de l'Amérique du Sud réponde aux besoins commerciaux, tout en constituant un bon service postal.

Pour la durée du trajet entre Anvers et Valparaiso, on a pris pour base la moyenne des traversées de la ligne de Liverpool au Pacifique, et comme il s'agissait de fixer un maximum de jours au delà duquel tout retard est soumis à une amende, on a augmenté cette moyenne de deux ou trois jours.

⁽¹⁾ Article 224 du Code de commerce.

Questions posées par la section centrale relativement à la concession de la ligne du Chili.

Réponses.

M. Ryde a demandé cette marge tout en exprimant l'idée, qu'en fait, il ne dépasserait pas la moyenne mentionnée ci-dessus.

La diminution de la durée des voyages, en augmentant la vitesse des navires, est une question de dépense.

Une vitesse, en plus, d'un nœud seulement, se traduirait en un surcroît de dépense de plusieurs centaines de mille francs par an, rien que du chef de la consommation du charbon.

En outre, des machines, plus fortes, occuperaient plus de place dans le navire, ce qui diminuerait le tonnage net pour les marchandises.

Par leur lettre du 7 juin 1872, MM. Engels et Lynen, qui étaient en instance auprès du Gouvernement pour obtenir le service subsidé d'Anvers au Chili, me disaient ceci : « En demandant au Gouvernement un million de francs de subside, pour un service postal pouvant rivaliser avec celui qui est organisé à Liverpool, nous croyons être modérés. » Ils ne consentaient à accepter 500,000 francs que pour un service de moindre vitesse.

A cette époque les prix du charbon et du fer n'étaient pas, à beaucoup près, aussi élevés qu'aujourd'hui.

Le Gouvernement ne croit donc pas que l'on pourrait, sans une augmentation considérable du minimum de produit postal garanti, modifier la convention en vue de diminuer la durée des voyages.

Après avoir pris connaissance de ces réponses, la section centrale a examiné longuement la convention proposée, sous tous les points de vue indiqués par les différentes sections.

L'un de ses membres a soulevé une question de principe, qu'il a développée de la manière suivante :

« Je voudrais que l'on étudiât, sérieusement, la question de savoir si le » Gouvernement belge, à l'aide de sacrifices, même très-considérables, ne » pourrait pas établir des services transatlantiques à vapeur, soit en favorisant la constitution de sociétés exclusivement belges, soit en réorganisant une marine de l'État, qui aurait la double mission de desservir des » lignes postales et de concourir, éventuellement, à la défense du pays.

» Ce dernier ordre d'idées est-il de nature à trouver un accueil favorable » à la Chambre? Je n'ose l'espérer, bien que les raisons les plus sérieuses » militent en faveur d'une pareille réorganisation.

» Il semble étrange, en effet, que dans un pays comme le nôtre, baigné par
 » la mer et possédant deux ports que beaucoup de nations lui envient, on
 » assiste, froidement, à la disparition, bientôt complète, de la marine nationale.
 » Ce qui est plus désastreux encore, c'est qu'avec nos derniers navires
 » aura disparu aussi l'esprit maritime, si long à se former, et dont l'in-
 » fluence a toujours été si grande, partout, pour favoriser, au loin, les rela-
 » tions commerciales, *directes*.

» Il y a là, malheureusement, pour la Belgique, une lacune à combler.
 » La comblera-t-on jamais, je l'ignore, mais je regretterais, amèrement, que
 » cette importante question fût condamnée sans retour.

» Une marine nationale est le moyen le plus puissant d'étendre, à l'étran-
 » ger, notre prospérité industrielle et commerciale. Je fais des vœux ardents
 » pour que cette précieuse institution renaisse bientôt. Seulement, il faut
 » que l'on se hâte d'agir, si l'on ne veut point, dans un temps fort rappro-
 » ché, se voir privé de tous les éléments d'une bonne réorganisation. Si,
 » contre mon attente, l'idée d'une marine de l'État, employée à des services
 » postaux, était repoussée d'une manière absolue et définitive, je désirerais
 » que le Gouvernement, à l'expiration de la convention Ryde, essayât de
 » provoquer la formation d'une puissante société maritime belge, à laquelle
 » seraient accordés des subsides considérables, dans le but de constater
 » jusqu'à quel point notre commerce national, ayant à sa disposition de
 » puissants capitaux, pourrait réussir à établir des services transatlantiques
 » à l'instar de ceux existant dans d'autres pays, au prix des plus grands, mais
 » aussi des plus utiles sacrifices. »

La section centrale, sans vouloir entrer dans les considérations dévelop-
 pées par ce membre, se borne à engager le Gouvernement à étudier les ques-
 tions qui se rapportent au développement de notre marine marchande, dans
 l'intérêt de notre industrie et de notre commerce.

Deux autres questions ont été posées et discutées en section centrale. Elles
 étaient formulées ainsi :

1^o L'importance des relations commerciales de la Belgique avec le Chili
 est-elle de nature à justifier l'octroi du subside demandé?

2^o Le service, tant pour le Brésil et la Plata que pour le Chili, ne donnerait-il
 jamais lieu à des transbordements entre Anvers et Londres, opération
 dont le commerce belge aurait à souffrir?

Réponse à la première question. — L'importance du commerce de la Bel-
 gique avec le Chili justifie pleinement l'octroi du subside demandé.

Déjà dans l'Exposé des motifs, nous trouvons les chiffres suivants qui ont
 une valeur réelle, mais bien en deçà de la vérité.

Voici ce que dit l'Exposé des motifs :

« Notre commerce avec le Chili et le Pérou (1) se fait actuellement, en
 grande partie, par des intermédiaires, faute de moyens directs et suffisants.

• La partie de nos relations qui est connue par nos états de douanes (et c'est

probablement la moindre) offre déjà, malgré les conditions mauvaises où nous sommes pour les transports, une importance réelle.

» Voici les chiffres généraux :

Chili et Pérou.	Exportations belges.	Importations en Belgique.
1862	4,559,000	12,477,000
1863	6,155,000	18,561,000
1864	4,978,000	20,722,000
1865	4,250,000	2,921,000
1866	4,676,000	18,581,000
1867	5,066,000	14,157,000
1868	4,494,000	18,890,000
1869	2,895,000	20,745,000
1870	4,217,000	22,946,000
1871	4,516,000	10,675,000

» Nos exportations, vers ces contrées, se composent principalement d'objets manufacturés.

» L'établissement d'un service direct entre Valparaiso et Anvers permettra de faire, de ce dernier port, un des entrepôts européens pour le cuivre du Chili. L'exportation de ce métal, en barres ou matles, et de minerais de cuivre de ce pays, en 1869, a été à peu près de soixante millions de francs. Les tentatives faites pour implanter en Belgique l'industrie du cuivre ont été infructueuses. Désormais, elles pourront être renouvelées avec succès.

» Ce n'est donc pas seulement un accroissement de relations postales que nous avons le droit d'attendre de la création de la ligne du Chili; c'est aussi, et surtout, la formation d'un courant de transports de l'Europe continentale vers ces régions, un développement de l'exportation de nos produits fabriqués, des facilités et des moyens de prospérité pour nos industries, une plus grande activité des affaires commerciales, des transports considérables et productifs pour nos chemins de fer.

» Les Chambres, nous n'en doutons pas, apprécieront l'utilité de l'entreprise à laquelle l'État offre un appui nécessaire, dans des limites bien définies.

» Déjà l'un des navires qui doit desservir la ligne, si la convention du 26 juin est approuvée, a été lancé, et le concessionnaire, en informant le Gouvernement de ce fait, a demandé, à bon droit, lorsqu'il fait de sérieux efforts pour inaugurer promptement le service, malgré le prix élevé des constructions navales, que le projet fût soumis aux Chambres dès la reprise de leurs travaux, et que la solution fût obtenue le plus tôt possible.

» Il se produit, depuis quelques années, deux faits remarquables : l'extension relative de la navigation à vapeur, l'augmentation du tonnage des navires. Notre marine n'est point en rapport avec l'importance de nos affaires

et de nos relations commerciales ⁽¹⁾ : nous n'avons pas notre juste part dans les bénéfices de la grande industrie des transports maritimes. Toutefois, une certaine amélioration semble se manifester par les demandes assez fréquentes de nationalisation de navires, surtout de navires à vapeur. Il faut secondar ce mouvement par le progrès de nos lois et de nos habitudes, si nous ne voulons pas perdre ou voir réduire, au profit de nos concurrents plus actifs ou plus habiles que nous, la part qui, légitimement, nous revient dans les affaires commerciales de l'Europe ; il faut aviser surtout à installer ou à outiller notre principal port de commerce, de manière à pouvoir accueillir, comme ils doivent l'être, tous les navires de ces grandes lignes transatlantiques. Il y a là un intérêt national de premier ordre. »

ANNEXE M.

Il se publie tous les ans par les soins du Ministère des Finances un tableau général du commerce de la Belgique avec les pays étrangers. Un chapitre spécial y est consacré à nos relations avec le Chili et le Pérou ; on peut y trouver quelques renseignements généraux, mais ces renseignements contiennent des erreurs capitales dont il peut être utile de signaler quelques-unes.

1° Toutes les marchandises de valeur sont expédiées par steamers ; or ces steamers partant d'Angleterre ou de France, les marchandises sont déclarées, à la sortie, pour ces deux derniers pays, bien qu'elles soient, en réalité, destinées pour le Chili ou le Pérou. Il est à noter que les marchandises par steamer forment au moins, *en valeur*, les trois quarts de nos expéditions ;

2° Hambourg et le Havre ont toujours fait à Anvers la plus rude concurrence pour les navires à voiles. Les lignes de paquebots de ces deux places établissent des frets directs d'Anvers à Valparaiso et Callao ; elles prennent donc à leur charge le transport des marchandises d'Anvers jusqu'au port d'embarquement et tous les frais de transbordement. Par ces facilités accordées au commerce, ces lignes étrangères nous ont toujours enlevé une grande quantité de marchandises. Or, ces marchandises destinées, en réalité, pour le Chili et le Pérou, sont déclarées à la sortie pour la France et pour l'Allemagne et figurent, comme telles, dans le tableau de statistique publié par le Gouvernement.

Deux sources d'erreurs capitales qu'il est impossible d'éviter, il est vrai, vicient donc cette statistique, d'où il résulte qu'on ne peut la prendre pour base d'une appréciation sérieuse, et qu'elle rend impossible la réunion des éléments nécessaires pour déterminer des chiffres, même approximatifs. Les

(1) « La voie de Panama sera suivie pour les correspondances en destination ou originaires des ports de la côte occidentale de l'Amérique du Sud jusqu'à Callao (12 degrés de latitude sud). Au delà, c'est la voie exclusivement maritime, par le détroit de Magellan, qui sera préférée. Pour les marchandises, au contraire, il est permis de compter, au profit de cette dernière voie, sur une partie au moins des relations avec les ports du Pérou. »

principaux articles qui s'expédient de Belgique pour la côte occidentale de l'Amérique du Sud sont :

Les manufactures et notamment les étoffes de coton pour pantalons, paletots, etc., les demi-laines pour les mêmes objets. L'exportation de ces articles qui se fabriquent principalement à Gand, à Courtrai, à Tournai et à Mouscron s'élève, pour Valparaiso et Lima seulement, à plus de cinq millions de francs. Les coutils cotons et coutils fils, les toiles de toute espèce, le fil à coudre, les châles de laine, la draperie de Verviers, la chapellerie, et, en général, tous les genres de manufactures, s'expédient pour le Chili et le Pérou, et vont par steamer. Depuis l'établissement de la ligne du Pacifique, l'exportation de ces articles a plus que triplé.

On comprend, d'ailleurs, qu'une ligne de steamers active les affaires, grâce à la sécurité et à la rapidité qu'elle leur offre. En effet, les marchandises embarquées sur un navire à voiles, qui reste un à deux mois en charge, et qui emploie quatre mois environ pour faire le trajet, n'arrivent à destination que sept ou huit mois après qu'elles ont été demandées et lorsque peut-être déjà la consommation s'est pourvue ailleurs. Il en résulte qu'en supposant une seule expédition par mois, il y aura sous voiles, ou en voie de fabrication, sept, huit et parfois jusqu'à dix envois à la fois. C'est ce qui explique l'encombrement périodique de certaines marchandises sur les marchés transocéaniques, et les effroyables pertes qui en ont été la conséquence pour nos fabricants ou nos exportateurs.

Les steamers ont à jamais empêché le retour de ces situations désastreuses. Une marchandise s'expédie d'Anvers, et trois mois après on peut avoir l'avis de sa vente.

La Belgique n'a jamais pu concourir avec la France et l'Angleterre pour les articles sujets à la mode, car les moyens rapides de transport manquaient pour faire arriver la marchandise à destination, en temps utile. Citons, par exemple, les dentelles de Bruxelles et de Grammont; elles se vendent considérablement au Chili et au Pérou, mais c'est Paris qui les expédie et qui prélève sur elles des bénéfices considérables.

Pour les articles qui s'envoient par navires à voiles, nous renvoyons au tableau de statistique, qui en donne une bonne nomenclature.

Mais si les steamers vont donner de l'essor à nos affaires d'exportation, c'est aussi, et surtout, l'importation qui en profitera. Ces affaires sont, pour ainsi dire, à créer, car, bien que leur chiffre soit déjà important, il n'est rien en comparaison de ce qu'il peut et doit devenir. Chaque mois, nous aurons à Valparaiso un steamer de 3,500 tonneaux de charge utile, qu'il s'agira de remplir pour le retour. Il ne faut point se dissimuler que les plus grandes difficultés assailliront la ligne Ryde à son début; qu'elle devra, sans aucun doute, faire des sacrifices sérieux sur les frets, et qu'il faudra même, au besoin, charger au même taux que les navires à voiles. Mais si, comme on peut raisonnablement l'espérer, ces obstacles sont heureusement vaincus, l'on aura atteint le magnifique résultat d'amener, tous les mois, à Anvers, 3,500 tonneaux de marchandises importées, directement, du Chili.

Le Chili et le Pérou offrent les éléments les plus sérieux et les plus variés

pour le commerce d'exportation : le froment et en général tous les grains et graines, la laine, les cuirs, les cuivres, le coton, le nitrate de soude, le miel, etc., etc.

Réponse à la seconde question. — Quant à la question de savoir si le service, tant pour le Brésil et la Plata que pour le Chili, ne donnera pas lieu à des transbordements entre Anvers et Londres, la réponse se trouve indiquée à l'article 3, de la convention, ainsi conçu :

ART. 3. *Embarquement de marchandises à Londres.* — A. Aussi longtemps que la place d'Anvers ne fournira pas un trafic de marchandises suffisant pour alimenter les deux lignes faisant l'objet de la présente concession, il sera permis aux concessionnaires d'embarquer à Londres sur leurs paquebots, pour le voyage de sortie d'Anvers, une partie de marchandises, de matière à assurer pour chaque départ, autant que possible, une cargaison complète.

B. Cette autorisation est accordée sous la réserve expresse qu'il ne doive en résulter aucun retard dans les départs d'Anvers, aux dates fixées en vertu de l'article 7 ci-après, et que les paquebots soient à quai au port d'Anvers; assez tôt, pour charger tout le fret engagé à ce port.

C. Il est en outre expressément entendu que la préférence devra toujours, autant que possible, être accordée aux marchandises d'Anvers. A cet effet, l'agence d'Anvers devra faire connaître à celle de Londres, par le télégraphe, au plus tard dix jours avant celui fixé pour le départ d'Anvers, la quantité des marchandises engagées déjà, et celle qu'elle prévoirait pouvoir être engagée encore, en tenant compte de l'expérience faite à cet égard. Au besoin, les agences de Londres et d'Anvers continueront à échanger des communications télégraphiques jusqu'au moment du départ du bateau de Londres, pour se faire connaître le fret offert de part et d'autre.

D. Si les obligations imposées aux concessionnaires, par le présent article, n'étaient pas strictement accomplies, le Gouvernement aurait le droit d'interdire cette escale préalable à Londres.

En outre il est à remarquer que les navires qui vont faire le service de la ligne Ryde, ont une longueur de 350 pieds anglais et un tirant d'eau de 21 1/2 pieds, c'est-à-dire que, dans ces conditions, ils peuvent venir prendre charge à Anvers, sans qu'il soit nécessaire de recourir à des transbordements.

Dans un avenir que nous aimons à croire très-rapproché, car le temps presse, il y aura certainement à Anvers des bassins dans lesquels pourront entrer aisément des steamers d'un tirant d'eau plus considérable, alors que peut-être, le succès de l'entreprise aidant, M. Ryde se décidera à avoir, plus tard, des navires de la taille des steamers de Liverpool qui ont une longueur de 450 pieds anglais et plus. Il ne faut point perdre de vue, surtout, qu'il est de l'intérêt du concessionnaire de n'avoir pas à transborder les passagers et les marchandises embarqués à Anvers. Il y a là une question, très-importante, de dépenses supplémentaires considérables qu'aurait à supporter M. Ryde, question qu'il suffit d'indiquer et que l'on saisit trop aisément pour qu'il soit nécessaire d'entrer dans de plus amples explications à cet égard.

Il est donc parfaitement entendu que tous les navires de M. Ryde, une fois chargés à Anvers, quitteront ce port pour se rendre directement à leur destination, sans s'écarter pour quelque motif que ce puisse être, de leur itinéraire. Enfin, l'article 12 ci-après donne au Gouvernement le droit de résiliation, dans le cas où les obligations incombant à M. Ryde ne seraient point remplies.

Art. 12. Faculté de résiliation. — *A.* Dans le cas où les concessionnaires resteraient en défaut de remplir les obligations qui leur incombent, en vertu de la présente convention, ou de toute autre à intervenir ensuite de celle-ci, le Gouvernement pourra résilier ces conventions. Au préalable il sera adressé aux concessionnaires une mise en demeure en due forme, afin de les mettre à même de présenter leurs moyens de justification, s'il y a lieu.

B. Si les justifications ne sont pas produites dans un délai de huit jours, à compter de la mise en demeure, ou si elles sont jugées insuffisantes, la convention sera résiliée de plein droit.

Votre section centrale, Messieurs, a examiné et étudié attentivement les conditions dans lesquelles se présente la nouvelle convention. Elle a demandé au Gouvernement de réduire, à 12 ans, la durée du contrat, fixée primitivement à 15 années.

Ce nouveau terme cadre, d'ailleurs, avec l'expiration du contrat relatif à la ligne du Brésil et de la Plata, de sorte que le Gouvernement sera libre en 1885 de continuer ses relations avec M. Ryde, ou d'y renoncer, conformément au paragraphe *B* de l'article 13 de la convention.

M le Ministre des Finances, ayant fait part à M. Ryde du désir exprimé par la section centrale, a envoyé à cette dernière la réponse suivante :

« Bruxelles, le 24 janvier 1873.

ANNEXE N.

» *A Monsieur THIBAUT, Président de la Chambre des Représentants,*

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Je me suis empressé de communiquer à M. Ryde, concessionnaire des lignes du Brésil et du Chili, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser hier.

» Pour témoigner à la section centrale mon désir d'entrer dans ses vues autant qu'il est possible, j'ai demandé à M. Ryde de consentir à réduire le terme de 15 à 12 années.

» Après m'avoir exposé les raisons qui justifient la durée de 15 années mise en rapport avec le chiffre du minimum postal, il a néanmoins paru disposé à accepter la réduction à 12 années, si la section centrale croit devoir en faire la condition de son vote approubatif du traité du 26 juin 1872.

» J'ai fait connaître à M. Ryde, sur sa demande, que si le Gouvernement usait de la faculté de résiliation à la 12^{me} année, il aurait naturellement la préférence à conditions égales, à l'égard des concurrents qui se présenteraient.

» Agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

» *Le Ministre des Finances,*

» J. MALOU. »

Ce point établi, la section centrale a procédé au vote sur l'ensemble du projet; 4 membres l'ont adopté, 1 membre, tout en admettant la convention, voudrait que la durée du contrat fût encore diminuée de 12 à 10 ans.

Un membre s'est abstenu.

En prenant cette décision, votre section centrale a été guidée, à la fois, par des motifs de loyauté et par la constatation qu'elle a faite, des difficultés insurmontables que rencontrerait une société ou un particulier, dans une entreprise qui se ferait en dehors de l'itinéraire garanti déjà à M. Ryde.

En effet, quelle est en réalité l'état des choses?

M. Ryde exploite déjà la ligne du Brésil et de la Plata. — Or, il est incontestable que le Gouvernement ne peut point subsidier une ligne nouvelle vers le Chili, dont l'une des conditions d'existence devrait inexorablement être de relâcher dans les ports du Brésil et de la Plata. Cette concurrence, dans de pareilles conditions, ne peut exister, et il serait impossible à l'État de justifier l'octroi de subsides différents, accordés à des lignes effectuant, en grande partie, la même traversée. — Que fait M. Ryde? Il propose au Gouvernement de doubler immédiatement sa ligne sur le Brésil et il demande de pouvoir compléter ce double service, en l'étendant jusqu'au Chili.

Il faut reconnaître que, dans les circonstances actuelles, M. Ryde, en sa qualité de concessionnaire, de la ligne subsidiée déjà sur le Brésil et la Plata, est seul en position d'établir, avantageusement, durant la période de son contrat, une ligne sur le Chili.

En effet, un service direct sur le Chili, qui ne desservirait point les échelles du Brésil et de la Plata, est impossible au point de vue financier. Les frais et les risques sont trop grands pour qu'une société, ou un armateur, ose tenter une pareille entreprise ⁽¹⁾.

C'est ce que prouve d'ailleurs, surabondamment, la lettre suivante, adressée à notre rapporteur par l'un des principaux négociants d'Anvers, à qui il avait été demandé s'il persistait dans l'intention qu'il avait manifestée au mois de février 1872, conjointement avec un autre négociant d'Anvers, M. Engels, d'établir une ligne de bateaux à vapeur sur le Chili.

(1) M. Delcourt, ingénieur de la marine, envoyé en Angleterre pour examiner les steamers de la ligne Ryde, a fait un rapport, adressé au Gouvernement, et qui contient un travail très-remarquable, concernant les frais d'exploitation d'un service postal à raison de 10 1/2 nœuds et d'un service ordinaire à raison de 8 nœuds. La section centrale a décidé d'annexer ce travail à son rapport. (Annexe O.)

* Anvers, le 16 décembre 1872.

ANNEXE L.

» *A Monsieur CHARLES D'HANE-STEENHUYSE, membre de la Chambre des Représentants.*

» MONSIEUR,

» En votre qualité de membre rapporteur de la section centrale de la
» Chambre des Représentants, chargée d'examiner la convention Ryde, vous
» m'avez demandé si je maintiens la proposition que j'avais faite au Gou-
» vernement, au mois de février, conjointement avec monsieur Engels, pour
» l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur sur le Pacifique.

» Je m'empresse de vous renouveler la déclaration que j'ai faite, au mois
» de juin, à monsieur le Ministre des Finances, à savoir que je renonçais à
» toute concession, du moment qu'elle interdisait les échelles à Rio de
» Janeiro et à Montevideo et la faculté d'y transporter, à l'aller comme au
» retour, des passagers, des valeurs et des marchandises.

» Selon moi, Anvers n'offre pas un aliment suffisant de fret pour un ser-
» vice *direct* vers le Pacifique, par des bateaux à vapeur, chargeant près de
» trois mille tonnes, à tel point que, même si nous avions obtenu la
» faculté de toucher au Brésil et à la Plata, nous aurions rattaché notre
» entreprise à un second port d'Europe, soit Hambourg, soit Londres.

» Ainsi que nous le déclarions dans notre lettre à monsieur le Ministre
» des Travaux publics, du 6 juin dernier, nous sommes d'avis qu'un service
» par des bateaux à vapeur de moindre vitesse que ceux des grandes lignes
» postales anglaises répondrait entièrement à nos besoins actuels.

» Veuillez agréer, Monsieur le Représentant, mes salutations empressées.

» (Signé) VICTOR LYNEN. »

Cette déclaration a, dans la question qui nous occupe, une valeur considérable. En effet, il est incontestable que, de toutes les maisons de commerce anversoises, celle de M. Lynen fait le plus d'affaires avec le Chili. Elle seule pourrait donc, si un service sur Valparaíso devait s'établir, sans les escales du Brésil et de la Plata, nourrir l'espoir, très-hypothétique, d'ailleurs, de faire exactement, ou à peu près, ses frais. La déclaration formelle du chef de cette maison prouve qu'elle est bien loin d'avoir même cet espoir.

Si monsieur Ryde n'était déjà concessionnaire de la ligne du Brésil et de la Plata, le Gouvernement aurait pu recourir à l'adjudication publique pour l'établissement de cette ligne et de celle du Chili.

Aujourd'hui il est impossible d'agir de la sorte, et votre section centrale a compris qu'il n'était point de la dignité du Gouvernement de songer seule-

ment à établir une concurrence , qu'on pourrait qualifier de déloyale, à une ligne déjà en exploitation, et qui s'engage à compléter, sans retard, ses différents services.

Enfin il est à remarquer que la nouvelle convention à conclure avec M. Ryde n'aura qu'une durée de douze ans. A cette époque l'expérience aura démontré quelles sont les ressources qu'offre une pareille entreprise, et le Gouvernement pourra alors, en connaissance de cause et avec plus d'espoir de succès peut-être, faire un appel au commerce national.

Par conséquent, nous avons l'honneur, Messieurs, au nom de la majorité de votre section centrale, de vous proposer l'adoption de la convention soumise aux délibérations de la Chambre, telle qu'elle a été modifiée, quant à la durée du contrat, par la section centrale, d'accord avec le Gouvernement et le concessionnaire.

La Chambre a renvoyé à l'examen de la section centrale une pétition émanant de M. Servais, armateur à Anvers.

Elle sera déposée sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

Le Rapporteur,
d'HANE-STEENHUYSE.

Le Président,
THIBAUT.

ANNEXE O.

Travail de M. DELCOURT, ingénieur de la marine, annexé au rapport
de la section centrale.

SERVICE POSTAL (10 1/2 nœuds).

Six steamers de 2,700 tonneaux de jauge brute et de 1,600 chevaux indiqués,
valant chacun 75,450 livres ou 1,886,250 francs.

Ensemble 11,317,500 francs.

FRAIS D'EXPLOITATION.

CHAPITRE PREMIER.

DÉPENSES DE L'ANNÉE.

§ 1. — *Frais relatifs aux capitaux.*

Amortissement sans intérêts (7 p. 0/0 en moyenne). . . fr.	792,225	»
Intérêt du capital à 5 p. 0/0 l'an	565,875	»
Assurances 6 1/2 p. 0/0 en moyenne pour 4 navires en activité de service	490,425	»
Assurances sur deux navires au bassin 1/2 p. 0/0.	9,431	»

§ 2. — *Personnel.*

TOTAL des salaires de l'équipage par année (suivant détail voir la note 4). fr.	127,000	»
Frais de nourriture de l'équipage par année (voir la note 4).	67,417	»
par année et par navire fr.	194,617	»
TOTAL pour 4 bateaux en activité de service. fr.	778,468	»

§ 3. — *Entretien et réparations.*

Entretien ordinaire: comprenant tous les frais d'entretien,
de renouvellement et de réparations à la coque, armement,
inventaire, machines et chaudières, mise en cale sèche, grat-

A REPORTER. . . . fr. 2,636,424 »

REPORT. . . . fr. 2,636,424 »

tage et peinturage des carènes, voilures et gréement, 8 p. 0/0
de la valeur du navire fr. 150,900 »

Grosses réparations : chaudières neuves tous
les cinq ans, y compris les accessoires, 200,000
francs, soit par année 40,000 »

par bateau et par an. fr. 190,900 »

pour 6 bateaux 1,145,400 »

§ 4. — *Dépenses diverses.*

Administration, frais d'agence et de publicité, patente d'armateur, loyer des bureaux, magasins ou ateliers pour réparations, divers (pour mémoire).

CHAPITRE DEUXIÈME

DÉPENSES AU VOYAGE.

§ 1. — La consommation de charbon pour un voyage complet est de 2,458 tonnes au prix de fr. 62 50 c^s (voir la note 3 A). . . . fr. 153,625 »

Dépense de charbon pour 12 voyages 1,843,500 »

La consommation d'huile, graisse, bourrage, déchet de coton, etc., à l'usage des machines, peut être estimée pour les machines Woolff à 2 centimes par heure et par cheval nominal, soit pour 330 chevaux et 1,756 heures, 11,589 francs par voyage 139,068 »

§ 2. — *Frais de port.*

Les frais de port de toute nature comprenant les droits de pilotage, phares et fanaux, quai et bassins, remorque, frais de douane, de consulat, etc., étant évalués en raison du tonnage et du tirant d'eau qui est à peu près le même pour les steamers des deux lignes, nous supposons que le montant de ces frais est le même pour les deux services.

Nous ne les porterons donc que pour mémoire.

§ 3. — *Frais en rapport du tonnage utile et du fret.*

Ce poste comprend les frais de courtage, consignation, chargement et déchargement, qui sont en rapport avec le fret et le nombre de tonnes embarquées.

Nous ne les porterons aussi que pour mémoire.

TOTAL des dépenses d'exploitation pour un service postal
entre Anvers et Valparaiso fr. 5,764,392 »

SERVICE ORDINAIRE (8 NOEUDS).

*Sept steamers de 2,500 tonneaux indiqués et de 830 chevaux indiqués,
valant chacun 50,500 livres ou 1,262,500 francs.*

Ensemble 8,837,500 francs.

FRAIS D'EXPLOITATION.

CHAPITRE PREMIER.

DÉPENSES A L'ANNÉE.

§ 1. — *Frais relatifs aux capitaux.*

Amortissement sans intérêt, 7 % en moyenne par année. fr.	618,625	»
Intérêt du capital à 5 % l'an	441,875	»
Assurance 6 1/2 % en moyenne, sur 5 navires en activité de service	328,250	»
Assurance sur deux navires au bassin 1/4 %	6,312	»

§ 2. — *Personnel.*

Total des salaires de l'équipage, par année et par navire (voir la note 4 ^{bis}) fr.	90,190	»
Total des frais de nourriture, par année et par navire (voir la note 4 ^{bis})	50,562	»
par année et par navire fr.	140,552	»
TOTAL pour 5 navires. fr.	702,760	»

§ 3. — *Entretien et réparations.*

Entretien ordinaire: comprenant tous les frais d'entretien et de réparations à la coque, armement, inventaire, machines et chaudières, gréement et voilure, mise en cale sèche, grattage et

A REPORTER. fr. 2,097,822 »

REPORT. fr. 2,097,822 »

peinturage des carènes 8 % de la valeur du navire fr. 101,600 »

Grosses réparations : chaudières neuves tous les cinq ans, y compris les accessoires, 110,000 francs, soit par année fr. 22,000 »

par bateau et par année. fr. 123,600 »

pour sept bateaux fr. 868,200 »

§ 4. — Dépenses diverses.

Administration, frais d'agence et de publicité, patente d'armateur, loyers des bureaux, magasins ou ateliers de réparations. — Dépenses communes pour les deux services (pour mémoire)

CHAPITRE DEUXIÈME.

DÉPENSES AU VOYAGE.

§ 1. — La consommation de charbon pour un voyage complet, aller et retour, étant de 1,666 tonnes (voir la note 3 B) au prix de fr. 62,50 fr. 104,125

Dépense totale pour 12 voyages. fr. 1,249,500 »

La consommation d'huile, graisse, bourrage, déchet de coton, etc., employés pour les machines marines du système Woelff, peut être estimée à 2 centimes par cheval nominal et par heure, soit pour 190 chevaux et 2,304 heures, 8,755 francs par voyage, soit pour 12 voyages fr. 105,060 »

§ 2. — Frais de port.

Les frais de port de toute nature, comprenant les droits de pilotage, phares et fanaux, quai, bassins, remorque, frais de douane, consulat, etc., etc., étant évalués en raison du tonnage utile ou du tirant d'eau, nous pouvons supposer que leur montant est le même pour les deux services (pour mémoire).

§ 3. — Même observation pour les frais de courtage, consignation, chargement et déchargement, qui sont en rapport avec le fret et le nombre de tonnes embarquées (pour mémoire)

TOTAL des frais d'exploitation pour un service ordinaire (8 nœuds) entre Anvers et Valparaiso fr. 4,317,582 »

Calcul montrant la différence entre les frais d'exploitation de deux services à vapeur entre Anvers et Valparaiso, l'un postal, construit pour une vitesse moyenne de 10½ nœuds à l'heure, l'autre commercial, répondant à une vitesse moyenne de 8 nœuds.

Conditions communes aux deux services :

Il y aura un départ mensuel, aussi bien à Anvers qu'à Valparaiso, avec escales à Falmouth, Lisbonne, St-Vincent, Rio, Montevideo, Buenos-Ayres, Coronel et Valparaiso. Les deux services seront faits par des steamers ayant à peu près le même tonnage utile de 3,600 à 3,800 tonneaux de 40 pieds cubes anglais.

Les frais de port étant comptés en raison du tonnage légal et du tirant d'eau, et ces deux données ne différant pas beaucoup pour les steamers des deux services, nous admettrons que ces frais sont les mêmes.

Le tonnage utile ou la capacité pour le chargement étant le même pour les deux espèces de navires, nous supposerons aussi que le montant des dépenses en rapport avec le frêt et le nombre de tonneaux embarqués est le même pour les deux services. Ces dépenses comprennent : les frais de courtage, agence, entreposage, chargement et déchargement des marchandises.

Nombre de steamers nécessaires pour chaque service.

Service postal. — La vitesse moyenne de 10½ nœuds donne pour la durée moyenne d'une traversée d'Anvers à Valparaiso 45 jours: Un seul navire pourra donc effectuer facilement trois voyages complets par année (aller et retour). Quatre steamers suffiraient donc pour le service, si l'on pouvait toujours les maintenir en bon état. Comme cela est impossible, nous admettrons la nécessité d'avoir deux navires de rechange, soit donc en tout six.

Service ordinaire. — La vitesse moyenne de 8 nœuds donne pour la traversée d'Anvers à Valparaiso, ou réciproquement, 56½ jours (y compris 8½ jours d'escale, voir la note 3).

Dans ces conditions, il est impossible de faire le service avec quatre navires en activité. Il en faut au moins cinq, à quoi il faut ajouter deux steamers de réserve, soit sept.

Données principales d'un steamer postal d'un tonnage utile d'environ 3,800 tonneaux et ayant une vitesse moyenne de 10½ milles à l'heure.

Longueur à la flottaison entre perpendiculaires.	350 pieds anglais
Largeur au fort, au maître couple	36'—8"
Creux de dessus vaigre de fond jusqu'au pont supérieur.	27'
Tonnage brut (mesure anglaise).	2,700

Machine à haute et à basse pression, système Woolff
avec condenseur à surface.

Pression du régime. 4 atmosphères.

Diamètre du cylindre à haute pression 50"

Id. basse id 86"

Course du piston 4 pieds.

Puissance nominale employée généralement en Écosse et en Angleterre,
pour calculer la valeur mercantile d'une machine, d'après la formule
 $\frac{D^2 + d^2}{30}$ ou $\frac{86^2 + 50^2}{30} = 330$ chevaux.

Puissance brute indiquée sur les pistons (aux essais), 1,600 chevaux.

Id. en service courant, 1,200 chevaux.

Surface de chauffe par cheval nominal, 21 pieds carrés.

Consommation de charbon $1 \frac{1}{8}$ kilogramme par heure et par cheval indi-
qué, soit 1,400 kilogrammes par heure ou 33.6 tonnes de 1,000 kilogrammes
par jour.

Vitesses aux essais. 13 nœuds.

Id. en service. $10 \frac{1}{2}$ id.

Coût estimatif du steamer.

Nous admettrons les prix de construction de l'année 1872. Pour les stea-
mers de commerce ordinaire, on peut prendre comme moyenne 17 livres
sterling par tonneau de jauge pour la coque et 60 livres sterling par cheval
nominal. Dans le cas d'un steamer postal qui est emménagé pour passagers
de 1^{re} classe, ayant d'ailleurs une construction mieux soignée et plus luxueuse,
on compte 20 livres par tonneau de jauge. Quant à la machine, comme la
surface de chauffe et la puissance indiquée sont relativement plus grandes,
nous compterons 65 livres par cheval nominal.

D'après cela, le prix du steamer sera :

2,700 tonneaux jauge brute à 20 livres	liv.	54,000
330 chevaux à 65 livres.		21,450
	liv.	<u>75,450</u>

En francs, à raison de 25 francs la livre. fr. 1,886,250

Pour six steamers 11,317,500

*Dimensions principales d'un steamer de commerce, d'un tonnage utile
d'environ 3,600 tonneaux et ayant une vitesse moyenne de 8 milles à
l'heure.*

Longueur à la flottaison entre perpendiculaires 330 pieds.

Largeur au fort, au maître couple 36 »

Creux de dessus vaigre de fond au pont supérieur 27 »

Tonnage brut (mesure anglaise) 2,300

Machine à haute et à basse pression, système Woolff avec condenseur à surface.

Pression du régime	4 atmosphères.
Diamètre du cylindre à haute pression.	38"
Id. basse id.	66"
Course du piston	42"

Puissance nominale calculée d'après la formule employée généralement en Angleterre pour calculer la valeur mercantile d'une machine marine, système Woolff $\frac{66^2 + 38^2}{30}$ 190 chevaux.

Surface de chauffe par cheval nominal, 17 pieds carrés.

Puissance brute indiquée sur les pistons (aux essais), 830 chevaux.

Id. id. (en service courant)	620 »
Vitesses aux essais.	10 nœuds
Id. en service	8 id.

Consommation de charbon $1\frac{1}{6}$ kilogramme par heure et par cheval indiqué, soit 723 kilogrammes par heure ou 17.35 tonneaux de 1,000 kilogrammes par jour.

Coût estimatif d'un steamer :

2,300 tonneaux de jauge à 17 livres liv.	39,100
190 chevaux nominaux à 60 livres	11,400

Coût d'un steamer liv.	50,500
----------------------------------	--------

En francs fr.	1,262,500
Pour sept steamers fr.	8,837,500

A. — *Calcul de la dépense de charbon par année pour le service postal de 10 $\frac{1}{2}$ nœuds (Anvers-Valparaiso).*

Anvers à Falmouth	396 milles.
Falmouth à Lisbonne	767 »
Lisbonne à St-Vincent.	1,545 »
St-Vincent à Rio.	2,742 »
Rio à Montevideo	1,025 »
Montevideo à Valparaiso (par le détroit de Magellan et passant par Coronel)	2,743 »
	9,218 milles.

D'après le projet de contrat, la durée d'un voyage complet d'Anvers à Valparaíso ne peut excéder 45 jours et celui de retour 47 jours, soit donc en moyenne 46 jours dont il faut défalquer 8 $\frac{1}{2}$ jours d'escale, savoir :

Falmouth		$\frac{1}{2}$ jour,	pour prendre la correspondance.
Lisbonne	1	»	» » passagers.
St-Vincent	1	»	» faire du charbon.
Rio	3	»	» décharger et embarquer.
Montevideo	2	»	» » »
Coronel	1	»	» faire du charbon.
TOTAL.	8 $\frac{1}{2}$	jours.	

soit donc 37 $\frac{1}{2}$ jours sous vapeur, ce qui donne pour la vitesse par heure $\frac{9218}{24 \times 37 \frac{1}{2}} = 10.2$ nœuds.

Comme c'est là un minimum, nous prendrons pour vitesse moyenne de l'année 10.5, ce qui donne pour le nombre d'heures sous vapeur pendant un voyage complet, aller et retour

$$2 \frac{9218}{10.5} = 1,756 \text{ heures.}$$

Nous avons trouvé que la consommation de charbon était de 1,400 kilogrammes par heure.

Donc consommation pour un voyage complet

$$1756 \times 1400 = 2,458.400 \text{ kilogrammes}$$

ou bien en tonneaux de 1,000 kilogrammes, 2,458 tonneaux.

Estimation de la dépense de charbon.

La capacité des soutes à charbon étant de 600 tonneaux, il s'ensuit que l'on ne pourra prendre du charbon à Anvers que le quart seulement de la consommation totale d'un voyage.

Avant la crise charbonnière, on payait le charbon à Anvers 25 francs la tonne, rendue à bord, aujourd'hui on demande 40 francs.

Avant la crise, on payait le charbon à St-Vincent et à Rio 45 schellings et à Valparaíso 55 schellings. Aujourd'hui il est probable que l'on payerait au moins 55 et 60 schellings, soit en moyenne pour la valeur du charbon pris hors d'Europe 60 schellings.

Comptant 52 schellings pour le prix à Anvers et remarquant que, pendant le cours du voyage, on doit prendre trois fois plus de charbon hors d'Europe qu'à Anvers, nous obtenons pour prix moyen 54 schellings, mais nous ne prendrons que 50 schellings ou 62.50 francs.

Donc la dépense de charbon pour un voyage complet sera de

$$2,458 \times 62.50 \text{ ou } 153,625 \text{ francs.}$$

Dépense totale pour 12 voyages = 1,843,500 francs.

B. — *Calcul de la dépense de charbon par année, pour un service de marchandise (8 nœuds).*

(Anvers-Valparaiso.)

Distance entre Anvers et Valparaiso 9,218 milles.

Nombre d'heures sous vapeur $\frac{9218}{8} = 1,152$ heures.

» » pour un voyage complet 2,304 heures à raison
de 723 kilomètres par heure = 1,665,800 kilomètres.
ou bien en tonneaux de 1,000 kilogrammes, 1,666 au prix de

$$62.50 \text{ francs} = 104,125 \text{ francs.}$$

Dépense totale pour 12 voyages, 1,249,500 francs.

*Steamer postal de 2,700 tonneaux et 1,600 chevaux indiqués.
(100 passagers de 1^{re} classe et 20 de 2^{me} classe.)*

	Par mois.
1 capitaine.	livres. 37 10 »
1 1 ^{er} officier	14 » »
1 2 ^{me} —	10 » »
1 3 ^{me} —	8 » »
1 4 ^{me} —	6 » »
1 chirurgien	8 » »
1 comptable	10 » »
1 charpentier.	7 » »
1 maître d'équipage.	6 » »
4 contre-mâtres à 4 livres	16 » »
18 matelots à livres 3 7 6.	60 15 »
2 novices à livres 2 10 »	5 » »
2 mousses à 1 livre.	2 » »
1 maître de provisions	4 15 »

Machines.

	Par mois.
1 mécanicien chef livres.	20 » »
1 2 ^{me} mécanicien	14 » »
1 3 ^{me} —	10 » »
1 4 ^{me} —	9 » »
15 chauffeurs à livres 4 5 »	63 15 »
6 charbonniers à livres 3 15 »	22 10 »
1 mousse de machine	1 » »
1 chauffeur préposé aux grues à vapeur.	4 15 »
1 maître chaudronnier.	8 » »
3 graisseurs pour machine à 3 livres.	9 » »

*Pour les passagers de 1^{re} classe
et le capitaine.*

1 maître d'hôtel livres.	10 » »
1 2 ^{me} maître d'hôtel	6 » »
1 assistant d'hôtel	3 » »
1 mousse de chambre	2 » »
1 cuisinier.	8 » »
1 aide cuisinier	2 » »
1 pâtissier-boulangier	6 » »

*Pour les officiers, les passagers de 2^e classe
et l'équipage.*

1 maître d'hôtel livres.	4 » »
1 garçon d'office.	2 » »
1 cambusier	4 » »
1 boulanger	6 » »
1 boucher	4 » »
1 cuisinier.	5 » »
1 — pour l'équipage	4 » »
1 aide cuisinier pour l'équipage.	1 » »

TOTAL. livres . 424 » »

à 25 francs = 10,600 francs.

Par année 10,600 francs × 12 = 127,200 —

Frais de nourriture.

1 capitaine,	}	4 à fr. 7 50 c ^s = fr. 30 *
1 mécanicien chef,		
1 chirurgien,		
1 comptable,		
4 officiers,	}	21 à 3 francs = fr. 63 *
3 mécaniciens,		
1 maître d'équipage,		
4 contre-mâtres,		
1 charpentier,		
1 maître de provisions,		
2 maîtres d'hôtel,		
1 — chaudronnier,		
2 pâtissiers-boulangers,		
2 cuisiniers,		
18 matelots,	}	57 à fr. 1 60 c ^s = fr. 91 20
2 novices,		
2 mousses,		
15 chauffeurs,		
6 charbonniers,		
1 mousse de machine,		
3 graisseurs de machine,		
1 chauffeur pour les grues,		
1 second maître d'hôtel,		
1 assistant maître d'hôtel,		
1 mousse de chambre,		
1 aide cuisinier,		
1 garçon d'office,		
1 cambusier,		
1 cuisinier pour l'équipage,		
1 aide cuisinier —		
1 boucher,		

Par jour. fr. 184 20

Par mois fr. 184 20 c^s × 30 1/2 = fr. 5,618 10

Par année fr. 5,618 10 c^s × 12 = fr. 67,417 20

*Steamer de commerce de 2,300 tonneaux et 830 chevaux indiqués.
(30 passagers de cabine.)*

	Par mois.
1 capitaine.	livres. 30 » »
1 1 ^{er} officier	14 » »
1 2 ^{me} —	10 » »
1 3 ^{me} —	8 » »
1 chirurgien	8 » »
1 comptable	10 » »
1 charpentier.	7 » »
1 maître d'équipage.	6 » »
3 contre-mâtres à 4 livres	12 » »
16 matelots à livres 3 7 6	53 12 8
1 maître de provisions.	4 15 »
2 novices à livres 2 10 »	5 » »
2 mousses à 1 livre	2 » »

Machines.

1 chef mécanicien	16 » »
1 2 ^{me} —	10 » »
1 3 ^{me} —	9 » »
8 chauffeurs à livres 4 5 »	34 » »
4 charbonniers à livres 3 15 »	15 » »
1 mousse de machine	1 » »
1 chauffeur pour la manœuvre des grues à vapeur	4 15 »

*Pour les passagers, les officiers
et l'équipage.*

1 maître d'hôtel	livres. 6 » »
1 2 ^{me} maître d'hôtel	5 » »
1 assistant maître d'hôtel.	3 » »
1 cuisinier.	6 » »
1 aide cuisinier	1 5 »
1 pâtissier-boulangier	6 » »
1 cambusier	4 » »
1 boucher	4 » »
1 cuisinier pour l'équipage	4 » »
1 aide cuisinier pour l'équipage.	1 5 »

TOTAL. livres . 300 12 8

à 25 francs = fr. 7,515 84 c^s.

Par année fr. 7,515 84 c^s × 12 = fr. 90,190 »

Frais de nourriture.

1 capitaine,	}	4 à fr. 7 50 c ^s = fr. 30 »
1 chef mécanicien,		
1 chirurgien,		
1 comptable,		
3 officiers,	}	14 à 3 francs = fr. 42 »
2 mécaniciens,		
1 maître d'équipage,		
3 contre-mâîtres,		
1 charpentier,		
1 maître d'hôtel,		
1 pâtissier-boulangier,		
1 cuisinier,		
1 maître de provisions,		
16 matelots,	}	41 à fr. 1 60 c ^s = fr. 65 60
2 novices,		
2 mousses,		
8 chauffeurs,		
4 charbonniers,		
1 mousse de machine,		
1 chauffeur pour les grues,		
1 second maître d'hôtel,		
1 assistant —		
1 aide cuisinier,		
1 cambusier,		
1 boucher,		
1 cuisinier pour équipage,		
1 aide cuisinier —		

Par jour. fr. 137 60

Par mois fr. 137 60 c^s × 30.5 jours = fr. 4,196 80

Par année fr. 4,196 80 c^s × 12 = fr. 50,361 60

Comparaison des dépenses d'exploitation des deux services.

Total des dépenses d'exploitation par année, pour le service postal		fr. 5,764,392 »
Dont à retrancher :		
1 ^o Le subside	fr. 500,000 »	} fr. 545,000 »
2 ^o La remise des frais de pilotage	45,000 »	
Montant de la dépense réelle		fr. 5,219,392 »
Total des dépenses d'exploitation par année pour le service ordinaire		fr. 4,517,582 »
Excédant de la dépense du service postal sur le service ordinaire		fr. 901,810 »

Remarque. — Le subside et la remise des frais de pilotage, montant à 545,000 francs sont insuffisants pour couvrir l'excès de dépense en charbon des deux services, laquelle est de

(1,845,500 — 1,249,500) 594,000 francs.

Ce calcul montre que le subside ne constitue qu'un appoint lorsqu'on envisage l'ensemble des frais d'exploitation de la ligne postale.

Pour couvrir l'excédant de dépense, il faut nécessairement compter sur le transport des passagers et celui des marchandises fines, qui donnent un fret plus rémunérateur.

Lorsqu'on considère que la nouvelle ligne aura à lutter contre deux puissantes compagnies de Liverpool et que le courant du trafic et des voyageurs est depuis longtemps établi entre l'Angleterre et les ports de l'Océan Pacifique, on ne peut s'empêcher de reconnaître que l'entreprise ne soit, par elle-même, audacieuse, et que sa réussite dépend surtout d'une bonne administration et du concours intelligent et dévoué de capitaines et mécaniciens choisis.

Quoi qu'on ait pu dire, la vitesse de 10 $\frac{1}{2}$ nœuds correspond bien à un service postal, ainsi qu'on l'entend communément en marine.

Les contrats de la ligne péninsulaire et orientale, ceux des messageries impériales, ainsi que les services du Royal Mail sont basés sur des vitesses de 9 $\frac{1}{2}$ à 10 nœuds (¹). En y regardant bien, la vitesse réglementaire des steamers de la Compagnie du Pacifique (Liverpool) n'excède pas 10 $\frac{1}{2}$ nœuds. En effet le contrat avec le Gouvernement anglais assigne 42 jours comme limite de la traversée entre Liverpool et Valparaiso. Si l'on en retranche 4 $\frac{1}{2}$ jours d'escale, nous obtenons 37 $\frac{1}{2}$ jours. Or, l'itinéraire suivi par les steamers du Pacifique C I donne 9,590 milles pour la distance entre Liverpool et Valparaiso, ce qui fait 249 milles par jour ou 10.4 milles par heure.

En réalité, il semblerait que cette vitesse de 10 $\frac{1}{2}$ nœuds n'est pas dépassée, puisque la moyenne des traversées, aller et retour, pendant les quatre pre-

(¹) Il n'y a que les services postaux sur New-York, dont la vitesse réglementaire soit de 11 nœuds et qui est notablement dépassée par les nouveaux steamers des C^{tes} Cunard et Inman.

niers mois de 1872 a été 42 jours 10 $\frac{1}{2}$ heures (à l'aller 40 jours 13 heures, au retour 44 jours 6 heures).

Il s'en faut cependant que les steamers de la C^{ie} du Pacifique aient toujours fait des traversées aussi rapides. Ses commencements ont été plus modestes et il y a trois ou quatre ans la durée moyenne de la traversée, aller et retour, n'était que de 48 à 50 jours. A mesure que le trafic a augmenté, la Compagnie a été amenée à améliorer son matériel. Au lieu de navires de 2,000 tonnes et de 400 chevaux de force, elle en a fait construire, depuis deux ans, de 3,800 tonnes et de 608 chevaux, comme le *Chimborazo*, le *Tacora* et d'autres. Il n'est pas inutile de dire que si même notre trafic avec les ports de la mer Pacifique autorisait l'emploi de pareils bâtiments, nous ne pourrions les placer à Anvers, du moins dans l'état actuel de nos établissements maritimes. Ils sont trop longs et ont trop de tirant d'eau.

La différence de trois à quatre jours dans la durée du voyage entre le service belge et le service anglais, est justifiée à cause des longues escales que les bateaux belges doivent faire. Les steamers anglais ne font que toucher barre à Rio et Montevideo pour Valparaiso. Nul doute que l'aliment sur Valparaiso n'augmentera considérablement après quelques années. Ce sera alors le moment de suivre la voie dans laquelle viennent d'entrer les deux Compagnies de Liverpool qui desservent la ligne du Pacifique, si toutefois nous avons créé d'ici là des quais et des bassins pour répondre à ces futurs besoins.

Le steamer *Republic*, appartenant à la nouvelle Compagnie *Oceansteam Navigation*, vient de faire sa première traversée de Liverpool à Valparaiso en 35 jours. C'est une exception et nous croyons que jamais une pareille vitesse n'a encore été obtenue sur la ligne du Pacifique. Cela suppose, en comptant 4 $\frac{1}{2}$ jours d'escale, 12 $\frac{1}{2}$ milles à l'heure.

Le steamer *Republic* (tout récemment construit) est un navire de 3,707 tonneaux de jauge et de 600 chevaux de force nominale. Ses dimensions principales sont :

Longueur à la flottaison . . .	420	pieds anglais
Largeur — — . . .	40	» 9 pouces
Creux	31	»

A côté de ces résultats, il y en a d'autres, tous récents aussi, qui prouvent que les steamers de la ligne du Pacifique n'ont pas en général une marche supérieure à 10 nœuds. Nous lisons en effet, dans le *Précurseur* du 9 janvier 1873, que le vapeur de la ligne du Pacifique *Garonne* parti de Rio-Janeiro le 18 décembre dernier, a fait le trajet jusqu'à Lisbonne en 19 jours. Comme la distance entre ces deux ports est de 4,287 milles, cela ne donne que 9 $\frac{1}{6}$ milles à l'heure.

Si nous devons employer, pour la ligne d'Anvers à Valparaiso, des steamers ayant la même vitesse que le *Republic*, tout en ne dépassant pas les limites de longueur et de tirant d'eau, qui sont commandées par notre port actuel, on devrait, pour conserver le même tonnage utile que le *Léopold II*, avoir recours à des bâtiments du même type que le *Pèreire* ou la *Ville de Paris*, appartenant à la Compagnie générale transatlantique.

Le calcul montre que ces steamers devraient avoir pour dimensions principales :

Longueur de quille	350 pieds anglais
Largeur à la flottaison	42 —
Creux sur varangue jusqu'au pont supérieur	29 —
Tirant d'eau moyen en charge	21 $\frac{1}{2}$ —
Tonnage brut	3.250 —
Force nominale de la machine.	490 chevaux
Force indiquée aux essais	2,400 —
— en service	1,800 —

En prenant les mêmes prix de base que ceux que nous avons déjà adoptés, la dépense d'exploitation, pour 4 steamers en activité et 2 de rechange, serait de 7,160,000 francs, décomposée comme suit :

Frais relatifs aux capitaux	fr. 2,350,000 »
Solde et nourriture de l'équipage	800,000 »
Entretien	1,540,000 »
Charbon	2,300,000 »
Huile et graisse	170,000 »
Dépense du service postal de 12 $\frac{1}{2}$ nœuds	fr. 7,160,000 »
— 10 $\frac{1}{2}$	5,764,392 »
Différence	fr. 1,395,608 »

Il est évident que, dans ces conditions, la ligne postale belge ne serait plus viable que si l'on augmentait considérablement son subside.

En résumé, je crois avoir établi :

1^o Que le délai de 46 et 47 jours, stipulé au contrat, correspond bien à la vitesse minimum de 10 nœuds, qui est, à de rares exceptions près, celle des steamers de la C^e du Pacifique.

2^o Que la différence de 4 jours entre le délai déterminé par le contrat de la C^e anglaise et celui de la convention belge est justifiée par l'insuffisance de notre trafic actuel avec les ports du Pacifique, qui oblige nos steamers de prendre charge aussi bien pour Rio de Janeiro et Montevideo que pour Valparaiso.

3^o Que le subside de 500,000 francs, bien loin d'être exagéré, ne constitue qu'un faible appoint quand on considère l'énorme dépense de l'exploitation.

4^o Que vouloir commencer d'emblée le service avec des steamers de 3,500 à 4.000 tonneaux et de 12 $\frac{1}{2}$ nœuds à l'heure, c'est s'exposer à naviguer à vide, c'est courir à la ruine, le subside, fût-il d'ailleurs double et triple de celui actuel. D'ailleurs notre port ne comporte le séjour en rade, ni la mise à quai de pareils colosses. Il faudra d'abord créer des quais ou des bassins qui permettent l'accostage des navires à grand tirant d'eau.

Enfin si le délai de 46 jours, au lieu de 42, constitue pour notre service un désavantage marqué au point de vue du transport des lettres, il faut considérer que le but principal de l'entreprise réside bien plus dans le développement de nos relations commerciales avec les pays transocéaniques que dans le rapport plus ou moins grand du service postal direct.

(Signé) DELCOURT, ingénieur de la marine.