

(1)

(N° 316.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 JUIN 1853.

Établissement d'un service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (*), PAR M. CH. VERMEIRE.

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à vos délibérations a pour objet d'établir une ligne de navigation directe à vapeur entre notre pays et les États-Unis d'Amérique. Son utilité est incontestable. C'est à sa haute importance que nous attribuons l'examen mûr et approfondi auquel ce projet a donné lieu dans les sections comme dans la section centrale.

Il ne pouvait en être autrement, Messieurs, car, en Belgique comme dans tous les pays où le commerce maritime est apprécié à sa juste valeur, l'on comprend parfaitement que c'est en facilitant les communications entre divers peuples que l'on multiplie les relations, que l'on imprime une plus grande activité aux échanges, que l'on stimule le travail, et que l'on crée enfin cette prospérité générale qui fait la gloire et la force des nations.

Avant de vous rendre compte de nos travaux préliminaires, nous avons hâte de vous dire, Messieurs, que nous nous sommes demandé en principe si la somme des sacrifices auxquels le Gouvernement souscrit n'est pas plus forte que celle des avantages que le pays doit recueillir de cette opération.

En examinant cette question, nous avons été amenés à conclure que la combinaison qui vous est proposée est la plus heureuse et la moins dispendieuse pour l'État.

Examen dans les sections.

Le projet de loi a donné lieu, dans les sections, aux observations suivantes : 1^{re} section.
La 1^{re} section charge son rapporteur de soulever, en section centrale, la

(1) Projet de loi, n° 292.

(2) La section centrale, présidée par M. DELFOSSE, était composée de MM. OSY, ROGIER, SINAVE, LESOINNE, ORDAN et VERMEIRE.

question de savoir si les bateaux à vapeur seront assurés contre les risques de la navigation.

L'auteur de cette proposition envisage cette question comme pouvant être d'une certaine importance pour le Trésor. Si les navires sont assurés, les avaries qu'ils essuient en mer sont remboursées par l'assurance; de cette manière les réparations, qui en sont la conséquence, ne viennent point grossir le compte de dépenses; et le Gouvernement est moins exposé à payer les intérêts garantis.

Un membre de cette section se plaint de ce que le Gouvernement n'a pas exigé de cautionnement préalable. Cette observation n'est pas appuyée. La 1^{re} section adopte le projet par trois voix contre trois abstentions.

2^e section. La 2^e section adopte le projet, sans observation, par trois voix contre une, laquelle s'est prononcée en faveur de l'ajournement du projet.

3^e section. La 3^e section charge son rapporteur de demander quelle est l'importance de nos exportations en produits industriels vers les États-Unis d'Amérique.

Elle rejette le projet par une voix contre une et deux abstentions.

4^e section. Dans la 4^e section un membre s'est déclaré favorable au projet. Il dit que beaucoup d'efforts ont été tentés par le Gouvernement, depuis nombre d'années, pour atteindre un but semblable à celui qui nous est proposé. Il donne son adhésion au système des bateaux à vapeur à hélice. Un autre membre désirerait que le Gouvernement pût seul juger des cas de liquidation. Cette observation n'est pas appuyée par la section.

La convention a été l'objet de la part de la 4^e section de quelques observations et des décisions suivantes.

La section décide que la question de l'assurance obligatoire des navires sera soumise à la section centrale. Un membre demande que si un navire nouveau est acquis avant l'expiration du terme de la Société, ce bâtiment ne soit compté qu'au taux de l'usure annuelle. Cette proposition n'est pas appuyée par la section.

Elle propose d'ajouter, à la fin de l'art. 2 : *constatées par le bilan et reconnues par les commissaires du Gouvernement.*

À l'art. 4, des membres, se fondant sur l'insuffisance du retrait de la garantie du *minimum* d'intérêt, demandent ce que le Gouvernement fera si des navires viennent à se perdre ou si la Société n'en construit pas cinq.

La section déclare unanimement qu'il est nécessaire que l'État conserve le droit, en vertu de l'art. 3, § 2, de forcer la Compagnie à exécuter le contrat par tous les moyens de droit, pendant la période de dix ans.

L'ensemble du projet est adopté par cinq voix contre trois abstentions.

5^e section. La 5^e section propose l'ajournement du projet. Elle croit que la session est trop avancée pour se livrer utilement à un examen approfondi du projet de loi qui présente des questions nouvelles très-graves. Elle pense aussi que les avantages présentés à la Société pourraient amener d'autres soumissions plus favorables au public et de nature à engager dans une moindre mesure les intérêts du Trésor.

L'ajournement est adopté par trois voix contre une.

6^e section. La 6^e section adopte le projet à l'unanimité des six membres présents. Plusieurs

membres appuient le projet de loi et font ressortir les avantages qui doivent résulter, pour le commerce et l'industrie, de son exécution.

A cette occasion, la section émet le vœu que le Gouvernement veuille se livrer à l'examen des questions qui se rattachent à l'érection d'une Compagnie d'exportation. Elle entend, cependant, ne rien préjuger sous ce rapport.

A l'art. 11 de la convention, la section demande si, dans le compte des dépenses, il entre d'autres éléments que ceux qui sont stipulés au § 2 de cet article.

Examen du projet en section centrale.

La section centrale décide d'abord que le tableau indicatif de nos exportations en produits industriels vers les États-Unis d'Amérique, sollicité par la troisième section, ne sera pas demandé au Gouvernement, par le motif que ce document se trouve consigné dans la statistique commerciale de la Belgique (*). Section centrale.

Le projet de loi a été combattu et défendu, tour à tour, par différents motifs.

Les uns l'ont combattu comme constituant un privilège en faveur de la navigation à vapeur au détriment de la navigation à voiles. D'autres n'y voient qu'un intérêt anversoïis, sans compensation aucune pour le reste du pays. D'autres enfin le croient inopportun ; ils sont hostiles à la garantie du *minimum* d'intérêt et préféreraient, si la nécessité de ce service est démontrée, l'intervention au moyen d'un subside pécuniaire.

Les défenseurs du projet soutiennent que loin de créer un monopole en faveur d'une société, le projet tend, au contraire, à faciliter, à régulariser les communications, et ainsi à augmenter considérablement nos relations avec les États-Unis.

Au lieu d'y voir un avantage pour Anvers seulement, ils s'attachent à prouver que l'entreprise est toute nationale et exercera sur l'exportation de nos produits une influence salubre, en même temps qu'elle fera passer, par la Belgique, une notable partie du transit allemand et suisse vers les États-Unis.

Ils démontrent enfin que la combinaison, telle qu'elle est arrêtée en projet, loin d'être nuisible aux intérêts du Trésor, peut y être favorable parce que, par l'accroissement des affaires, les produits douaniers et les recettes des chemins de fer, lesquels amènent les marchandises aux points d'embarquement, doivent nécessairement s'accroître dans la même proportion.

Ces diverses opinions ont été développées de la manière suivante :

Le service projeté ne pourra jamais lutter de force et de rapidité avec d'autres services à vapeur établis en Angleterre et en Allemagne. Les malles anglaises

(*) Ce tableau se trouve à la page 306 du tableau général du commerce avec les pays étrangers, pour 1851, publié en octobre 1852. Nous avons exporté vers ces États, en objets fabriqués :

En 1846	3,389,000
En 1847	6,919,000
En 1848	6,644,000
En 1849	7,535,000
En 1850	10,363,000
En 1851	13,121,000

société anonyme ; les statuts de cette société doivent être approuvés par le Gouvernement ; comme dans les autres sociétés anonymes, il y aura une administration et un conseil de surveillance, indépendamment des commissaires du Gouvernement qui, certes, ne jouent pas un rôle passif.

Chose étonnante, d'une part, on semble craindre un surcroît de bénéfices, et, d'autre part, on a des doutes sur la réussite de la société.

On parle d'avantages énormes qui sont accordés à la société ; mais ces avantages ne coûtent pas grand'chose. En affranchissant la société des droits de péage dans l'Escaut, ainsi que des droits de tonnage et de fanaux dans le port d'Anvers, le Gouvernement n'accorde que ce que, sans l'établissement de ce service, il n'aurait pas perçu.

Il en est ainsi du subside de 1,200 francs, qui représente les frais de port, les règlements en vigueur mettant obstacle à ce que cet affranchissement soit accordé à la société.

Reste la garantie du *minimum* d'intérêt.

Ici nous ferons observer que, si cette garantie d'intérêt était en tout état de choses due, ce qui est peu probable, ainsi que nous l'établirons plus loin, elle serait compensée, du moins en partie, par l'accroissement des revenus de la douane et des recettes du chemin de fer.

Cette garantie est peu importante eu égard aux sacrifices que s'imposent d'autres pays pour organiser de pareils services. Ainsi le gouvernement anglais qui, certes, est sobre d'intervention dans les affaires particulières, accorde à la Compagnie de Southampton 270,000 livres sterling ou 6,750,000 francs par an.

Le gouvernement sarde paie à la Compagnie des bateaux à vapeur, qui vient de s'établir dans cet État, un subside annuel de 624,000 francs.

Nous ne voulons, certes, pas attacher une exactitude rigoureuse aux calculs sur lesquels on base l'opération de la Société projetée ; mais nous croyons toutefois utile de produire, comme annexe à ce rapport, un compte simulé évaluant les revenus et les dépenses de ce service. Il en résulte que chaque voyage donnerait un bénéfice approximatif de 50,000 francs.

Soit par an	fr.	1,200,000
Dont nous déduisons :		
1° Intérêts à 4 p. % sur 3,000,000 de francs	fr.	200,000
2° Moins value des navires, 10 p. %		500,000
3° Frais extraordinaires, réserves, administration, faux frais, etc.		200,000
		900,000
Bénéfice restant	fr.	300,000

ou 6 p. % du capital dépensé.

Pour ce qui regarde l'offre d'autres Compagnies qui se chargeraient d'établir le service à des conditions moins onéreuses pour l'État, nous ferons remarquer que le projet de loi signale les efforts qui ont été tentés, depuis bien longtemps, par le Gouvernement sans qu'ils aient été couronnés de succès. Toutes ces offres étaient

inacceptables parce que les prétentions des sociétés imposaient au Trésor des sacrifices disproportionnés au degré d'utilité que l'État pouvait recueillir d'un pareil service.

Ainsi, dans ces derniers temps, une Société étrangère a fait parvenir des propositions au Gouvernement : elles consistaient dans l'octroi de plusieurs faveurs particulières, indépendamment d'un subside par voyage, d'aller et de retour, de 50,000 francs, ce qui, a raison de deux voyages par mois, porte la subvention annuelle à 1,200,000 francs. (Voir annexe B.)

L'opinion qui envisage la question sous le point de vue exclusif des intérêts anversoïis soutient, en outre, que l'Exposé des motifs est incomplet ; qu'en hiver, lorsque l'Escaut charrie des glaces, le service ne pourra point se faire dans des conditions régulières. On vient, dit le défenseur de cette opinion, de supprimer toute espèce de primes pour la navigation, et voilà que, par un revirement incompréhensible, on les rétablit d'une manière indirecte. Anvers, ajoute cet honorable membre, pèse de tout son poids sur le Gouvernement qui n'a rien à lui refuser. Subsides et avantages de toute espèce tombent en partage à notre métropole commerciale. Il cite, à l'appui de son assertion, l'affranchissement des droits de péage sur l'Escaut, celui des eaux intérieures de la Hollande ; le subside transatlantique ; les primes sur les sucres ; l'importation, à droits réduits, d'une partie des cafés de la Hollande. Et, réduisant ces avantages en chiffres, il les évalue à plus de 4,000,000 de francs par an. Envisageant le projet de loi dans quelques-unes de ses dispositions, il dit qu'il faudrait imposer à la Société l'obligation d'exporter des produits industriels ; que le transport des lettres, des passagers et des émigrants donne un résultat insignifiant ; il fait remarquer que le taux du fret n'est pas même stipulé dans la convention, et il finit en disant que le port d'Anvers, recevant plus de 80 navires américains par an, les occasions d'envoyer des marchandises aux États-Unis n'y font point défaut.

On répond aux objections précédentes que ces avantages qui sont mis au compte d'Anvers sont communs au reste du pays.

On ne nie pas l'importance et la prospérité du port d'Anvers, on s'en félicite, au contraire, et on ajoute que ces deux éléments de bien-être général réagissent très-favorablement sur tout le pays.

Si vous voulez, dit-on, que la Compagnie réalise des bénéfices et ne tombe pas à charge du Trésor, il faut lui laisser toute liberté d'action dans ses diverses combinaisons. Si les subsides que l'on a accordés à la navigation à voiles, ont eu pour résultat de porter nos exportations vers les États-Unis, en objets fabriqués, en six ans de 5 à 15 millions⁽¹⁾, combien ces relations n'augmenteront-elles pas encore par l'établissement d'un service prompt et régulier ?

La fixation à un taux invariable du fret serait onéreuse pour le Trésor.

Ainsi, lorsque le fret est recherché et ne s'obtient qu'à un taux élevé, vous pourriez opérer au-dessous du prix des navires à voiles ; en ce cas vous empêchez la Société de réaliser des bénéfices, et vous augmentez ainsi les chances d'intervention du Gouvernement dans le paiement de l'intérêt. Si, au contraire, des circon-

(1) Voir page 3 du rapport.

stances tout opposées se présentent, vous ne permettez pas à la Société de suivre la concurrence ; vous éloignez les voyageurs et les marchandises, et vous obligez la Société à expédier les navires avec des charges incomplètes. Perte nouvelle qui conduit directement au paiement de l'intérêt garanti. Le fret est comme le prix d'une marchandise, il augmente ou diminue selon que l'offre en est plus ou moins abondante. Il faut donc le laisser s'établir librement et conformément aux circonstances plus ou moins favorables qui se présentent.

Un autre membre fait encore observer que la navigation à vapeur est aux transports maritimes, ce que les chemins de fer sont aux transports par terre, et que l'influence qu'exerce la régularité et l'économie du temps sur les transactions est incalculable.

Il établit que les moyens de transport faciles et rapides ouvrent la porte à de nombreuses transactions. Il cite, à l'appui de cette assertion l'exemple d'industriels du pays qui sont parvenus à établir des rapports très-suivis avec les contrées d'Outre-mer, et y placent facilement leurs produits manufacturés.

Un autre membre, enfin, pense que les privilèges que consacre le projet de loi sont des droits différentiels renforcés faisant concurrence à la navigation à voiles. Ce membre ne nie pas l'utilité de ce service, mais il croit que si cette utilité est reconnue, et que s'il est démontré que ce service ne peut s'établir avec le concours seul des particuliers, il serait préférable que l'intervention se fit au moyen de subsides fixes, et non par des garanties de *minimum* d'intérêt, dont on ne peut, d'avance, apprécier toute la portée.

Ces observations trouvent leur réfutation, pour la plus grande partie, dans les considérations qui précèdent; ajoutons que, dans le cas actuel, l'intervention éventuelle, par le paiement des *minimums* d'intérêts, sera toujours inférieure au plus petit subside sollicité du Gouvernement pour l'établissement d'un pareil service.

On met aux voix la proposition d'ajournement du projet de loi. Cette proposition est rejetée par cinq voix contre deux.

Examen de la convention.

Les art. 1^{er} à 9 sont successivement mis aux voix et adoptés.

Examen de la convention.

Art. 10.

Il est entendu que le subside de 1,200 francs fait partie des recettes brutes dont parle l'article suivant. Art. 10.

Art. 11.

Répondant à la demande faite par la 6^e section, la section centrale est d'avis qu'il ne peut entrer dans le compte de dépenses d'autres éléments que ceux qui sont indiqués dans le § 2 de cet article. Art. 11.

Elle adopte un paragraphe additionnel, ainsi conçu :

« *Le ou les commissaires du Gouvernement ne pourront être actionnaires de la Société.* »

ART. 13.

Art. 13. Un membre fait observer que la convention prévoit trois cas de résiliation du contrat. Le premier qui résulte du § 2 de l'art 2 ; le second et le troisième qui sont prévus par l'art. 13. Il pense que si la Société est définitivement constituée à l'époque déterminée, la mise en activité du service dans le délai fixé à l'art. 3, sauf les cas de force majeure dûment prévus, devrait devenir obligatoire pour la Société, au lieu de constituer, pour elle, une faculté de résiliation du contrat. Cette stipulation est, sans contredit, onéreuse pour l'État, parce que la non-exécution du contrat, au lieu de formuler une pénalité contre celui qui ne remplit pas ses obligations, lui accorderait une faveur dont il pourrait faire usage au cas qu'il reconnaîtrait avoir traité dans des conditions désavantageuses.

La section centrale propose, en conséquence, de rédiger l'art. 13 de la manière suivante :

« Si la Société n'était pas définitivement constituée avant le 1^{er} novembre 1853, la présente convention se trouverait résiliée de plein droit pour les deux parties contractantes, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure. »
 « Il en serait de même, si le service n'était pas mis en activité dans le délai fixé par l'art. 3, sauf l'exception établie par cet article. »
 « Toutefois, dans ce dernier cas, comme aussi dans le cas de l'art. 12, le Gouvernement conserve la faculté de forcer la Société à exécuter ses engagements. »

ART. 14 (nouveau).

Art. 14 (nouveau).
Assurance maritime.

La question de l'assurance obligatoire des navires a été examinée très-attentivement par la section centrale. Des membres développant les opinions émises par la 1^{re} et par la 4^e section, croient trouver dans l'assurance obligatoire une garantie de plus en faveur du Gouvernement. Mais d'autres membres font observer que si la compagnie est obligée de faire assurer ses navires, alors même que leur nombre s'élèverait à cinq, les frais d'assurances représentent, au bout de 2 1/2 à 3 ans, le coût réel d'un navire neuf.

Toutefois, la section pense que l'assurance doit être la règle générale et que, si la Société croit de son intérêt de ne pas devoir se garantir contre les risques de mer, le fait de la non assurance ne peut point aggraver la position éventuelle du Gouvernement vis-à-vis de la Société; en d'autres termes, le compte de dépenses ne pourra pas être chargé des sommes qui auraient été payées par l'assurance, au cas que la Compagnie aurait fait couvrir ses navires contre les risques de mer.

On propose donc de rédiger ainsi un art. 14 nouveau :

« Le montant des pertes essuyées par suite de sinistres ou d'avaries, non couvertes par l'assurance maritime, n'entrera pas en compte pour fixer la garantie du minimum d'intérêt à servir par l'État. »

ART. 15.

Art. 15. L'art. 14 devient l'art. 15.

L'ensemble du projet de loi a été adopté par quatre voix et trois abstentions.

Le Rapporteur,
VERMEIRE.

Le Président,
N.-J.-A. DELFOSSE.

ANNEXES.

ANNEXE A.

Compte simulé d'un voyage de navire à hélice entre Anvers et New-York, aller et retour.

Le navire aura une longueur sur flottaison de 250 pieds anglais; largeur, au maître ban, 35 pieds 2 pouces anglais; creux sur quille, 26 pieds.

Machines de 400 chevaux de force nominale consommant 4 kilogrammes de charbon par heure et par cheval. Traversée moyenne 15 jours, ce qui fait, avec 15 jours de séjour dans chacun des ports, 2 mois.

DÉPENSES.

1° Gages par mois pour 40 hommes d'équipage, 3,070 × 2 . . . fr.	6.140
2° Nourriture de l'équipage	4.860
3° Id. des émigrants, 600	6.000
4° Charbon : 30 jours de voyage, aller et retour, 4 kilogrammes par cheval et par heure soit 400 chevaux de force et 1,152,000 kilogr. à 25 francs par tonneau	28.800
<i>Nota.</i> Il est à observer que l'on calcule la quantité de charbon comme si on chauffait pendant toute la traversée; en cas de vent favorable, on remplace la vapeur par les voiles, ce qui constitue alors une économie.	
5° Frais de port à New-York, hôpital et <i>commutation-money</i> sur 600 émigrants compris	15,000
6° Primes d'assurances sur 1,000,000 de francs à 7 p. % l'an, soit pour le voyage	11,667
7° Menus frais et dépenses imprévues	16,500
Dépenses. . . . fr.	<u>88,967</u>

RECETTES.

Départ d'Anvers :	
600 émigrants à fr. 1-30	78,000
400 tonneaux marchandises à fr. 0-40	16,000
Départ de New-York :	
. . . voyageurs de New-York sur Anvers.	—
1,000 tonneaux marchandises, à 40 francs.	40,000
Paquets, correspondances, etc.	5,000
Recettes fr.	<u>159,000</u>
Dépenses	<u>88,967</u>
Bénéfice fr.	50,057

ANNEXE B.

A Son Excellence M. le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous soussignés, A. Lelièvre et Compagnie, négociants à Londres, 10 Austin friars, City ;

Sur les ouvertures et propositions à nous faites au nom de M. Lehardy de Beaulieu ;

Après en avoir conféré avec M. Drouet, conseiller de la légation de Belgique à Londres, M. Delepierre, consul de Belgique à Londres et avec M. Fitz Williams, agent consulaire, et sur les encouragements qu'ils nous ont donnés ;

Après en avoir également conféré avec plusieurs capitalistes et constructeurs de bateaux à vapeur, qui tous ont approuvé le projet que nous venons soumettre à Votre Excellence.

Avons l'honneur d'offrir au Gouvernement belge de nous charger de l'organisation et de la formation d'une Compagnie qui aurait pour objet l'établissement :

1° D'un service régulier de bateaux à vapeur pour le transport des passagers et des marchandises entre les ports d'*Anvers* et *New-York*, en touchant les divers ports à convenir entre le Gouvernement belge et la Compagnie ;

2° Et d'un autre service pour remorquer les navires entre *Anvers* et *Flessingue* ;

Le tout aux conditions principales ci-après :

1° La Compagnie dont il s'agit s'engagerait à avoir au moins *six bateaux à vapeur*, en fer et à hélices, jaugeant dix-huit cents tonneaux et de la force de quatre cents chevaux, de manière à organiser deux départs réguliers et à jour fixe par chaque mois ;

2° Le service pourrait ainsi commencer avec un seul départ par mois au bout d'un an à compter de la date de la concession. Il y aurait ensuite deux départs par mois à l'expiration de la seconde année qui suivra la date de la concession.

La durée de chaque traversée sera calculée sur le *minimum* de vitesse de dix nœuds, soit, pour la totalité du voyage, douze ou quatorze jours au plus ;

3° A cet effet, la Compagnie projetée serait formée en Société anonyme, conformément à la loi belge, au capital de *dix millions de francs* divisé en actions de cinq cents francs chacune.

Ce capital pourrait ultérieurement être porté à quinze millions s'il y avait lieu ;

4° La Compagnie serait administrée par un certain nombre de directeurs choisis indistinctement par les actionnaires, tant en Belgique qu'en Angleterre et en France ;

5° Elle serait autorisée à faire construire, tant en Angleterre qu'en France, tout ou partie des bateaux à vapeur nécessaires à son service et à les introduire et faire naturaliser en Belgique, sans payer aucun droit, comme aussi

à introduire en Belgique, sans paiement d'aucun droit, tout le matériel relatif à l'exploitation dont il s'agit ;

6° Tous les bateaux à vapeur de la Compagnie qui feront le service entre Anvers et Flessingue et *vice-versa*, seront exempts de tous droits établis ou à établir sur l'Escaut, à quelque titre que ce soit :

7° Le Gouvernement belge procurera gratuitement à la Compagnie un emplacement convenable, à Anvers, à proximité du port, pour établir un chantier de construction et, au besoin, un magasin de marchandises ;

8° La Compagnie, ainsi organisée, se chargerait exclusivement du service postal, ce qui comprendrait le transport de toutes les lettres et dépêches à destination de New-York et autres lieux, à convenir entre le Gouvernement et la Compagnie ; et, à raison de ce service, la Compagnie recevrait le port de ces lettres d'après un tarif à convenir ; toutefois, le Gouvernement belge pourra, après l'expiration de la 5^e année qui suivra la concession, revendiquer, quand bon lui semblera, le droit de percevoir pour son propre compte le port des lettres et dépêches dont il s'agit, mais à la charge par lui de tenir compte à la Compagnie, et pour chacune des années restant à courir de la concession, d'une somme égale au produit que ce service aura rapporté à la Compagnie pour la plus profitable des années pendant lesquelles la Compagnie en aura fait la perception pour son propre compte. De plus, et en considération tant du même service postal que des avantages en recettes de droits de douane, chemin de fer ou autres qui résultent pour le Gouvernement de l'établissement de la ligne de bateaux à vapeur proposée, la Compagnie recevra du Gouvernement belge, pendant chacune des années de la concession, une subvention de vingt-cinq mille francs par chaque traversée d'Anvers à New-York, et encore une subvention égale de vingt-cinq mille francs pour chaque traversée de New-York à Anvers.

La Compagnie anglaise de Southampton reçoit du gouvernement anglais, pour un service analogue, une somme qui ne s'élève pas à moins de six millions sept cent cinquante mille francs (liv. 270,000) ; elle est calculée à raison de neuf shillings dix pence par mille marin.

Celle que le gouvernement français va accorder à la Compagnie française des bateaux transatlantiques, s'élèvera encore à une somme supérieure.

Le gouvernement sarde paye à la Compagnie des bateaux à vapeur, qui vient de s'établir dans cet État, un subside de sept cent mille francs pour le service de trois bateaux seulement.

Ainsi, si cette base pouvait être invoquée, le Gouvernement belge aurait à payer, à la Compagnie projetée, une subvention annuelle de plus de deux millions de francs, la distance entre Anvers et New-York étant de 5,585 milles marins, qui, à raison de 48 voyages par an, font un total de 172.080 milles à parcourir chaque année :

9° La Compagnie se chargerait, en outre, du transport des émigrants, des troupes, des personnes officielles ou autres passagers, à des prix convenus à l'avance et qui pourraient être basés sur les tarifs adoptés entre le gouvernement anglais et la Compagnie anglaise « *The Royal Mail*, » à Southampton ;

10° Des tarifs basés sur ceux de la même Compagnie anglaise pourraient être

également convenus à l'avance entre la Compagnie projetée et le Gouvernement belge pour le transport des marchandises.

Sous les conditions principales qui précèdent, et sauf à y ajouter celles que Votre Excellence jugerait convenable de proposer, nous venons solliciter du Gouvernement belge d'accorder à la Compagnie que nous sommes prêts à lui offrir la concession de la ligne des bateaux à vapeur dont il s'agit entre le port d'Anvers et New-York et entre Anvers et Flessingue, pour le terme et délai de trente années consécutives.

A l'appui de la présente demande, nous joignons un résumé des principaux documents sur lesquels elle est basée, et, de plus, nous offrons de verser entre les mains du Gouvernement belge et à sa première demande une somme de cinq cent mille francs à titre de cautionnement provisoire, sauf à l'augmenter ultérieurement jusqu'à concurrence de la somme qui serait exigée comme garantie de nos offres et engagements.

Nous avons l'honneur d'être, etc.

ANNEXE C.

Service régulier de bateaux à vapeur entre Anvers et New-York.

CAPITAL 400,000 LIVRES. — PRIX DE CHAQUE BATEAU 50,000 LIVRES.

Deux départs par mois d'Anvers.

Deux départs par mois de New-York.

Six bateaux à vapeur de 400 chevaux et 1,800 tonneaux.

Recettes présumées.

40 passagers de 1 ^{re} classe, à liv. 20	liv. 800	
50 Id. de 2 ^e id.	40	500
110 Id. de 3 ^e id.	6	660
		<hr/>
		Liv. 1,960
Marchandises, 200 tonnes, à liv. 2-10		500
Transports divers		100
Subside		1.000
		<hr/>
Total par voyage	liv. 5,560	
Par 48 voyages		× 48
		<hr/>
Total de la recette annuelle	liv. 170,880	

Dépenses présumées.

Traitement annuel de l'équipage de chaque bâtiment . . .	liv.	2,832
Salaire de 13 domestiques		624
Vivres de l'équipage et des passagers		5,088
Charbon		5,040
Entretien du navire, agrès, mobilier, machines		5,560
Frais de navigation, par voyage 500 livres, pour 12 voyages . . .		6,000
Assurances, 8 p. %, sur 50,000 livres		4,000
Administration pour chaque navire		1,500
		<hr/>
Total par navire et par an		28,444
		× 4
		<hr/>
Soit pour 4 navires faisant le service . . .	liv.	<u>113,776</u>