

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 FÉVRIER 1859.

Service de navigation à vapeur entre la Belgique et le Levant ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. VERMEIRE.

MESSIEURS,

A peine la Grande-Bretagne et les États-Unis eurent-ils facilité leurs communications réciproques, au moyen de la création de lignes de bateaux à vapeur, que toutes les nations industrielles et commerciales sentirent le besoin de suivre ces pays dans la nouvelle voie où ils venaient d'entrer.

En effet, Messieurs, une nouvelle conquête venait d'être faite sur les mers : à mesure que la régularité, la force et la rapidité diminuèrent le temps nécessaire à franchir les espaces, les dangers devenaient moins grands, les relations se développaient, et la civilisation ne tardait guère à faire sentir sa bienfaisante influence jusques aux extrémités du globe.

Si les premiers essais n'ont point répondu à l'attente sur laquelle on avait cru pouvoir compter, si des espérances ont été déçues, il n'en reste pas moins établi que la création de services à l'aide de navires à vapeur, a été une des causes principales du prodigieux développement des relations d'affaires entre l'Europe et les pays transatlantiques. Si l'utilité de ces services réguliers paraît en elle-même peu contestable, il doit surtout en être ainsi quand le concours du Gouvernement ne l'appelle pas à s'imposer des sacrifices trop élevés.

La proposition que le Gouvernement a soumise à nos délibérations présente ce caractère ; mais elle semble, dans tous les cas, ne pas devoir soulever de difficulté

(1) Projet de loi, n° 65.

(2) La section centrale, présidée par M. Dolez, était composée de MM. VERMEIRE, DE BOE, VAN ISEGHEM, DE LUESEMANS, ORDAN et VAN LEENPOEL.

comme n'étant qu'un moyen d'assurer la réalisation d'une opération que le pouvoir législatif avait antérieurement adoptée.

Par cette proposition, le Gouvernement contracte envers MM. Van Vlissingen et Van Heel, constructeurs de navires à Amsterdam, l'obligation de leur payer, à titre de subsides, à des époques et à des conditions déterminées, une somme de trois cent et trente mille francs, pour l'organisation d'un service régulier de bateaux à vapeur entre la Belgique et le Levant. La ligne devra être double, l'une se dirigera vers Constantinople, l'autre vers l'Égypte.

Les concessionnaires s'engagent, de plus, à créer une société anonyme belge, laquelle devra exécuter les engagements du contrat intervenu entre le Gouvernement belge et le sieur Spilliaert-Caymax à Anvers, sous la date du 18 novembre 1833. Cette convention est annexée au projet de loi du Gouvernement.

Quelques clauses ont été ajoutées au contrat primitif; celles-ci ne sont point de nature à soulever d'objections fondées. En effet, la compagnie sera belge, et les navires porteront le pavillon belge. Le contrat pourra, cependant, être résilié par la société au bout de trois ans si, à cette époque, les profits de l'entreprise n'étaient pas en rapport avec les dépenses; mais en ce cas, peu probable, la partie des subsides non échus, ne serait pas due.

Il aurait été peu équitable, selon nous, d'obliger les entrepreneurs à poursuivre un service qui laisserait des pertes disproportionnées aux subsides fournis par l'État.

La législature ne devra point voter des allocations nouvelles pour ce service; les fonds alloués au Budget des Affaires Étrangères, assignés à cette destination, étant suffisants pour couvrir le montant des subsides éventuels accordés par la convention. Le service pourra entrer en activité deux mois, au plus tard, après l'approbation législative de la présente convention.

Telles sont, Messieurs, les principales conditions du contrat bilatéral intervenu entre le Gouvernement et Messieurs Van Heel et Van Vlissingen, pour doter la Belgique d'un service régulier de bateaux à vapeur entre Anvers et le Levant.

Cette convention, Messieurs, a fait l'objet de l'examen sérieux des sections et de la section centrale.

Plusieurs observations ont été présentées par les sections : admises par la section centrale, elles ont fait l'objet de diverses demandes adressées, au nom de celle-ci, au Département des Affaires Étrangères.

Nous les faisons suivre ici, avec les réponses que l'honorable chef de ce Département y a faites.

DEMANDES.

Pourquoi le premier paragraphe de l'art. 3 autorise-t-il la société à employer deux navires étrangers pendant le premier semestre de l'exploitation?

RÉPONSES.

L'art. 3 de la convention primitive obligeait le concessionnaire à employer, dès le début, deux navires belges.

Les signataires de la convention nouvelle fourniront les cinq navires qui desserviront la double ligne de Constantinople

DEMANDES.

La législation permet-elle de donner des lettres de mer à des navires portant pavillon étranger ?

Les navires introduits en franchise devront-ils acquitter les droits dans le cas où, après l'expiration de trois années à compter de l'ouverture du service, ils recevraient une autre destination et même, par exemple, dans le cas où la convention serait résiliée ?

On désire que le Gouvernement examine s'il ne serait pas utile d'apporter des modifications à la loi du 14 mars 1819, sur les lettres de mer.

Si les étrangers avec qui l'on contracte ne parvenaient pas à former une société anonyme belge, auraient-ils le droit d'obtenir des lettres de mer.

RÉPONSES.

et d'Alexandrie et ceux-ci seront nationalisés au fur et à mesure de leur livraison ; mais comme la construction ou l'achat de ces bâtiments demandera nécessairement quelque temps et que, d'un autre côté, l'intérêt de notre commerce avec le Levant réclamait la prompte ouverture du service, l'on a autorisé la compagnie à employer, en attendant l'arrivée des siens propres, deux navires portant pavillon étranger.

Toutefois, cette faculté n'a été accordée que pour le premier semestre de l'exploitation et, de plus, l'on a pris soin de reculer également l'époque où le subside sera payable (§ ult. de l'art. 2.)

Les statuts fixeront les dates successives auxquelles les navires devront être livrés.

Il ne s'agira pas de donner des lettres de mer belges aux deux navires étrangers dont fait mention la question présente ; ces navires seront simplement affrétés par la Compagnie.

La Société ne pourra résilier la convention avant trois années révolues depuis l'entrée en activité du service.

Durant cet intervalle les navires ne sauraient être détournés de leur destination, sans perdre la franchise ; la Société pourrait seulement les réexporter.

Après avoir régulièrement navigué pendant trois ans, la franchise leur sera acquise dans tous les cas.

Cette question a déjà attiré l'attention du Gouvernement.

Les signataires de la convention ne sont pas libres de constituer ou de ne pas constituer une société anonyme belge ; c'est une obligation formelle (art. 1^{er}).

Les lettres de mer seront demandées,

DEMANDES.

RÉPONSES.

La loi du 1819 permet-elle à des étrangers de posséder des intérêts dans des sociétés anonymes d'armements.

Quelles seront les bases du rapport qui sera établi entre les dépenses et les recettes? (art. 3.)

Le contrat passé avec le sieur Spilliaert est-il réellement périmé et s'est-on assuré, soit par des mises en demeure régulières, soit par la reconnaissance donnée par lui de son impuissance, qu'il ne pourra élever ultérieurement aucune réclamation.

Quel est le chiffre exact du disponible que le Gouvernement a à sa disposition?

non, par MM. Van Vlissingen Van Heel, mais une société anonyme belge.

Cette question, dans la pratique, a été résolue affirmativement.

L'exposé des motifs indique les raisons pour lesquelles cette clause a été adoptée. Il n'est pas à craindre que la Société cesse de continuer le service, au cas que l'exploitation lui rapporterait réellement du profit. Si, à cet égard, un dissentiment venait à se produire entre le Gouvernement et la Société, les arbitres, aux termes des statuts, en seraient juges.

Le service concédé au sieur Spilliaert-Caymax devait entrer en activité endéans les deux années qui suivraient l'approbation législative (art. 2 de la convention du 12 novembre 1855).

La loi approuvant cette convention, a été publiée le 9 janvier 1856.

Le service aurait donc dû s'ouvrir, au plus tard, le 9 janvier 1858.

Néanmoins, le concessionnaire réclama une série de délais, en se fondant sur des causes de force majeure. Le dernier a été limité par lui-même et par écrit, au 31 décembre 1858, et le Gouvernement, de son côté, lui a notifié officiellement que ce terme ne serait pas dépassé. Dans l'intervalle la faillite du concessionnaire a été prononcée, et le 1^{er} janvier 1859 est arrivé sans que celui-ci ait réclamé aucun nouveau délai. Il y a donc, à la fois, impuissance légale de l'intéressé et son acquiescement à l'expiration des délais.

Le disponible pour les lignes du Levant et du Brésil était, au 1^{er} janvier 1858,

DEMANDES.

RÉPONSES.

de fr. 578,875

Il a été porté au budget
de 1858, un crédit, resté
sans emploi, de 70,000

Total. . fr. 448,875

Le budget de 1859 ne contient aucune allocation pour cet objet.

Aux termes de la nouvelle convention,
il sera dû à la Ligne du Levant,
au 31 août 1859 . . . fr. 150,000

Il restera donc disponible
au 1^{er} janvier 1860 . . . 298,875

Le Gouvernement se réfère, pour le surplus, aux explications fournies à la section centrale chargée d'examiner le budget du Département des Affaires Étrangères pour l'année 1859 (Documents parlementaires, n° 28.)

On désire savoir si le Gouvernement s'est assuré si les navires destinés à la ligne du Levant, qui doivent être à peu près achevés, puisque le service sera en activité dans deux mois, possèdent toutes les qualités requises pour faire convenablement le service.

Le service devra, en effet, s'ouvrir deux mois après la sanction législative de la convention, mais ce n'est qu'après le premier semestre de l'exploitation que la Société sera tenue d'employer des navires à elle appartenant et portant pavillon belge. On ajoutera, toutefois, que les statuts détermineront les conditions que devront remplir les navires pour être agréés, et qu'en outre ils exigeront que lesdits bâtiments soient cotés A I par le *Lloyd* anglais et trois TTT par le *Vérité* français.

Si nous consultons les documents traitant du commerce avec le Levant, nous sommes frappés de l'unité de vues qui règne dans les avis de nos divers agents diplomatiques et consulaires, au sujet des avantages que présente la navigation à vapeur vers ces pays. En effet, c'est à l'établissement d'une ligne de paquebots bien organisée, que ces agents attribuent le développement prodigieux des relations d'affaires entre ces contrées, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la France.

La création d'un service analogue, pour la Belgique, doit donc nécessairement exercer, sur nos relations avec le Levant, une influence des plus favorables. Il n'est pas hors d'intérêt de noter ici que, d'après un rapport récent de notre consul à Beyrouth (7 janvier 1859), la remise de commandes à la Belgique aurait été

différée jusqu'au moment où une navigation à vapeur régulière aura assuré la prompt expédition de ces marchandises.

La section centrale, Messieurs, à l'unanimité des six membres présents, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,

CH. VERMEIRE.

Le Président,

H. DOLEZ.