

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 NOVEMBRE 1882.

Convention conclue, le 31 mars 1882, pour l'établissement et l'exploitation d'un double service régulier de navigation à vapeur d'Anvers au Brésil et d'Anvers à la Plata (*).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (*), PAR M. DANSAERT.

MESSIEURS,

Dans la séance du 3 mai dernier, le Gouvernement présentait à la Chambre un projet de loi portant approbation de la convention qu'il a conclue, le 31 mars précédent, avec la firme Lamport et Holt, de Liverpool, pour l'établissement d'un double service régulier de navigation à vapeur d'Anvers au Brésil et d'Anvers à la Plata.

La commission parlementaire à laquelle ce projet a été renvoyé, fut convoquée le 9 mai, et le 13, la Chambre s'ajournait indéfiniment.

Le rapprochement de ces deux dates suffit pour expliquer l'impossibilité absolue dans laquelle s'est trouvée la commission de procéder à un examen utile de cette convention et d'en faire rapport, avant la fin de la session dernière.

Ce rapport pouvait d'autant moins être fait sans examen préalable très sérieux, que la convention proposée est relative à une question fort controversée et qu'en outre elle crée une charge nouvelle de *plusieurs millions de francs*, particulièrement sensible dans l'état actuel de nos finances.

Dans la pensée du Gouvernement, ce projet de loi modifie avantageusement pour la Belgique, la convention du 20 janvier 1876 aujourd'hui en vigueur.

(*) Projet de loi, n° 210 (session de 1881-1882).

(*) La commission était composée de MM. D'ANDRIMONT, DE DECKER, CH. JANSSENS et TH. JANSSENS.

L'examen auquel nous nous sommes livrés, ne nous permet pas de partager cette opinion.

Dans les lignes qui vont suivre, nous rappellerons les principales dispositions de la convention de 1876 ; nous résumerons les modifications que la convention nouvelle y apporte ; nous constaterons la situation actuelle et nous l'examinerons successivement au point de vue de nos relations postales, du transport des passagers et du transport des marchandises. Nous apprécierons ensuite les modifications proposées par le Gouvernement et nous conclurons que ces modifications n'ont pas de raison d'être.

Cela fait, nous examinerons les conséquences du rejet du projet de loi, en nous plaçant dans l'hypothèse où vous estimeriez avec nous que la convention de 1876 ne lie pas le pays, et ensuite dans l'hypothèse où vous admettriez que le pays doit encore la subir pendant les huit années qui restent à courir.

I. RÉSUMÉ DE LA CONVENTION DE 1876.

D'après la convention de 1876, « l'entreprise a pour objet de desservir régulièrement, à jour fixe, sans interruption, par des navires de toute première classe, les ports d'Anvers, de Rio de Janeiro, de Montevideo et de Buenos-Ayres, au moyen de trois départs par mois, tant à l'aller qu'au retour. » (Art. 1^{er}, § A.)

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

Les paquebots à employer pour l'exécution du service doivent endéans les deux ans, c'est-à-dire à partir du 1^{er} janvier 1878, *être mis sous pavillon belge en nombre suffisant pour assurer le service de quinzaine et éventuellement le service de dizaine.* (Art. 5, § B.)

Les avantages pécuniaires assurés aux concessionnaires sont :

1^o Une prime de 50 francs par heure d'avance sur la durée des trajets, fixée à trente-cinq jours d'Anvers à Buenos-Ayres et à trente-sept jours de Buenos-Ayres à Anvers. (Art. 6 et 7, § A.)

2^o Le produit des correspondances transportées par leurs paquebots. (Art. 12, §§ A et B.)

3^o Le remboursement des taxes de pilotage, de feux et fanaux, perçues par l'État belge, tant à l'entrée qu'à la sortie des paquebots-poste, ainsi que les taxes payées éventuellement par la Compagnie au pilotage néerlandais.

D'après l'article 12, § C, le Gouvernement s'est engagé à garantir un minimum de produit postal de 250,000 francs par an, mais seulement à dater du jour où il exigerait la mise en activité du troisième départ mensuel ; cette exigence ne s'est pas réalisée, et la Compagnie a établi de sa propre initiative, depuis le 1^{er} novembre 1877, le troisième départ mensuel, pour lequel elle jouit des avantages pécuniaires qui lui sont accordés pour les deux autres départs.

La convention du 20 janvier 1876, conclue pour quinze années, expire le 1^{er} janvier 1891 ; elle n'a donc plus que *huit ans* et un mois à courir.

II. RÉSUMÉ DES MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LA CONVENTION DE 1882.

La convention nouvelle, proposée en remplacement de celle existante, modifie le service établi, de manière que le troisième service *éventuel* sur le *Brésil et la Plata* est remplacé par deux services mensuels *obligatoires* sur le *Brésil* comme point extrême. (Art. 1^{er}.)

Elle autorise les concessionnaires à employer, pour l'exécution du service, des navires de nationalité belge ou anglaise; toutefois, elle les oblige à avoir, sous pavillon belge, au moins douze paquebots. (Art. 3, §§ *A* et *B*.)

La convention de 1876 exigeait *un nombre suffisant de paquebots mis sous PAVILLON BELGE, pour assurer le service.*

La durée des trajets d'Anvers à Buenos-Ayres, fixée en 1876, escales comprises, à trente-cinq jours et pour le retour à trente-sept jours, est réduite à trente et un jours trois quarts et à trente-deux jours trois quarts (art. 6); nous apprécierons tantôt la valeur de cette réduction (¹).

La convention est conclue pour un terme de *quinze années*, c'est-à-dire jusqu'au 31 mars 1897. (Art. 10, § *A*.)

Aux primes de vitesse et au produit des correspondances qui, ensemble, ont atteint pendant les quatre dernières années une moyenne annuelle de 332,500 francs (²), on substitue un minimum de produit postal de 525,000 francs par an. (Art. 11, § *C*.)

Le remboursement des taxes de pilotage, de feux et fanaux, reste maintenu.

III. SITUATION ACTUELLE CRÉÉE PAR LA CONVENTION DE 1876.

A. *Au point de vue postal.*

La convention de 1876 a été conclue à une époque où le Gouvernement ne pouvait plus ignorer que la ligne directe d'Anvers vers le Brésil et la Plata n'offrait aucun espoir de succès au point de vue postal; des documents officiels le démontrent à la dernière évidence.

En 1867, le Département des Travaux Publics traitait avec MM. Tait et C^{ie}, de Londres, pour l'établissement d'une ligne postale de paquebots entre la Belgique, le Brésil et la Plata; il abandonnait à la Compagnie *la taxe de mer, les trois quarts des taxes territoriales de poste, etc.*

La ligne fut inaugurée au mois de mars 1868, mais moins d'un an après la mise à exécution du contrat, les concessionnaires faisaient connaître au Gouvernement qu'il ne leur était pas possible de maintenir plus longtemps le service en activité, « *à moins que le Gouvernement ne consentît à garantir une recette postale de 250,000 francs.* »

L'Etat donna son adhésion à cette condition, et dès le 20 avril 1869, il demandait à la Chambre, par voie d'amendements au budget des Travaux Publics, un crédit qui lui permit de satisfaire à la demande des concessionnaires (³).

(¹) Voir à la page 45.

(²) Voir à la page 9.

(³) Voir *Documents parlementaires* de la Chambre des Représentants, session de 1869-1870, n° 105.

Pour motiver l'allocation du crédit sollicité, le Gouvernement disait, par l'organe de l'honorable Ministre des Travaux Publics, que la Belgique pouvait centraliser les correspondances du Nord de l'Europe avec le Brésil et la Plata, et » réunir le transport de toutes les correspondances postales au moyen d'une » *dépense relativement modique.* »

Il ajoutait que « les quantités de lettres transportées augmentaient sensible- » ment »; que pour une époque plus ou moins rapprochée, surtout si l'on faisait *deux* expéditions par mois, un produit de 262,000 FRANCS serait acquis à la ligne nouvelle, et qu'il serait presque entièrement fourni par les pays étrangers.

Il démontrait aussi l'excellence des navires, en constatant qu'« *il y a eu* » *notamment des voyages, d'Anvers à Rio, faits en vingt et un jours.* »

Le Gouvernement disait pour finir : « Les prétentions de la Compagnie (Tait » et Cie) sont d'ailleurs modestes; elle ne demande qu'une garantie de » 250,000 francs **ET CETTE GARANTIE EST RÉCUPÉRABLE.** »

La section centrale prit acte des prévisions gouvernementales et dans son rapport, elle insistait sur l'extension du service postal, sur la quasi-certitude que le Gouvernement avait de voir ce service rapporter prochainement 262,000 FRANCS⁽¹⁾.

Les faits ont démenti ces prévisions. Nous laisserons la parole aux chiffres officiels qui nous dispenseront de tout commentaire. Nous prendrons la recette postale sous l'empire de la convention de 1876, en nous rappelant que dans l'hypothèse de *deux* expéditions par mois, alors que depuis la fin de 1877 il y en a *trois*, le Gouvernement prévoyait, en 1869, une recette annuelle de 262,000 francs.

L'exposé des motifs du projet de loi soumis à vos délibérations indique le produit des correspondances postales de la ligne Lamport et Holt de 1876 à 1880; les quatre derniers exercices accusent une moyenne annuelle de 24,500 francs, soit 237,500 francs de moins que les prévisions du Gouvernement en 1869 ! Et cependant à cette époque le Gouvernement disait que « la garantie (de 250,000 francs) était récupérable », que le produit des correspondances aurait couvert l'indemnité à payer à MM. Tait et C^e.

L'expérience avait donc démontré dès avant 1876 que la Belgique ne pouvait pas compter sur le produit postal de la ligne, pour laquelle de lourds sacrifices lui étaient imposés.

L'honorable M. Frère-Orban rappelait les mécomptes éprouvés à ce sujet, dans la séance de la Chambre du 19 mars 1873, alors que vous étiez appelés à ratifier une autre convention conclue avec MM. Ryde et C^e ⁽²⁾.

Après avoir exposé qu'en 1867, le Gouvernement avait pu garantir à MM. Tait et C^e un minimum de 250,000 francs, à raison des recettes alors présumées du service postal, M. Frère-Orban disait :

« Il y avait là sans doute, *pour la première fois*, beaucoup d'incertitude et » de conjectures, et il est juste d'en tenir compte.

» *Depuis, l'expérience a été faite.* Or, qu'a donné, en réalité, comme pro-

⁽¹⁾ Voir *Documents parlementaires* de 1868-1869, n° 109.

⁽²⁾ Voir *Annales parlementaires*, 1872-1873, page 784.

» duit postal, la ligne subventionnée à raison de 250,000 francs ? *Elle a donné*
 » 10,000 francs. Qui peut encore espérer que dans un espace de temps même
 » assez éloigné on puisse arriver à 250,000 francs pour le produit postal de la
 » ligne du Brésil. »

En fixant, en 1876, la durée des traversées à trente-cinq jours d'Anvers à Buenos-Ayres et à trente-sept jours de Buenos-Ayres à Anvers, on pouvait d'autant moins se bercer de l'espoir d'améliorer le produit postal, que les steamers postaux français et anglais effectuaient régulièrement ce trajet en vingt-six et vingt-huit jours, rarement davantage; on ne pouvait ignorer non plus que le Gouvernement constatait, dès 1869, que la ligne Tait et C^e avait accompli des voyages d'Anvers à Rio en *vingt et un jours*, ce qui correspond à moins de vingt-six jours pour celui d'Anvers à Buenos-Ayres.

Qu'est devenu le produit postal, après 1876, sous l'influence de ces stipulations de durée exagérée pour les traversées ?

Il s'est élevé en moyenne, pendant les années 1878 à 1881, à 24,500 francs par an, soit à 550 francs par traversée de 12,000 kilomètres (6.500 milles anglais de 1,852 mètres), et à moins de trois centimes par kilomètre !

C'est-à-dire que la recette du service postal réalisée au moyen d'un *paquebot* de notre ligne subsidiée, n'atteint pas même *la quatorzième partie* de la recette moyenne que rapporte, en Belgique, la distribution des correspondances opérée *par un simple facteur* de la poste aux lettres (1) !

B. Au point de vue du transport des passagers.

Les résultats ne sont pas plus avantageux au point de vue du transport des passagers qu'au point de vue postal.

Il suffit de constater que pendant les années 1879 et 1880, le nombre des passagers a varié de 6 à 10 par traversée; c'est insignifiant, si on en rapproche, par exemple, le chiffre moyen des passagers embarqués par les steamers postaux de Bordeaux :

1 ^{re} classe	60 à 80	} Total par voyage : 260 à 290 passagers.
2 ^e —	50 à 60	
5 ^e —	150	

Comme on le voit, ici aussi l'insuccès est complet pour la ligne d'Anvers au Brésil et à la Plata.

C. Au point de vue du transport des marchandises et au point de vue des frets.

La part prise par la ligne Lamport et Holt au mouvement des transports par navires à vapeur, en 1880, se réduit à moins de 22 p. %, à l'entrée, et à moins de 25 p. %, à la sortie d'Anvers; les trois quarts et au-delà, des marchandises importées et exportées de et pour l'Amérique du Sud, sont par conséquent

(1) La recette produite par les lettres distribuées par un facteur de la poste, s'élève en moyenne, par kilomètre parcouru, à Bruxelles à fr. 2-37 1/2 et dans tout le pays à fr. 0-42.

transportées par des steamers libres de toute attache gouvernementale, et qui ne créent aucune charge particulière pour l'État ⁽¹⁾.

Malgré le rang très secondaire qu'occupe la ligne privilégiée dans le mouvement de nos exportations et de nos importations, les concessionnaires n'en exercent pas moins, dans la fixation du taux des frets, une influence prépondérante, très nuisible aux intérêts du pays.

Le compte rendu des opérations du Département des Travaux Publics pour 1880 nous apprend (Annexe CXLVII) que le taux moyen du fret d'Anvers à Buenos-Ayres a été par tonne de 40 pieds cubes anglais et par 1015 kilôs :

En 1876, de fr.	39 15	} Moyenne triennale : Fr. 37-50.
» 1877, de	36 95	
» 1878, de	36 35	
» 1879, de	26 47	

C'est grâce à la concurrence faite par les chargeurs étrangers venus à Anvers, depuis 1876, que nous devons la modération relative de ces prix, car après la cessation du service de la ligne Ryde, la firme Lamport et Holt avait porté le fret à 40 shellings, plus 10 p. %, soit à 56 francs. Par la raison que nous venons d'indiquer, ce prix s'est successivement abaissé à 53, 50 et 20 shellings.

En 1880, le taux *moyen* du fret, indiqué par le document officiel précité, a été de fr. 40-81 ; cette augmentation de 54 p. % sur le prix de 1879, s'est produite à cause d'une entente survenue entre la ligne subsidée et les chargeurs étrangers.

Nous ignorons quel a été le taux *moyen* pour l'année dernière, le compte rendu du Département des Travaux Publics n'ayant pas encore été publié. Mais ce qui est de notoriété publique, c'est que dès le commencement de 1881, un tarif commun, divisé en quatre catégories de fret, a été adopté et que la moyenne du prix de ces catégories est de fr. 40-95 ⁽²⁾

Ce qui est également de notoriété à Anvers, c'est qu'il a suffi de la *présentation du projet de loi dont nous nous occupons*, pour faire monter immédiatement le prix du fret pour la première catégorie de marchandises, soit pour tous les tissus fins ou communs, de 53 à 45 shellings et 10 p. % (fr. 62-85), par l'établissement d'un nouveau tarif, en vigueur encore aujourd'hui ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Voir Annexe n° 1, p. 56.

⁽²⁾ 1^{re} catégorie 53 sh. + 10 p. %, à fr. 25-40 par livre, fr. 48 90

2^e — 50 — + 10 — — 41 90

3^e — 50 — *in-full*. — — 58 10

4^e — 25 — + 10 — — 34 90

Total fr. 163 80

soit pour moyenne fr. 40-95.

⁽³⁾ 1^{re} catégorie 45 sh. + 10 p. % = 49.6 shellings.

2^e — 40 — + 10 — = 44.6

3^e — 55 — + 10 — = 58.6

4^e — 50 — + 10 — = 53.6

5^e — 25 — + 10 — = 27.6

Total sh. 192.6 : 5 = £ 1.18.6

à fr. 25-40 par livre, fr. 48-90, soit une augmentation de 20 p. % environ sur le tarif de 1881.

En tenant compte de la différence de 14 p. % sur la mesure, ce taux dépasse de $73 \frac{2}{3}$ p. % celui de Brême et de Hambourg, invariablement fixé, pendant l'année entière, pour marchandises de toute catégorie, à 25 shellings par mètre cube, sans plus.

Si la Société brémoise et la Royal Mail Company font une opération fructueuse, en se coalisant avec la ligne belge privilégiée, celle-ci fait une opération plus fructueuse encore, à raison des subsides de l'État.

La somme totale de ces subsides répartie sur le nombre de tonneaux de fret embarqués à l'exportation d'Anvers par les navires de la firme Lamport et Holt, ne représente pas moins de 15 francs par tonne (1), soit $41 \frac{1}{3}$ p. % du taux du fret allemand.

La hausse du fret provoquée par les concessionnaires, leur procure donc, en 1882, pour les marchandises de première catégorie chargées par eux à l'exportation d'Anvers, une rémunération supérieure de 115 p. % au taux maximum du fret payé par l'exportation allemande, depuis 1878, aux ports de Brême et de Hambourg (2).

A la vérité l'article 8^a, § 1^{er}, de la convention de 1876, interdit aux concessionnaires « *de percevoir à Anvers un taux de fret supérieur aux prix MOYENS de la place de Liverpool* » ; mais la Chambre pourra apprécier la valeur de cette stipulation, par le relevé suivant de quelques taux du fret, pour toute catégorie, de la ligne Lamport et Holt, à *Liverpool* et à *Anvers* :

A LIVERPOOL.			A ANVERS.		
	PAQUEBOTS.	SHELLINGS.		PAQUEBOTS.	SHELLINGS.
1877.			1877.		
2 novembre .	Galileo	20 + 10 p. %.	11 novembre.	Horrox.	50 + 10 p. %.
1 ^{er} décembre.	Hevelius	10 + 10 —	1 ^{er} décembre	Kepler (pour Rio)	50 + 10 —
1878.			1878.		
1 ^{er} février . .	Maskelyne	20 + 10 —	11 février . .	Leibnitz	40 + 10 —
1880 (3).			1880.		
4 novembre .	Maskelyne	20 + 10 —	1 ^{er} novembre	Copernicus . . .	50 + 10 —
24 — .	Vandyck		11 —	Hipparcus . . .	
3 décembre .	Leibnitz	20 + 10 —	21 —	Tycho-Brahé . .	
			2 décembre.	Rosse	50 + 10 —
			11 — .	Laplace	
			21 — .	Hevelius	

(1) Totaux en 1880 :

1^o Des avantages pécuniaires accordés, 592,464 francs ;

2^o Des tonneaux de fret embarqués à Anvers, 26,001 ;

soit en chiffres ronds 15 francs par tonneau.

(2) En 1879 et 1880 le taux du fret à Hambourg n'a pas dépassé £ 1.2.6 par m³ *in-full*.

(3) Le 15 novembre 1880, la « Allan Line » cotait son fret à Liverpool, à 15 shellings et 10 p. %.

Ainsi, à la fin de l'année 1877, le taux du fret de la ligne subsidée a été coté à Anvers jusqu'à 200 p. % plus cher qu'à Liverpool!

Les industriels du pays de Charleroi se sont émus de cette situation et, à la date du 12 mars 1878, ils adressaient à M. le Ministre des Travaux Publics une requête motivée exposant leurs plaintes au sujet de l'embarquement des marchandises au port d'Anvers (1). Ils signalaient ce fait, que les vapeurs du « Nord-deutscher Lloyd » et de la « Royal Mail Company » étaient retenus enrade, faute d'obtenir une place convenable à quai; les marchandises arrivant par chemin de fer, en destination de l'un ou l'autre de ces deux services, devaient donc, ou bien être déchargées, sans que l'emplacement des steamers qui devaient les recevoir fût connu, ou bien être astreintes à un retard onéreux; en cas de déchargement, les intéressés ont dû souvent payer un double camionnage.

A côté de ce premier inconvénient, les pétitionnaires en signalaient un second; rappelant que les concessionnaires avaient un service desservant la ligne de Liverpool, et qu'après la convention de 1876, il ne pouvait être demandé à Anvers, que les *prix moyens* du fret payé à Liverpool, ils constataient que la firme Lamport et Holt avait offert, par ses circulaires de 1877, de prendre sur cette dernière place, toutes marchandises à raison de 10 shellings par tonne.

Les industriels carolorégiens insistaient sur l'infériorité que cette situation leur créait vis-à-vis de leurs concurrents anglais.

Le relevé des prix de fret que nous avons reproduit un peu plus haut, démontre en outre qu'en février 1878, le fret de notre ligne subsidée a été coté à Anvers à un taux DOUBLE de celui de Liverpool, et qu'en novembre et décembre 1880, cette différence dépassait 50 p. %, au désavantage des exportateurs belges!

Nous ne sachions point que, malgré l'obligation de suivre à Anvers le fret *moyen* de Liverpool et malgré les réclamations du commerce, les concessionnaires de la ligne postale belge aient jamais offert sur la place d'Anvers des avantages correspondant même de loin, à ceux que nous venons de relever pour Liverpool.

Tel est l'aperçu, Messieurs, des résultats pratiques de la convention de 1876 en ce qui concerne le prix de transport des marchandises embarquées à Anvers. Les mécomptes éprouvés sur ce point important sont assurément ceux qui ont causé et qui causent encore le plus grand dommage aux intérêts du pays.

(1) Cette pièce portait les signatures suivantes :

Pour la Société anonyme des Forges et Laminoirs de Zone, J. VIGNERON, Directeur-Gérant;
Pour la Société anonyme des Forges et Laminoirs de Marchienne-au-Pont, Ad. BONEHILL;
Pour la Société anonyme de la Concorde, F. SCHUMACHER, Directeur-Gérant; *Usines du Marais-Montigny-sur-Sambre*, PIÉRARD Frères et C^e; RICHE et C^e; BONEHILL Frères; V. PIÉRARD et C^e;
Société anonyme de Baume, L. MOYAUX.

D. *Au point de vue des avantages pécuniaires accordés à la Compagnie.*

Pendant les quatre dernières années, la moyenne des charges créées par les conditions du contrat de 1876, en échange des avantages négatifs dont nous venons de donner un aperçu, s'est élevée par an à 424,000 francs ⁽¹⁾. répartis sur 70 voyages, de la manière suivante :

	MOYENNES	
	Par an	Par voyage.
1 ^o Produit des correspondances fr.	24.500	350
2 ^o Ristourne des droits de navigation. etc.	91.500	1.507
3 ^o Primes de vitesse après déduction des amendes	508.000	4.400
Totaux. . . . fr.	424.000	6.057

En supposant, très gratuitement, que contrairement à ses obligations et à ses intérêts, ainsi que nous l'établirons plus loin, l'État puisse continuer à admettre la liquidation des avantages pécuniaires dans les conditions et d'après les bases suivies jusqu'ici, le total de la subvention à allouer encore de ce chef, jusqu'à l'expiration du contrat en cours, c'est-à-dire pour un terme de huit années, à compter du 1^{er} janvier prochain, à raison de 424,000 francs par an, s'élèverait à **3,392,000 francs** pour le service de dizaine.

En ne décidant pas la mise en activité du troisième départ mensuel et en limitant le service à deux départs par mois, la subvention totale serait réduite d'un tiers et ne s'élèverait plus qu'à **2,262,000 francs** jusqu'à l'expiration du contrat de 1876.

IV. APPRÉCIATION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LE GOUVERNEMENT.

A. *Note préliminaire.*

Afin de nous éclairer sur le caractère et le mérite des modifications proposées par le Gouvernement, nous avons adressé de nombreuses questions au Département des Travaux Publics. La correspondance échangée ainsi que les réponses reçues, se trouvent réunies à la fin de notre rapport et composent les annexes nos 2 à 9.

Nous exprimons le regret que ce Département ait cru devoir persister dans son refus de nous donner communication du rapport qui lui a été adressé, le 8 mai 1880, par une commission *spéciale* composée d'hommes compétents

(¹) Voir Exposé des motifs, page 5.

choisis parmi les plus considérés du commerce d'Anvers et nommés par arrêté ministériel du 19 août 1879 ⁽¹⁾.

Cette commission succédait à la commission *consultative*, composée des trois délégués du Gouvernement qui ont négocié la convention de 1876.

Pour des motifs que nous avouons ne pas comprendre, le Gouvernement n'a

(1) MONITEUR. (N° 252. — 20 août 1879. — Page 2801.)

« LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

» Revu l'arrêté ministériel du 30 avril 1876, instituant au Département des Travaux Publics,
» pour l'examen des questions que soulèvent l'établissement et l'exploitation des services
» postaux transatlantiques, subsidiés par l'État, une commission consultative composée de
» fonctionnaires des diverses administrations intéressées ;

» Considérant que cette étude ne se peut faire davantage sans qu'il soit pris garde aux
» intérêts du commerce et de l'industrie belge en faveur de qui ont été introduites, dans les
» contrats de subvention, de nombreuses et d'importantes clauses,

» Arrête :

» ART. 1^{er}. — Il est institué, à Anvers, pour l'examen des questions que soulève, au point
» de vue commercial et industriel, l'exploitation des services postaux transatlantiques, une
» commission composée de cinq membres choisis dans le commerce et l'industrie.

» Cette commission délibère de toutes les questions qui, dans cet ordre de faits, lui sont
» renvoyées par le Département des Travaux Publics. Elle formule d'initiative les améliorations
» qu'elle croit utile de recommander au Gouvernement.

» ART. 2. — Elle est autorisée à recourir toutes les fois qu'elle le juge nécessaire, au com-
» missaire du Gouvernement près les lignes transatlantiques, et à se faire produire par son
» intervention, tous les renseignements et tous les documents dont elle aura constaté l'utilité.

» ART. 3. — Elle pourra, en se faisant accompagner du commissaire du Gouvernement,
» procéder d'initiative à des vérifications et visites des paquebots, à l'effet de s'assurer de
» l'exécution de celles des charges, clauses et conditions de chacune des entreprises, qui ont
» trait aux intérêts industriels et commerciaux du pays. En cas d'infractions reconnues, elle
» fera dresser procès-verbal par le commissaire et visera ce document. Le commissaire prescrira
» ou prendra ensuite les mesures justifiées par les faits constatés.

» ART. 4. — La commission ne peut délibérer que lorsque trois membres au moins sont
» réunis.

» ART. 5. — Elle est composée comme il suit :

» MM. Dhanis, sénateur, à Anvers ;

» Cateaux (A.), président de la Société commerciale, industrielle et maritime, à Anvers ;

» Maquinay, négociant, ancien président de la Chambre de commerce et des fabriques,
» à Anvers ;

» Berdolt, négociant, ancien président de la Chambre de commerce et des fabriques,
» à Anvers ;

» David (John), armateur, à Anvers.

» M. Dhanis remplira les fonctions de président.

» M. De Boninge, inspecteur, chef de service du pilotage, remplira celles de secrétaire
» avec voix consultative.

» Bruxelles, le 19 août 1879.

» SAINCTELETTE. »

pas consenti à nous communiquer le rapport de la commission qu'il a instituée. Cependant, ce document émanant de personnes dont la compétence spéciale ne peut être révoquée en doute, aurait contribué à éclairer votre commission sur le mérite et l'opportunité du projet de loi dont la Chambre est saisie et à en faciliter l'examen.

Le Gouvernement s'est borné à promettre le dépôt de ce rapport sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du projet de loi (*).

En attendant qu'elle puisse en prendre connaissance, votre commission appréciera, d'après les renseignements qu'elle possède, les modifications apportées par le projet de loi à la convention de 1876.

Nous disons que le projet crée de nouvelles aggravations aux charges déjà fort onéreuses du traité de 1876.

Nous croyons pouvoir le démontrer, en examinant la convention nouvelle successivement, au point de vue de l'augmentation du nombre des voyages, au point de vue de l'augmentation des subsides et de la manière dont ils seraient établis, au point de vue du pavillon, et enfin au point de vue de la durée de la convention.

B. Augmentation du nombre des voyages.

Les modifications proposées par le Gouvernement dans les services de la Compagnie, lui ont été inspirées notamment, nous dit-il, par des préoccupations à l'endroit de nos relations avec le Brésil ; c'est pourquoi il a cru utile d'augmenter le nombre des voyages.

Remarquons que cette augmentation se fait au détriment de Montevideo et de Buenos-Ayres, qui perdraient ainsi douze départs par an à la sortie d'Anvers, et elle s'explique d'autant moins, que le trafic de la Belgique avec ces deux ports transatlantiques est *deux fois et demi* plus important qu'avec le port de Rio de Janeiro.

Dans ces conditions, l'augmentation du nombre des voyages au Brésil est susceptible, peut-être, de favoriser le commerce d'importation des cafés, mais ce n'est pas là, nous semble-t-il, un but à poursuivre aux frais de l'Etat.

Le point essentiel à considérer en cette affaire, le seul qui, dans une certaine mesure, pourrait justifier un sacrifice en faveur de la multiplication des voyages *du service subsidé*, — si les taux de fret de celui-ci devaient en éprouver une diminution, — c'est l'intérêt de notre commerce *d'exportation* auquel on assurerait ainsi une somme plus grande de facilités de transport.

Mais, ces facilités lui ont-elles fait défaut dans le passé? Manquent-elles aujourd'hui? Y a-t-il lieu de craindre qu'elles fassent défaut dans l'avenir, si la ligne Lamport et Holt venait à ne plus fonctionner, tout au moins si la convention nouvelle n'était pas adoptée?

Nous n'en croyons absolument rien.

(*) Voir aux Annexes nos 2, 3 et 4, pages 42, 43, 44 et 50, la réponse faite à la 8^e question et les lettres des 3 juillet, 4 et 12 août, échangées entre la commission parlementaire et le Département des Travaux Publics.

Nos relations avec le Brésil avaient acquis déjà une grande importance à l'époque où les transports s'effectuaient exclusivement par navires à voiles ; et personne ne doutait que le jour où la navigation à vapeur offrirait des taux de fret en rapport avec ceux des voiliers, elle faciliterait singulièrement l'extension de nos rapports avec l'empire brésilien.

Ces prévisions se sont réalisées, car le mouvement général des transports par vapeurs, entre Anvers et le Brésil, s'est développé dans des proportions remarquables tant à l'entrée qu'à la sortie.

La part prise à ce mouvement par la Cie Lamport et Holt, en 1880, se réduisit à 5 p. % à l'entrée et 19 p. % à la sortie ! ⁽¹⁾

La déchéance de la ligne Ryde, prononcée en 1874, mettait fin à un service subsidé et personne, si ce n'est le concessionnaire, n'avait songé à s'en plaindre.

La raison en est fort simple. Nous avions déjà, à cette époque, d'autres services en activité à Anvers : celui de la « Royal Mail Company » et celui de la ligne Lamport et Holt, venue du Havre pendant la guerre franco-allemande ; ces deux lignes s'étaient acclimatées chez nous et y trouvaient du fret en quantité suffisante pour ne plus abandonner le port d'Anvers sans nuire à leurs intérêts propres.

Nous avions encore les « Chargeurs réunis » du Havre qui ne demandaient pas mieux que de créer un service régulier d'Anvers au Brésil et à la Plata ; mais ils en ont été empêchés par l'insuffisance de nos installations maritimes, qui nécessitait alors l'entrée de leurs navires dans les bassins et occasionnait ainsi une perte de temps et des difficultés incompatibles avec les besoins du service.

Malgré ce développement donné par les lignes non subsidiées à la navigation à vapeur pour l'Amérique du Sud, le Gouvernement, mal inspiré, crut devoir traiter en 1876, avec la firme Lamport et Holt, à laquelle il fournit ainsi l'occasion de toucher un subside considérable, pour une entreprise qu'elle exerçait librement depuis plusieurs années, et avec succès pour ses intéressés.

Le Gouvernement ne pouvait pas ignorer cependant que la concurrence faite par ces armateurs, *non subventionnés* à cette époque, avait été assez forte pour provoquer la chute de la ligne Ryde *subventionnée* par l'État.

Les sacrifices pécuniaires, imposés au Trésor par la convention intervenue en 1876, étaient d'autant moins nécessaires que nos relations avec le Brésil et la Plata, suivant leur développement naturel, attiraient de plus en plus l'attention des armateurs étrangers.

Dès le mois de mars 1876, la Société du « Norddeutscher Lloyd de Brême » vint à son tour établir à Anvers un service régulier vers ces contrées, et plus tard d'autres entrepreneurs de transports maritimes ont suivi cet exemple.

C'est ainsi qu'en 1880, la ligne Lamport et Holt a participé pour moins de 23 p. % au mouvement général de la navigation, entrées et sorties réunies, avec les États du Brésil, de l'Uruguay et de la Plata ⁽²⁾.

Dans cet état de choses, n'est-il pas évident que la suppression par la ligne

(1) Voir Annexe n° 4, page 56.

(2) *Ibid.*

subsidée de quelques escales au Brésil (douze en moyenne par an, de 1878 à 1881, dont une partie eût dû être faite) produira des effets d'autant plus insignifiants que notre trafic, avec l'Amérique du Sud, est mieux établi qu'il ne l'a jamais été.

Une preuve manifeste de cette insignifiance découle de la circonstance suivante, facile à contrôler : lorsque la ligne subsidée se refusait à faire l'escale de Rio de Janeiro, les steamers du « Norddeutscher Lloyd » et de la « Royal Mail Company » n'en continuaient pas moins à desservir les ports brésiliens ; et chose digne de remarque, pendant toute la durée des quarantaines, ces navires n'ont pas quitté une seule fois le port d'Anvers avec un plein chargement !

Aucune perturbation n'est donc à redouter dans nos rapports avec le Brésil, quoi que fasse la Compagnie concessionnaire.

Le Département des Travaux Publics paraît du reste avoir partagé cet avis, puisqu'il a répondu par une fin de non-recevoir à la proposition que lui faisait le « Norddeutscher Lloyd », en mars 1881, à la suite de la suppression de l'escale du Brésil par les concessionnaires de la ligne subsidée, de *faire le double service sur le Brésil en ne réclamant ni subsides, ni primes* ⁽¹⁾.

(*)

« Anvers, le 25 mars 1881.

» MONSIEUR LE MINISTRE,

» Les Gouvernements de la République Orientale de l'Uruguay et de la République Argentine ont imposé une quarantaine aux navires qui, avant de se rendre dans ces pays, ont touché aux ports du Brésil lorsque la fièvre jaune y sévit.

» Il en est résulté que les vapeurs du Service Postal Belge ont supprimé l'escale du Brésil comme la convention leur en donne le droit.

» Les négociants exportateurs ont vu de cette manière diminuer les occasions régulières qui existaient pour l'envoi de leurs produits au Brésil. — Il vous ont en conséquence adressé, Monsieur le Ministre, une pétition demandant que le Gouvernement veuille bien intervenir, et qu'au besoin on accorde à ce service spécial les avantages qui sont accordés par la convention.

» J'ai l'honneur de vous informer, Monsieur le Ministre, que la Compagnie le Lloyd de Brême est disposée à faire ce double service sur le Brésil en ne réclamant ni subsides ni primes, demandant simplement une place à quai pour ses vapeurs, les malles et la franchise des frais de port. — Elle reliera ainsi directement à la Belgique, non seulement le port de Rio-Janeiro, mais aussi ceux de Bahia et de Santos.

» Dans ma dernière lettre je sollicitais, Monsieur le Ministre, l'honneur d'obtenir une audience et je vous serais bien obligé de vouloir me l'accorder.

» Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma parfaite considération.

» B. DE VLEESHOUWER,

• Agent Général du Norddeutscher Lloyd de Brême. •

« Bruxelles, le 2 juin 1881.

» MONSIEUR,

» Les bâtiments de la ligne postale sur le Brésil et la Plata peuvent, en effet, ne pas toucher à Rio de Janeiro, lorsque les provenances de ce port sont soumises à la quarantaine à Monté-

Quelle atteinte l'acceptation de cette proposition pouvait-elle porter aux engagements contractés, lorsque les concessionnaires se refusaient à desservir le Brésil ?

Sans nous arrêter davantage à la recherche de la cause réelle qui a motivé cette fin de non-recevoir, nous ferons remarquer que la situation s'est complètement modifiée depuis quelques années. En effet, de grands progrès ont été accomplis par l'industrie des transports par vapeurs; le nombre des paquebots a augmenté dans d'énormes proportions, au point que, dans nos relations avec le Brésil et la Plata, les navires à voiles qui, en 1870, contribuaient au mouvement des transports pour 65 $\frac{1}{2}$ p. %, n'y figurent plus, en 1881, que pour 10 p. %, bien que ce mouvement ait plus que doublé en dix ans ⁽¹⁾.

C'est à ces transformations survenues dans l'industrie des transports par vapeurs que nous devons de voir à Anvers six départs par mois fournis par les paquebots de lignes qui ne reçoivent de subvention d'aucun genre, sans compter six à huit cent tonneaux expédiés chaque mois d'Anvers au Havre, pour y être transbordés, également à destination du Brésil et de la Plata ⁽²⁾.

Les statistiques publiées par le Gouvernement constatent que l'industrie privée non subsidiée a participé en 1880, pour *plus des trois quarts* ⁽³⁾, au mouvement des transports existant entre Anvers et l'Amérique du Sud. Cette constatation n'aurait-elle pas dû suffire pour empêcher le Département des Travaux Publics d'infliger à cette industrie les nouvelles entraves qu'il lui a préparées dans le projet de loi dont nous nous occupons ?

Ces considérations démontrent que l'augmentation du nombre des voyages de la ligne Lamport et Holt, et partant des frais dont cette augmentation grèverait le trésor, ne se justifie pas.

C. *Augmentation des subsides et modification du mode de leur établissement.*

Au produit des correspondances et aux primes de vitesse qui, ainsi qu'il est

- » video; mais c'est là une simple faculté; il ne leur est nullement interdit de faire escale à Rio dans ces circonstances.

- » Je ne saurais donc adhérer à la proposition contenue dans votre lettre du 25 mars dernier sans porter atteinte aux engagements contractés avec la maison Lamport et Holt.
- » Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

» SAINCTELETTE. »

⁽¹⁾ Voir Annexe n° 1, page 56.

⁽²⁾ Royal Mail, vers le Brésil et la Plata. 1 départs.

Lloyd de Brême, vers la Plata, direct 2 —

— — Santos, Rio et Bahia 1 —

Banks, vers la Plata, direct 1 —

Pinkney, — — 1 —

Total. 6 départs.

⁽³⁾ Voir Annexe n° 1, page 56.

indiqué à la page 9, ont atteint respectivement dans les quatre dernières années une moyenne de 24,500 et 308,000 francs, soit ensemble 332,500 francs par an, on substitue, dans la convention nouvelle, un minimum de produit postal annuel invariable de 525,000 francs.

Le subside postal à accorder pour les quinze années à courir s'élèverait ainsi à 7,875,000 francs.

A ce subside vient s'ajouter, pour nonante-six voyages par an pendant quinze années, une somme de 1,882,000 francs environ, représentant, à raison de 1,507 francs par traversée, la moyenne des avantages pécuniaires alloués jusqu'ici sous forme de ristourne des droits de navigation ⁽¹⁾.

Nous citerons pour mémoire seulement, les avantages supplémentaires résultant de la jouissance gratuite accordée jusqu'à présent, d'un quai, de magasins, hangars, etc.

Il s'agit donc d'une dépense d'environ DIX MILLIONS DE FRANCS pour consolider le service postal qui a servi de prétexte à la convention de 1876, et pour lequel, ainsi que nous l'avons vu, la dépense encore engagée à partir du 1^{er} janvier 1883, est de 3,592,000 FRANCS pour le service de dizaine, et de 2.262,000 FRANCS seulement, si l'on veut se contenter d'un service de quinzaine ⁽²⁾.

Dans la convention de 1882, la durée des traversées d'Anvers à Buenos-Ayres et de Buenos-Ayres à Anvers se trouve réduite respectivement à trente et un et trois quarts et trente-deux jours et trois quarts, soit, pour l'aller et le retour réunis, soixante-quatre jours et demi.

Ce changement constitue une amélioration plus apparente que réelle, puisque de 1878 à 1881 inclus, les traversées ont été accomplies en moyenne en trente-trois et trente et un jours et demi, soit également soixante-quatre jours et demi pour aller et retour ⁽³⁾.

Les correspondances continueront donc, comme par le passé, à être expédiées par les lignes rapides de Bordeaux et Marseille et par les steamers-poste anglais touchant à Bordeaux, qui, tous, mettent huit à dix jours de moins que la ligne d'Anvers pour accomplir ce double trajet.

Les steamers expédiés de Bordeaux les 5 et 20 de chaque mois, ont dépassé régulièrement dans l'arrivée à Buenos-Ayres, les navires de la ligne postale belge expédiés les 1^{er} et 15 d'Anvers.

Notre ligne postale conservera par conséquent, sans plus, le petit contingent d'imprimés et de correspondances auquel peut suffire un transport à moyenne vitesse, et son produit restera aussi insignifiant qu'il l'a été avant 1876 et qu'il l'est encore aujourd'hui.

L'intérêt du service postal doit donc absolument être mis de côté.

⁽¹⁾ Moyenne par traversée de 1878 à 1881 :

Droits de navigation, etc., 1,507 francs, soit pour 96 traversées par an, pendant 15 années, 1,882,000 francs.

⁽²⁾ Voir les détails à la page 9.

⁽³⁾ Voir à la page 26.

D. *Augmentation de la durée de la convention.*

Si tout ce qui, de près ou de loin, a trait à la convention de 1876, a soulevé de justes et nombreuses critiques, ce n'est pas le projet de convention nouvelle qui les écartera. Le Gouvernement en paraît si convaincu lui-même que, en même temps qu'il exprime, dans l'exposé des motifs, la crainte de voir les concessionnaires employer leurs grands paquebots pour réaliser des primes de vitesse plus considérables encore que par le passé, il fait les réserves suivantes :

« Ce n'est pas librement, dit-il, qu'il a adhéré à un arrangement de *quinze années*. Nous n'étions pas maître de la situation, nous avions à compter avec les prétentions des concessionnaires. Le Gouvernement n'y a souscrit que par la nécessité de parer à une situation très fâcheuse pour notre commerce, laquelle, en se prolongeant pendant neuf ans encore, devait rendre inefficaces les tentatives et les sacrifices tendant à amener un trafic suivi par Anvers avec l'empire du Brésil. »

Les hésitations du Gouvernement se justifient d'autant mieux, qu'en 1873, la Législature réduisit à douze ans la durée de la convention Ryde.

Il est à remarquer, d'autre part, que le contrat de la « Royal Mail Company », chargée du service des malles anglaises pour le Brésil et la Plata, *est résiliable tous les six mois*, et qu'en outre, cette Compagnie ne reçoit aucun subside.

Le Gouvernement britannique partage tout simplement avec elle le produit des correspondances et imprimés qu'elle transporte.

On le voit, il y a loin de là à ce qui se pratique en Belgique, où l'État supporte une charge de 500,000 francs environ, pour réaliser un produit postal de 25,000 francs !

Pour expliquer l'augmentation de durée de la convention, doit-on, comme l'a fait le Gouvernement, se préoccuper des intentions prêtées à la Compagnie concessionnaire de se mettre en mesure de réclamer des primes de vitesse plus considérables que par le passé, en employant ses paquebots bons marcheurs dans le service d'Anvers à la Plata ?

Nous ne le pensons pas.

Nous croyons au contraire qu'une grande partie des primes payées l'ont été indûment, et par conséquent que de notables économies peuvent être réalisées sur ce chapitre.

Si la Compagnie avait un intérêt aussi grand qu'elle voudrait bien le faire croire, à mettre en service régulier, à Anvers, comme à Buenos-Ayres, ses paquebots bons marcheurs, on se demande en vain pourquoi elle ne l'a pas fait dès 1878, alors qu'elle se contentait de mettre sous pavillon belge, pour le service de cette ligne, huit steamers de commerce de *vitesse moyenne*, et non des steamers postaux.

Les raisons qui la faisaient agir ainsi à cette époque, n'ont pas varié ; ses steamers de vitesse lui sont indispensables à l'exportation de Liverpool, le commerce anglais n'en voulant pas d'autres ; et en eût-elle de disponibles, elle se résignerait difficilement à les mettre sous notre pavillon. D'autre part, il y aurait à examiner aussi jusqu'à quel point le Gouvernement doit admettre à son service

des paquebots qui lui seraient présentés dans des conditions qu'il considérerait comme étant contraires à ses intérêts.

Or, sans pavillon belge et sans avoir été admis en service, aucun navire de la Compagnie n'a droit à l'obtention d'une prime de vitesse, ni d'aucun avantage pécuniaire quelconque.

Le Gouvernement peut donc être parfaitement rassuré : les primes de vitesse, au lieu d'augmenter, seront réduites quand il le voudra sérieusement.

**V. CONCLUSION : LA CONVENTION DU 31 MARS 1882 NE DOIT PAS ÊTRE
APPROUVÉE PAR LA CHAMBRE.**

En fait, après treize années d'essais et de tâtonnements aussi coûteux qu'infructueux, pour créer un service postal de navigation à vapeur entre Anvers et l'Amérique du Sud, nous nous trouvons tout simplement en présence d'une demande d'augmentation de subside en faveur d'une ligne de navigation exclusivement commerciale.

Dans cet ordre d'idées, nous croyons utile de rappeler l'appréciation que l'honorable M. Frère-Orban a faite de la question de subside, sous le rapport politique et commercial, dans la discussion du projet de loi approuvant la convention conclue le 26 juin 1872, pour l'établissement et l'exploitation de lignes de navigation à vapeur entre Anvers, le Brésil, la Plata et le Chili.

Voici un extrait du remarquable discours prononcé à cette occasion par l'honorable chef du cabinet actuel ⁽¹⁾.

« On peut admettre que l'État, qui est investi du monopole du transport des lettres et qui par cela même est obligé de les faire parvenir à destination, crée ou subventionne des services postaux. C'est une conséquence inévitable et naturelle du monopole dont il est en possession.

« Mais s'il s'agit d'accorder une subvention à des entreprises commerciales, alors, Messieurs, nous rentrons dans le système qui a été condamné depuis de longues années par la Chambre et nous aboutissons à un résultat qui irait jusqu'à la violation même de nos traités.

« Nous ne pouvons accorder de subventions pour les transports commerciaux, afin d'assurer les arrivages directs des pays de production, sans rétablir virtuellement le système des droits différentiels tel qu'il était réglé par la loi de 1844.

« Nous avons adopté un système tout opposé, le système de la liberté commerciale, et nous avons garanti aux puissances étrangères avec lesquelles nous avons traité, le bénéfice de cette législation.

« Si nous ne pouvons plus accorder aux navires belges de faveurs spéciales, afin d'obtenir par ce moyen des relations directes avec les pays de provenance, si nous ne pouvons pas le faire sans violer nos traités, nous ne pouvons pas non plus indirectement, à l'aide de prétendues subventions postales, mais qui seraient des subventions commerciales, rétablir les droits différentiels, accorder un privilège, une faveur spéciale à l'importation directe par navires belges. Cela n'est pas admissible.

⁽¹⁾ Voir *Annales parlementaires*, 1872-1873, (séance de la Chambre du 19 mars 1873, page 782).

» On constituera de la sorte un véritable monopole à celui qui sera favorisé
 » de cette subvention. Nul autre que lui n'en pourra profiter, et sous le
 » fallacieux prétexte de développer le commerce, on n'aura réussi qu'à décou-
 » rager ou empêcher de naître les entreprises qui auraient prospéré sous
 » l'influence de l'activité privée. »

Nous ferons suivre la citation qui précède, de deux extraits de discours de l'honorable Ministre des Travaux publics, M. Sainetelette, en l'absence duquel la convention du 31 mars 1882 a été conclue et présentée à la Chambre ⁽¹⁾.

Nous ajouterons pour mémoire que, vers la même époque, trois autres conventions du même genre ont été signées, sans même que leur texte ait jusqu'ici été communiqué aux membres de la Chambre, à titre d'information ⁽²⁾.

Dans la séance du 20 mai 1881 ⁽³⁾, répondant aux honorables MM. Beernaert et De Decker qui avaient préconisé l'octroi d'un subside pour encourager l'établissement d'un service à vapeur direct sur l'Australie, l'honorable Ministre s'exprimait dans les termes suivants :

« A mon avis, il faut de bien graves raisons pour justifier l'allocation d'un subside.

» Il faut que le résultat à atteindre soit bien important, que l'impuissance des forces privées soit bien clairement démontrée, que le concours de l'État soit, dans sa durée et son intensité, réduit à la plus stricte mesure, toutes conditions à étudier de près et très spécialement dans chaque affaire déterminée, sur lesquelles il est impossible de se prononcer d'une façon absolue et systématique. »

Peu de jours après, le 23 mai ⁽⁴⁾, à propos de la présentation d'un amendement tendant à « insérer au budget, un crédit de *cent mille francs* pour subside aux armateurs de bateaux à vapeur belges qui établiront des relations directes avec les ports auxquels la Belgique n'est aujourd'hui reliée qu'indirectement », l'honorable M. Sainetelette prononçait les paroles suivantes :

« Les Chambres, lorsqu'elles ont admis, en 1869, le principe **EXORBITANT** de subventions données par l'État à une entreprise privée, ont **FORMELLEMENT** ENTENDU QUE CES SUBVENTIONS SE JUSTIFIERAIENT PAR LE TRANSPORT DES DÉPÊCHES; par l'organisation d'un service postal régulier, satisfaisant à des conditions déterminées. »

⁽¹⁾ Le premier arrêté royal contresigné par M. Rolin-Jaequemyns pour M. le Ministre des Travaux Publics, absent, est du 3 février 1882.

Le dernier est daté du 4 août.

La convention nouvelle a été conclue le 31 mars.

La nomination de M. Olin est du 5 août.

⁽²⁾ A. Convention du 14 mars 1882, pour l'établissement et l'exploitation de services réguliers de navigation à vapeur entre Anvers et New-York et entre Anvers et Philadelphie.

B. Convention du 30 mars 1882, pour l'établissement et l'exploitation d'un service régulier de navigation à vapeur entre Anvers et l'Australie.

C. Convention du 14 avril 1882, pour l'établissement d'un service régulier de navigation à vapeur d'Anvers au Cap de Bonne-Espérance et à la côte orientale d'Afrique.

⁽³⁾ Voir aux *Annales parlementaires*, 1880-1881, page 1155.

⁽⁴⁾ *Ibid.*, page 1190.

Les citations que nous venons de faire, concluent qu'aucune subvention ne peut être accordée si elle n'a pas pour objet l'établissement de services postaux.

Or, nous avons vu que sous ce rapport il n'y a rien d'utile à attendre d'un service subsidié entre la Belgique et l'Amérique du Sud.

La subvention qu'on vous propose d'étendre et d'augmenter ne pourrait donc servir qu'à favoriser le transport des marchandises, c'est-à-dire l'exportation par Anvers, car nous ne supposons pas qu'il puisse entrer dans l'esprit de personne de subventionner aussi le trafic de retour.

Mais même au point de vue de l'exportation, la subvention est plus nuisible qu'utile, car nous avons vu tantôt qu'elle a contribué à créer cette étrange anomalie, que nos frets de sortie sont notablement plus élevés que ceux des ports voisins où la subvention est inconnue.

L'expérience nous a donc appris que la libre concurrence peut, mieux que le privilège, nous procurer des traversées plus nombreuses et des taux de fret moins élevés.

Si grâce à l'influence particulière que lui procurent la protection spéciale et le subside du Gouvernement, la ligne privilégiée a réussi, en 1881 et 1882, à faire adopter son tarif de frets par ses principaux concurrents, il y a lieu cependant d'espérer que cet accord ne sera pas éternel : deux lignes nouvelles (Eanks et Pinkney) sont venues récemment se joindre aux anciennes pour exploiter la même relation ; elles ont offert le fret avec une diminution de prix, et leurs deux paquebots ont chargé à Anvers, en novembre 1882, pour la *Plata*, plus de 4,000 tonnes, alors que les cinq navires des lignes coalisées (Lamport et Holt, Norddeutscher Lloyd et Royal Mail) ne prenaient à leur bord pour cette même destination, que 3,500 tonnes environ !

Nous ne saurions faire trop bon accueil à ces nouveaux concurrents, car il est vraiment déplorable de voir le fret pour Rio et la Plata coté à Anvers, par la ligne subsidiée et ses alliées, jusqu'à 75 p. % environ plus cher qu'à Brème et à Hambourg ⁽¹⁾.

Ce fait est d'autant plus significatif que les sociétés allemandes de navigation ne jouissent d'aucun genre de subvention et que malgré leurs frets relativement bon marché, elles font d'excellentes affaires : Ainsi, la « Sud-Amerikanische Dampfschiffahrt » a distribué 18 p. % à ses actionnaires pour l'exercice 1881, le « Kosmos », 16 p. %, et le « Norddeutscher Lloyd », 12 p. %.

Ces résultats suffisent pour démontrer que certains armements maritimes habilement dirigés et activement surveillés, constituent, même sans subvention, une entreprise des plus lucratives.

Cette vérité se fait jour de plus en plus. Les services postaux maritimes tendent à s'émanciper complètement de la subvention.

Ainsi des propositions ont été faites au Gouvernement espagnol pour desservir la ligne de Cuba sans subvention, et pour opérer gratuitement le transport du courrier entre la Péninsule et Manille, à la seule condition d'obtenir le traitement de paquebot-poste ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Voir les détails aux pages 6 et 7.

⁽²⁾ Voir les détails au *Précurseur d'Anvers*, du 18 août.

Un nouveau service mensuel sous pavillon espagnol, *sans aucun subside*, a été inauguré le 1^{er} septembre 1882, partant de Bordeaux, touchant à Santander, la Coruna, Fernambouc, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres, et aboutissant à Valparaiso et Callao.

Dans son rapport sur l'année 1881, après avoir rejeté très loin toute idée d'accepter le concours pécuniaire de l'Etat en faveur de la marine marchande, la Chambre de commerce de Hambourg s'exprime sur la question des subsides à accorder aux lignes directes de navigation transatlantique à vapeur, dans les termes suivants :

« Nous tenons encore ici l'intervention de l'Etat comme inutile, puisque,
» comme le prouve le développement de nos lignes, là où les conditions spéciales se présentent, la relation nécessaire s'établit sans cette intervention ;
» lorsque ces conditions n'existent pas cette relation ne peut s'établir qu'artificiellement et au prix de sacrifices hors de toute proportion ; nous tenons de
» plus la subvention comme absolument nuisible, parce que par le soutien
» d'entreprises isolées l'activité particulière se restreint et se paralyse.

» Nous avons exposé ces appréciations dans la conférence des chambres de commerce à propos de la discussion des mesures à prendre pour relever l'exportation allemande.

» Nous avons soutenu que ce relèvement ne peut être attendu que de la capacité, des aptitudes, de l'habileté et de l'esprit d'entreprise des individus isolés, et que l'Etat ne doit soutenir ces efforts particuliers qu'au moyen d'une représentation consulaire aussi bonne que possible et par la conclusion de traités de commerce avantageux. Une motion faite par nous dans ce sens, d'accord avec plusieurs autres Chambres de commerce, a rencontré un assentiment en quelque sorte unanime ⁽¹⁾.

S'inspirant des considérations qui précèdent, votre commission a été unanimement d'avis que la convention du 31 mars 1882 ne doit pas être approuvée par la Chambre.

Un avis analogue a été récemment exprimé par la Société commerciale, industrielle et maritime d'Anvers ⁽²⁾ et par la Fédération des Associations industrielles et commerciales de Belgique.

VI. CONSÉQUENCES DU REJET DE LA CONVENTION NOUVELLE.

1^{re} hypothèse : *La convention de 1876 ne lie pas la Chambre.*

La convention de 1876 a été conclue par le Département des Travaux Publics, sans l'intervention de la Législature, sans publicité d'aucun genre. Elle n'a été connue que longtemps après avoir été mise à exécution : le Gouvernement l'a imprimée à la suite du projet de loi qui vous est soumis aujourd'hui ; jusqu'à présent le texte n'en avait jamais été communiqué à la Chambre. Et cependant aux termes de l'article 114 de la Constitution « aucune gratification » à la charge du Trésor public ne peut être accordée qu'en vertu d'une loi. »

(1) *Hamburg's Handel im Jahre 1881*. Imprimerie Ackermann et Wolff, à Hambourg.

(2) Voir la pétition adressée à la Chambre le 8 novembre 1882.

D'un autre côté, la loi sur la comptabilité porte à son article 21 :

« Tous les marchés au nom de l'État sont faits avec concurrence, publicité et forfait, sauf les exceptions établies par les lois »... .

La facilité avec laquelle cette prescription est enfreinte en Belgique, nous engage à citer quelques exemples de la manière dont on procède à l'étranger, lorsqu'il s'agit d'octroyer des subsides postaux.

En Angleterre : le contrat de la « Peninsular and Oriental Company » arrivait à son terme le 31 janvier 1880 ⁽¹⁾.

Le « General Post Office » fit insérer dans les journaux, notamment dans le *Times* du 1^{er} juillet 1878, qu'il demandait des soumissions pour l'entreprise du transport des malles vers l'Inde, la Chine et l'Australie. L'une des conditions annoncées portait : « *Aucun contrat ne sera admis pour une période excédant huit années.* »

Après avoir entendu plusieurs orateurs qui proposèrent de limiter la durée du contrat à cinq et même à trois ans, en se basant sur les améliorations, les nouvelles découvertes qui se font journellement en vue d'augmenter la vitesse des steamers, le Parlement anglais vota en faveur de la plus basse des quatre soumissions présentées, pour une durée de *huit* ans.

Le journal le *Standard*, du 9 août 1879, en parlant de cette convention, disait :

« Il doit y avoir satisfaction pour le Gouvernement aussi bien que pour le pays de savoir qu'aucune négociation commerciale dans laquelle le Gouvernement intervient ne peut être conclue, sans que les détails les plus minutieux ne soient pleinement exposés et débattus au grand jour de la publicité. »

Voici un autre exemple de la manière de procéder de l'administration anglaise.

Le contrat de la « Royal Mail Steam Packet Company », chargée du transport des malles entre ce pays, le Brésil et la Plata, expirait à la fin de l'année 1874.

Ce contrat stipulait, pour un service *mensuel*, un subside de 53,500 livres par an.

Il fut renouvelé par le directeur général des postes de Sa Majesté, pour prendre cours au commencement de 1875, aux conditions suivantes :

1^o Le service sera *bi-mensuel* ;

2^o *Le subside est supprimé* et remplacé par une redevance postale (la même qui a été attribuée l'année précédente à la « Pacific Steam Navigation Company »), soit :

1 sh 3 d. par once, pour les lettres ;
 3 d. par livre, — journaux ;
 et 5 d. — — livres, paquets et échantillons ;

3^o *Le contrat est résiliable tous les six mois.*

N'étant pas conclu pour une période d'années, ce contrat ne tombait pas sous les conditions de l'ordre permanent de la Chambre des Communes du 13 juillet

(1) Voir la brochure ayant pour titre « Government Subsidies and the postal services with India, China, and Australia », éditée à Londres en 1879, par la librairie Stanford, 55, Charing-Cross, S. W.

let 1869, et, par suite, il n'était pas nécessaire, pour lui donner validité, qu'il reçût la sanction formelle de la Chambre.

Cependant, les lords de la Trésorerie décidèrent qu'une copie du contrat et de la note qui l'accompagne, serait déposée sur le bureau de la Chambre pour l'instruction du Parlement ⁽¹⁾.

La Chambre ordonna l'impression de ce contrat, qui fut distribué à tous ses membres.

En Belgique au contraire, c'est en 1882 qu'on communique à la Chambre, une convention qui grève l'Etat et qui a été conclue en 1876 !

Il y a trois ans, le Gouvernement français avait à renouveler la convention faite avec la maison Valery, pour le service postal entre la France et l'Algérie.

Le subside alloué annuellement était de 910,000 francs, contrat pour douze ans, vitesse dix nœuds et demi.

Le service fut mis en adjudication avec les stipulations suivantes :

1^o La vitesse doit être portée à douze nœuds ;

2^o Aux lignes déjà existantes et exploitées par la Compagnie Valery, la Compagnie concessionnaire ajoutera un nouveau service entre Port-Vendres et l'Algérie; et, en outre, elle prolongera jusqu'à Tripoli, la ligne de Marseille qui s'arrêtait à Tunis.

On le voit, la différence entre les charges des deux contrats est énorme.

Le Gouvernement mettait à prix un subside annuel de 1,200,000 francs, avec offres au rabais : la lutte fut vive et finalement la Compagnie transatlantique fut déclarée adjudicataire au prix de 495,500 francs.

C'est-à-dire que l'adjudication publique a fait obtenir un service supérieur à celui existant et une réduction de moitié environ de l'ancien subside ⁽²⁾.

La Cour des comptes a eu d'ailleurs les mêmes scrupules que votre commission ; spontanément, elle émettait les doutes les plus sérieux sur la légalité de la convention de 1876, en demandant, le 11 septembre 1877, à M. le Ministre des Travaux publics, à propos du décompte des primes acquises en 1876, « de lui » faire connaître quelles sont les considérations qui l'ont déterminé à ne pas » soumettre la dite convention à la Législature, comme l'a été celle passée » antérieurement avec le sieur Ryde ⁽³⁾. »

Dans sa réponse du 12 octobre 1877, le Ministre dit notamment : « Le Gouvernement crut, en traitant sur de nouvelles bases avec M. Ryde, ne devoir » contracter que sous réserve de l'approbation des Chambres.

» En principe, l'établissement de la ligne sur le Brésil et la Plata, et plus » tard avec l'extension au Chili, moyennant la garantie d'un minimum postal » jusqu'à concurrence de 750,000 francs par an, a donc été admis par les » Chambres lorsqu'elles ont ratifié le contrat Ryde du 26 juin 1872, et il

(1) Extrait du document n° 7 de la Chambre des Communes, du 5 février 1875.

(2) En Autriche, au commencement de l'année 1879, la puissante compagnie du « Lloyd de Trieste », sollicita un subside pour une ligne du Brésil et de la Plata, et le Gouvernement autrichien refusa de l'accorder.

(3) Voir *Annales parlementaires*, Sénat, séance du 30 mai 1879, pages 217 et 218.

» suffit, dès lors, que les lois budgétaires renferment les moyens pour faire
 » face aux obligations résultant pour l'Etat de conventions conclues dans
 » ces limites.

» Dans ces conditions, il n'y avait aucune raison de soumettre à la Législature
 » l'arrangement du 24 janvier 1876. »

Nous croyons qu'en 1876, pas plus qu'en 1872, il n'était permis au Gouvernement de contracter sans la ratification des Chambres.

En 1876, toute trace de contrat antérieur avait disparu : le Gouvernement a prononcé, le 23 avril 1874, la déchéance du concessionnaire de la convention de 1872 ; cette déchéance a été confirmée le 30 janvier 1875, à l'unanimité, par le tribunal arbitral ⁽¹⁾ ; l'Etat se trouvait donc délié de tout engagement quelconque relatif à une ligne de navigation entre Anvers et l'Amérique du Sud.

La convention de 1876 ne peut, par conséquent, être rattachée au passé par aucun point ; elle est entièrement nouvelle et n'a jamais été autorisée ni approuvée par la Chambre.

Sans vouloir entrer plus avant dans l'examen de la question, votre commission estime que la marche suivie a été irrégulière, que le pays n'est pas lié par la convention de 1876, et qu'ainsi, en cas de rejet de la convention nouvelle, le trésor public n'aurait plus à subir les charges qui résultent pour lui d'un traité à la fois inutile, onéreux et illégal.

Deuxième hypothèse : *Le pays est lié par la convention. Ligne de conduite à tenir par le Gouvernement vis-à-vis de la Compagnie.*

Admettons par hypothèse que le pays soit lié par la convention.

Dans ce cas, quelle devrait être la ligne de conduite à tenir par le Gouvernement vis-à-vis de la Compagnie concessionnaire ?

Cette ligne de conduite a été indiquée par l'honorable M. Sainetelette dans la séance du Sénat, du 31 mai 1879 : *Il faut exiger que la maison Lamport et Holt accomplisse les obligations acceptées par elle dans le contrat.*

L'honorable Ministre donnait en ces termes, la formule du remède, mais ce fut en vain, car les concessionnaires ont pu continuer, comme par le passé, à manquer manifestement à leurs obligations.

Votre commission est convaincue que loin d'avoir à subir les lois injustes de la Compagnie, le Gouvernement est le véritable maître de la situation ; et qu'il lui suffira d'user de ses droits, dans les limites d'une exécution loyale et complète du traité, pour mettre immédiatement une sourdine aux prétentions déraisonnables de ses cocontractants.

A. Question du troisième départ.

Dans cet ordre d'idées se présente tout d'abord la limitation éventuelle de l'entreprise à deux départs par mois d'Anvers pour Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres et retour.

(1) Voir *Annales parlementaires*, Sénat, séance du 30 mai 1879, page 217.

(2) *Ibid.*, *id.*, séance du 31 mai 1879, page 221.

Cette limitation se justifie par les termes suivants du paragraphe *B* de l'article 1^{er} : « Toutefois, la Compagnie n'établira et n'exploitera qu'un service » de quinzaine jusqu'à ce que le Gouvernement décide qu'elle doit mettre en » activité le troisième service mensuel. »

Dans sa réponse à notre dixième question (1), le Gouvernement nous apprend que « à la demande des concessionnaires, un troisième départ a été établi à la » date de novembre 1877, sous réserve qu'il ne donnerait pas droit au subside » de 250,000 francs. »

» Il n'y a donc aucune distinction à faire, » nous dit-il, « entre le troisième » départ et les deux autres, puisqu'aux termes du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, » l'entreprise a pour objet d'organiser trois départs par mois, tant à l'aller qu'au » retour. »

Nous ferons remarquer que la réserve relative au subside spécial de 250,000 francs, trouve son explication dans l'extrait suivant du procès-verbal de la réunion tenue par les négociateurs, le 18 janvier 1876 :

« Les commissaires déclarent, après avoir pressenti les intentions du Gouver- » nement, qu'il leur a été répondu qu'à raison de la question de subside, il était » interdit au Gouvernement de prendre un engagement absolu sans l'interven- » tion de la Législature; qu'en conséquence, il y a lieu de maintenir la rédaction » adoptée pendant les négociations préliminaires, dût l'administration renoncer » au service de dizaine et se résoudre à ne traiter que pour deux départs par » mois.

» En présence de ces explications, les délégués se rallient à la rédaction » primitivement adoptée. »

Cette rédaction est celle qui figure dans le contrat et le subside dont il s'agit est celui de 250,000 francs, que les délégués auraient voulu rendre obligatoire ainsi que le troisième départ, au lieu d'éventuels que l'un et l'autre sont restés.

Nous reproduisons dans la note ci-dessous (2) la lettre qu'a adressée, au Gouvernement, six mois avant l'établissement du troisième départ, une société de navigation très solide, très respectable et supérieurement bien outillée, offrant d'établir ce départ « *en souscrivant à toutes les conditions de la convention existante SANS DEMANDER DE PRIMES.* »

(1) Voir aux Annexes, page 45.

(2) *Norddeutscher Lloyd.*

« Brème, le 18 mai 1877.

» MONSIEUR LE MINISTRE,

» Dans l'audience, que vous avez bien voulu m'accorder il y a quelques jours, j'ai eu l'honneur » de vous soumettre mes vues pour établir de concert avec MM. Lamport et Holt des départs » réguliers de dix en dix jours du port d'Anvers vers le Brésil et la Plata.

» De cette manière les départs auraient lieu le 1^{er}, le 10 et le 20 de chaque mois, et le port » d'Anvers serait ainsi doté d'un service que ne possède aucun autre port du Continent, » tant pour la régularité que pour la fréquence des départs.

» En vous exposant cette idée, nous avons eu surtout en vue, Monsieur le Ministre, d'aller » au-devant d'une objection faite par vous sur la date fixée par nous pour nos départs actuels » et qui coïncide avec la date fixée par la ligne Lamport et Holt.

» J'ai eu l'occasion également de vous dire, Monsieur le Ministre, qu'en choisissant la date

Les offres avantageuses contenues et rappelées dans ces deux lettres n'ont pas même été honorées d'une réponse ; cependant, si elles avaient été acceptées, elles eussent pu se traduire, pour le Trésor public, en une économie de 136,560 francs par an, soit pour les quatre années, 1878 à 1881 inclus, 546,200 francs et pour la période complète des treize années, 1878 à 1891, 1,775,000 francs (!) !

B. Question du pavillon.

Le Gouvernement trouve, dans une deuxième clause du contrat, une arme puissante pour défendre avec succès les intérêts du pays contre les prétentions exagérées des concessionnaires. Cette clause relative au pavillon des navires employés par la Compagnie, est ainsi conçue : « *Endéans les deux ans, la Compagnie mettra sous pavillon belge des paquebots en nombre suffisant pour assurer le service de quinzaine et éventuellement le service de dizaine.* » (Art. 3, B.)

Ainsi la ligne postale belge, entre Anvers et l'Amérique du Sud, devait être

» actuelle du 1^{er} de chaque mois, nous avons été guidés par les avis de nos agents du Brésil et principalement de Lisbonne.

» Nous vous laisserons le choix de fixer notre date de départ, soit le 1^{er} ou le 20 de chaque mois.

» *Nous sommes prêts à souscrire à toutes les conditions de la convention sans demander de primes*, mais nous espérons, Monsieur le Ministre, que vous nous accorderez les autres avantages de la convention, comme le transport de lettres, une place à quai, la franchise des taxes de pilotage, de feux et fanaux, les facilités par la douane et les chemins de fer.

» Nous nous flattons, Monsieur le Ministre, que vous trouverez notre demande acceptable et dans l'espoir d'être honoré d'une réponse favorable, nous vous présentons l'assurance de notre considération distinguée.

» (Signé) H. H. MEIER,

» *Président du Norddeutscher Lloyd.* »

» Anvers, le 20 mars 1878.

» MONSIEUR LE MINISTRE,

» Lors de l'audience que vous avez bien voulu nous accorder, l'année dernière, Monsieur H. H. Meier, président de la Société le *Lloyd*, de Brême, a eu l'honneur de vous soumettre une proposition pour l'établissement d'un troisième départ en destination du Brésil et la Plata, en se soumettant aux conditions de la convention et sans demander ni primes ni subsides.

» La Compagnie vous a confirmé par lettre le résultat de cette entrevue, et elle regrette d'être jusqu'ici privée de votre réponse.

» Elle me charge, Monsieur le Ministre, de vous renouveler l'offre faite et dans l'attente de recevoir une réponse favorable, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

» (Signé) B. DE VLEESHOUWER. »

(!) Primes moyennes payées par traversée aux navires sous pavillon anglais :

A l'aller . . . fr.	5,890 × 12 =	46,480 francs.
Au retour . . .	7,490 × 12 =	89,880 —

Par an 136,560 francs.

Pour 4 ans 546,200 francs.

Pour 13 ans 1,775,000 francs.

desservie, à partir de janvier 1878, à l'aller comme au retour, par des paquebots sous pavillon belge exclusivement.

Aussi, le Ministre des Travaux Publics disait dans son rapport présenté aux Chambres législatives sur les opérations de l'année 1877 :

« A partir du 1^{er} janvier 1878, les navires desservant la ligne doivent
» porter le pavillon belge. »

Dans le procès-verbal de la séance du 16 décembre 1875 des négociateurs de la convention de 1876, se trouve encore la déclaration suivante faite par les délégués de la firme Lamport et Holt :

« Les délégués acceptent de placer leurs navires sous pavillon belge; ils se » tiennent comme engagés à avoir sous pavillon belge une flotte toujours » suffisante pour assurer le service. »

La question du pavillon a donc bien été décidée très clairement et très nettement dans le sens que nous venons d'indiquer.

Examinons maintenant comment cette question a été résolue en pratique.

Les chiffres mis en note ci-après et groupés en trois séries, sont extraits des tableaux fournis par le Gouvernement (voy. annexes 6, 7, 8 et 9). Les résultats qu'ils indiquent donnent une idée complète de la manière dont s'exécute notamment la clause relative au pavillon (1).

()

1^{re} série.

4^o *Départs d'Anvers pour le Brésil et les États de la Plata.*

	1878.	1879.	1880.	1881.
1. Nombre des paquebots sous pavillon { belge. . { anglais.	22 } 34 12 }	20 } 33 13 }	17 } 31 14 }	23 } 34 11 }
2. Escales faites à Rio de Janeiro	22	22	19	21
5. Durée moyenne des traversées (1)	53 jours.	53 jours 9 h.	53 jours 20 h.	52 jours 4 h.
4. Prime nette et moyenne par traversée { belge. . { anglais	1,306 fr. 3,892 "	2,624 fr. 2,900 "	1,253 fr. 2,588 "	2,037 fr. 2,820 "

2° *Départs d'Anvers pour Rio de Janeiro* (2°).

5. Nombre des paquebots sous pavillon	<table><tr><td>belge. .</td><td>5</td><td rowspan="2">} 5</td><td rowspan="2">}</td><td rowspan="2">2</td><td rowspan="2">} 7</td><td rowspan="2">}</td><td rowspan="2">1</td><td rowspan="2">} 5</td><td rowspan="2">}</td><td rowspan="2">"</td></tr><tr><td>anglais.</td><td>2</td><td>5</td><td>4</td><td>2</td></tr></table>	belge. .	5	} 5	}	2	} 7	}	1	} 5	}	"	anglais.	2	5	4	2
belge. .	5	} 5	}										2	} 7	}	1	} 5
anglais.	2			5	4	2											

3^o Départs de Buenos-Ayres pour Ancers.

(L'escale de Rio de Janeiro a été faite par tous les steamers.)

6. Nombre des paquebots sous pavillon.	{ belge. 7 } . 36	{ 9 } 35	{ 10 } 36	{ 10 } 36
	{ anglais. 29 }	{ 26 }	{ 26 }	{ 26 }
7. Durée moyenne des traversées (3).	51 jours 4 h.	51 jours 4 h.	51 jours 1 h.	52 jours.
8. Prime nette et moyenne par traversée	{ belge. 4,525 fr.	4,442 fr.	5,920 fr.	5,544 fr.
sous pavillon	{ anglais. 7,490 »	7,450 »	7,019 »	6,932 »

	1878.	1879	1880.	1881.
(1) Durée minima	25 jours 14 h.	27 jours 23 h	28 jours 19 h.	28 jours 10 h
— maxima	50 — 21 h.	43 — 21 h.	44 — 23 h	37 — 2 h.
(2) Départs supplémentaires	3	6	1	1
(3) Durée minima	26 jours 19 h.	27 jours 7 h.	27 jours 9 h.	28 jours 5 h.
— maxima	38 — 14 h.	35 — 22 h.	43 — 16 h.	38 — 11 h.

Après avoir acquis, à des conditions très dures pour le compte de l'État, la satisfaction de posséder un service spécial établi sous *notre pavillon national exclusivement*, est-il croyable que le Département des Travaux Publics ait pu laisser substituer le pavillon anglais au pavillon belge, *cent septante fois sur deux cent nonante-quatre traversées* effectuées par ce service spécial de 1878 à 1881 ?

3^e série.

AVANTAGES PÉCUNIAIRES ACCORDÉS PAR EXERCICE.

	1878	1879	1880	1881
<i>1^o D'Anvers au Brésil et à la Plata.</i>				
Primes de vitesse, amendes déduites :				
Pavillon				
{ belge	28,737 49	52,483 33	20,971 34	67,549 99
{ anglais.	46,712 30	37,691 66	36,212 49	31 023 34
Droits de pilotage et de fanaux :				
Pavillon				
{ belge	28,216 04	28,897 34	24,842 23	53,736 05
{ anglais.	13 938 63	18,918 33	18,992 83	14,501 83
<i>2^o D'Anvers à Rio de Janeiro.</i>				
Droits de pilotage et de fanaux :				
Pavillon				
{ belge	3,269 27	2,360 01	1,637 28	"
{ anglais.	2,634 05	6,348 48	5,512 33	2,867 33
<i>3^o De la Plata à Anvers.</i>				
Primes de vitesse :				
Pavillon				
{ belge	51,662 50	39,975 "	39,204 17	33,441 66
{ anglais.	217,266 67	193,231 66	182,493 33	180,735 34
Droits de pilotage et de fanaux :				
Pavillon				
{ belge	7,586 20	9,170 96	9,621 58	10,376 78
{ anglais.	37,718 83	32,401 71	27,030 68	31,031 32
Ensemble.	419,542 18	421,498 50	366,538 48	407,286 64
Produit des taxes postales	20,763 02	26,437 37	23,498 91	23,498 91 ⁽¹⁾
Total général.	440,305 20	447,936 07	392,037 59	432,785 55

(¹) Produit des taxes postales de 1880, le montant pour l'exercice 1881 n'étant pas encore connu.

Est-il croyable encore qu'il ait pu attribuer à ces 170 navires sous pavillon anglais, non seulement les avantages pécuniaires expressément réservés par contrat en faveur du pavillon belge, mais en outre un supplément de primes de vitesse que les paquebots portant notre pavillon national étaient incapables de réaliser ?

Et c'est après avoir favorisé de cette manière la multiplication des primes à payer par l'État, que le Département vient proposer à la Chambre d'arrêter la progression constante de ces primes au moyen d'une mesure, radicale il est vrai, mais qui constitue une véritable aggravation du mal créé par lui-même !

Quoi qu'il en soit, après les sacrifices consentis pour obtenir que le pavillon belge flottât sur tous les paquebots appelés à desservir la ligne postale de l'Amérique du Sud, le Gouvernement avait le devoir de ne pas renoncer sans compensation à cet avantage, quelque discutable qu'il lui paraisse maintenant.

Personne en effet n'admettra que des sommes importantes puissent utilement et raisonnablement être payées par le Trésor public, pour le seul et vain plaisir de voir naviguer sous notre pavillon national des navires étrangers, transpor-

3^e série.

Nombre des paquebots mis en service à l'aller et au retour et avantages pécuniaires accordés pendant les années 1878, 1879, 1880 et 1881.

PAVILLON					
BELGE			ANGLAIS		
Nombre de paquebots		Sommes payées.	Nombre de paquebots.		Sommes payées.
1^o D'Anvers au Brésil et à la Plata.					
		Fr.			Fr.
Primes de vitesse, amendes deduites.		84	169,742 35	50	151,650 90
Droits de pilotage et de fanaux.			115,601 66		68,351 66
2^o D'Anvers à Rio de Janeiro.					
Droits de pilotage et de fanaux		6	7,286 56	13	17,362 10
3^o De Buenos-Ayres à Anvers.					
Primes de vitesse, amendes déduites.		36	146,285 53	107	775,770 "
Droits de pilotage et de fanaux			56,555 52		128,202 54
		124	475,559 42	170	1,159,326 38
Répartition proportionnelle du produit des taxes postales d'après le nombre des paquebots utilisés		42 p. %.	44,251 "	58 p. %.	56,067 41
			516,810 42		1,196,203 79
Total général des sommes payées.			Fr. 1,713,104 21		

tant des produits étrangers qui ne sont pas même embarqués dans notre pays, ni destinés à y être débarqués !

Nous citons ci-après trois exemples déduits des chiffres qui figurent dans les notes précédentes, et qui suffiront pour faire apprécier le degré de sollicitude dont les droits et les finances de l'État ont été l'objet.

1^o En 1878, les *primes nettes* attribuées à 12 navires battant pavillon anglais, se sont élevées en moyenne à **3,892** francs par traversée d'Anvers au Brésil et à la Plata, tandis que cette moyenne, pour 22 navires mis sous pavillon belge, n'a pas dépassé **1,306** francs.

En payant **2,586** francs en plus par traversée effectuée sous pavillon étranger, et **31,032** francs pour douze traversées ainsi faites dans le courant de cette seule année, l'administration des Travaux Publics n'a pas fait autre chose que récompenser les *infractions commises au contrat par les concessionnaires* et ajouter aux primes prévues, une prime supplémentaire imprévue.

2^o Pendant les quatre dernières années, nous trouvons, pour trente-six traversées de Buenos-Ayres à Anvers, effectuées par navires nationalisés *belges*, une moyenne d'*avantages pécuniaires* de **5,080** francs par traversée, tandis que pour 107 navires *anglais* cette moyenne a été de **8,430** francs, soit une différence de **3,350** francs en plus par traversée effectuée par navire *sous pavillon anglais*.

Cette différence de **3,350** francs répétée cent et sept fois, représente un total de **358,450** francs que la Belgique a payés en trop pour cette autre partie du service, sans obligation aucune et tout simplement parce qu'il a plu à l'administration de tolérer que ces cent et sept traversées ne fussent pas opérées par des navires *sous pavillon belge*.

3^o Et en admettant, *en conformité des clauses du contrat*, que ces cent et sept navires *sous pavillon étranger* n'avaient aucun droit à un avantage pécuniaire quelconque, la somme totale qui leur a été attribuée indûment s'élève à 902,000 francs ($8,430 \text{ fr} \times 107$) !

En résumé, les avantages pécuniaires accordés pendant les quatre années 1878 à 1881, pour le service qui devait être effectué *uniquement sous pavillon belge*, se sont élevés à **1,713,000** francs.

De cette somme **1,196,000** francs ont été attribués *au pavillon anglais* et **517,000** francs seulement à *notre pavillon national* !

Ces exemples prouvent à l'évidence, non seulement que plus des deux tiers des sacrifices consentis pour assurer dans les deux sens, à partir de janvier 1878, l'exécution, *sous pavillon belge*, du service de la ligne postale d'Anvers au Brésil et aux États de la Plata, ont été faits en pure perte, mais aussi que, sans y être tenu le moins du monde, l'État a payé des sommes considérables qui, nous le répétons, équivalent à de véritables primes accordées pour *infractions commises au contrat*.

C. *Question des escales autorisées* ⁽¹⁾.

Une autre clause du contrat dont l'exécution devrait également être poursuivie en tout état de cause, est celle qui autorise le Gouvernement, après avoir constaté qu'il y a aliment suffisant au port d'Anvers, à ne plus permettre aux navires de la Compagnie d'aller prendre chargement à Londres, préalablement au voyage de sortie d'Anvers (art. 2, § E).

Le Gouvernement devrait de même retirer les autorisations données à titre gracieux à la Compagnie de faire diverses escales non prévues au contrat et interdire absolument à ses paquebots de prendre charge en Europe après leur sortie d'Anvers ⁽²⁾.

La constatation officielle de l'existence d'un aliment suffisant et l'interdiction de faire d'autres escales à la sortie d'Anvers que celles indiquées au contrat, seraient d'autant plus justifiées que le port d'Anvers est en mesure *depuis longtemps* d'alimenter très largement le service subsidié ; la ligne d'Anvers au Brésil et à la Plata est devenue, sans conteste, l'une des plus productives du monde entier.

Toute démonstration à cet égard nous paraît superflue. Les concessionnaires eux-mêmes ne pourraient raisonnablement contester ce point, à moins qu'ils ne veulent prétendre que la Belgique est tenue d'assurer le complet chargement de leurs navires, exclusivement au taux du grand fret, tel qu'il leur plaira de le fixer.

Rappelons qu'il s'expédie actuellement d'Anvers, *par mois*, neuf ou dix paquebots pour le Brésil et la Plata.

Ces faits suffisent pour démontrer l'existence d'un aliment autrement important que celui des 2,200 tonneaux qu'ont absorbés mensuellement, en 1880, les paquebots expédiés par la Compagnie concessionnaire.

Celle-ci a du reste si bien reconnu elle-même la présence de l'aliment suffisant dont parle le contrat, que, de sa propre initiative et sans y être aucunement tenue, elle a établi un troisième départ mensuel depuis décembre 1877, et même un quatrième, depuis le 1^{er} novembre dernier.

En interdisant aux paquebots en service d'aller prendre charge à Londres, préalablement au voyage de sortie d'Anvers, et de faire escale en Europe après cette sortie, le Gouvernement obligerait la Compagnie à commencer et à achever le chargement de ses navires à Anvers.

Il arrivera alors ce qui eût dû exister toujours, c'est que la préférence plato-

(1) ESCALES AUTORISÉES :

Au départ d'Anvers :

Le Havre, Southampton, Bordeaux, Coruna, Carril, Vigo, Lisbonne, Madère, Saint-Vincent, Porto-Praya, Fernambouc, Bahia et Santos.

Au départ de Buenos-Ayres :

Santos, Bahia, Maccio, Fernambouc, Saint-Vincent, Porto-Praya, Madère, Lisbonne et Southampton.

(2) Voir à l'annexe n° 2, page 40, la réponse à la 4^e question.

nique accordée par la convention au fret offert à Anvers sur celui offert à Londres et ailleurs (art. 2, § E), se traduirait en une bienfaisante réalité dont profiterait notre propre trafic et non plus celui des ports étrangers.

Jusqu'à présent, et contrairement aux usages qui président à la mise en charge d'un navire, la direction de la ligne postale belge n'offre pas le *bas* et le *moyen fret*, à Anvers, ni pour marchandises lourdes remplaçant partiellement le lest, ni pour marchandises légères et encombrantes servant à parfaire les chargements. Elle réserve les avantages du bas et du moyen fret aux ports étrangers voisins, alors que les frets réduits nous sont indispensables pour développer le transit par le port d'Anvers et rendre possible l'exportation, d'une part, de nos produits pondéreux (pierres, dalles, marbres, tuiles, carreaux, ciments, minerais, charbons, fers et métaux, faïences, etc., etc.) et, d'autre part, de nos produits encombrants et de peu de valeur (pâtes alimentaires, amidons, bougies, papiers et cartons communs, toiles d'emballages, spiritueux et liquides divers en bouteilles et en caisses, verrerie, poterie, savons en caisses, meubles à bon marché, instruments aratoires, nattes et paillassons, etc., etc.).

Ce ne serait pas cependant, nous semble-t-il, se montrer trop exigeant que de prétendre que ce soit, non pas l'étranger, mais bien la Belgique qui jouisse des avantages du fret réduit des navires qu'elle subsidie.

Notre pays supporte la charge d'une grosse subvention pour un service postal dépourvu de toute utilité, et en échange de ce sacrifice, nous n'obtenons, pour l'expédition de nos produits et pour notre transit, que les taux de fret les plus élevés !

En se rappelant la comparaison que nous avons faite (page 7), entre les conditions de fret des ports allemands et celles d'Anvers, personne ne s'étonnera que, malgré les tarifs réduits de nos chemins de fer, les fabricants des provinces rhénanes, de la Westphalie et du nord de la France, montrent peu d'empressement à faire passer par la Belgique leurs expéditions vers l'Amérique du Sud.

Si, au contraire, le port d'Anvers pouvait offrir à l'exportation des taux de fret analogues à ceux de Brême et de Hambourg, le trafic qui lui échappe aujourd'hui lui serait acquis, et les marchandises à expédier pour le Brésil et la Plata seraient présentées en quantité suffisante, non plus comme aujourd'hui pour composer, par mois, neuf ou dix parties de chargement, mais bien un même nombre de chargements complets, sinon davantage encore.

La convention de 1876 est le principal obstacle à ce que ce résultat puisse être réalisé à courte échéance ; toute prolongation de terme ne pourrait nécessairement que reculer davantage les bienfaits que nous attendons de la libre concurrence pour notre trafic avec l'Amérique du Sud.

D. *Question des quarantaines.*

Dans un autre ordre de faits se présente la question des quarantaines, sur laquelle nous croyons également devoir attirer l'attention de la Chambre.

D'après l'exposé des motifs, la quarantaine est imposée à Montevideo du 1^{er} novembre au 31 mars, et vous voudrez bien vous rappeler que les incon-

vénients qu'on lui attribue, sont l'une des deux raisons principales invoquées à l'appui de la présentation du nouveau projet de loi.

Les mesures résultant de la quarantaine ont existé de tout temps, et l'on ne s'explique guère comment on a pu insérer dans la convention de 1876, d'une part, que tous les paquebots au service de la ligne postale, doivent faire escale à Rio de Janeiro, et, d'autre part, que cette escale n'aura pas lieu lorsque la quarantaine est imposée.

La contradiction évidente que présentent ces deux conditions, porte à croire qu'en pratique, une interprétation non prévue par nos négociateurs a été donnée au paragraphe *D* de l'article 47, dont les termes sont ambigus, ou bien que les représentants du Gouvernement étaient incomplètement renseignés.

Il paraît, en effet, inadmissible que ceux-ci aient pu vouloir pendant la moitié de l'année, interrompre à *l'aller*, le service avec le Brésil et expédier les correspondances et les passagers pour Rio viâ Montevideo, ce qui équivaut à décider, par exemple, que, pendant six mois de l'année, le voyage d'Anvers à Paris se fera viâ Lyon !

Depuis 1876, l'état sanitaire de Rio de Janeiro s'est sensiblement amélioré et les mesures de police, prises de commun accord par les autorités de Montevideo et de Buenos-Ayres, sont devenues moins rigoureuses.

Les informations suivantes, puisées aux sources *officielles*, permettent d'apprécier l'importance des améliorations survenues :

En 1879-1880 :

21 novembre 1879, quarantaine de quinze jours à compter du départ de
Rio de Janeiro ⁽¹⁾ ;
21 mai 1880, quarantaine de trois jours à compter de l'arrivée ;
1^{er} juin 1880, — supprimée.

En 1880-1881 :

12 décembre 1880,	quarantaine de 2 jours	} à compter de l'arrivée.
24 — — — — —	6 —	
8 mai 1881, — — — — —	5 —	
10 — — — — —	supprimée.	

En 1881-1882 :

5 décembre 1881, quarantaine d'un jour à compter de l'arrivée ;
10 août 1882, — supprimée.

En considérant ces données, n'y a-t-il pas lieu d'être surpris que le Département des Travaux Publics, après avoir été informé que la suppression autorisée de quelques escales apporte, d'après lui et au dire de « nos industriels et des

(1) Le trajet de Rio à Montevideo exige quatre et demi à cinq jours.

» principaux négociants d'Anvers, des perturbations dans nos rapports avec le « Brésil »⁽¹⁾, ait pu tolérer que le service de notre ligne subventionnée soit repris tardivement encore cette année, le 21 mai seulement, alors que toute quarantaine avait complètement cessé dès le 24 avril ?

Notre ligne postale n'eût-elle pas pu reprendre son service sur le Brésil dès le mois d'avril, comme l'a fait du reste la « Royal Mail Company » qui n'est subventionnée par aucun gouvernement.

L'empressement des concessionnaires à brûler le plus souvent possible l'escale de Rio, lorsque le fret pour ce port est peu abondant, se conçoit facilement : ils gagnent ainsi en moyenne un jour sur la durée du voyage et un jour d'escale ; à raison de 1,200 francs par jour, l'escale brûlée peut leur valoir une prime de 2,400 francs, sans compter une économie de charbon, de temps, etc.

Il est à noter aussi que, pendant les premiers mois de la quarantaine, le fret pour Anvers abonde à Buenos-Ayres.

Sans vouloir décider d'une manière absolue, si l'escale de Rio n'aurait pas toujours pu être faite, par exemple, du 5 décembre 1881 au 24 avril 1882, lorsque la quarantaine se réduisait à *un seul jour d'observation*, nous devons cependant témoigner notre surprise que le contrat de 1876 ait omis de stipuler, que toute escale obligatoire non faite, réduirait la durée réglementaire du voyage ; de cette manière, l'État tout au moins ne se serait pas trouvé dans la dure nécessité de récompenser par une prime de vitesse, la suppression d'un service sur lequel il croyait avoir le droit de compter.

VII. CONCLUSION FINALE.

Nous sommes arrivés au terme de l'examen dont la Chambre a bien voulu nous charger.

Nous avons tenu essentiellement, Messieurs, à vous édifier de la façon la plus complète et la plus exacte, sur les résultats pratiques de la convention de 1876, et des modifications qu'y apporte le contrat soumis à la ratification de la Législature.

Nous n'avons voulu négliger ni démarches, ni demandes de renseignements de toute espèce et nous croyons, par le rapport qui précède et les annexes qui suivent, avoir mis sous vos yeux tous les éléments de nature à éclairer votre religion.

Après un examen des plus approfondis, *votre commission, à l'unanimité de ses membres, a l'honneur de vous proposer de ne pas ratifier la convention qui vous est présentée.*

Le contrat de 1876 a été onéreux pour l'État, sans avoir offert une compensation en rapport avec les sacrifices qui en ont été la conséquence.

Le contrat de 1882, loin d'atténuer ce mal, viendrait au contraire, l'aggraver d'une façon particulièrement sensible.

La commission regrette de voir que, sans attendre le vote de la Chambre sur cette question, le Gouvernement ait jugé convenable de faire insérer au *Moniteur belge* du 29 octobre, un avis portant « qu'à partir du 1^{er} novembre le

(1) Voir Exposé des motifs, page 3.

» service de la ligne d'Anvers au Brésil et à la Plata sera dédoublé et réorganisé. »

Nous avons indiqué dans le cours de notre travail les conséquences du rejet de la convention ; nous n'avons plus à y revenir dans notre conclusion finale, si ce n'est pour appuyer encore sur la nécessité de tenir vis-à-vis de la société concessionnaire, la ligne de conduite que nous avons indiquée.

Le Président-Rapporteur,

ANTOINE DANSAERT.



ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Extraits de la Statistique de la Belgique
1^o Degré de chargement des navires à vapeur,

		1870.	1871.	1872.	1873.
Brésil.	Entrée	9,273	9,909	6,019	13,081
	Sortie	13,813	3,416	333	9,138
	Total	23,086	13,325	7,174	22,217
Uruguay.	Entrée	"	2,105	8,729	3,923
	Sortie	"	"	"	284
	Total	"	2,105	8,729	4,207
Rio de la Plata	Entrée	19,617	28,526	39,749	58,451
	Sortie	8,707	17,251	25,619	45,742
	Total	28,324	45,777	65,368	104,193
Total général.		51,410	61,207	81,271	130,617

2^o Degré de chargement des navires à voiles et

		1870.	1871.	1872.	1873.
Brésil.	Entrée	13,903	21,146	13,378	23,073
	Sortie	17,567	8,528	6,094	16,368
	Total	33,470	29,474	19,472	39,441
Uruguay	Entrée	15,199	21,164	24,226	17,928
	Sortie	1,782	1,721	2,980	4,518
	Total	14,981	22,885	27,206	22,446
Rio de la Plata	Entrée	89,315	88,139	90,838	102,189
	Sortie	11,404	19,149	50,383	49,848
	Total	100,719	107,288	121,223	132,037
Total général.		149,170 100 p. %.	159,647	167,901	213,924
Par navires	A vapeur	51,410 34 1/2 p. %.	61,207	81,271	130,617
	A voiles	97,760 65 1/2 p. %.	98,440	86,630	83,307

Remarques : A. Le mouvement général des transports PAR VOILIERS ET VAPEURS, entre Anvers, le Brésil, l'Uruguay et la Plata, représenté

B. La participation de la ligne Lamport et Holt à ce mouvement, a été, en 1880 :

1^o de 14,622 tonnes (21.9 p. %) sur 205,386 tonnes importées ;2^o de 21,001 tonnes (24.9 p. %) sur 104,493 id. exportées.

Total. 70,623 tonnes (1). Total. 308,081 tonnes.

C. Pour le Brésil seul, cette participation a été, en 1880 :

1^o de 2,253 3/4 tonnes (5 p. %) sur 46,246 tonnes importées ;2^o de 7,142 1/2 tonnes (19 p. %) sur 37,675 tonnes exportées.

Total. 9,376 1/4 tonnes (2). Total. 83,921 tonnes.

(1 et 2) Voir le Compte rendu du Département des Travaux Publics, pour l'année 1880, n° 228, annexe n° CXLVII.

publiée par le Ministère des Finances.

belges et étrangers. (En tonneaux de fret.)

1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
12,098	10,624	8,201	7,055	24,798	47,966	46,246	35,627
5,466	9,452	11,023	16,571	31,304	48,007	37,675	38,381
17,564	20,076	19,314	25,626	56,102	96,063	83,921	74,008
1,758	4,891	5,222	5,416	1,807	9,230	8,622	11,626
245	2,619	1,372	2,122	632	10,269	3,492	12,412
2,003	7,540	4,594	7,538	2,439	19,499	12,114	24,038
66,413	89,076	137,576	135,875	128,776	138,738	148,748	134,434
43,753	28,027	38,966	57,661	53,890	57,500	62,328	44,753
110,168	117,103	176,542	193,536	182,666	176,238	212,046	199,209
129,753	144,719	200,430	224,700	241,207	291,800	308,081	297,233

à vapeur, belges et étrangers. (En tonneaux de fret.)

1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
21,418	21,223	13,218	11,836	30,367	51,661	51,061	39,431
15,219	14,145	15,301	29,053	51,215	59,220	51,066	45,771
36,637	35,368	30,749	40,891	81,782	110,881	102,127	85,202
13,528	14,237	12,464	13,829	11,223	17,888	18,141	18,440
1,154	3,420	1,732	4,177	1,568	11,449	4,527	14,198
14,682	17,666	14,196	18,006	12,791	29,337	22,668	32,658
117,729	153,112	166,304	160,574	149,428	158,502	166,812	163,840
46,297	30,512	40,844	60,199	57,047	40,142	64,051	48,645
164,026	163,624	207,143	220,773	206,473	198,444	250,863	212,485
213,343	216,638	232,090	279,670	301,048	338,662	355,658 100 p. %	330,525 100 p. %
129,753	144,719	200,430	224,700	241,207	291,800	308,081 86 2/3 p. %	297,233 90 p. %
83,610	71,939	51,640	54,970	59,841	46,862	47,577 13 1/2 p. %	53,068 10 p. %

en 1870 par 100, a atteint, en 1880, 238 1/2; celui par VAPEUR SEULS a sextuplé de 1870 à 1880.

ANNEXE N° 2.

*A Monsieur Dansaert, membre de la Chambre des Représentants, etc.,
à Bruxelles.*

Bruxelles, le 13 mai 1882.

MONSIEUR LE REPRÉSENTANT, .

En réponse à votre lettre du 12 de ce mois, je m'empresse de vous faire parvenir les réponses aux questions que vous avez bien voulu m'adresser au nom de la commission chargée de l'examen de la convention conclue le 31 mars dernier, pour l'établissement d'un double service postal d'Anvers sur le Brésil et les États de la Plata.

Veuillez agréer, Monsieur le Représentant, l'assurance de ma haute considération.

Pour le Ministre des Travaux Publics, absent,

Le Ministre de l'Intérieur,

G. ROLIN-JARQUEMYS.

DEMANDES.

1^{re} QUESTION.

La « quantité de marchandises en tonnes de fret » renseignée au tableau, page 2 de l'exposé des motifs, a-t-elle été embarquée en totalité à Anvers ?

2^e QUESTION.

A. Quelle est la part des lettres dans le « Produit des correspondances » renseigné au tableau, page 5 ?

B. Ce tableau indique à la troisième colonne « les primes de vitesse après déduction des amendes. »

A quel chiffre se sont élevées les primes de vitesse, d'une part, et les amendes, d'autre part ?

C. Le minimum de produit postal de 250,000 francs, garanti aux concessionnaires pendant six années par l'article 12, § C, de la convention de 1876, se trouve-t-il compris dans les avantages pécuniaires chiffrés au tableau, page 3, et depuis quelle époque ?

D. Le produit des correspondances et des primes de vitesse, ainsi que le montant des amendes (indiqués approximativement pour l'année 1881), pourront-ils être connus prochainement d'une manière exacte ?

RÉPONSES.

Le tableau dont il s'agit renseigne la totalité des marchandises embarquées et débarquées à Anvers.

L'Administration n'est pas en mesure, quant à présent, de fournir le détail de ce produit.

Les primes de vitesse et les amendes se chiffrent comme suit :

Années.	Primes.	Amendes.
1876	fr. 178,108 52	fr. 43,411 66
1877	201,446 66	50,275 82
1878	351,504 16	27,123 »
1879	543,101 63	19,700 »
1880	314,684 99	53,803 46

Jusqu'à ce jour les concessionnaires n'ont pas bénéficié du minimum postal de 250,000 francs, qui leur a été garanti pendant six ans par la convention de 1876.

Le produit des primes de vitesse pour 1881 ne saurait encore être établi rigoureusement, mais il ne s'écartera guère de fr. 314,698-53 (après déduction des amendes).

Quant au produit des correspondances, l'administration ne sera pas à même de l'indiquer avant que les décomptes avec les offices postaux étrangers aient pu être arrêtés.

DEMANDES

5^e QUESTION.

La convention de 1876, à son article 2, § 4, stipule que les « paquebots de l'entreprise naviguant entre Anvers et Buenos-Ayres doivent faire relâche, à l'aller et au retour, à Rio de Janeiro et à Montevideo. »

D'autre part, l'exposé des motifs, page 3, dit que « les concessionnaires, usant du droit que leur confère la convention de 1876, ont renoncé à l'escale de Rio-de-Janeiro pendant la durée des quarantaines imposées à Montevideo. »

Dans quelle partie de la convention de 1876, les concessionnaires peuvent-ils puiser le droit de renoncer à l'aller à l'escale de Rio de Janeiro ?

4^e QUESTION.

Les paragraphes C et D de l'article 2 sont conçus comme suit :

« (C) Il est absolument interdit à la Compagnie de faire faire relâche ou escale à ses paquebots, en d'autres points que ceux admis ou désignés d'office par l'administration, conformément aux paragraphes A et B du présent article (art. 47, § C).

« (D) De même, il lui est interdit de débarquer ou d'embarquer des voyageurs, des marchandises ou des dépêches postales, ailleurs que dans les ports de relâche réglementaires (art. 47, § C). »

A. Des escales ont-elles été autorisées par le Gouvernement après la sortie d'Anvers, de Buenos-Ayres ou de Rio de Janeiro, pour débarquer ou embarquer des voyageurs, des marchandises ou des dépêches postales ?

B. Dans l'affirmative, quelles sont ces escales ?

REPOSES.

L'escale à Rio de Janeiro est imposée en règle générale par l'article 2, § 4, de la convention de 1876, mais celle-ci prévoit les quarantaines à Montevideo; en effet, l'article 47, litt. C, stipule qu'une amende de 10,000 francs sera appliquée pour toute escale obligatoire non accomplie *sauf à Rio de Janeiro lorsque la quarantaine est imposée.*

Le Gouvernement a autorisé les escales facultatives ci-après :

Au départ d'Anvers :

Le Havre, Southampton, Bordeaux, Coruna, Carril, Vigo, Lisbonne, Madère, Saint-Vincent, Porto-Praya, Fernambuco, Bahia et Santos.

Au départ de Buenos-Ayres :

Santos, Bahia, Maccio, Fernambuco, Saint-Vincent, Porto-Praya, Madère, Lisbonne et Southampton.

DEMANDES.

C. A quelles époques ces autorisations ont-elles été accordées?

D. Sont-elles consenties en permanence?

5° QUESTION.

Le Gouvernement n'a-t-il pas encore constaté « qu'il y a aliment suffisant au port d'Anvers » pour composer les chargements et que partant il n'y a pas lieu d'autoriser les navires de la Compagnie « à aller prendre charge à Londres, préalablement au voyage de sortie d'Anvers », et encore moins à prendre charge au Havre ou ailleurs après cette sortie?

Quelles sont les mesures que le Gouvernement a prises pour faire cette constatation indiquée au paragraphe *E* de l'article 2?

6° QUESTION.

L'interdiction imposée aux concessionnaires de percevoir à Anvers un fret ou une taxe de passage supérieur au prix moyen de la place de Liverpool, a-t-elle été toujours strictement observée?

Quels ont été à ce point de vue les moyens de contrôle de l'Administration?

Le Gouvernement peut-il dresser pour 1881, un tableau des prix moyens à Liverpool et à Anvers, pour Rio, Montevideo et Buenos-Ayres?

RÉPONSES.

L'autorisation de faire ces escales date du mois de mars 1876. Le Gouvernement s'est réservé de les interdire s'il devait en résulter des inconvénients ou des retards dans les durées des trajets.

Le Département des Travaux Publics fait tenir une statistique — qui figure aux annexes du compte rendu soumis chaque année aux Chambres — du mouvement des voyageurs et des marchandises transportés par la ligne concédée. Cette statistique doit notamment permettre d'apprécier s'il y a lieu de maintenir ou de retirer la faculté de prendre charge à Londres avant le voyage de sortie d'Anvers.

Le moment n'est pas venu pour retirer cette tolérance. En effet, tandis que la moyenne de la capacité des paquebots est représenté, pour 1879 et pour 1880, par 1,263 et 1,184 tonnes, la moyenne de chargement, à Anvers, n'a été que de 853 et 838 tonnes. Ces données seront à peu près celles de 1881.

Depuis longtemps les paquebots, à la sortie d'Anvers, ne touchent plus au Havre.

L'administration belge se fait renseigner d'une manière suivie par le consul de Belgique à Liverpool sur le taux moyen des frets pour les marchandises expédiées de ce port, vers le Brésil et la Plata.

En rapprochant ce taux de celui exigé à Anvers, elle a pu se convaincre que généralement il y avait observation du contrat. Cette comparaison est extrêmement difficile et il ne serait d'aucune utilité de mettre en regard les chiffres des taux moyens. (Les taux moyens du fret à Anvers sont publiés annuellement au compte rendu du Département des Tra-

DEMANDES.

RÉPONSES.

7° QUESTION.

Quelle a été, pour l'année 1881, la durée moyenne des trajets d'Anvers à Rio, à Montevideo et à Buenos-Ayres, à l'aller et au retour ?

8° QUESTION.

Le Gouvernement peut-il communiquer à la Chambre le rapport qui lui a été fourni sur les lignes subsidiées, par une commission composée de MM. Dhanis, sénateur, Maquinay, Berdolt, Cateaux et J. David ?

9° QUESTION.

Quel est le nombre de paquebots que la Compagnie a mis sous pavillon belge pour assurer le service de dizaine ?

vaux Publics.) En effet, les usages du marché à Liverpool et à Anvers *diffèrent essentiellement* : dans le port anglais, le fret est en rapport avec la valeur des marchandises, qui sont classées en marchandises fines et en marchandises communes; à Anvers, le fret est uniforme, il est le même pour un tonneau de soieries et pour un tonneau de ciment ⁽¹⁾.

Durée moyenne des trajets en 1881 (approximativement), escales comprises.

1° d'Anvers à Rio de Janeiro,	24 jours 7 heures ;
Id. à Montevideo,	31 id. 5 id.
Id. à Buenos-Ayres,	33 id.
2° de Buenos-Ayres à Anvers,	32 jours 0-17 min.
de Montevideo id.	30 id. 18 h. 21 m.
de Rio de Janeiro id.	24 id. 13 h. 20 m.

Ce rapport sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

La Compagnie concessionnaire possède 8 paquebots sous pavillon belge.

⁽¹⁾ Cette uniformité n'existe pas : en 1881 et 1882, l'écart entre le taux du fret de la soierie, des manufactures, etc., et du ciment, s'est élevé respectivement à 10 et à 20 shillings par tonne.

(Note du Rapporteur.)

ANNEXE N° 3.

Bruxelles, le 3 juillet 1882.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai eu l'honneur de recevoir votre dépêche du 13 mai 1882, répondant à diverses questions faites par la commission d'examen de la convention du 31 mars 1882, pour l'établissement d'un service postal d'Anvers au Brésil et à la Plata.

En vous remerciant de cette communication, je me permets de, vous faire observer que la réponse faite à la huitième question ne satisfait pas au désir de la commission.

Se borner à déposer sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion, le document dont nous avons demandé la communication, ce serait refuser à la commission parlementaire la possibilité d'étudier ce document et de consigner dans son rapport le résultat de son examen.

Telle ne peut être votre intention et c'est pourquoi je vous serais obligé de vouloir bien me faire remettre le rapport de MM. Dhauis, Maquinay et consorts, ainsi que toutes autres pièces du dossier qui pourraient contribuer à élucider la question de l'établissement du service postal avec l'Amérique du Sud.

La commission serait désireuse de recevoir également communication des autres conventions existantes pour le service postal entre Anvers et les ports transatlantiques, notamment avec les États-Unis, l'Australie et l'Afrique méridionale.

Veuillez, en même temps, me favoriser d'une réponse aux nouvelles questions transcrites ci-contre. Il me serait agréable que les communications demandées pussent me parvenir à la fin du mois courant, époque à laquelle je compte rentrer à Bruxelles, après une absence que je ferai très prochainement.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

ANTOINE DANSAERT.

ANNEXE N° 4.

Bruxelles, le 4 août 1882.

*A Monsieur Dansaert, membre de la Chambre des Représentants, à
Bruxelles.*

MONSIEUR LE REPRÉSENTANT,

Satisfaisant au désir que par lettre du 3 juillet vous avez exprimé au nom de la commission parlementaire chargée d'examiner le projet de loi concernant la convention conclue le 31 mars dernier avec la firme Lamport et Holt, j'ai l'honneur de vous faire parvenir une note renfermant les réponses aux questions nouvelles que vous m'avez adressées.

Je joins aussi à la présente les procès-verbaux des négociations qui ont précédé la signature du contrat daté du 20 janvier 1876.

Quant au rapport, du 8 mai 1880, de la commission de surveillance des services postaux transatlantiques établie à Anvers, je ne crois pas, Monsieur le Représentant, devoir en faire l'objet d'une communication qui aurait pour effet de le faire entrer dans le domaine public. C'est sous cette réserve que je me propose, si la commission le désire, d'en faire le dépôt sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

Ce rapport, qui a été présenté d'initiative et qui a soulevé des objections au sein de la commission, n'était en effet destiné qu'au Ministre qui avait institué la commission.

C'est notamment parce que des divergences d'opinion s'étaient produites parmi les membres et parce qu'on ne saurait émettre un jugement impartial sur le travail sans entendre les arguments contraires, que le Gouvernement n'a pas cru devoir déférer au désir de la Société commerciale et maritime d'Anvers, d'en obtenir communication.

Je vous adresse, selon votre désir, plusieurs exemplaires des conventions régissant les services concédés d'Anvers vers les États-Unis, l'Australie et le Cap de Bonne-Espérance.

Je profite de l'occasion, Monsieur le Représentant, pour vous adresser un tableau qui satisfait à la deuxième question posée dans votre lettre du 12 mai dernier, les renseignements me faisant alors défaut. Il s'agit de la part attribuée aux lettres dans le produit des correspondances transportées par les concessionnaires.

Agréé, Monsieur le Représentant, l'assurance de ma considération très distinguée.

Pour le Ministre des Travaux Publics absent,

Le Ministre de l'Intérieur,

G. ROLIN-JAEQUEMYS.

DEMANDES.

10° QUESTION.

Le Gouvernement n'ayant pas requis le troisième départ établi par MM. Lamport et Holt de leur propre initiative, quels sont les deux de ces trois départs qu'il considère comme faisant le service postal et auxquels il reconnaît le droit de participer aux avantages pécuniaires de la convention ?

Sont-ce les départs des 1^{er} et 11 ou bien ceux des 11 et 21 ?

11° QUESTION.

Quels sont les avantages accordés à ce troisième départ ?

Lui a-t-il été attribué des primes ?

En un mot a-t-il été considéré autrement que comme un vapeur irrégulier ?

12° QUESTION.

Comment se règlent les primes pour les paquebots du service régulier qui, pendant

RÉPONSES.

Aux termes de l'article 1^{er} de la convention, le service de dizaine, c'est-à-dire le troisième départ contractuel, ne devait être mis en activité qu'à partir du moment où le Gouvernement le déciderait, et, au plus tôt, deux années après la mise en vigueur du contrat daté du 20 janvier 1876.

A la demande des concessionnaires, ce troisième départ a été établi à dater de novembre 1877, sous réserve qu'il ne donnerait pas droit au subside de 250,000 francs ;

Il n'y a donc aucune distinction à faire entre le troisième départ et les deux autres, puisqu'aux termes du premier paragraphe de l'article 1^{er}, l'entreprise a pour objet d'organiser trois départs mois, tant à aller qu'au retour.

La réponse à la question précédente démontre qu'il s'agit d'un départ régulier. S'il en avait été autrement, le Gouvernement n'aurait pas fixé aux 1^{er}, 11 et 21, les départs réglementaires et il aurait maintenu les dates fixées pour le service de quinzaine.

Il en découle nécessairement que le troisième départ a été soumis aux mêmes obligations contractuelles et admis aux mêmes avantages que les deux autres, à cette seule exception près que, comme il vient d'être dit, la subvention de 250,000 francs n'est pas allouée. (Voir art. 1^{er}, § A, 4 et 7 de la convention.)

Les primes se calculent sans distinguer si les paquebots ont ou n'ont pas fait escale

DEMANDES.

L'époque de la quarantaine, n'ont pas fait escale à Rio de Janeiro ?

15^e QUESTION.

Des primes ont-elles été attribuées depuis 1878 à des paquebots sous pavillon anglais ?

Dans l'affirmative, comment le Gouvernement concilie-t-il l'attribution d'avantages pécuniaires aux navires sous pavillon étranger avec le paragraphe *B* de l'article 2 obligeant la Compagnie à mettre sous pavillon belge, à partir de janvier 1878, des paquebots en nombre suffisant pour assurer le service complet ?

RÉPONSES.

à Rio de Janeiro pendant les quarantaines à Montevideo. La convention ne stipule pas de réduction de la durée réglementaire du trajet lorsque les navires ne vont pas à Rio. Mais aux termes du paragraphe *D*, article 45, de la convention « la compagnie est tenue de transborder les » dépêches et les passagers pour les » remettre à destination à ses frais, risques et périls, par le premier paquebot en partance de Montevideo pour » Rio. A défaut d'accomplir cette obligation, l'amende sera appliquée » (dix mille francs pour escale réglementaire non accomplie)

Les navires sous pavillon anglais ont été soumis au régime des primes et amendes au même titre que les paquebots pourvus du pavillon belge.

Voici les explications fournies à ce sujet par M. le Ministre Saintelette, dans la séance du Sénat, le 30 mai 1879 (p. 219 et suivantes des *Annales parlementaires*) :

« On comprend aisément qu'une Société disposant d'un nombre de navires » qui n'est pas moindre de 52 steamers, » cherche à les utiliser le mieux qu'il est » possible et que, par conséquent, elle » s'étudie à avoir, en Amérique, pour » pouvoir les expédier chargés vers l'Europe, les plus grands navires, au moment où le trafic de l'Amérique vers l'Europe, prend plus d'importance que le trafic à l'aller. Au moment de la tonte des moutons, les laines s'expédiant en Europe par grandes quantités, Lamport et Holt s'arrangent de façon à avoir à la Plata, ceux de leurs navires dont le tonnage est le plus fort. Tandis que le trafic de la Belgique vers l'Amérique n'étant guère que de 600 tonneaux par traversée, ils retiennent en Europe ceux de leurs navires dont la capacité

DEMANDES.

RÉPONSES.

» est moindre. Car il n'est nullement
 » nécessaire que le même navire, après
 » avoir été d'Anvers à Buenos-Ayres, re-
 » vienne de Buenos-Ayres à Anvers. Il
 » va d'Anvers à Buenos-Ayres; si à Buc-
 » nos-Ayres, il trouve, pour d'autres pays,
 » un chargement approprié à sa capacité
 » et à son installation, il vogue vers ces
 » autres pays et l'on envoie de Buenos-
 » Ayres à Anvers un navire autre. Lamport
 » et Holt sont en aveu de n'avoir, à raison
 » de ces conditions, envoyé de Buenos-
 » Ayres à Anvers, sur trente-six traversées,
 » que sept navires sous pavillon belge;
 » d'Anvers à Buenos-Ayres sur trente-
 » neuf traversées vingt-cinq ont été faites
 » sous pavillon belge.

» Mais quel préjudice cela peut-il cau-
 » ser au commerce d'Anvers dès qu'au-
 » cune marchandise n'est, au départ,
 » laissée en souffrance à Anvers? Qu'est-
 » ce que cela peut faire à l'État, dès que le
 » nombre voulu de navires est nationa-
 » lisé, conformément aux clauses et con-
 » ditions du contrat?

« La vraie raison de l'opposition que
 » l'on fait à la firme Lamport et Holt,
 » je crois la trouver dans ceci :

» Le port d'Anvers offre encore quel-
 » ques difficultés au point de vue du
 » prompt chargement ou déchargement
 » des navires. Pour tous les navires à
 » vapeur, nous n'avons, jusqu'à présent,
 » d'autre quai accostable que le quai du
 » Rhin. Or, si long qu'il soit, il ne suffit
 » plus; les emplacements y sont donc
 » excessivement disputés; de là de conti-
 » nuelles difficultés.

» J'ai cherché à les apaiser et chargé
 » une commission de rechercher les
 » moyens de tirer du quai la plus grande
 » utilité possible. J'ai fait entrer dans
 » cette commission les représentants les
 » plus autorisés du commerce anversois,

DEMANDES

RÉPONSES.

14^e QUESTION.

A quelle date, en 1882, les steamers de la ligne subsidée, partant d'Anvers, ont-ils repris le service avec escale à Rio de Janeiro ?

» des membres de l'Administration com-
» munale. Tous ont reconnu qu'il était
» bien difficile de faire mieux qu'on avait
» fait jusqu'alors et qu'on ne fait aujour-
» d'hui. »

L'escale de Rio de Janeiro a été reprise, en 1882, à partir du 21 mai.

15^e QUESTION.

La Commission désire recevoir un tableau tant pour les voyages de sortie que pour les voyages de retour des années 1878, 1879, 1880 et 1881, indiquant :

1° Les dates de départ des points extrêmes ;

2° Les noms des paquebots ;

3° L'indication de leur pavillon, de leur jauge et de l'escale obligatoire faite ou non à Rio de Janeiro ;

4° La durée de la traversée de chaque steamer ;

5° Pour chaque navire :

A. La somme *brute* attribuée à titre de primes de vitesse, c'est-à-dire avant déduction des amendes encourues ;

B. Le montant des amendes encourues ;

C. Le total général des avantages accordés.

Les tableaux demandés sont annexés à la présente note.

*Tableau du produit des correspondances acquies à la ligne Lamport
et Holt de 1876 à 1881.*

ANNÉES.	PRODUIT			Observations.
	des LETTRES.	des AUTRES OBJETS.	TOTAL.	
1876.	18,231 17	1,565 52	19,596 69	
1877.	18,517 47	1,625 52	20,140 79	
1878.	18,993 44	1,769 58	20,763 02	
1879.	23,072 75	3,584 82	26,457 57	
1880.	20,728 54	4,770 57	25,498 91	
1881 (1) . . .	20,728 54	4,770 57	25,498 91	

(1) Montant du compte de 1880.

N.B. Il est à noter qu'à partir de 1879 — époque de l'introduction des cartes postales dans l'ensemble du service international — le produit de ces cartes est compris dans celui des lettres. Les droits de transit se percevant cumulativement sur ces deux catégories de correspondances, il est impossible d'isoler le produit de chacune d'elle.



ANNEXE N° 5.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics, à Bruxelles.

Bruxelles, le 12 août 1882.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre dépêche du 4 août, Marine, 2^e bureau, n° 5, avec les pièces y annexées.

Permettez-moi de vous dire, Monsieur le Ministre, que je ne me rends pas compte du motif qui vous détermine à nous refuser la communication du rapport de la commission de surveillance des services postaux transatlantiques du 8 mai 1880, en même temps que vous annoncez l'intention de déposer ce document sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

En effet, il se peut que ce dépôt, bien plus que la communication demandée, doive avoir le résultat que vous voulez éviter de faire entrer le rapport dans le domaine public.

D'un autre côté, ce rapport étant rédigé par une commission que le Gouvernement lui-même a désignée pour examiner une question d'intérêt public dont la Chambre est aujourd'hui saisie, il semble que sa publication ne pourrait qu'être utile, surtout si, comme vous paraissez l'annoncer, il doit amener des contradictions; le débat sur cette question ne pourrait que l'éclairer.

Les résultats obtenus jusqu'à ce jour attestent que cela ne serait pas superflu.

Quoi qu'il en soit, en vous demandant cette communication, la commission de la Chambre n'avait pour but elle-même que de s'entourer de renseignements, et, en ma qualité de rapporteur, je ne pourrai que lui proposer de constater votre refus dans son rapport.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération. .

ANTOINE DANSAERT.

1878.

I. — Départs d'Anvers pour le Brésil et les Etats de la Plata.

DATES DE DÉPART.	NOMS DES PAQUEROTS.	PAVILLON.	JAUGE nette anglaise (en tonneaux de 2045,53).	SI l'escale de Rio a été faite.	DURÉE RÉELLE de la traversée.			A AJOUTER pour retard au départ.			A DÉDUIRE pour circonstances de force majeure.			SOMME BRUTE attribuée à titre de primes de vitesse.	AMENDES ENCOURUES.	DROITS de pilotage et de fanaux remboursés.	TOTAL général des avantages accordés.	Observations.
					J.	H.	M.	J.	H.	M.	J.	H.	M.					
1 janvier . . .	Copernicus	Belge	1,041	Oui.	32	22	15	»	1	50	»	»	»	2,412 50	»	1,552 05	5,745 15	
11 — . . .	Rosse.	Id.	1,085	Non.	32	5	25	»	»	20	»	»	»	3,412 50	»	1,216 15	4,628 65	
21 — . . .	Hipparchus	Id.	1,251	Oui.	34	12	50	»	1	45	»	»	»	470 85	»	1,522 64	1,995 47	
1 février . . .	Tycho-Brahe.	Id.	1,237	Oui.	31	22	»	»	»	50	»	»	»	3,075 »	»	1,358 08	5,015 08	
15 — . . .	Leibnitz.	Anglais . .	1,435	Non.	25	14	40	1	19	50	»	»	»	9,075 »	»	1,892 77	10,967 77	
21 — . . .	Memnon.	Id.	822	Oui.	34	14	45	»	2	»	»	»	»	502 50	»	1,467 00	1,850 10	
1 mars . . .	Plato	Id.	1,084	Oui.	34	1	50	»	»	50	»	»	»	1,100 »	»	885 87	1,985 87	
11 — . . .	Kepler	Belge	1,759	Non.	31	15	50	»	5	10	»	»	»	3,950 »	»	1,540 06	5,490 06	
21 — . . .	Pascal	Id.	1,415.90	Non.	32	15	15	»	1	50	»	»	»	2,762 50	»	992 75	3,755 25	
11 avril . . .	Humboldt.	Anglais . .	994	Non.	35	16	15	»	4	45	»	»	»	1,550 »	»	1,555 27	2,685 27	
21 — . . .	Euclid	Id.	995	Non.	30	17	15	»	2	»	»	»	»	5,037 50	»	1,060 77	6,098 27	
11 mai. . . .	Copernicus	Belge	1,041	Non.	31	12	»	»	6	»	»	»	»	3,900 »	»	1,404 »	5,504 »	
21 — . . .	Tycho-Brahe.	Id.	1,257	Non.	32	»	»	»	2	50	»	»	»	5,475 »	»	1,291 05	4,766 05	
1 juin . . .	Galileo	Anglais . .	1,446	Oui.	29	19	»	»	»	»	»	»	»	6,250 »	»	1,650 89	7,880 89	
11 — . . .	Pliny	Id.	1,069	Oui.	30	2	»	»	»	»	»	»	»	5,900 »	»	1,266 50	7,166 59	
21 — . . .	Kepler	Belge	1,759	Oui.	34	21	50	»	5	50	»	1	»	»	»	1,688 07	1,688 07	
1 juillet. . .	Teniers	Id.	1,018	Oui.	35	10	45	»	»	»	»	»	»	1,862 50	»	1,115 81	2,978 51	
11 — . . .	Sirius.	Anglais . .	1,412	Oui.	29	6	50	»	»	50	»	»	»	6,850 »	»	1,795 54	8,645 54	
21 — . . .	Pascal	Belge	1,415.90	Oui.	39	8	45	»	»	»	»	»	»	»	10,475 »	868 90	868 90	
1 août . . .	Horrox	Id.	1,101	Oui.	52	2	»	»	»	»	»	»	»	3,500 »	»	810 90	4,510 90	
11 — . . .	Hipparchus	Id.	1,251	Oui.	52	6	20	»	»	40	»	»	»	5,250 »	»	1,492 55	4,742 55	
21 — . . .	Copernicus	Id.	1,041	Oui.	35	5	»	»	»	»	»	»	»	»	150 »	1,244 54	1,244 54	
1 septembre .	Galileo	Anglais . .	1,446	Oui.	52	5	45	»	2	15	»	»	»	3,500 »	»	1,419 04	4,719 04	
11 — . .	Rosse.	Belge	1,085	Oui.	50	2	45	»	»	»	»	»	»	4,662 50	»	1,207 25	5,869 75	
21 — . .	Tycho-Brahe.	Id.	1,257	Oui.	52	17	»	»	5	»	»	»	»	2,500 »	»	1,181 64	5,681 64	
1 octobre . .	Pliny	Anglais . .	1,069	Oui.	52	5	»	»	2	»	»	»	»	5,550 »	»	1,529 82	4,679 82	
11 — . .	Teniers	Belge	1,018	Oui.	29	20	45	»	»	10	»	»	»	6,154 16	»	1,219 80	7,375 96	
21 — . .	Thales	Anglais . .	965	Non.	54	1	15	»	1	»	»	»	»	1,087 50	»	867 88	1,955 58	
1 novembre .	Bessel.	Id.	1,242	Oui.	52	7	»	»	4	»	»	»	»	3,050 »	»	986 99	4,036 99	
11 — . .	Kepler	Belge	1,759	Non.	55	1	»	»	2	»	»	»	»	2,250 »	»	1,710 21	3,960 21	
21 — . .	Horrox	Id.	1,101	Oui.	54	5	»	»	1	»	»	»	»	1,000 »	»	1,129 90	2,129 90	
1 décembre .	Pascal	Id.	1,415.90	Non.	52	25	50	»	5	»	»	»	»	2,175 »	»	971 94	5,146 94	
11 — . .	Rosse.	Id.	1,085	Non.	51	2	50	»	4	50	»	»	»	4,440 »	»	1,170 59	5,620 59	
21 — . .	Copernicus	Id.	1,041	Oui.	50	21	»	»	»	»	9	»	»	»	16,500 »	1,766 58	1,766 58	
														102,574 99	27,125 »	44,154 67	146,729 66	146,729 66

II. — Départs d'Anvers pour Rio de Janeiro.

1 avril	Horrox	Belge	1,101	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	829 60	829 60	
1 mai.	Rosse	Id.	1,085	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,050 89	1,050 89	
21 octobre . .	Laplace	Anglais . .	901	Départ supplémentaire.										»	»	1,059 53	1,059 53			
11 novembre .	Hipparchus	Belge	1,251	Id. Id.										»	»	1,408 73	1,408 78			
1 décembre . .	Donati	Anglais . .	887.05	Id. Id.										»	»	1,574 72	1,574 72			
														»	»	5,905 52	5,905 52	5,905 52		

III. — Départs de Buenos-Ayres pour Anvers.

1 janvier . . .	Leibnitz.	Anglais . .	1,455	Au retour, tous les steamers ont fait l'escale de Rio de Janeiro.	27	15	50	»	»	»	»	»	»	11,225 »	»	1,441 28	12,666 28	
11 — . . .	Hevelius.	Id.	1,682		29	15	50	»	»	»	»	»	»	8,925 »	»	1,237 28	10,162 28	
21 — . . .	Teniers	Belge	1,018		35	15	»	»	»	»	»	»	»	4,150 »	»	1,070 50	5,220 50	
1 février . . .	Thales	Anglais . .	965		34	9	50	»	»	»	»	»	»	5,125 »	»	1,255 40	4,578 40	
11 — . . .	Euclid	Id.	995		52	11	50	»	»	»	»	»	»	5,425 »	»	1,181 06	6,606 06	
21 — . . .	Rosse.	Belge	1,085		55	18	»	»	»	»	»	»	»	3,900 »	»	1,058 50	4,958 56	
1 mars . . .	Biela	Anglais . .	1,401		31	12	50	»	»	»	»	»	»	6,575 »	»	1,444 80	8,019 80	
12 — . . .	Maskelyne.	Id.	1,677		28	15	50	»	25	»	»	»	»	8,875 »	»	1,286 27	10,161 27	
21 — . . .	Leibnitz.	Id.	1,455		27	15	25	»	»	»	»	»	»	11,529 17	»	1,255 94	12,565 11	
2 avril . . .	Galileo	Id.	1,446		26	19	50	»	15	»	»	»	»	11,475 »	»	1,205 06	12,678 06	
11 — . . .	Van Dyck	Id.	1,098		51	9	20	»	»	»	»	»	»	6,755 33	»	1,057 55	7,700 66	
21 — . . .	Kepler	Belge	1,759		59	14	45	»	»	»	»	»	»	462 50	»	1,187 51	1,649 81	
1 mai. . . .	Olbers	Anglais . .	1,589		51	12	»	»	»	»	»	»	»	6,600 »	»	1,251 51	7,851 51	
11 — . . .	Sirius.	Id.	1,412		59	14	»	»	»	»	»	»	»	500 »	»	1,405 09	1,905 09	
21 — . . .	Biela	Id.	1,401		52	8	»	»	»	»	»	»	»	5,600 »	»	1,465 14	7,065 14	
2 juin . . .	Thales	Id.	965		55	15	45	»	12	50	»	»	»	1,087 50	»	700 17	1,787 67	
11 — . . .	Maskelyne.	Id.	1,677		29	20	50	»	»	»	»	»	»	8,575 »	»	1,555 09	9,950 09	
21 — . . .	Copernicus	Belge	1,041		52	10	15	»	»	»	»	»	»	5,487 50	»	1,054 27	6,541 77	
1 juillet. . .	Leibnitz.	Anglais . .	1,455		54	17	»	»	»	»	»	»	»	2,750 »	»	1,548 87	4,098 87	
11 — . . .	Hevelius.	Id.	1,682		26	19	»	»	»	»	»	»	»	12,250 »	»	1,565 15	15,615 15	
21 — . . .	Pliny	Id.	1,069		50	10	»	»	»	»	»	»	»	7,900 »	»	896 27	8,796 27	
1 août . . .	Olbers	Id.	1,589		50	15	45	»	»	»	»	»	»	7,612 50	»	1,560 19	8,972 69	
11 — . . .	Biela	Id.	1,401		50	16	50	»	»	»	»	»	»	7,575 »	»	1,467 58	9,042 58	
21 — . . .	Sirius.	Id.	1,412		29	17	»	»	»	»	»	»	»	8,750 »	»	1,405 09	10,155 09	
1 septembre .	Thales	Id.	965		51	11	10	»	»	»	»	»	»	6,641 67	»	759 66	7,401 55	
11 — . .	Maskelyne.	Id.	1,677		29	12	40	»	»	»	»	»	»	8,966 66	»	1,512 49	10,279 15	
21 — . .	Hipparchus	Belge	1,251		52	8	»	»	»	»	»	»	»	5,600 »	»	1,126 45	6,726 45	
1 octobre . .	Leibnitz.	Anglais . .	1,455		29	15	55	»	»	»	»	»	»	8,804 17	»	1,610 55	10,444 52	
11 — . .	Hevelius.	Id.	1,682		29	10	15	»	»	»	»	»	»	9,087 50	»	1,678 26	10,765 76	
21 — . .	Rosse.	Belge	1,085		55	14	20	»	»	»	»	»	»	4,085 55	»	951 92	5,035 25	
1 novembre .	Olbers	Anglais . .	1,589		51	9	55	»	»	»	»	»	»	6,704 17	»	1,620 46	8,524 65	
11 — . .	Biela	Id.	1,401		50	16	50	»	»	»	»	»	»	7,575 »	»	1,421 80	8,999 80	
22 — . .	Teniers	Belge	1,018		50	8	25	»	»	»	»	»	»	7,979 17	»	957 59	8,916 56	
1 décembre .	Sirius.	Anglais . .	1,412	29	16	50	»	»	»	»	»	»	8,775 »	»	1,514 91	10,289 91		
11 — . .	Maskelyne.	Id.	1,677	27	10	50	»	»	»	»	»	»	11,475 »	»	1,470 79	12,945 79		
21 — . .	Bessel.	Id.	1,242	51	17	»	»	»	»	»	»	»	6,550 »	»	958 76	7,288 76		
														248,929 17	»	45,105 05	294,051 20	294,051 20
														27,125 »		Total général. . .		446,667 18
																Amendes à déduire. . .		27,125 »
																Reste. fr.		419,542 18
																Produit pour toute l'année des taxes postales. . .		20,765 02
																Total général des avantages pour tout l'exercice. . .		440,505 20

1. — Départs d'Anvers pour le Brésil et les États de la Plata.

DATES DE DÉPART.	NOMS DES PAQUEBOTS.	PAVILLON.	JAUGE nette anglaise (en tonneaux de 2m³ 83)	SI l'escale de Rio a été faite.	DURÉE RÉELLE de la traversée.	A AJOUTER pour retard au départ.	A DÉDUIRE pour circonstances de force majeure.	SOMME BRUTE attribuée à titre de primes de vitesse.	AMENDES ENCOURUES.	DROITS de pilotage et de fanaux remboursés.	TOTAL général des avantages accordés.	Observations.	
1 janvier . . .	Olbers	Anglais. . .	1,589	Non.	J. 29 H. 19 M. »	J. » H. » M. 5	J. 15 H. » M. »	5,987 50	»	1,986 95	7,974 45		
11 —	Pliny.	Id.	1,009	Oui.	32 » » 30 » »	J. 1 H. » M. »	J. » H. » M. »	3,500 »	»	1,246 04	4,746 04		
1 février. . .	Tycho-Brahe.	Belge	1,257	Non.	31 15 50 » » 2	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	4,008 35	»	1,592 46	5,600 79		
11 —	Bessel.	Anglais. . .	1,242	Non.	29 21 10 » » 3	J. 10 H. » M. »	J. » H. » M. »	5,983 35	»	1,501 50	7,284 85		
21 —	Thales	Id.	905	Oui.	28 8 50 » » »	J. 10 H. » M. »	J. » H. » M. »	7,950 »	»	1,025 46	8,975 46		
1 mars	Hevelius.	Id.	1,082	Non.	32 15 » » » 4	J. 15 H. » M. »	J. » H. » M. »	2,657 50	»	2,104 04	4,741 54		
11 —	Hipparchus	Belge	1,251	Non.	26 5 » » » 1	J. 50 H. » M. »	J. » H. » M. »	10,475 »	»	1,680 98	12,155 98		
21 —	Pascal.	Id.	1,415.90	Non.	35 17 » » » »	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	»	850 »	1,180 01	1,180 01		
1 avril	Kepler.	Id.	1,759	Non.	34 17 15 » » 5	J. 15 H. » M. »	J. » H. » M. »	75 »	»	1,759 71	1,854 71		
11 —	Rosse.	Id.	1,085	Non.	30 22 » » » 2	J. 30 H. » M. »	J. » H. » M. »	4,775 »	»	1,037 89	5,812 89		
21 —	Copernicus.	Id.	1,041	Non.	29 22 30 » » »	J. 30 H. » M. »	J. » H. » M. »	6,050 »	»	1,805 92	7,555 92		
1 mai.	Teniers	Id.	1,018	Non.	31 8 45 » » »	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	4,562 50	»	1,271 54	5,635 84		
11 —	Plato	Anglais. . .	1,084	Oui.	35 4 15 » » 2	J. 45 H. » M. »	J. » H. » M. »	2,050 »	»	1,016 04	5,066 04		
21 —	Tycho-Brahe.	Belge	1,257	Oui.	31 20 » » » »	J. 30 H. » M. »	J. » H. » M. »	5,775 »	»	1,507 92	5,282 92		
1 juin.	Bessel.	Anglais. . .	1,242	Oui.	32 7 20 » » »	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	5,255 35	»	1,275 51	4,508 64		
11 —	Leibnitz.	Id.	1,455	Oui.	27 25 » » » 7	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	8,100 »	»	1,845 96	9,945 96		
21 —	Hipparchus	Belge	1,251	Oui.	30 21 36 » » »	J. 54 H. » M. »	J. » H. » M. »	4,875 »	»	1,428 70	6,505 70		
1 juillet. . . .	Rubens	Anglais. . .	1,267	Oui.	39 20 30 » » »	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	»	12,600 »	1,016 12	1,016 12		
11 —	Rosse.	Belge	1,085	Oui.	34 21 50 » » 2	J. 10 H. » M. »	J. » H. » M. »	»	»	1,269 68	1,269 68		
21 —	Kepler.	Id.	1,759	Oui.	35 25 30 » » 2	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	1,125 »	»	1,624 75	2,749 75		
1 août.	Copernicus	Id.	1,041	Oui.	34 17 » » » 11	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	»	1,100 »	1,415 90	1,415 90		
11 —	Pliny.	Anglais. . .	1,009	Oui.	35 14 50 » » 4	J. 10 H. » M. »	J. » H. » M. »	1,450 »	»	1,156 57	2,586 57		
21 —	Horrox	Belge	1,101	Oui.	35 » » » » 3	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	2,250 »	»	1,055 01	5,505 01		
1 septembre. .	Tycho-Brahe.	Id.	1,257	Oui.	35 10 45 » » 2	J. 45 H. » M. »	J. » H. » M. »	1,725 »	»	1,616 80	5,541 80		
11 —	Leibnitz.	Anglais. . .	1,455	Oui.	35 21 30 » » 1	J. » H. » M. »	J. 22 30 » » »	»	»	1,895 96	1,895 96		
21 —	Hipparchus	Belge	1,251	Oui.	30 11 30 » » 2	J. 45 H. » M. »	J. » H. » M. »	5,287 50	»	1,549 96	6,837 46		
1 octobre . . .	Galileo	Anglais. . .	1,446	Oui.	28 » » » » 1	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	8,550 »	»	1,597 54	9,947 54		
11 —	Van Dyck	Id.	1,098	Oui.	34 5 » » » »	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	1,050 »	»	1,474 48	2,524 48		
21 —	Rosse.	Belge	1,085	Oui.	37 2 30 » » »	J. » H. » M. »	J. 2 2 30 » »	»	»	1,556 »	1,556 »		
1 novembre . .	Pascal	Id.	1,415.90	Oui.	45 21 45 » » »	J. » H. » M. »	J. 8 21 45 » »	»	»	1,446 45	1,446 45		
11 —	Copernicus	Id.	1,041	Non.	30 2 30 » » »	J. » H. » M. »	J. » H. » M. »	5,850 »	»	1,556 02	7,586 02		
21 —	Kepler.	Id.	1,759	Oui.	47 » » » » »	J. » H. » M. »	J. 12 » » » »	»	»	1,551 91	1,551 91		
1 décembre . .	Horrox	Id.	1,101	Oui.	42 25 » » » »	J. » H. » M. »	J. 7 25 » » »	»	200 »	1,551 55	1,551 55		
									104,924 99	14,750 »	47,815 09	152,740 08	152,740 08

II. — Départs d'Anvers pour Rio de Janeiro.

21 janvier . . .	Teniers	Belge. . . .	1,018	»	»	»	»	»	»	»	1,051 00	1,051 00	
11 février. . .	Rubens	Anglais. . .	1,267	»	Voyage supplémentaire.					»	1,059 21	1,059 21	
1 mars	Horrox	Belge. . . .	1,101	»	Id.	Id.	»	»	»	»	1,528 41	1,528 41	
21 —	Halley.	Anglais. . .	925	»	Id.	Id.	»	»	»	»	1,294 99	1,294 99	
11 avril	Delambre	Id.	988	»	Id.	Id.	»	»	»	»	869 56	869 56	
2 mai.	Memnon.	Id.	822	»	Id.	Id.	»	»	»	»	1,589 90	1,589 90	
11 novembre . .	Memnon.	Id.	822	»	Id.	Id.	»	»	»	»	1,554 82	1,554 82	
									»	»	8,708 49	8,708 49	8,708 49

III. — Départs de Buenos-Ayres pour Anvers.

1 janvier . . .	Leibnitz.	Anglais. . .	1,455	Au retour, tous les steamers font escale à Rio.	31	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,850	»	1,445 53	8,295 55				
11 —	Hevelius.	Id.	1,682		28	12	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,200	»	1,414 02	11,614 02			
22 —	Rosse.	Belge	1,085		35	22	50	»	18	50	»	»	»	»	»	»	350	1,850	994 62	1,544 02			
1 février. . .	Biela	Anglais. . .	1,401		35	15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,150	»	1,549 47	5,699 47			
11 —	Olbers.	Id.	1,589		32	20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,000	»	1,645 18	6,645 18			
21 —	Copernicus	Belge	1,041		35	17	40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,516 67	»	1,050 68	2,567 55			
2 mars	Sirius.	Anglais. . .	1,412		31	12	»	1	7	»	»	»	»	»	»	»	5,050	3,100	1,507 08	6,557 08			
11 —	Maskelyne	Id.	1,677		28	15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,050	»	1,286 27	11,556 27			
21 —	Bessel.	Id.	1,242		30	14	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7,075	»	877 56	8,552 56			
1 avril	Thales	Id.	905		34	9	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,125	»	652 47	5,777 47			
11 —	Hevelius.	Id.	1,682		29	17	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,725	»	1,286 85	10,011 85			
21 —	Leibnitz.	Id.	1,455		29	11	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,047 50	»	1,559 59	10,586 89			
1 mai.	Biela	Id.	1,401		30	14	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7,075	»	1,286 87	8,955 87			
11 —	Galileo	Id.	1,446		27	17	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11,150	»	1,278 28	12,428 28			
22 —	Rosse.	Belge	1,085		32	7	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	5,250	»	1,080 77	6,550 77			
1 juin.	Copernicus.	Id.	1,041		31	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,650	»	1,078 46	7,728 46			
11 —	Maskelyne.	Anglais. . .	1,677		29	8	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,158 55	»	1,540 71	10,499 04			
21 —	Plato	Id.	1,084		32	15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,250	»	875 08	6,125 08			
1 juillet. . . .	Horrox	Belge	1,101		28	21	40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,716 67	»	614 79	10,551 46			
11 —	Hevelius.	Anglais. . .	1,682		27	18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11,100	»	1,156 52	12,256 52			
21 —	Leibnitz.	Id.	1,455		28	15	25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,129 17	»	1,161 69	11,290 86			
1 août	Hipparchus	Belge	1,251		29	11	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,008 55	»	991 54	9,999 67			
11 —	Galileo	Anglais. . .	1,446		27	7	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11,641 67	»	1,109 84	12,751 51			
21 —	Rosse.	Belge	1,085		41	11	45	»	»	»	4	11	45	»	»	»	»	»	959 06	959 06			
1 septembre . .	Herschell	Anglais. . .	1,275		31	14	15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,487 50	»	965 11	7,452 61			
11 —	Maskelyne	Id.	1,677		28	7	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,408 55	»	1,257 57	11,665 90			
21 —	Pliny	Id.	1,069		34	8	40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,166 66	»	980 96	14,147 02			
1 octobre . . .	Plato	Id.	1,084		35	9	45	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,912 50	»	1,018 11	2,950 61			
11 —	Hevelius.	Id.	1,682		30	11	25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7,829 17	»	1,461 59	9,290 76			
21 —	Leibnitz.	Id.	1,455		31	8	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,775	»	1,709 61	8,484 61			
1 novembre . .	Hipparchus	Belge	1,251		31	16	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,558 55	»	1,225 52	7,581 85			
11 —	Galileo	Anglais. . .	1,446		28	9	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,525	»	1,597 55	11,722 55			
21 —	Van Dyck	Id.	1,098		Pour mémoire.												»	»	»	»	»		
1 décembre . .	Herschell	Id.	1,275		34	8	55	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,170 85	»	1,011 64	4,182 47			
11 —	Maskelyne	Id.	1,677		28	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10,500	»	1,415 58	11,715 58			
21 —	Copernicus.	Belge	1,041		34	12	50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,075	»	1,197 12	4,172 12			
																	258,176 66	4,950	41,572 07	279,749 55	279,749 55		
																		19,700	Total fr. . .		441,198 50		
																			Amendes à déduire . . .		19,700		
																			Reste fr. . .		421,498 50		
																			Produit, pour toute l'année, des taxes postales. . .		20,457 57		
																			Total général des avantages pour tout l'exercice. . .		447,956 07		

I. — *Départs d'Anvers pour le Brésil et les États de la Plata.*

II. — *Départs d'Anvers pour Rio de Janeiro.*

III. — Départs de Buenos-Ayres pour Anvers.

1 janvier . . .	Pliny	Anglais . . .	1,089	Au retour, tous les steamers ont fait escale à Rio de Janeiro.	35	14	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,400 "	"	1,154 56	2,554 56		
14 — . . .	Leibnitz	Id.	1,455		28	15	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,150 "	"	1,463 06	11,615 06	
21 — . . .	Horrox	Belge	1,101		31	14	25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,470 17	"	874 19	7,553 56	
1 février . . .	Hevelius	Anglais . . .	1,082		50	16	45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,562 50	2,000 "	1,415 04	8,978 44	
11 — . . .	Plato	Id.	1,084		51	17	20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,553 53	"	914 65	7,247 96	
21 — . . .	Van Dyck	Id.	1,098		52	15	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,250 "	"	1,157 25	6,587 25	
1 mars . . .	Herschell	Id.	1,275		55	15	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,745 85	"	912 16	2,657 99	
11 — . . .	Maskelyne	Id.	1,677		29	15	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,850 "	"	1,195 15	10,045 15	
21 — . . .	Archimèdes	Id.	966.40		52	15	45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,212 50	"	708 "	5,920 50	
1 avril . . .	Halley	Id.	925		58	9	15	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,662 50	954 29	954 29	
11 — . . .	Leibnitz	Id.	1,455		29	17	25	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,726 07	"	1,255 94	9,982 61	
21 — . . .	Kepler	Belge	1,759		55	14	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,075 "	"	1 512 68	5,587 68	
1 mai . . .	Horrox	Id.	1,101		29	10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,100 "	"	622 25	9,722 25	
12 — . . .	Plato	Anglais . . .	1,084		51	8	45	"	5	"	"	"	"	"	"	"	6,612 50	"	817 08	7,429 58	
21 — . . .	Tycho-Brahe	Belge	1,257		52	7	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,650 "	"	1,067 12	6,717 12	
1 juin . . .	Euclid	Anglais . . .	995		52	17	45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,112 50	"	742 62	5,855 12	
12 — . . .	Maskelyne	Id.	1,677		27	4	"	"	20	"	"	"	"	"	"	"	10,800 "	"	1,075 54	11,875 54	
22 — . . .	La Place	Id.	901		28	21	50	"	12	"	"	"	"	"	"	"	9,108 55	"	642 16	9,750 49	
1 juillet . . .	Archimèdes	Id.	966.40		50	11	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,808 55	"	095 19	8,501 52	
11 — . . .	Donati	Id.	887.05		52	2	10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,891 67	"	689 85	6,581 50	
21 — . . .	Leibnitz	Id.	1,455		26	12	10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12,591 67	"	1,120 05	15,711 72	
1 août . . .	Kepler	Belge	1,759		51	15	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,450 "	"	1,024 50	7,474 50	
11 — . . .	Pascal	Id.	1,415.90		55	9	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,550 "	"	775 12	5,125 12	
21 — . . .	Galileo	Anglais . . .	1,446		27	8	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11,575 "	"	1,265 87	12,858 87	
1 septembre . .	Plato	Id.	1,084	51	10	45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,662 50	"	1,019 68	7,682 18		
11 — . . .	Maskelyne	Id.	1,677	27	9	55	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11,504 17	"	1,457 24	12,941 41		
21 — . . .	Herschell	Id.	1,275	51	15	45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,412 50	"	927 48	7,559 98		
1 octobre . . .	Van Dyck	Id.	1,098	51	10	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,675 "	"	1,049 95	7,724 95		
11 — . . .	Leibnitz	Id.	1,455	29	9	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,145 85	"	1,525 48	10,669 51		
21 — . . .	Rosse	Belge	1,085	56	7	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	825 "	"	828 09	1,655 09		
1 novembre . .	Thales	Anglais . . .	965	52	12	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,575 "	"	851 58	6,206 58		
11 — . . .	Hevelius	Id.	1,082	29	8	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,200 "	"	898 12	10,098 12		
21 — . . .	Kepler	Belge	1,759	54	14	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,875 "	"	1,152 51	4,027 51		
1 décembre . .	Horrox	Id.	1,101	50	10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,900 "	"	851 49	8,751 49		
11 — . . .	Maskelyne	Anglais . . .	1,677	51	15	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,450 "	"	1,250 05	7,700 05		
21 — . . .	Copernicus	Belge	1,041	45	16	50	"	"	"	5	5	50				"	8,500 "	1,155 85	1,155 85		
																255,800 "	12,162 50	56,672 26	270,552 26	270,552 26	
																	53,805 46	Total. . . fr.		402,561 94	
																		Amendes à déduire. . .		53,805 46	
																		Reste. . . fr.		560,558 48	
																		Produit pour toute l'année des taxes postales. .		25,498 91	
																		Total général des avantages pour tout l'exercice. fr.		592,057 50	

1881.

I. Départs d'Anvers pour le Brésil et les États de la Plata.

DATES DE DÉPART.	NOMS DES PAQUEBOTS.	PAVILLON.	JAUGE nette anglaise (en tonneaux de 2m3 83).	SI l'escale de Rio a été faite.	DURÉE RÉELLE de la traversée.			A AJOUTER pour retard au départ.				A DEDUIRE pour circonstances de force majeure.				SOMME BRUTE attribuée à titre de primes de vitesse.	AMENDES ENCOURUES.	DROITS de pilotage et de fanaux remboursés.	TOTAL général des avantages accordés.	Observations.
12 janvier . . .	Pascal	Belge	1,415.90	Non.	J. 33	H. 9	M. 30	» 22	»	»	»	»	»	825	»	»	1,537 94	2,562 94		
3 février . . .	Kepler	Id.	1,759	Non.	32	17	15	2	5	45	»	»	»	150	»	»	2,134 86	2,284 86		
11 —	Horrox	Id.	1,101	Non.	20	8	50	»	»	20	»	»	»	6,758 53	10 67	»	1,045 16	7,803 49		
21 —	Copernicus	Id.	1,041	Non.	31	22	45	»	4	»	»	»	»	5,402 50	»	»	1,412 88	4,875 38		
1 mars	Tycho-Brahe	Id.	1,257	Non.	34	4	»	»	»	30	»	»	»	975	25	»	1,704 69	2,739 09		
11 —	Hipparchus	Id.	1,251	Non.	28	10	40	»	»	»	»	»	»	7,866 67	»	»	1,535 61	9,400 28		
21 —	Rosse	Id.	1,085	Non.	32	4	5	»	2	40	»	»	»	5,262 50	»	»	1,558 78	4,621 28		
1 avril	Laplace	Anglais . . .	901	Non.	33	7	30	»	1	30	»	»	»	1,930	»	»	1,350 95	5,300 95		
11 —	Halley	Id.	925	Oui.	33	25	45	»	»	»	»	»	»	»	1,187 50	»	1,554 50	1,554 50		
21 —	Pascal	Belge	1,415.90	Oui.	32	3	50	»	4	»	»	»	»	5,225	»	»	1,451 56	4,076 56		
1 mai	Ptolemy	Anglais . . .	891.48	Oui.	30	22	»	»	1	30	»	»	»	4,825	»	»	1,322 88	6,147 88		
11 —	Horrox	Belge	1,101	Oui.	30	1	50	»	»	»	»	»	»	5,925	»	»	1,502 77	7,227 77		
21 —	Dalton	Anglais . . .	1,351	Oui.	31	17	32	»	5	50	»	»	»	5,651 67	»	»	1,517 09	4,948 76		
1 juin	Copernicus	Belge	1,041	Oui.	37	2	»	»	»	»	»	»	»	»	2,500	»	1,585 14	1,585 14		
11 —	Kepler	Id.	1,759	Oui.	34	10	45	»	»	15	»	»	»	650	25	»	1,674 75	2,524 75		
21 —	Hipparchus	Id.	1,251	Oui.	31	2	10	»	1	10	»	»	»	4,655 35	»	»	1,677 18	6,510 51		
1 juillet	Rosse	Id.	1,085	Oui.	31	1	40	»	2	10	»	»	»	4,608 35	»	»	1,182 49	5,790 82		
11 —	Laplace	Anglais . . .	901	Oui.	32	9	30	»	»	»	»	»	»	5,125	»	»	1,167 55	4,292 55		
21 —	Teniers	Belge	1,018	Oui.	33	14	30	»	»	»	»	»	»	»	725	»	1,271 54	1,271 54		
1 août	Thales	Anglais . . .	965	Oui.	31	13	30	»	4	»	»	»	»	5,925	»	»	995 75	4,920 75		
11 —	Horrox	Belge	1,101	Oui.	33	3	33	»	1	33	»	»	»	2,125	91 67	»	1,097 20	5,222 20		
21 —	Pascal	Id.	1,415.90	Oui.	31	20	30	»	»	»	»	»	»	5,775	»	»	1,512 76	5,087 76		
1 septembre . .	Donati	Anglais . . .	887.05	Oui.	36	18	25	»	»	»	»	»	»	»	2,120 85	»	1,567 95	1,567 95		
11 —	Kepler	Belge	1,759	Oui.	33	6	15	»	1	45	»	»	»	2,000	»	»	1,647 55	5,647 55		
21 —	Tycho-Brahe	Id.	1,257	Oui.	32	6	15	»	1	45	»	»	»	5,200	»	»	1,580 70	4,780 70		
1 octobre . . .	Copernicus	Id.	1,041	Oui.	33	20	»	»	»	50	»	»	»	1,575	»	»	1,504 05	2,879 05		
11 —	Laplace	Anglais . . .	901	Oui.	33	11	»	»	2	»	»	»	»	1,750	»	»	1,255 46	5,005 46		
21 —	Rosse	Belge	1,085	Oui.	31	1	5	»	»	10	»	»	»	4,757 50	8 55	»	1,259 92	5,977 42		
1 novembre . .	Teniers	Id.	1,018	Oui.	33	20	15	»	»	»	»	»	»	1,587 50	»	»	1,292 10	2,679 60		
11 —	Horrox	Id.	1,101	Non.	29	21	50	»	2	50	»	»	»	6,000	»	»	1,419 55	7,419 55		
21 —	Halley	Anglais . . .	925	Non.	31	11	45	»	»	15	»	»	»	4,200	12 50	»	1,545 56	5,745 56		
1 décembre . .	Herschell	Id.	1,275	Non.	31	18	»	»	1	»	»	»	»	5,850	»	»	1,445 41	5,265 41		
11 —	Kepler	Belge	1,759	Non.	31	16	»	»	»	»	»	»	»	4,000	»	»	1,714 55	5,711 55		
21 —	Humboldt	Anglais . . .	994	Non.	29	2	15	»	»	»	»	»	»	7,087 50	»	»	1,208 95	8,296 45		
															105,285 85	6,712 50	48,257 88	155,525 71	155,525 71	

II. Départs d'Anvers pour Rio de Janeiro.

1 janvier . . .	Donati	Anglais . . .	887 05	»	»	»	»	»	»	»	»	1,324 58	1,324 58		
1 février . . .	Newton	Id.	858	»	Voyage supplémentaire.					»	»	1,542 95	1,542 95		
											»	»	2,807 55	2,807 55	2,807 55

III. Départs de Buenos-Ayres pour Anvers.

1 janvier . . .	Nasmyth	Anglais . . .	1,502	Au retour, tous les steamers ont fait escale à Rio de Janeiro.	32 17 »	»	»	»	»	»	»	5,150	»	1,051 28	6,201 28	
11 —	Leibnitz	Id.	1,455		20 11 15	»	»	»	»	»	»	9,037 50	»	1,547 24	10,581 74	
21 —	Rosse	Belge	1,085		36 14 15	»	»	»	»	»	»	487 50	»	972 19	1,459 69	
1 février . . .	Archimèdes	Anglais . . .	966.46		32 19 40	»	»	»	»	»	»	5,016 07	»	781 19	5,797 86	
11 —	Galileo	Id.	1,446		28 10 50	»	»	»	»	»	»	10,275	»	1,545 95	11,620 95	
21 —	Pascal	Belge	1,415.90		34 12 »	»	»	»	»	»	»	5,000	»	978 49	5,978 49	
1 mars	Pliny	Anglais . . .	1,069		35 17 25	»	»	»	»	»	»	5,920 17	»	909 67	4,858 84	
11 —	Maskelyne	Id.	1,677		30 11 15	»	»	»	»	»	»	7,837 50	»	1,588 71	9,226 21	
21 —	Horrox	Belge	1,101		32 16 30	»	»	»	»	»	»	5,175	»	852 16	6,027 16	
1 avril	Dalton	Anglais . . .	1,351		33 16 35	»	»	»	»	»	»	5,970 85	»	925 52	4,894 55	
11 —	Leibnitz	Id.	1,455		30 10 50	»	»	»	»	»	»	7,875	»	1,454 50	9,509 50	
21 —	Teniers	Belge	1,018		35 12 20	»	»	»	»	»	»	1,785 55	»	921 06	2,704 59	
1 mai	Hevelius	Anglais . . .	1,682		31 5 15	»	»	»	»	»	»	6,957 50	»	1,507 61	8,245 11	
11 —	Galileo	Id.	1,446		30 9 20	»	»	»	»	»	»	7,955 54	»	1,251 06	9,184 40	
21 —	Halley	Id.	925		29 19 50	»	»	»	»	»	»	8,625	»	1,055 92	9,660 92	
1 juin	Bessel	Id.	1,242		32 6 20	»	»	»	»	»	»	5,685 35	»	885 69	6,567 02	
11 —	Maskelyne	Id.	1,677		30 9 45	»	»	»	»	»	»	7,912 50	»	1,578 87	9,291 57	
21 —	Horrox	Belge	1,101		31 17 50	»	»	»	»	»	»	6,508 55	»	697 08	7,005 41	
1 juillet	Plato	Anglais . . .	1,084		31 8 »	»	»	»	»	»	»	6,800	»	845 57	7,645 57	
12 —	Leibnitz	Id.	1,455		28 5 45	»	10	»	»	»	»	10,012 50	500	1,559 59	11,551 89	
21 —	Kepler	Belge	1,759		35 12 50	»	»	»	»	»	»	1,775	»	1,552 71	5,127 71	
1 août	Tycho-Brahe	Id.	1,257		31 18 »	»	»	»	»	»	»	6,500	»	1,128 97	7,428 97	
11 —	Galileo	Anglais . . .	1,446		28 5 »	»	»	»	»	»	»	10,550	»	1,270 28	11,820 28	
21 —	Laplace	Id.	901		32 15 »	»	»	»	»	»	»	5,250	»	898 55	6,148 55	
1 septembre . .	Archimèdes	Id.	966.46		35 4 30	»	»	»	»	»	»	2,175	»	875 48	5,048 48	
11 —	Maskelyne	Id.	1,677		28 15 50	»	»	»	»	»	»	10,108 55	»	1,557 09	11,465 42	
21 —	Horrox	Belge	1,101		31 11 55	»	»	»	»	»	»	6,604 17	»	971 26	7,575 45	
1 octobre . . .	Pliny	Anglais . . .	1,069		32 6 50	»	»	»	»	»	»	5,658 55	»	1,182 55	6,840 88	
11 —	Leibnitz	Id.	1,455		20 12 50	»	»	»	»	»	»	8,958 54	»	1,510 54	10,468 88	
21 —	Kepler	Belge	1,759		35 15 50	»	»	»	»	»	»	4,008 55	»	1,570 47	5,578 80	
1 novembre . .	Humboldt	Anglais . . .	994		35 12 10	»	»	»	»	»	»	4,191 67	»	1,256 80	5,428 47	
11 —	Galileo	Id.	1,446		30 10 5	»	»	»	»	»	»	7,895 85	»	1,445 10	9,340 95	
21 —	Laplace	Id.	901		33 12 »	»	»	»	»	»	»	4,200	»	928 55	5,128 55	
1 décembre . .	Maskelyne	Id.	1,677		29 18 »	»	»	»	»	»	»	8,700	»	1,591 72	10,091 72	
11 —	Teniers	Belge	1,018		38 11 50	»	»	1 11 50	»	»	»	»	»	952 59	952 59	
21 —	Sirius	Anglais . . .	1,412		31 12 50	»	»	»	»	»	»	6,575	»	1,514 91	8,089 91	
					216 700							500	41,408 10	258,108 16	258,108 10	
												7,212 50	Total. . . . fr.	414,499 14		
													Amendes à déduire. . .	7,212 50		
													Reste. . . . fr.	407,286 64		
													Produit pour toute l'année des taxes postales	25,498 91 (1).		
													Total général des avantages pour tout l'exercice . . fr.	432,785 55		

(1) Produit des taxes postales de 1880, le montant pour l'exercice 1881 n'étant pas encore connu.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
I. Résumé de la convention de 1876	2
II. Résumé des modifications proposées par la convention de 1882	3
III. Situation actuelle créée par la convention de 1876 :	
a. Au point de vue postal	5
b. Au point de vue du transport des passagers	5
c. Au double point de vue du transport des marchandises et du fret.	
d. Au point de vue des avantages pécuniaires accordés à la Compagnie	9
IV. Appréciation des modifications proposées par le Gouvernement :	
a. Note préliminaire	9
b. Augmentation du nombre des voyages	11
c. — des subsides et modification du mode de leur établissement	14
d. Augmentation de la durée de la convention	16
V. Conclusion : la convention du 31 mars 1882, ne doit pas être approuvée par la Chambre	17
VI. Conséquences du rejet de la convention nouvelle :	
<i>Première hypothèse</i> : La convention de 1876 ne lie pas la Chambre	20
<i>Deuxième hypothèse</i> : Le pays est lié par la convention. Ligne de conduite à tenir par le Gouvernement vis-à-vis des concessionnaires.	25
a. Question du troisième service mensuel	25
b. — du pavillon	25
c. — des escales autorisées	30
d. — des quarantaines	31
VII. Conclusion finale	33

ANNEXES.

N° 1. Tableau du mouvement général des transports par <i>vapeurs</i> et par <i>voiliers</i> , entre Anvers, le Brésil, l'Uruguay et les états de la Plata	36
« 2. Lettre de M. le Ministre des Travaux Publics, en date du 15 mai 1882, et réponse aux neuf premières questions faites par la commission.	38
« 3. Lettre du 5 juillet 1882 de M. le rapporteur de la commission.	43
« 4. Lettre de M. le Ministre des Travaux Publics en date du 4 août 1882 et réponse aux dix questions nouvelles faites par la commission	44
« 5. Lettres du 12 août 1882 de M. le rapporteur de la commission.	50
« 6. Tableau pour 1878 des traversées opérées : 1° D'Anvers pour le Brésil et les États de la Plata; 2° D'Anvers pour Rio de Janeiro; 3° De Buenos-Ayres pour Anvers.	51
« 7. Tableau pour 1879 des traversées opérées : 1° D'Anvers pour le Brésil et les États de la Plata; 2° D'Anvers pour Rio de Janeiro; 3° De Buenos-Ayres pour Anvers.	52
« 8. Tableau pour 1880 des traversées opérées : 1° D'Anvers pour le Brésil et les États de la Plata; 2° D'Anvers pour Rio de Janeiro; 3° De Buenos-Ayres pour Anvers.	53
« 9. Tableau pour 1881 des traversées opérées : 1° D'Anvers pour le Brésil et les États de la Plata; 2° D'Anvers pour Rio de Janeiro; 3° De Buenos-Ayres pour Anvers.	54