

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 JUILLET 1889.

Approbation de la convention conclue, le 24 juin 1889, entre le Gouvernement belge et la Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, à Hambourg, pour l'établissement de communications régulières, par voie d'escale, entre Anvers et les principaux ports de l'Australie (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. DE DECKER.

MESSIEURS,

L'Exposé des motifs résume parfaitement les raisons qui ont amené le Gouvernement à accorder, moyennant certaines conditions, une légère subvention à une importante compagnie allemande de navigation entre l'Europe et l'Australie.

Déjà le Gouvernement belge a fait une convention du même genre avec le Norddeutscher Lloyd de Brême, dont les steamers, naviguant entre Brême et les ports de l'Extrême-Orient, font également escale à Anvers.

La présente convention présente pour la Belgique des avantages plus grands que celle qui a été conclue avec le Norddeutscher Lloyd.

L'expérience acquise a démontré la nécessité de stipuler que les steamers faisant escale à Anvers doivent être en mesure de charger à Anvers une certaine quantité de marchandises, que sans cela l'escale n'offre aucun avantage à la Belgique. Bien au contraire, si les industriels et négociants belges ou rhénans, qui envoient leurs marchandises en destination de l'Australie par la voie d'Anvers, sont exposés à voir ces marchandises refusées — faute de

(1) Projet de loi, n° 224.

(2) La commission est composée de MM. D'ANDRIMONT, président, DE DECKER, DE HEMPTINNE, NEEF-ORBAN et NOËL.

place — par les steamers réguliers qui font escale à Anvers, il en résulte un mauvais renom pour le port belge et un avantage pour ses concurrents allemands, anglais et français.

L'industriel qui expédie ses marchandises par la voie d'Anvers, doit donc pouvoir avoir la certitude que celles-ci seront embarquées par le premier steamer régulier qui fera escale.

Sans cette sécurité, le transit vers l'Australie abandonnera la voie d'Anvers et se portera vers les ports de Hambourg, de Brème ou du Havre.

Les articles 3 et 4 de la convention sont propres à donner cette sécurité et à assurer l'embarquement à Anvers, à chaque escale des steamers de la Compagnie hambourgeoise, d'un lot assez important de marchandises en destination de l'Extrême-Orient.

Par la convention proposée à notre approbation, il est stipulé que, dans chaque steamer faisant escale à Anvers, on devra réserver la place suffisante pour pouvoir embarquer, au minimum, 1,000 tonnes de marchandises lourdes et 500 tonnes de marchandises au cubage.

La Compagnie sera tenue d'embarquer ces quantités par chacun de ses steamers, sinon elle paiera une amende de 20 francs pour chaque tonneau de lourd ou de cubage laissé en souffrance à Anvers.

La seule critique qui ait été produite porte sur la modicité relative de cette amende : une amende plus importante eut été de nature à exercer une plus puissante influence sur la Compagnie, dans le cas où celle-ci aurait quelque intérêt, plus fort, à laisser à Anvers des marchandises en souffrance, pour satisfaire, de préférence, les expéditeurs de Hambourg qui offriraient des frets supérieurs. Si, dans la suite, le Gouvernement s'apercevait que l'amende stipulée à l'article 4 devait être trop souvent appliquée, il y aurait lieu d'y voir une manœuvre, un système défavorable aux intérêts belges, et ce serait alors le devoir du Gouvernement de prendre des garanties plus efficaces en modifiant la convention ou, en cas de refus, de dénoncer celle-ci.

L'expédition assurée des marchandises à l'exportation intéresse spécialement les industries belges et surtout la métallurgie belge.

Par contre, ce sont les escales au retour qui intéressent le commerce belge.

C'est pourquoi il y a lieu de féliciter le Gouvernement d'avoir exigé six escales au retour. L'Australie est un pays grand producteur de laines. D'autre part, on sait qu'Anvers est un grand marché de laines. Dans les dernières années, le commerce anversois a fait de grands efforts et de grands sacrifices pour établir à Anvers un marché de laines d'Australie, en concurrence surtout avec celui de Londres.

Les grandes places de commerce d'Allemagne, notamment Hambourg, font des efforts analogues et non sans quelque succès.

Il en résulte que, pour que le port d'Anvers puisse lutter avec ces concurrents dans le commerce des laines d'Australie, il importe que des communications régulières soient assurées avec ce pays et que les steamers naviguant entre l'Australie et la Belgique soient, au retour, obligés de faire

escale à Anvers, et cela pendant les six mois de l'année où il peut y avoir des expéditions de laines en destination d'Anvers et de la Belgique.

Cette clause, qui a toute l'approbation de votre commission, est contenue dans le paragraphe 3 de l'article 1^{er} de la convention.

Quant à la subvention de 1,500 francs par voyage, elle compense à à peine, pour des steamers de 3,000 tonnes de jauge, une partie des frais de port à Anvers.

Il faut faire remarquer, à cette occasion, que les frais du port d'Anvers sont encore très élevés. Partout ailleurs ces frais ont été considérablement réduits.

Il serait désirable que d'importantes réductions fussent consenties, sur ces frais, dans un avenir prochain et par le Gouvernement et par l'administration communale d'Anvers.

Mais en attendant que ce progrès se réalise, on ne peut qu'approuver les réductions que le Gouvernement consent en faveur des lignes régulières qui acceptent certaines conditions et charges favorables au commerce et à l'industrie belges. La subvention accordée par la convention du 24 juin tient lieu de ces réductions.

Sans doute, il serait préférable que le Gouvernement pût accorder ces mêmes avantages à des armements belges. Mais on sait dans quel état peu prospère, peu brillant, se trouve l'industrie des armements en Belgique et combien peu les capitaux se portent vers cette industrie. Dans ces conditions, on comprend qu'aucun armement belge ne soit en mesure de présenter les avantages que présentent de puissantes compagnies étrangères, souvent fortement subsidiées dans leur pays, et d'accepter les charges auxquelles elles se soumettent.

Cette situation amoindrie de la marine belge peut être regrettée, mais il n'est pas au pouvoir du Gouvernement et de la Législature d'y apporter un remède efficace, à moins d'entrer dans une voie de protection et de privilège pour le pavillon national qui ne cadrerait pas avec l'ensemble de notre politique économique et douanière.

Un membre fait sur ce dernier point toutes ses réserves. Il estime que la création d'une marine marchande nationale s'imposera dans un avenir peu éloigné.

Votre commission, Messieurs, a adopté le projet de loi, à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur,

E. DE DECKER.

Le Président,

LÉON D'ANDRIMONT.
