

Sénat de Belgique.

Rapport fait par M. CASSIERS, au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de Loi, relatif à l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et les Etats-Unis.

MESSIEURS,

Organe de la Commission à laquelle vous avez confié l'examen du projet de loi relatif à l'établissement d'un service de bateaux à vapeur, entre la Belgique et les Etats-Unis, j'ai l'honneur de vous présenter le résultat de ses délibérations.

Le projet qui vous est soumis, est le complément du chemin de fer ; il soulève presque les mêmes questions qui ont été discutées lorsqu'on a décrété le grand système de nos voies ferrées. Il s'agit encore des avantages, de la rapidité et de la régularité des communications. Il s'agit, de même, de la nécessité de multiplier nos relations avec des pays où nous devons trouver de très importants débouchés pour nos produits.

Le nouveau mode de transport que le projet a pour but de créer, est un moyen de faire disparaître les trois quarts de la distance qui sépare la Belgique du centre du commerce transatlantique, du pays qui, par son système de commerce et de navigation, nous offre tous les avantages qui résultent du haut commerce, des relations directes avec de nombreux consommateurs de nos produits industriels et agricoles.

Le marché de l'Amérique du nord est d'autant plus important pour le placement des produits européens, qu'il n'est pas seulement le bazar de l'union américaine, mais aussi celui de beaucoup d'autres contrées.

Nonobstant le poids d'une dette écrasante, l'Angleterre ne recule devant aucun sacrifice pécuniaire, pour raccourcir les routes qui la séparent des consommateurs de ses produits. L'attention de cette première puissance industrielle s'attache bien moins à présent, aux avantages qui résultent des marchés de ces peuples coloniaux qui, par le poids de leur dépendance, restent stationnaires et diminuent de leur importance, qu'aux avantages que l'on peut recueillir sur les marchés non privilégiés ou de pays indépendans et prospères. Toutes les préoccupations de la Grande-Bretagne se portent maintenant sur ce qui contribue le plus efficacement à établir les relations les plus directes et les plus régulièrement suivies avec ceux des peuples qui ne produisent pas des articles similaires des siens.

La France, de son côté, ne reste pas en arrière dans l'établissement de services de bateaux à vapeur. Elle ne craint pas d'établir quatre grandes lignes à la fois, chacune avec plusieurs lignes secondaires.

Indépendamment des capitaux immenses qu'elle se propose de consacrer pour les subsides à accorder aux entreprises particulières, le rapport présenté à la Chambre des Députés, le 8 de ce mois, par la Commission chargée de l'examen de ce projet, et qui vient d'être voté presque sans discussion, propose d'ouvrir au Ministère de la Marine un crédit de 28 millions quatre cent mille francs.

En un mot, le cri des nations les plus avancées en commerce et en industrie, est unanime sur ceci : que la célérité des relations avec le dehors concourt, autant que la rapidité des communications intérieures, à la richesse et à la puissance des Etats ; que les peuples qui, par la position heureuse de leur territoire, l'activité de leur génie, l'intelligence de leur Gouvernement, savent se donner sur les autres nations l'avantage de voies plus nombreuses et plus rapides, s'assurent le plus brillant avenir.

Tout le monde est d'accord que ces peuples, au rang desquels peut se placer la Belgique, assurent par ces moyens à leurs produits, les marchés extérieurs, à leur commerce, la prééminence. Pouvons-nous, dans ce cas, nous peuple producteur, possédant proportionnellement plus de voies de communications rapides qu'aucune autre nation européenne, pouvons-nous nous arrêter dans une marche aussi avantageuse et compromettre ainsi les fruits des sacrifices que nous nous sommes déjà imposés.

Puisque de l'aveu de tous les économistes on n'achète les produits que par des produits, que ce qui constitue la richesse des nations, ce qui suffit à acquérir la prééminence commerciale, à prétendre à une certaine influence politique, ne consiste pas seulement à produire à bon compte, mais à s'assurer les débouchés extérieurs ; votre Commission pense que ne pas chercher les occasions de négliger le moyen d'aller explorer par soi-même ce que les autres peuvent nous acheter, de faire parvenir à sa destination ce que nous pouvons leur vendre, et d'en effectuer les transports aux frais les plus bas, serait compromettre gravement nos intérêts les plus importants.

L'expression de quelques inquiétudes est parvenue jusqu'à nous sur le sort de la navigation à voiles, pour laquelle on redoute la concurrence de la navigation à vapeur. Ces inquiétudes, votre Commission ne les partage aucunement. Elle est convaincue que la capacité des navires à vapeur, n'étant en proportion de leur tonnage que du quart environ de la capacité des navires à voiles, reste, en somme, bien loin de l'importance des transports qu'il peut y avoir à opérer par ces derniers navires.

Les services de navires à vapeur ne peuvent jamais être envisagés comme devant servir aux transports des matières pondéreuses, leur office par mer est celui que remplissent les diligences à l'égard des transports par terre.

Les bateaux à vapeur n'ont paru à votre Commission que destinés à servir de malle-poste maritime, que propres au transport des voyageurs, à celui des marchandises de grandes valeurs et de la correspondance, tandis que les navires à voiles font le roulage des mers et continueront sans aucun doute à effectuer la presque totalité des transports.

La mission de services à vapeur qu'il s'agit de créer sera pour la Belgique

d'aller à la recherche des lieux d'écoulement et du placement des produits que les navires à voiles seront appelés à transporter.

L'idée de ce projet n'est pas tout à fait neuve, la question de l'établissement de lignes de navigation à vapeur avait déjà fait l'objet de l'examen du précédent cabinet. Dans la séance de la Chambre des Représentans du 27 janvier dernier, M. De Theux se prononçait en ces termes :

« Le Ministre des Travaux publics s'est occupé sous le point de vue des bateaux à vapeur qui devraient être construits par le Gouvernement ; moi je m'occupe sous le point de vue du subside qui pourrait être accordé à l'une ou à l'autre des sociétés qui voudraient se charger de ce service. »

Ce projet avait donc reçu la sanction du cabinet précédent, comme il l'a reçu du Ministère actuel.

Suivant les tableaux officiels, l'Angleterre exporte dans les Amériques, en dehors de ses possessions particulières, pour environ 400 millions de ses produits.

La France exporte vers les mêmes contrées pour 150 millions de ses marchandises. En calculant à 150 millions, le montant de celles que le reste du continent y exporte, on trouve une consommation totale de 700 millions de produits Européens, dans laquelle la Belgique n'entre que pour la somme minime de un million et 106 mille francs, tandis que les importations uniquement des Etats Unis, se montent à 15 millions.

Un fait, qui ne peut être étranger à cette énorme disproportion et que votre Commission croit utile de signaler, c'est qu'un colis de marchandises expédié de Belgique ne se transporte par fois au delà des mers, comme l'a signalé tout récemment la Chambre de commerce de Liège, qu'en subissant une augmentation de frais de 10, 15 jusqu'à 25 p. % de la valeur de l'objet et la proportion de son volume. Ces frais sont supportés uniquement pour arriver au port de mer d'un pays voisin où l'expéditeur Belge peut rencontrer un départ immédiat pour la destination ultérieure de nos produits et pour éviter ainsi les retards qu'il éprouverait souvent dans nos ports de mer.

Dans cet état de choses, votre Commission pense que si des services réguliers peuvent s'établir en Belgique, on épargnera par là, ces frais de détours inutiles et l'on placera l'Industrie Belge, à même de participer plus largement à la consommation des peuples du nouveau monde.

Pour le transport des voyageurs et des lettres, nous sommes placés au moins aussi avantageusement que le nord de la France.

Le but de l'Angleterre et de la France étant, en outre, de faire construire généralement leurs grands navires à vapeur, de manière à pouvoir résister au tir de l'artillerie, il ne serait pas improbable que la Belgique devînt, par l'établissement de navires moins lourds, par suite d'une marche plus rapide, le point de réunion des voyageurs, et le bureau général des postes aux lettres des deux hémisphères.

Dans son heureuse position commerciale et manufacturière, sillonnée d'un réseau de chemins de fer qui, dans 3 à 4 heures, conduira des frontières de France et de l'Allemagne aux eaux de l'Océan, la Belgique ne peut rester inactive en présence de ce qui se passe autour d'elle.

Mais, Messieurs, en même temps que votre Commission approuvait la pensée qui a donné naissance au projet de loi, elle s'est demandée, si le Gouvernement

ne pourrait, en étendant et complétant cette pensée, amener, au moyen de quelques faibles subsides, l'établissement de certaine lignes de navires à voiles; s'il ne pourrait établir d'abord, et en attendant que les bateaux à vapeur soient construits, un premier service vers New-York, qui habituerait le Commerce à l'idée qu'il y a en Belgique des occasions fixes et régulières d'expéditions, un second service sur Rio de Janeiro, un troisième sur la Havane, et un quatrième sur Constantinople et Odessa ?

Votre Commission émet le vœu que le Gouvernement puisse trouver le moyen de faire jouir l'Industrie Belge des immenses avantages qui résulteraient de l'établissement de pareilles lignes de navigation.

Quant à la première, celle pour New-York, on pourrait l'établir à peu de frais. Le transport sous pavillon Belge de la provision de charbon nécessaire, de l'autre côté de la mer, à la consommation des dix à douze voyages de retour de nos bateaux à vapeur, y suffirait. Cette provision calculée à 3 kilog. par force de cheval et par heure, se monterait, pour des navires de 450 chevaux, à une consommation de 32,400 kilog. par 24 heures, à 486 cent mille kilog. par voyage de 15 jours; et en supposant 12 retours de nos navires, à l'énorme provision de 5,832,000 kilog. ou 8,424 tonneaux de mer, de charbon.

Cette quantité sera suffisante pour alimenter la navigation de 12 à 14 navires de 250 à 300 tonneaux chaque, pendant toute l'année.

Votre Commission pense aussi qu'il conviendrait de faire construire les coques de navires dans le Pays, s'il y a possibilité.

Voilà les motifs qui ont déterminé votre Commission à l'adoption des principes du projet de loi. Nous avons été raffermis dans cette opinion par l'examen que nous avons pris des avis des différentes Chambres de commerce et par les explications que nous a donné M. le Ministre de l'Intérieur.

En conséquence, la Commission a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi.

Bruxelles, le 20 juin 1840.

Le Baron DE MOOREGHEM.

Comte J. B. D'HANE.

Le Baron DE PÉLICHY VAN HUERNE.

Le Marquis DE RODES.

J. P. CASSIERS, Rapporteur.