

en donnant dans toutes ses écoles une grande extension à l'étude de la langue anglaise.

QUATRIÈME PARTIE.

Des navires de mer.

L'expérience de tous les jours nous montre que les populations voisines des côtes sont les seules qui fournissent des marins ; pour avoir en soi l'étoffe d'un bon matelot, il faut, dès l'enfance, connaître, pratiquer et aimer la mer. Les populations agricoles et industrielles de l'intérieur des continents sont, par la nature des choses, pratiquement incapables de fournir des marins, et sans marins nationaux il n'y a pas de marine possible.

La Belgique, telle que les événements de 1830 l'ont faite, ne possède que soixante kilomètres de côtes ; elle n'a donc presque pas de marins, et c'est pour cette raison qu'elle n'a jamais eu et qu'elle n'aura jamais qu'une marine insignifiante. On conçoit, en effet, qu'il serait très coûteux et partant commercialement impraticable de créer une marine belge avec des matelots étrangers ; la marine marchande est une industrie qui achète la main-d'œuvre et vend les transports ; et cette industrie ne peut supporter le régime de la libre concurrence que si elle a à sa disposition une population ouvrière indigène et habile.

Le régime de la libre concurrence devient de plus en

plus chez toutes les nations civilisées le régime de l'industrie des transports maritimes, et en présence de cet état de choses très avantageux du reste pour tout le monde, nous devons conclure que la Belgique, privée presque entièrement de marins nationaux, n'est pas appelée à être une nation maritime et qu'elle agira sagement en n'aspirant pas à le devenir.

Il ne faut pas songer à recourir au régime de la protection pour créer artificiellement une marine nationale belge. Ce système a fait son temps et a été définitivement condamné par presque tous les peuples. Le régime de la protection a été établi en Angleterre sous le gouvernement de Cromwell, en 1651, par la loi connue sous le nom d' « acte de navigation ». Cette loi ne permettait l'accès des ports anglais qu'à la marine marchande anglaise; elle fut maintenue pendant longtemps avec une extrême rigueur, et à la fin du siècle dernier, Adam Smith faisait, en faveur de la marine britannique, une exception à sa belle théorie de la liberté des industries et des échanges. Malgré cette opinion du grand réformateur, le courant des idées nouvelles devint si fort que l'acte de navigation fut d'abord adouci, et enfin complètement aboli vers l'année 1850. Aujourd'hui toutes les marines du monde jouissent dans les ports anglais des mêmes avantages que les navires anglais, et cette grande réforme économique a produit pour l'Angleterre des résultats si heureux et si incontestés que personne, en Belgique, n'oserait demander en faveur de la marine nationale belge, une surtaxe sur les pavillons étrangers. D'ailleurs, l'absence de marine marchande belge n'a pas pour nous de bien grands inconvénients. Certaines nations sont fort bien situées pour exercer l'industrie des transports dont nous avons besoin. Ainsi la Norwège qui possède beaucoup de côtes, avec un climat très dur et des con-

trées très pauvres, se trouve à la tête d'une marine marchande considérable, qu'il lui est impossible d'utiliser pour ses propres besoins ; avec une population de deux millions d'âmes, elle a, après l'Angleterre, la plus grande marine marchande de l'Europe ; cela provient de ce que les Norwégiens, habitués aux privations par nécessité, se contentent d'un petit salaire pour faire le dur métier de navigateur, et il résulte de cet état de choses que la marine norvégienne, ainsi que d'autres marines du Nord, peut transporter nos produits à meilleur marché que nous ne pourrions le faire nous-mêmes.

En conséquence nous pensons que notre intérêt n'est pas de chercher à créer une marine nationale belge et qu'il consiste, au contraire, à confier nos transports aux marines étrangères qui peuvent les effectuer dans les meilleures conditions.

Le peu d'importance de la marine nationale belge ne doit nullement nous empêcher d'avoir des lignes régulières de steamers entre notre pays et les pays d'outre-mer. Si ces lignes régulières ne s'établissent pas d'elles-mêmes, il est de notre intérêt de les aider au moyen de subsides alloués par notre gouvernement. Il n'est pas nécessaire que les navires de ces lignes soient de nationalité belge ; si les hommes et les capitaux nécessaires à ces entreprises ne se trouvent pas en Belgique, nous devons nous adresser aux hommes et aux capitaux de l'étranger pour atteindre notre but ; ce qu'il nous faut, c'est la faculté de transporter nos marchandises sur tous les marchés du globe avec célérité, régularité et économie. M. l'ingénieur en chef Delcourt a parfaitement traité cette question dans son rapport sur l'extension de nos débouchés ; nous extrayons de ce rapport les passages suivants dont nous acceptons toutes les conclusions :

« Toutes les personnes qui s'occupent d'affaires
« maritimes savent quelle immense influence les lignes
« postales subsidiées par les divers gouvernements ont
« exercée sur le développement du commerce transat-

« lantique, aussi bien en Angleterre qu'en France.
« C'est l'Angleterre qui, la première, est entrée
« dans cette voie. En subsidiant si largement les
« premières compagnies, elle n'a pas eu seulement en
« vue le service des postes, mais surtout les avantages
« indirects que pouvaient en recueillir le commerce et
« l'industrie, au point de vue de la régularité et de la
« facilité des échanges.

« De temps à autre, lorsque les affaires de la com-
« pagnie contractante permettaient d'accorder un
« dividende à ses actionnaires, le public criait bien
« au privilège, mais le gouvernement anglais ne s'est
« pas arrêté à ces réclamations qui ne supportent pas
« l'examen.

« En effet, les compagnies transatlantiques sont
« tenues, en vertu de leur contrat, à un ensemble
« d'obligations et de conditions onéreuses auxquelles
« n'est pas astreint un service de navigation libre, qui
« emploie ses navires au mieux de ses intérêts, d'après
« les fluctuations du fret et qui n'est obligé ni à la
« régularité, ni à la vitesse, ni à aucune des charges
« qui pèsent sur la ligne subsidiée. En résumé, l'Etat
« paie à la compagnie une certaine somme pour un
« travail défini et réglementé pour le plus grand bien
« de la communauté. C'est parfaitement régulier.

« Les heureux effets de la création des lignes sub-
« sidiées se sont également fait sentir en Belgique.
« Notre premier service entre Anvers, le Brésil et la
« Plata, date de 1868. Avant cette époque, nous
« n'avions pas de relations directes par steamers avec
« les ports de l'Amérique du Sud, et la plupart de nos

« produits étaient expédiés par la voie de Liverpool,
« de Southampton ou du Havre, pour être exportés
« ensuite par les vapeurs appartenant aux compa-
« gnies subsidiées étrangères. Il a suffi de la création
« d'une ligne régulière entre Anvers et les pays cités
« ci-dessus, pour que, presque aussitôt, des bateaux
« appartenant à des compagnies étrangères vinsent
« lui faire la concurrence et lui disputer l'aliment.
« Nous avons vu successivement apparaître à Anvers
« les navires de la compagnie Lamport et Holt de
« Liverpool, les Chargeurs-Réunis du Havre, le Nord-
« deutscher Lloyd de Brême, et la compagnie du
« Royal-Mail de Southampton. Depuis 1876, c'est la
« maison Lamport et Holt qui a obtenu la concession
« du service sur la Plata et le Brésil. En ce moment
« il y a six départs par mois, dont trois effectués par
« des lignes étrangères. De temps à autre celles-ci
« crient aussi au privilège, mais on ne voit pas pour
« cela qu'elles renoncent à venir à Anvers, ce qu'elles
« ne faisaient pas à l'époque où il n'y avait pas de ser-
« vice belge patronné par l'Etat.

(Notons ici que ce service n'est belge que par le patronage qu'il reçoit).

« Depuis la création de cette ligne (1868), nos
« exportations directes vers la Plata et le Brésil se
« sont considérablement accrues ; non-seulement notre
« commerce de transit et d'importation en a profité,
« mais encore notre industrie dont les produits sont
« chaque jour plus connus dans l'Amérique du Sud, et
« qui sont dégrevés aujourd'hui des frais de transport
« d'Anvers aux ports d'exportation anglais ou fran-
« çais. En outre, par suite du développement du tran-
« sit, le frêt d'Anvers est devenu plus bas que celui
« des autres ports concurrents vers les mêmes parages.
« Ainsi la moyenne des frêts à la sortie pour Rio

“ en 1877, a été pour les bateaux de la compagnie
“ Lamport et Holt, à Anvers de 30^{sh},6, à Liverpool
“ de 40^{sh} et au Havre de 49^{sh},6.

“ Ce qui est vrai pour la ligne de la Plata et du
“ Brésil, l'est également pour la ligne de New-York
“ et de Philadelphie, bien que nos exportations directes
“ vers ces parages aient subi le contre-coup des
“ mesures fiscales décrétées par le gouvernement des
“ Etats-Unis, en vue de protéger son industrie natio-
“ nale.

“ Ces premiers succès devraient nous encourager
“ à créer de nouvelles lignes vers l'Australie, la Chine
“ et le Japon. Il n'y a pas de doute qu'un service de
“ navigation régulier, direct et rapide, vers ces con-
“ trées, placé sous le contrôle du gouvernement, exer-
“ cerait la plus heureuse influence sur le développe-
“ ment de nos débouchés. La quantité de produits
“ belges envoyés actuellement vers l'extrême Orient
“ est considérable, mais presque tous sont exportés
“ des ports anglais. Il est impossible d'en faire une
“ évaluation, mais on peut s'en faire une idée, en sup-
“ putant le nombre de tonneaux de marchandises
“ embarquées chaque semaine à Anvers, en destina-
“ tion de Londres, et dont la moitié seulement, au
“ dire de négociants en position de bien connaître ce
“ qui se passe dans les ports anglais, est consommée
“ en Angleterre. Presque tout le reste s'en va en
“ Australie, dans l'Inde, en Chine et au Japon.

“ Il y a actuellement dix bateaux par semaine qui
“ partent d'Anvers pour Londres et Harwich. Comme
“ ces navires chargent en moyenne 500 tonneaux, on
“ peut estimer à 2,500 tonneaux par semaine la quan-
“ tité de marchandises transitant par Anvers et des-
“ tinées à l'Asie et à l'Australie. La majeure partie de
“ ces 2,500 tonneaux est composée de produits belges.

« L'aliment est donc plus que suffisant pour assurer le succès d'une ligne de bateaux à vapeur vers les ports de l'extrême Orient. »

CINQUIÈME PARTIE

Des ports bien outillés dans notre pays.

Nous avons émis déjà plusieurs considérations sur les ports belges dans notre étude sur les canaux maritimes.

Nous pensons qu'il n'est pas de l'intérêt d'une nation que tout son commerce se fasse par un seul port de mer. Les Hollandais, qui ont l'expérience du commerce maritime, ne se sont pas contentés d'avoir à Rotterdam un grand port de commerce; ils viennent de dépenser plus de 74,000,000 de francs pour mettre Amsterdam en communication directe avec la mer par le magnifique canal d'Ymuiden ayant 7 mètres de profondeur d'eau. Ils ont créé aussi un grand port à Flessingue; il est vrai qu'ici les résultats n'ont pas encore répondu à leur attente, mais cela tient surtout à ce que Flessingue est une très petite ville où manquent les hommes et les capitaux sans lesquels le commerce maritime ne peut pas prospérer. Les ports de mer dont nous demandons l'établissement en Belgique ne seraient pas dans ce cas; Gand, Bruxelles et Louvain sont des villes riches et populeuses, dans lesquelles il se trouvera sans doute beaucoup d'hommes et beaucoup de