

(1)

( N° 29. )

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 16 JANVIER 1866.

Crédit spécial de 655,000 francs au Département des Affaires Étrangères.

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'exploitation par l'État du service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres date de 1846. Depuis cette époque, de nombreuses améliorations ont été apportées à cette voie de communication directe avec l'Angleterre. Un service de jour a été créé; la moitié du service de nuit que les bateaux anglais desservaient et qui laissait beaucoup à désirer, a été reprise par le Gouvernement belge, moyennant un subside annuel de 112,500 francs, payé par le Post-Office.

Aujourd'hui nos bateaux font un service quotidien de nuit et de jour entre Ostende et Douvres; le nombre des voyageurs qui ont pris passage sur ces steamers s'est élevé en 1864 à 15,487; il dépassera ce chiffre en 1865; le produit du transport des petits paquets a presque doublé depuis deux ans, et l'on peut évaluer approximativement à 850,000 francs la somme à laquelle monteront les recettes directes et indirectes de cette ligne.

L'administration n'a pu cependant, renfermée qu'elle était dans les limites tracées par les budgets, satisfaire complètement aux exigences d'un service qui, pour répondre au besoin de plus en plus impérieux de communications promptes et régulières, doit suivre les progrès des constructions maritimes.

La première condition d'existence d'un service de malles-postes, c'est naturellement la vitesse; pour diminuer, autant que possible, la durée des traversées, les lignes de Calais à Douvres et de Boulogne à Folkstone ont substitué aux bateaux qu'elles employaient précédemment, des steamers plus grands et plus puissants, qui effectuent aujourd'hui de très-rapides traversées et assurent ainsi la régularité du transport des dépêches.

Ostende n'a pas progressé sous ce rapport; des sept steamers dont notre ligne dispose, trois seulement possèdent la marche supérieure sur laquelle l'administration doit pouvoir compter pour le maintien de nos relations postales avec l'Angleterre.

Le *Diamant*, la *Topaze* et le *Rubis*, datent de 1846 et de 1847 ; ces bateaux auront bientôt atteint l'extrême limite de la durée ordinaire de ce genre de navires ; les travaux de réparations qu'ils doivent subir en 1866 les maintiendront en état de navigabilité, et ils pourront plus tard être affectés à un service de marchandises ; mais, dans deux ans au plus, on ne pourra plus les employer au transport des voyageurs et des dépêches.

Il y a donc opportunité et même urgence à les remplacer par des steamers plus forts et d'une puissance telle que les traversées entre Ostende et Douvres puissent régulièrement s'effectuer en quatre heures.

En conséquence, le Gouvernement demande à la Législature un premier crédit de 655,000 francs divisé comme suit :

1° Construction d'un steamer. . . . .	fr.	625,000
2° Travaux à faire au steamer <i>Belgique</i> , par suite du changement de ses machines. ( <i>Voir le devis ci-annexé</i> ) . . . . .		30,000
		655,000
Ensemble. . . . .	fr.	655,000

Il paraît inutile d'insister sur l'importance qu'a pour le pays le maintien d'une communication directe et régulière avec la Grande-Bretagne ; la Chambre a voté dernièrement les sommes demandées pour la construction d'un nouveau quai à Ostende et d'un embranchement de chemin de fer destiné à conduire les convois jusqu'au débarcadère des bateaux ; les dépenses que ces travaux doivent occasionner seraient superflues, si le Gouvernement se trouvait dans l'impossibilité d'introduire dans le service de mer les améliorations reconnues indispensables pour amener les voyageurs sur notre ligne, et conserver les avantages que la Belgique retire des conventions postales conclues avec les pays étrangers.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

CH. ROGIER.

## PROJET DE LOI.

---

# Léopold II,

**ROI DES BELGES,**

*À tous présents et à venir, salut,*

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

**NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :**

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants par Notre Ministre des Finances.

**ARTICLE PREMIER.**

Il est ouvert au Département des Affaires Étrangères un crédit spécial de six cent cinquante-cinq mille francs (fr. 655,000), pour les dépenses suivantes :

<i>A.</i> Construction d'un steamer. . . .	fr. 625,000 »
<i>B.</i> Travaux à effectuer au steamer « <i>Belgique</i> » par suite du changement de ses machines. . . .	50,000 »
<b>Total.</b> . . . .	fr. 655,000 »

**ART. 2.**

Ce crédit sera couvert au moyen des ressources ordinaires.

Donné à Bruxelles, le 10 janvier 1866.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

**CH. ROGIER.**

*Le Ministre des Finances,*

**FRÈRE-ORDAN.**

---

*Type des nouveaux navires à construire à l'avenir pour le service des malles-postes à Ostende.*

---

**Dimensions principales.**

Longueur à la flottaison jusqu'à . . . . .	200 pieds.
Largeur extrême hors bordé . . . . .	24 —
Creux . . . . .	13 —
Tirant d'eau en charge, <i>maximum</i> . . . . .	7.4 —
Tonnage de construction jusqu'à . . . . .	575 tonnes.
Force nominale de la machine jusqu'à . . . . .	220 chevaux.

**Devis estimatif.**

Coque complète classée *A*, six ans au Loyd anglais, avec équipement, grément, mobilier des cabines, salons, offices, canons d'alarme, instruments nautiques, etc., à 550 francs la tonne, soit . . . . . fr. 316,250

Machines à cylindres oscillants, à moyenne pression et à condensation, comme celles de l'*Émeraude* et de la *Belgique*, munies des rechanges nécessaires, montées et essayées, à 1,300 francs, par force de cheval, soit. . . . . 286,000

Imprévu . . . . . 22,750

Total. . . fr. 625,000

Mais les machines de la *Belgique* étant trop lourdes pour sa coque, on emploierait ces machines pour le premier navire du nouveau type à construire, sauf à commander pour la *Belgique* des machines plus légères de même force que les anciennes, mais plus coûteuses, parce que pour obtenir la légèreté désirée, on sera obligé d'employer l'acier fondu pour la fabrication des principales pièces de forge.

De plus, pour employer la machine de la *Belgique* dans la nouvelle coque, on ne pourra le faire sans la remettre à neuf, sans construire de nouveaux arbres de couche, sans y faire enfin une dépense de 25,000 francs.

La dépense de construction de l'ensemble restera ainsi sensiblement la même que si on construisait un navire de 220 chevaux.

Mais pour le démontage de la machine de la *Belgique*, l'arrangement et l'allongement de la coque afin d'y placer la nouvelle machine et d'obtenir de meilleures qualités nautiques, il faut compter, en outre, sur une dépense de 30,000 francs, ce qui porte la dépense totale à 655,000 francs.

---