

(1)

(N° 90.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 FÉVRIER 1868.

CRÉDIT DE 625,000 FRANCS POUR LA CONSTRUCTION D'UN STEAMER.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

A diverses reprises, le Gouvernement a fait connaître à la Chambre que les paquebots - poste d'Ostende, le *Diamant*, la *Topaze* et le *Rubis*, construits en 1845 et 1846, avaient atteint l'extrême limite de la durée de ce genre de navires, et qu'il y avait urgence à les remplacer successivement par des navires plus grands et d'une puissance telle, que les traversées entre Ostende et Douvres pussent s'effectuer régulièrement en quatre heures.

La construction du steamer *Louise-Marie* (voir *Documents parlementaires*, session 1865-1866, n° 29) a été un premier pas fait dans la voie indiquée ci-dessus.

Le nouveau type de paquebot adopté a atteint le but que les administrations des postes, des chemins de fer et de la marine recherchaient; la moyenne des traversées de la *Louise-Marie* est de moins de quatre heures.

Un second crédit de 625,000 francs, pour la construction d'un steamer de même force et de mêmes dimensions que la *Louise-Marie*, fait l'objet du projet de loi ci-annexé.

Dans le cours de la discussion du Budget des Affaires Étrangères pour 1868, des doutes ont été exprimés sur l'utilité du service de jour établi au commencement de l'année 1862.

Les renseignements suivants font connaître à la Chambre les considérations qui ont motivé la création de cette ligne, et qui militent en faveur de son maintien.

Antérieurement à 1862, selon les arrangements pris avec l'Angleterre, le service de nuit était effectué, par moitié, par les deux Gouvernements.

Cette ligne unique, qui ne comportait qu'un seul voyage d'Ostende et de Douvres, ne répondait plus au besoin des communications entre la Grande-Bretagne et le continent.

D'une part, les dépêches de l'Allemagne, comprenant les correspondances du centre, du nord et de l'est de l'Europe, pour l'Angleterre et les pays d'outre-mer, qui arrivaient à Bruxelles par les trains de nuit vers 6 heures du matin, devaient y séjourner jusqu'au départ de la malle du soir.

Il en était de même pour les correspondances qui se recueillaient à l'intérieur après l'expédition de la malle unique.

De plus, un grand nombre de localités ne pouvaient répondre le même jour à une lettre reçue d'Angleterre.

Le même retard se produisait pour les dépêches de l'Angleterre à destination des États du continent.

Les trains de nuit apportent à Londres des correspondances nombreuses et importantes des principaux centres commerciaux et manufacturiers; ces dépêches devaient également attendre le départ de la malle du soir.

Il y avait donc, des deux côtés, une perte de temps de douze heures environ pour les relations entre le continent et la Grande-Bretagne.

Cette situation ne tarda pas à provoquer des réclamations fondées, surtout de la part de l'office de Prusse.

Un nouveau service journalier venait d'être établi entre Douvres et Calais. L'office britannique paraissait disposé à adopter cette ligne, laissant à la Belgique le soin de prendre des arrangements avec l'administration française pour les droits de transit à lui payer.

D'un autre côté, il était à supposer que l'office prussien ne consentirait jamais à acquitter, pour les correspondances auxquelles il avait la faculté de faire suivre une autre direction, un double droit pour le transit territorial belge et le transit territorial et maritime français.

L'administration belge ne pouvait se prêter à l'emploi de la voie de Calais pour une partie des correspondances; une telle mesure devait avoir pour conséquence inévitable la ruine de la ligne d'Ostende.

Un seul parti était à prendre : tous les efforts du Gouvernement devaient tendre à mettre le service belge à la hauteur des besoins généralement reconnus, en créant dans le plus court délai un second voyage journalier entre Ostende et Douvres.

L'administration de la marine fut chargée de l'organisation de cette nouvelle ligne, qui fut inaugurée le 1^{er} mai 1862.

Un an plus tard, le Gouvernement Britannique étant arrivé au terme du contrat qui le liait avec la compagnie Churchward, pour la partie du service de nuit que les conventions mettaient à sa charge, le Gouvernement Belge profita de cette circonstance pour renouveler les offres qu'il avait précédemment adressées au *post-office*; il offrit de se charger de l'exploitation entière du service de nuit, moyennant un subside annuel à lui payer par la Grande-Bretagne.

Ces propositions furent acceptées et le subside, fixé d'abord à 4000 livres, fut porté, peu après, à 4,500 livres.

Les négociations auxquelles a donné lieu cet arrangement ont été communiquées à la Chambre, lors de la présentation des demandes de crédit nécessaires pour les dépenses des nouveaux services.

L'exposé qui précède fait comprendre l'utilité qu'ont, pour les relations postales, les services d'Ostende, et notamment celui de jour.

Il est encore un autre point sur lequel le Gouvernement, sans vouloir entrer ici dans des considérations détaillées, croit devoir appeler l'attention toute spéciale de la Chambre.

La Belgique a le plus haut intérêt à conserver des communications directes et journalières avec la Grande-Bretagne. L'abandon de la ligne d'Ostende ferait perdre au pays une partie du transit des lettres de l'Allemagne, et le placerait, pour sa propre correspondance avec l'Angleterre, sous la dépendance d'un service étranger.

Les dépenses ordinaires, de nuit et de jour, se sont élevées, en 1867, à 850,040 francs, divisées comme il suit :

Personnel	fr.	242,280	»
Entretien des paquebots		278,000	»
Charbons, huiles, graisses, etc.		320,260	»
Frais d'agence		9,500	»
		<hr/>	
TOTAL.	fr.	850,040	»

Les recettes de 1867 ne sont pas encore entièrement connues, mais on peut affirmer qu'elles présentent une augmentation assez importante sur celles de 1866; ces dernières ont été :

Pour voyageurs.	fr.	196,820	35
Petits paquets		67,794	87
Subside de l'Angleterre		114,971	73
Portion de la taxe des correspondances de la Belgique pour l'Angleterre, représentant le prix du transport maritime		71,512	60
Le droit de transit sur les correspondances échangées entre l'Allemagne, l'Angleterre et les États-Unis, s'est élevé en 1866, à 497,503 francs, somme dont un tiers peut être attribué au transport maritime, soit		165,834	»
		<hr/>	
ENSEMBLE.	fr.	616,933	55

La différence entre les recettes et les dépenses des services d'Ostende se monte donc à environ 200,000 francs par an.

Toutefois, la construction de nouveaux steamers sur le modèle de la *Louise-Marie*, en assurant la promptitude et la régularité des traversées, aura pour résultat une augmentation sensible dans le nombre de voyageurs.

Le Gouvernement compte que les mesures pour lesquelles il réclame le concours des Chambres apporteront, d'année en année, une amélioration notable dans les recettes des malles.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

JULES VANDER STICHELEN.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

A 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 vingt-cinq mille francs (625,000 francs), pour la construction d'un steamer destiné au transport des voyageurs et des dépêches entre Ostende et Douvres.

ART. 2.

Ce crédit sera couvert au moyen des ressources ordinaires ou extraordinaires.

Donné à Bruxelles, le 5 février 1868.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

JULES VANDER STICHELEN.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.
