

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 JANVIER 1872.

Crédit spécial de 615,000 francs au Département des Affaires Étrangères
pour la construction d'un steamer.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSEURS,

Les résultats qu'avait en vue le Gouvernement en sollicitant des Chambres les fonds nécessaires pour remplacer successivement les anciens paquebots de la ligne postale d'Ostende à Douvres par des steamers d'une marche plus rapide, et d'une installation plus convenable, se sont réalisés en tous points. Le nouveau matériel flottant a permis à l'Administration des chemins de fer d'organiser entre l'Angleterre et l'Allemagne et vice-versâ par la Belgique, des communications accélérées qui n'ont pas tardé à exercer une heureuse influence sur l'exploitation de notre service de mer.

En 1869, le nombre des voyageurs qui ont emprunté la voie d'Ostende s'est élevé à 48,088.

En 1870, il est monté à 57,515.

Pour les onze premiers mois de 1871, il est de 65,889.

Sans doute la dernière guerre a contribué à l'augmentation du mouvement des passagers par Ostende, mais elle a démontré en même temps l'utilité incontestable de cette voie de communication, et en tout cas, on peut affirmer que le succès croissant de la ligne est dû particulièrement aux améliorations qui y ont été apportées. Elle est aujourd'hui connue très-avantageusement.

Le transport des colis postaux par nos steamers a pris également de l'extension.

Il est permis de constater dès à présent que même en négligeant le revenu indirect qu'elle aura procuré au Trésor du chef du transport des correspondances internationales et des lettres en transit, ses recettes directes (voyageurs, colis postaux, subside de l'Angleterre) dépasseront en 1871, dans une mesure assez marquée, le chiffre des dépenses pendant le même exercice.

Le Gouvernement a la confiance que ces résultats favorables sont acquis définitivement à la ligne. Et c'est pour maintenir la situation qu'il n'a pas hésité à organiser, dès le 6 mai 1871, le service entre Ostende et Douvres d'une manière non interrompue. Antérieurement à cette date, il n'y avait pas de départ : de Douvres le dimanche matin et le dimanche soir; d'Ostende le samedi soir et le dimanche matin. Cette lacune a été comblée sur les vives instances de l'Administration des chemins de fer, qui estimait avec raison que la ligne belge devait se compléter pour soutenir avec quelque succès la concurrence des malles de Calais.

Cette mesure a donc eu pour effet d'augmenter de 208 par an le nombre des traversées entre Ostende et Douvres.

L'extension donnée au service et les résultats nouveaux de l'exploitation créent, par contre, l'obligation de mettre le matériel naviguant en état de répondre à des besoins plus grands.

L'Administration de la marine et l'Administration des chemins de fer ont reconnu qu'avec le nombre actuel de bâtiments, on ne pouvait plus assurer la régularité de communications rapides, et que la construction de deux nouveaux paquebots était indispensable. Aujourd'hui, les malles naviguent presque sans interruption; le temps manque absolument pour l'entretien convenable de leurs coques, de leurs machines et de leurs chaudières. Dans ces conditions, les navires perdent naturellement de leur vitesse.

Au surplus, l'économie que l'on réaliserait en ne faisant pas l'acquisition de deux bâtiments serait annihilée à la longue par l'usure prématurée des paquebots existants.

Enfin la construction de ces steamers permettrait d'opérer la vente des anciens bateaux, dont l'Administration n'a pas osé se défaire jusqu'ici dans la crainte d'être, à un moment donné, prise au dépourvu.

Cependant le Gouvernement, désireux de ne pas grever le Budget de 1872 de la dépense totale au moyen de laquelle on pourra parfaire la bonne organisation et garantir l'exploitation avantageuse du service entre Ostende et Douvres, s'est décidé à ne proposer pour le moment que la construction d'un steamer.

En présence des résultats obtenus par les améliorations déjà introduites dans le service postal de mer, en présence de l'exploitation avantageuse de 1871, le Gouvernement espère que les Chambres voteront le crédit qui fait l'objet du projet de loi ci-joint.

Si la proposition est accueillie, la construction du paquebot pourra être confiée à la Société Cockerill, qui a déjà doté la ligne d'Ostende de cinq steamers dont les qualités sont appréciées unanimement.

L'urgence du crédit sollicité se démontre d'elle-même. La Législature voudra par conséquent sans doute examiner le projet dans un bref délai.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

C^e D'ASPREMONT LYNDEN.

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 quinze mille francs (615,000 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.

Donné à Bruxelles, le 22 janvier 1872.

LÉOPOLD.**PAR LE ROI :***Le Ministre des Affaires Étrangères,***C^{te} D'ASPREMONT LYNDEN.***Le Ministre des Finances,***J. MALOU.**
