

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 12 MAI 1845.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi qui établit un service de paquebots à vapeur entre la Belgique et l'Angleterre.

(Voir les Nos 162 et 227, session 1842-1843; 393, session 1843-1844, et 268, session 1844-1845 de la Chambre des Représentants et le N^o 200 du Sénat.)

MESSIEURS,

J'ai été chargé d'avoir l'honneur de vous faire le rapport sur le projet de loi qui établit un service de bateaux à vapeur entre la Belgique et l'Angleterre.

Les deux articles qu'il contient sont les seuls qui restent du projet de loi sur l'organisation de la poste aux chevaux, et des services de transport en dehors du chemin de fer.

Malheureusement deux fois déjà cette question a failli être abordée et elle a fini par être abandonnée.

D'abord sur un mémoire du 18 mai 1841, présenté par les délégués des maîtres de postes, un projet de loi a été introduit à la Chambre des Représentants le 18 mars 1843 par M. Desmazières. Le rapport en a été fait le 6 avril 1843 par M. Liedts au nom d'une commission spéciale, et enfin un nouveau projet a été présenté le 11 juin 1844, par M. Dechamps et le rapport fait le 6 mars 1845 par M. Lesoinne. De tout cela, comme j'ai eu l'honneur de vous le dire, il ne reste que les paquebots à vapeur.

Vous savez, Messieurs, que l'idée de M. le Ministre des Travaux Publics était de former un fond commun de 250,000 fr. provenant des 25 c. payés par les entreprises des diligences et des bénéfices des paquebots. Or, la masse des chemins de fer concédés depuis la présentation du projet va à peu près réduire à rien cette indemnité, et dérange l'économie de la loi. Cette loi a donc dû être scindée. C'est fâcheux, nous devons désirer que M. le Ministre étudie de nouveau cette importante question, il est impossible que l'institution de la poste aux chevaux vienne à périr; l'intérêt Gouvernemental en demande impérieusement le maintien; vous savez, Messieurs, que les lettres sont encore transportées par service de nuit, ce sera une lacune qui se fera sentir. Qu'on réduise autant qu'on le voudra le nombre des chevaux de chaque relai, mais que la poste ne soit pas supprimée. On a tort de considérer cette manière de voyager comme trop aristocratique. Les maîtres de poste sont bien convenus

dans leur mémoire, qu'il fallait la mettre à la portée du plus grand nombre, par l'économie, par la faculté d'avoir des voitures et des chevaux. Partout la Belgique va être sillonnée de chemins de fer : on voyagera partout avec la plus grande célérité, mais qu'on y voyage aussi commodément. Il y a des malades qui ne peuvent soutenir les chemins de fer ; qu'on ne s'écarte pas de la Belgique, parce qu'on y serait plus mal qu'ailleurs. Nous allons être bientôt en liaison avec tous les chemins de fer de l'Europe; que rien n'arrête l'étranger. D'ailleurs, je me permets de le répéter, la poste est indispensable au Gouvernement.

Examinons donc pour le moment le résultat de l'opération des paquebots à vapeur: nous croyons qu'elle peut être bonne, et meilleure qu'une entreprise particulière, parce qu'ils navigueront avec un équipage de l'État et qu'ils ne seront pas soumis aux frais de pilotage et de tonnage en Belgique, et qu'en Angleterre, comme appartenant à l'État, ils seront à peu près exempts de droit. La Commission dont vous avez le rapport joint au n° 393, fait à la page 24 la comparaison des frais, de laquelle il résulte qu'ils monteraient pour le Gouvernement à fr. 221,520, tandis que pour les particuliers, ils viendraient à fr. 490,421 75, différence fr. 269,401 75; en les comparant au produit probable de fr. 363,062,50, il y aurait un boni de fr. 141,742 50.

Mais j'aurai l'honneur de faire observer que plusieurs chiffres de ce calcul doivent être changés. D'abord pour la deuxième catégorie.

Personnel. Il faut de toute manière payer les employés suivants :

3 mécaniciens à 2400.	fr. 7200
3 chauffeurs 1200.	» 3600
3 maitres d'hôtel 1000.	» 3000
3 cuisiniers 1000.	» 3000
6 domestiques 600.	» 3600
3 femmes 600.	» 1800
21 personnes, nourriture à fr. 1 par jour, fait par an.	» 7665
	<hr/>
	29,865

Secondement, pour le chauffage :

120 chevaux à 5 kil.	600 kil.	
2 fois 7 heures, 14 h.	8400 kil.	
Un an.	3,066,000 kil.	
à fr. 28 les 1000 kil. 85,848 fr. }		» 90,140
5 p. c. en sus.	4,292 »	

pour augmentation sur la houille.

Quatrième catégorie.

On se passera de pilotes, cependant il pourra venir des gros temps où il en faudra, je compte 25 fr. par voyage, quelques autres petits frais en Angleterre, en tout 50 fr. par voyage, les 750 voyages.

	» 36,500
Assurance sur un million à 12 p. c.	» 5,000
La 1 ^{re} catégorie, comme c'est marqué.	» 160,000
	<hr/>
	fr. 521,505

Du produit de fr. 565,062 50 déduisant cette somme, il ne reste plus que fr. 41,557 50 au lieu de fr. 141,742 50 et cela sans compter que les fers ayant considérablement haussés depuis le mois de juin 1844, il pourrait ne rien rester du tout. Ce n'est donc qu'en forçant la recette qu'on arrive à trouver un boni. En prenant pour base les voyageurs transportés par la *Princesse Marie* pendant les cinq derniers mois de 1844, on trouve un produit de fr. 724,862 50 (Voir le tableau).

Si le résultat doit être tel qu'il est supposé, cette opération sera très-belle, mais votre Commission conseille au gouvernement d'y aller très-prudemment, et de refaire préalablement tous les calculs. Ne renouvelons pas une seconde expérience de la *British Queen*.

« On veut avoir des bateaux parfaits, qu'on cherche longtemps et qu'on ne s'arrête qu'à un mécanicien habile et expérimenté, qu'on lui fixe des conditions de vitesse, de poids, etc.

Nous ne demandons pas mieux que deux de ces paquebots soient faits dans le pays en établissant également toutes les conditions de vitesse, mais il est essentiel d'avoir un modèle, et votre Commission insiste particulièrement sur ce point.

Nous comptons donc que le Gouvernement s'entourera de tous les renseignements les plus précis sur les frais de construction, de personnel, de comptabilité sur les diverses dépenses en Angleterre, et que ce n'est qu'alors qu'on procédera à la commande de la coque et des machines.

Revenant encore sur l'utilité de la poste, nous espérons que M. le Ministre des Travaux Publics recherchera les moyens de rendre de la vie à cette institution et que cela pourra avoir lieu dès la rentrée des Chambres.

Ensuite des considérations qui précèdent, votre Commission a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité de ses membres présents, l'adoption du projet de loi.

A. DAMINET.

Baron DE MOOREGHEM.

Baron DE BARÉ DE COMOGNE.

Vicomte DE BIOLLEY, Rapporteur.

(4)

TABLEAU des produits du service projeté de paquebots à vapeur entre Ostende et Douvres.

(NB. Les calculs ci-après sont établis d'après le nombre de voyageurs transportés par la *Princesse Marie*, pendant les 5 derniers mois de 1844.)

NOMBRE.	CATÉGORIES.	PRIX PAR PLACE.	TOTAUX EN FRANCS.
36,500 $\left\{ \begin{array}{l} 33,750 \\ 2,500 \\ 250 \end{array} \right\}$ (*)	Voyageurs de 1 ^{re} classe.	fr. 20 »	675,000 »
	Id. de 2 ^e classe.	10 »	25,000 »
	Id. sur le pont.	5 »	1,250 »
	Voitures à 4 roues.	75 »	11,250 »
	Id. à 2 roues.	37 50	2,812 50
	Chevaux.	50 »	7,500 »
	Chiens.	5 »	250 »
	36,000 kilogr.	Bagages.	à 5 p. ‰
		TOTAL. fr.	724,862 50

(*) C'est calculé à 100 personnes par jour ou 50 par voyage.