

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 MARS 1864.

Crédit spécial de fr. 718,437 50 c^s pour le service des bateaux à vapeur
entre Ostende et Douvres (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. VAN ISEGHEM.

MESSIEURS,

Dans la séance du 8 de ce mois, le Gouvernement a présenté à la Chambre un projet de loi tendant à allouer un crédit spécial de fr. 718,437,50 c^s pour le service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres.

La 1^{re} section appelle l'attention de la section centrale sur la question de savoir s'il n'y aurait pas avantage, au point de vue des intérêts du trésor public, à substituer, à l'avenir, l'industrie privée à l'action de l'État, pour les relations postales par bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres. Elle fait remarquer, en outre, qu'au lieu d'acheter des bâtiments à l'étranger, il serait désirable qu'ils fussent construits sur les chantiers belges.

La section, à l'unanimité des quatre membres, s'abstient.

La 2^{me} section adopte le projet, à l'unanimité des sept membres présents, sans observation.

La 3^{me} section, tout en adoptant le projet, à l'unanimité des sept membres présents, demande si la somme de fr. 518,437 50 c^s, littera A, suffira pour avoir les navires en parfait état de navigabilité. Cette demande a été communiquée verbalement à M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui a donné à ce sujet une réponse affir-

(1) Projet, de loi n^o 52.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEERBOOM, était composée de MM. VAN RENYNCKE, VAN ISEGHEM, VAN VOLXEM, DE LAET, DELCOUR et GUILLERY.

mative, en ajoutant que le seul objet nécessaire, des nouvelles chaudières pour le *John Penn*, se trouve compris dans la dépense de fr. 518,437 50 c'.

La 4^{me} section exprime le regret que le Gouvernement n'ait pu prendre ses mesures de manière à conserver à la Belgique le transit des lettres vers l'Angleterre, sans avoir besoin de faire à l'étranger l'acquisition de bateaux à vapeur pour le service entre Ostende et Douvres; elle adopte, à l'unanimité des deux membres présents, le projet de loi.

La 5^{me} section adopte également le projet, à l'unanimité de ses quatre membres qui assistaient à la séance.

Les développements donnés par le Gouvernement dans l'exposé des motifs, et les divers chiffres qui s'y trouvent, nous dispensent d'entrer dans de longues considérations pour appuyer le projet de loi.

Depuis bientôt vingt ans, le Gouvernement belge avait la moitié du service de nuit, et les trois autres jours c'étaient des bateaux anglais qui transportaient les dépêches.

Par le Budget de 1862, le service de jour fut établi; une grande partie des lettres qui arrivent de l'intérieur de l'Angleterre ne doivent plus maintenant séjourner inutilement douze heures dans les bureaux de la poste à Londres, en attendant leur expédition pour le continent. Nous donnons aussi un grand avantage à l'Allemagne, aux Pays-Bas, etc., pour l'envoi de leurs dépêches, qui nous assure le maintien du transit; il produit annuellement au Trésor une somme de 400,000 francs.

Nous avons donc les trois quarts du double service, et il était de notre intérêt de l'avoir entièrement; c'est ce que le Gouvernement britannique a également compris. En effet, en 1863, à l'expiration du contrat Churchward, il s'est montré disposé à entrer en négociation avec le Gouvernement belge pour le service entier. Il fut convenu entre les deux Gouvernements que l'État belge se chargerait de l'exploitation de la double ligne, avec une subvention annuelle de 100,000 francs.

Nonobstant tous les efforts de M. le Ministre des Affaires Étrangères pour avoir une prompte décision, le contrat ne fut approuvé par la Chambre des Communes que le 28 mai dernier; le Gouvernement ne pouvait plus alors nous présenter un projet de loi en vue d'obtenir les crédits nécessaires pour être mis à même d'exécuter le service.

La Belgique, située entre les pays du Nord et l'Allemagne d'un côté, et la Grande-Bretagne de l'autre côté, doit faire tous les efforts possibles pour conserver le transit des dépêches et d'une grande partie des voyageurs entre ces pays. Elle y est intéressée d'abord sous le rapport politique, puis comme possédant un grand réseau de chemins de fer. Une compagnie propriétaire de lignes pareilles n'hésiterait pas un seul instant d'avoir ses bateaux à elle pour le transport des voyageurs; notre service postal est pour ainsi dire la continuation de nos railways.

Nous avons de plus, au point de vue de notre commerce, un intérêt à conserver cette exploitation, car si le malheur voulait qu'elle fut supprimée, nous serions forcés d'emprunter un territoire étranger pour échanger notre correspondance avec le pays qui se trouve à la tête du mouvement commercial de l'Europe, et avec tous

les États transatlantiques. Nous serions à la merci de nos voisins et, en outre, nous aurions nous-mêmes des frais de transit à supporter.

Aussi, il faut une grande sécurité et une grande promptitude pour un service postal sur mer, pour un service où les minutes sont calculées; on ne peut pas oublier les valeurs immenses que les bateaux-postes transportent et quelles terribles conséquences pour les affaires commerciales un accident peut avoir. A prix égal, une exploitation comme celle sur Douvres doit être faite par l'État, et c'est à cause de cette sécurité que tous les Gouvernements du nord et de l'Allemagne nous donnent la préférence pour le transit de leurs dépêches.

Immédiatement après le vote de la Chambre des communes, M. le Ministre des Affaires Étrangères n'a pas hésité un moment à se mettre en mesure de se procurer des bateaux, mais il n'y en avait pas à acheter; il aurait fallu les commander, soit en Angleterre, soit en Belgique, et comme il n'avait aucun crédit à sa disposition, il était forcé de louer une couple de navires.

Mais, il y a deux mois, la question changea de face; il était parvenu à la connaissance du Gouvernement belge que les deux sociétés, le *London-Chatham and Dover*, et le *South Eastern Railway*, étaient disposées chacune à vendre un de leurs bateaux, le service d'Ostende sur Douvres étant assuré par nous; M. le Ministre fit examiner, par des hommes compétents et experts, le *John Penn* et le *Queen of the French*, et ils trouvèrent ces deux navires en parfait état; ils furent acquis sous l'approbation des Chambres belges.

Ces deux bâtiments, comme le dit l'exposé des motifs, ne coûtent qu'une somme de £ 18,750, ou en francs, 473,437 50 c^s, au lieu de 800,000 francs qu'on aurait dû payer pour des bateaux neufs. De plus, ils étaient mis à notre disposition immédiatement, ce qui nous économisait un loyer assez cher pendant un an et un surcroît de dépense pour le personnel; cette acquisition est donc avantageuse pour nous.

Répondant à une observation de la première section, un membre trouve que si le Gouvernement avait mis ce service en adjudication, il aurait dû faire de grands sacrifices et payer un subside élevé; en effet, M. Churchward, dernier concessionnaire, avait obtenu du Gouvernement anglais un subside annuel d'environ 40,000 francs, pour un départ journalier de Douvres à Calais, et trois fois par semaine de Douvres à Ostende; les bateaux qui font en ce moment le double service d'Ostende parcourent maintenant plus de kilomètres que les premiers faisaient, et encore comment le service était-il fait. Il le répète, pour assurer la sécurité et la promptitude, il faut que cette ligne soit entre les mains de l'État. Nous faisons en même temps une économie en employant les officiers de marine, qui sans ce service auraient droit à un traitement de disponibilité. De plus, les consommations à bord sont de nos produits, et le personnel embarqué sont de nos concitoyens, qui y trouvent une certaine position.

Nous avons déjà démontré que le Gouvernement a été obligé de louer des navires pour lesquels, y compris la fourniture de la houille, etc., il demande un crédit supplémentaire de 170,000 francs, mais une grande partie de cette dépense est entrée dans la caisse du Trésor, par la subvention que nous avons reçue du Gouvernement anglais et par le produit des voyageurs.

Cette dépense a été entièrement transitoire; il est toujours coûteux de devoir louer des navires, et l'équipage anglais avait une solde plus élevée que nos marins.

Aujourd'hui nous entrons dans la voie ordinaire avec nos propres bateaux et nos propres équipages, nos dépenses diminuent, et si on calcule le subside que nous serions obligés d'accorder à une société, l'exploitation par l'État nous laissera un certain bénéfice.

La section centrale, à l'unanimité des six membres présents, adopte le projet de loi.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.

