

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 MARS 1870.

Crédit spécial de 1,230,000 francs, ouvert au Département des Affaires Étrangères, pour la construction de deux steamers (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le service postal entre la Belgique et l'Angleterre a fait l'objet d'un mûr examen de la part d'une commission mixte composée de plusieurs fonctionnaires supérieurs de différents Départements ministériels. Le travail de cette commission ayant été communiqué à la section centrale chargée de l'examen du Budget des Affaires Étrangères pour l'exercice 1869, celle-ci l'a fait imprimer à la suite de son rapport (3). Ce travail démontre toute l'importance de ce service pour la Belgique, et le haut intérêt qui se rattache à l'amélioration de son matériel flottant a été mis sous les yeux de la Chambre.

La commission réclame trois nouveaux steamers pareils aux navires *la Louise-Marie* et *le Léopold*.

Par suite de son travail, un projet de loi pour la construction d'un nouveau steamer a été déposé par le Gouvernement le 12 mai dernier; cette demande de crédit n'a soulevé aucune objection.

Aujourd'hui, M. le Ministre des Affaires Étrangères réclame, par un nouveau projet de loi soumis à la Chambre le 25 janvier dernier, un crédit de 1,230,000 francs pour la construction de deux autres steamers.

(1) Projet de loi, n° 60.

(2) La section centrale, présidée par M. DOLEZ, était composée de MM. CASTIGNON, DAVID, DE MACAR, MULLER, VAN ISEGHEM et LAMBERT.

(3) N° 70 des *Documents parlementaires*, session de 1868-1869.

Voici le travail des sections :

Les 1^{re}, 2^{me}, 3^{me} et 6^{me} sections adoptent sans observation.

La 4^{me} section charge son rapporteur de demander au Gouvernement quelle est son intention quant au choix à faire du pays où seront construits les bateaux et du constructeur qui sera chargé de cette construction.

En outre, elle désire savoir s'il y aurait un inconvénient à faire de la construction de ces deux steamers avec garanties l'objet d'une adjudication publique, à laquelle les constructeurs étrangers seraient admis à participer.

Elle adopte le projet.

La 5^{me} section recommande au Gouvernement d'examiner la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'adopter un autre modèle de bateaux, ayant une largeur plus grande que celle des steamers actuels, afin de leur donner plus de vitesse et d'être à même, avant tout, de transporter un plus grand nombre de voyageurs. Elle admet également le crédit.

Ces observations ont été communiquées à M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui a fait parvenir à la section centrale la réponse suivante :

PREMIÈRE ET DEUXIÈME QUESTIONS.

1^o « Quelle est l'intention du Gouvernement en ce qui concerne le pays où seront construits les deux navires et à qui cette construction sera-t-elle confiée? »

2^o « Y aurait-il inconvénient à mettre en adjudication publique la construction des deux navires avec garanties, en y faisant participer les étrangers? »

RÉPONSES.

« Immédiatement après le vote du premier crédit accordé par la Législature pour la construction d'un steamer du nouveau type, adopté pour la ligne postale entre Ostende et Douvres, le Gouvernement prit la résolution de demander non-seulement à la Société Cockerill qui, seule, à cette époque, effectuait en Belgique les constructions de ce genre, mais aux grands chantiers de France et d'Angleterre, des soumissions pour la livraison du steamer précité.

« Plusieurs Compagnies répondirent à cet appel; leurs soumissions présentaient des différences de prix inexplicables. Tandis qu'un constructeur de Nantes demandait 781,000 francs, les chantiers de St-Nazaire offraient de livrer le bateau au prix de 580,000 francs, mais les machines devaient se faire en Écosse; les frais de surveillance et de transport étaient considérables, et les rapports constataient qu'à cette époque du moins, les constructeurs écossais n'étaient pas réputés pour la construction des machines à cylindres oscillants.

« D'autres Compagnies, telles que Gouin, de Nantes, Ravenhill, de Londres, et John Penn, de Greenwich, offraient de se charger de la construc-

» tion soit de la coque, soit des machines, et cette division de l'entreprise
» devait occasionner des frais supplémentaires, et, sans aucun doute, des
» retards et des mécomptes dont le service postal aurait considérablement
» souffert.

» Déterminé par ces considérations, le Gouvernement crut devoir donner
» la préférence à la Société Cockerill, et l'entreprise lui fut confiée moyennant le prix de 609,000 francs.

» La Compagnie Cockerill a non-seulement satisfait à toutes les prescriptions du cahier des charges, quelque rigoureuses qu'elles fussent, mais
» elle a été au delà : le steamer *Louise-Marie*, construit le premier, et le
» steamer *Léopold*, livré en 1869, n'ont pas de rivaux dans les lignes
» courantes pour le parfait achèvement de leur coque et de leurs machines
» et pour la rapidité de leur marche.

» Tout fait supposer qu'il en sera de même du steamer *Marie-Henriette*, dont la livraison doit avoir lieu au mois d'avril prochain.

» Lorsqu'il fut question de la construction de ce dernier paquebot, la Société des cales et chantiers d'Anvers se mit sur les rangs pour cette
» entreprise. Elle fut admise à concourir; le cahier des charges lui fut communiqué; il ne fut fait aucune différence entre cette Compagnie et la
» Société Cockerill pour les conditions; les offres présentées par cette dernière ayant été les plus avantageuses pour l'État, sous tous les rapports,
» c'est elle qui a été déclarée adjudicataire du bateau dont la construction
» est sur le point d'être achevée.

» Les précédents indiqués ci-dessus ne sont point de nature à engager le
» Gouvernement à recourir de nouveau à l'industrie étrangère pour la construction des steamers de poste.

» Quant à la Société des cales et chantiers, le Gouvernement verrait avec
» satisfaction qu'elle pût concourir avec la Compagnie Cockerill pour ces
» entreprises, mais il faut bien reconnaître que, jusqu'à présent, ces deux
» constructeurs n'offrent pas des garanties égales.

» La Compagnie Cockerill va livrer son troisième paquebot; ses travaux
» ont été couronnés du plus brillant succès; elle a pour elle l'expérience
» acquise, les études préliminaires faites, le tracé des paquebots en grandeur
» naturelle, exécuté depuis longtemps, les maîtres et ouvriers employés spécialement à ce genre de construction; la Société des cales et chantiers, au
» contraire, dont l'existence ne date que de quelques années, n'a jamais construit de bateaux à vapeur; elle ne possède pas de salle de gabaris et n'a
» pas même l'emplacement nécessaire pour en établir une ayant les dimensions voulues pour effectuer le tracé complet d'un steamer de la grandeur
» du paquebot *Louise-Marie*. Enfin, elle a tout à faire, et, pour la placer dans
» des conditions de temps qui lui permettraient d'entreprendre les constructions projetées, le Gouvernement devrait fixer des délais tels que le service
» postal serait gravement compromis.

» Il est de toute nécessité que les deux derniers bateaux soient sur la ligne
» avant l'hiver prochain; s'il devait en être autrement, le nouveau service
» de jour serait interrompu; cette voie ne peut être desservie actuellement
» que par les paquebots *Louise-Marie* et *Léopold I^{er}*; depuis sept mois, ces

- » navires naviguent sans relâche, leurs chaudières ne peuvent être qu'impar-
- » faitement nettoyées et elles s'usent rapidement.
- » La situation du matériel exige, de la manière la plus impérieuse, la
- » prompt entrée en activité des nouveaux paquebots.
- » Le Gouvernement ne peut sacrifier la régularité des communications
- » postales qu'il est chargé de maintenir entre le continent et l'Angleterre,
- » aux intérêts d'une compagnie qui, lors même qu'un délai très-long lui
- » serait accordé pour effectuer l'entreprise, ne saurait offrir les garanties et
- » la certitude de bonne exécution que présente la Société Cockerill. »

TROISIÈME QUESTION.

- » Ne pourrait-on pas adopter un modèle de bateaux ayant une largeur
- » plus grande que les bateaux actuels, afin de pouvoir transporter un plus
- » grand nombre de voyageurs et gagner en vitesse? »

RÉPONSE.

- » Le Gouvernement a fait examiner en 1866 la question de savoir quelles
- » pourraient être les dimensions à donner aux nouveaux steamers dont la
- » construction était nécessitée par les améliorations apportées au service
- » postal.
- » Le paquebot *Alexandra*, d'une longueur de 220 pieds de perpendicu-
- » laire en perpendiculaire, de 24 pieds de largeur et de 7 pieds 2 pouces de
- » tirant d'eau, fut proposé comme type par l'ingénieur en chef du génie
- » maritime.
- » Ce navire appartient à la ligne de Calais à Douvres.
- » Les officiers commandants, consultés à ce sujet, émirent alors, pour la
- » plupart, l'avis que l'*Alexandra* avait une trop grande longueur pour
- » Ostende et que la manœuvre d'un tel bâtiment présenterait des dangers
- » sérieux à l'entrée et à la sortie du port. Le Gouvernement se rallia cepen-
- » dant aux propositions de l'ingénieur, mais il fut reconnu que la situation
- » des ports d'Ostende et de Douvres ne permettait pas d'aller au delà des
- » dimensions du steamer *Alexandra*.
- » Le paquebot *Louise-Marie*, construit d'après ce modèle, ayant parfaite-
- » ment répondu aux résultats qu'on en attendait, l'Administration a adopté ce
- » bâtiment comme type définitif des bateaux à vapeur de la ligne postale
- » vers l'Angleterre.
- » La durée moyenne des traversées des steamers *Louise-Marie* et *Léo-*
- » *pold I^{er}*, entrés en activité dans le courant de l'année 1869, est de 4^h 15', ce
- » qui représente une marche de 5 1/2 lieues environ à l'heure.
- » On ne connaît pas, dans la Manche, de paquebot ayant une vitesse supé-
- » rieure à celle de ces deux bâtiments. Il serait impossible de donner aux
- » nouveaux steamers une plus grande largeur sans augmenter leur tirant
- » d'eau; les ports d'Ostende et de Douvres deviendraient souvent imprati-
- » cables pour de tels navires, le service postal serait fréquemment entravé et
- » les dépenses en personnel, matériel et combustible, s'accroîtraient dans de
- » fortes proportions.

» Les paquebots de Calais ne sont pas plus grands que les nouveaux steamers belges et ils suffisent au transport d'un nombre de voyageurs beaucoup plus considérable sur cette ligne que sur celle d'Ostende. »

La section centrale, appréciant les considérations développées dans la réponse de M. le Ministre des Affaires Étrangères, ne peut qu'approuver l'opinion émise par le Gouvernement au sujet de la construction des deux steamers. Outre les considérations qu'il fait valoir, il en existe encore d'autres : en effet, il importe, dans l'intérêt de la marche régulière du service, que tous les bateaux desservant la ligne soient construits sur les mêmes modèles, et que les machines des bateaux soient identiquement les mêmes, de telle façon qu'il suffirait d'avoir des chaudières de réserve et un approvisionnement de pièces de rechange propres à tous les bords, pour que les bateaux ne soient jamais obligés de chômer longtemps, à la suite d'un de ces accidents imprévus, comme il peut en arriver en mer, en dépit même de toutes les précautions.

A défaut de ce système si désirable d'uniformité, le moindre accident jette quelquefois le désarroi dans le service : les réparations font prolonger les chômages, et les bateaux en état de naviguer, chargés de faire face à tous les besoins, s'usent et se détraquent trop promptement parce qu'ils n'ont pas alors leurs jours de chômage ordinaire dont on profite pour les entretenir et leur faire subir les petites réparations, qui, faites à temps, évitent souvent la nécessité de faire plus tard de bien grandes dépenses.

Il reste encore à dire un mot touchant la question du payement. Ordinairement, aux termes du contrat, le constructeur a droit à certaines sommes déterminées, selon le degré d'avancement de la construction, et généralement les constructeurs profitent du bénéfice de cette clause. Ce mode n'est pas sans offrir certains inconvénients : si plus tard il est constaté, par exemple, dans un voyage d'essai, que le bateau ne satisfait pas aux conditions du cahier des charges, la plus grande partie de la somme d'achat étant payée, il devient très-difficile d'avoir recours à un refus, et d'obtenir la restitution des avances payées. Dans cette situation on est, pour ainsi dire, forcé d'en finir par voie de transaction ; et si l'on parvient à terminer l'affaire de façon à ne pas devoir prendre réception, on est exposé à devoir subir de nouveau un retard de plusieurs mois, afin de permettre aux constructeurs de construire et d'achever un nouveau bateau.

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

La Société anonyme des cales et chantiers de l'Escaut s'est adressée par lettre à M. le président de la section centrale pour engager le Gouvernement à faire de la construction des deux steamers l'objet d'une adjudication publique.

Cette lettre a été communiquée à M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui a répondu par une note d'observations ; ces deux documents seront déposés sur le bureau pendant la discussion du projet de loi.

Le Rapporteur,
JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,
H. DOLEZ.