

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 AVRIL 1862.

Amendements au Budget du Ministère des Affaires Étrangères
pour l'exercice 1862 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Rien n'est plus important pour le public, et particulièrement pour le commerce et l'industrie, que d'avoir de fréquentes occasions de correspondre et en même temps d'avoir un service prompt, sûr, régulier et qui, sous tous les rapports, ne laisse rien à désirer.

Entre le continent, du côté de la Belgique et la Grande-Bretagne, nous n'avons en ce moment qu'un seul service direct, un départ le soir, six fois par semaine, d'Ostende à Douvres et *vice versa*.

En présence de l'importance de nos relations, non-seulement avec l'Angleterre, mais avec les pays transatlantiques, et pour conserver le transit des dépêches venant des Pays-Bas, de l'Allemagne, etc., peut-on dire qu'un seul départ soit suffisant? N'avons-nous pas un immense intérêt à faire en sorte que ce transit n'échappe pas à notre chemin de fer; n'avons-nous pas aussi le même intérêt pour attirer vers notre railway les voyageurs venant de l'Angleterre, ou en destination de ce pays?

M. le Ministre des Affaires Étrangères, en examinant cette question, a reconnu qu'il fallait, dans l'intérêt de notre commerce et de notre chemin de fer, établir un

(1) Budget, n^o 17.
Rapport, n^o 64.
Amendements, n^o 99.

(2) La section centrale, présidée par M. VERVOORT, était composée de MM. DE RIDDER, JAMAR, VAN ISEGHEM, DE CHENTINNES, JACQUEMYS et DE VRIÈRE.

service de jour entre la Belgique et la Grande-Bretagne; il propose d'organiser ce service à dater du 1^{er} mai prochain. Les circonstances sont favorables en ce moment; sauf la construction d'un cinquième bateau, pour lequel il sollicite un crédit de 400,000 francs, le Gouvernement ne réclame aucune nouvelle augmentation de dépenses; l'ensemble du crédit figurant aux articles 41, 42 et 48 suffit pour faire face aux dépenses du service de jour.

À la suite de la perte d'un bateau pilote, la Chambre avait engagé le Gouvernement à faire construire un bateau à vapeur auxiliaire pour l'administration du pilotage; en conséquence, le steamer *Émeraude* fut acquis, mais en même temps on décida que, le cas échéant, il devait pouvoir être employé pour le service postal. Ce bateau, qui est beaucoup plus propre à ce dernier usage, ne convient pas autant, à cause de sa longueur et de sa grande consommation de houille, au sauvetage et au service du littoral; d'après le projet du Gouvernement, il serait affecté définitivement à la ligne d'Ostende à Douvres, et remplacé par un bateau spécial pour lequel un crédit de 125,000 francs est demandé.

Les quatre bateaux que le Gouvernement possède, le *Diamant*, le *Rubis*, la *Topaze* et l'*Émeraude* suffisent pour commencer immédiatement le service de jour et le continuer pendant trois à quatre mois, en maintenant les trois départs de nuit par semaine. Plus tard, dès que le cinquième bateau sera achevé, le nombre de steamers nécessaires pour ce service sera alors au complet.

Quelles sont les conditions vitales et essentielles pour un bon service postal et durable, surtout pour une exploitation à courte distance et quand une demi-heure peut déranger tout un service? La régularité, la sécurité, et un nombre suffisant de bateaux auxquels il doit être interdit de transporter de grosses marchandises.

Le service public du transport des dépêches sur mer et à *courte distance* est un objet tellement important pour le commerce, que l'intervention du Gouvernement se justifie : à cet égard, on peut invoquer l'expérience.

Le service de nuit, actuellement organisé, se fait moitié par des navires à fournir par le Gouvernement britannique, moitié par des bateaux belges. Pendant de nombreuses années, l'amirauté anglaise a exploité par ses propres navires les lignes de Douvres à Ostende et de Douvres à Calais, son service se faisait bien; mais depuis la guerre de Crimée, elle a contracté avec une compagnie privée pour le transport des dépêches, moyennant un subside qu'on prétend être de 375,000 francs, donc pour le service sur Ostende de 225,000 francs. Dans ce contrat, tout a été comme d'ordinaire prévu, le nombre de navires, etc.; mais de quelle manière a-t-il été exécuté et quel en est le résultat? Un nombre insuffisant de bateaux, des irrégularités dans le service, des pertes et avaries, un naufrage corps et biens, etc. Ce service n'a pas été seulement critiqué par la presse de nos voisins, mais aussi il a fait l'objet de discussions dans le Parlement. Si c'est au moyen de telles économies que l'industrie privée est à même d'organiser à meilleur compte un service postal, il ne peut convenir ni au commerce, ni aux voyageurs.

Certainement personne n'est à l'abri des événements de mer, mais avant tout il faut une sage prévoyance.

Le Gouvernement belge a un autre intérêt, celui d'attirer sur son chemin de fer autant de voyageurs que possible; on pourrait admettre que l'industrie privée ayant le service, déverserait sur notre railway le même nombre de voyageurs. Mais le service de mer serait-il fait par elle aussi convenablement que par l'État? Aussi,

chaque fois qu'il conviendrait au Gouvernement de changer les heures de départ, par suite de convention postale, ou pour tout autre motif, il serait tenu de faire des arrangements avec la compagnie qui, certainement, calculerait ses intérêts propres et non ceux de l'État.

Avec son service de nuit et le nombre de bateaux qu'il possède, le Gouvernement belge peut, mieux que tout autre, organiser économiquement le service, alors surtout qu'il se trouverait dans l'obligation d'accorder à nos officiers de marine un traitement de disponibilité, s'il ne pouvait les employer autrement.

Par l'exposé des motifs, le service postal de nuit, tel qu'il est organisé en ce moment, rapporte au trésor un boni de fr. 105,713 86 c^t, auquel il faut ajouter la somme que l'État retire des voyageurs arrivant par les malles-postes et qui font usage de notre chemin de fer. Dans l'hypothèse que le service serait cédé à l'industrie privée et qu'il serait fait d'une manière convenable, on obtiendrait le même résultat sous le rapport du transit des dépêches et des voyageurs attirés vers notre chemin de fer, mais, dans les circonstances actuelles, on ne l'aurait pas à meilleur compte ni dans les mêmes conditions.

Outre les avantages que nous venons d'énumérer, il y aura, par le nouveau service, un accroissement dans le transit des lettres, et, pour celles transportées par le nouveau service, nous serons en droit de réclamer de ce chef, à l'office britannique, la taxe de mer ou un subside.

On ne doit pas oublier cette autre considération, d'un ordre moins élevé, que tous les frais de l'exploitation seront dépensés en Belgique et à l'avantage de nos concitoyens : les équipages seront belges, les réparations se feront dans le pays, la houille qui sera consommée proviendra de nos mines; les bateaux anglais achètent, au contraire, tout chez eux.

Plus d'une fois, les Gouvernements étrangers ont réclamé un second service; il est d'une grande importance, principalement pour l'Allemagne. Aujourd'hui il y a lacune, et, par conséquent, un retard; comme l'exposé des motifs le dit avec raison, le plus grand nombre des lettres venant de l'intérieur de la Grande-Bretagne séjournent pendant quatorze heures dans le bureau de la poste à Londres, et souvent le même inconvénient existe pour les lettres transatlantiques, ce qui occasionne au commerce un préjudice considérable. Aussi toutes nos villes commerciales et industrielles sont intéressées à avoir, outre le départ de nuit, un départ de jour, qui présente toutes les garanties de durée et de sécurité possibles. En le faisant, le Gouvernement rend un véritable service à l'industrie et au commerce du pays.

Pendant la bonne saison, et cette année surtout, à cause de l'exposition universelle de Londres, on peut s'attendre, comme précédemment, que l'une ou l'autre société organisera, pour deux à trois mois, un service entre l'un ou l'autre port anglais et la Belgique; mais ces services n'ont aucune durée, aucune régularité, et cessent à l'approche de la mauvaise saison, quand les voyageurs diminuent. Ce n'est pas un tel service, tout temporaire, que le commerce réclame.

On ne saurait assez insister sur l'importance que le public attache à une bonne organisation postale; quelle inquiétude pour le commerce si un service pareil se fait mal; quelle perte pour un négociant si un bateau venait à périr; quelles valeurs importantes les lettres ne contiennent-elles pas? On se souvient des inquiétudes de plus d'un négociant lors de la perte du steamer *la Violette*, dont on ne désire

pas rappeler ici les causes probables. Heureusement, des lettres ont été plus tard retrouvées.

L'examen du projet de loi en sections a donné lieu aux votes suivants :

La 1^{re} section adopte par quatre voix et deux abstentions;

La 2^{me} — par trois voix;

La 3^{me} — par six voix contre trois;

La 4^{me} --- le litt. *A* par quatre voix contre deux et une abstention, et le litt. *B* par six voix et une abstention;

La 5^{me} --- par six voix et une abstention, et

La 6^{me} — par les six membres présents.

Un membre de la 1^{re} section demande, en cas d'adoption du projet de loi, s'il ne serait pas avantageux d'avancer l'heure de départ du train du matin de Bruxelles vers Ostende, de façon à éviter aux dépêches venant d'Allemagne un stationnement de 6 heures à Malines, et à faire parvenir les dépêches à Londres assez à temps pour qu'elles y soient distribuées le soir et expédiées le même jour pour le nord de l'Angleterre.

La 3^{me} section a rejeté, par six voix contre trois, une proposition d'un de ses membres, tendante à disjoindre du Budget des Affaires Étrangères les amendements présentés par M. le Ministre des Affaires Étrangères, pour en faire l'objet d'une discussion spéciale après les vacances de Pâques. La même section demande dans quelle position les marins des malles-postes se trouveront quant à la pension. Si ces marins sont militaires ils auront la pension affectée à leur grade, et si ce sont des employés civils, ils se trouveront sous l'application de la loi du 21 juillet 1844.

La 4^{me} section émet le vœu qu'il soit créé un service spécial de pilotage dans le port de Nieuport; la section centrale, par cinq voix et deux abstentions, s'est jointe à la 4^{me} section, et engage le Gouvernement à examiner la question.

Voici les autres questions que la section centrale a décidé de soumettre au Gouvernement et de faire insérer dans le présent rapport :

1^{re} QUESTION. — Le personnel de la marine militaire qui sera employé au service civil des malles-postes continuera-t-il à être considéré comme militaire, et à être régi par les lois maritimes militaires?

RÉPONSE. — « Aux termes de l'article 7 de la convention conclue le 19 octobre 1844 entre la Belgique et l'Angleterre, les bateaux à vapeur chargés du transport des correspondances entre Ostende et Douvres, sont considérés comme navires de guerre.

» Cette qualité les garantit contre toute saisie, embargo ou arrêt de prince, et les exempte en outre de tous droits de tonnage, de navigation et de port.

» Le Gouvernement ne peut renoncer à ces immunités, sans lesquelles le service entre Ostende et Douvres pourrait être entravé à chaque instant.

» Une simple tentative de fraude commise par un homme de l'équipage pour-

» rait amener une saisie du navire et arrêter le départ des dépêches et des voya-
» geurs.

» Il doit donc être bien constaté que les malles-postes sont des bâtiments de
» guerre.

» Quant au personnel embarqué, bien que commandé par des officiers de la
» marine royale, le Gouvernement le considère comme civil, et, conformément
» aux dispositions du titre IX, article 62 à 65 de l'arrêté royal du 4 février 1846,
» réglant le service des malles-postes, et au Code pénal et disciplinaire pour la
» marine marchande, les lois civiles seront seules applicables aux équipages des
» bateaux à vapeur. »

2^{me} QUESTION. — Les matelots appartenant à la marine militaire auront-ils la faculté de résilier les engagements contractés par eux ?

RÉPONSE. — « Les matelots composant l'équipage du brik le *Duc de Brabant*
» seront renvoyés dans leurs foyers en congé illimité. »

3^{me} QUESTION. — Une partie des lettres et dépêches qui transitent pour la Belgique ne passe-t-elle pas en Angleterre par la voie de Calais, et dans quelle proportion ?

RÉPONSE. — « Les données administratives ne permettent pas de fournir en ce
» moment des explications suffisantes à cet égard. Il n'y a pas de doute que les
» lettres portant *via Calais* prennent cette voie. »

4^{me} QUESTION. — Le service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres se charge-t-il des transports des marchandises à grande vitesse, et notamment des denrées alimentaires ?

RÉPONSE. — « Jusqu'à présent le service des bateaux à vapeur ne s'est chargé
» que du transport des petits paquets; lorsque le service de jour sera organisé, le
» Gouvernement autorisera le transport des marchandises à grande vitesse et cer-
» taines denrées alimentaires, pour autant toutefois que les aménagements des
» bateaux, les arrangements postaux conclus avec l'Angleterre et la régularité du
» service le permettent. »

5^{me} QUESTION. — Le Gouvernement n'a-t-il pas été sur le point de conclure un traité avec une compagnie anglaise pour l'établissement d'un service de jour.

Quelles étaient les conditions de ce traité? Notamment, la société anglaise ne se contentait-elle pas d'un subside de 75,000 francs.

Le même membre désire que le Gouvernement justifie, au point de vue financier, l'avantage du projet actuel sur un traité avec une société particulière.

« RÉPONSE. — Le Département des Travaux publics a reçu effectivement des
» ouvertures de la société du *South Eastern* pour l'établissement d'un service de
» jour entre Ostende et Douvres.

» La compagnie précitée a offert d'établir cette nouvelle ligne de communication
» moyennant un subside annuel de 95,000 francs, qui serait réduit plus tard à
» 75,000 francs, et l'abandon de tous droits de port, de tonnage, etc., soit en-
» viron 110,000 francs.

» Le Gouvernement n'a pas une confiance absolue dans les garanties que présenterait une compagnie particulière dans une exploitation de ce genre. Il n'a pu consentir à subsidier une société étrangère pour un service qu'il a le plus grand intérêt à exploiter lui-même.

» Du reste, d'après ce que nous avons appris, les offres présentées par le *South Eastern* n'existent plus.

» Le Gouvernement doit adopter les mesures les plus promptes et les plus énergiques, s'il ne veut pas voir les voyageurs et les dépêches prendre la route de Calais.

» Les dépenses que le nouveau service de jour occasionnera s'élèveront environ à 234,052 francs, et les recettes directes peuvent être estimées approximativement à 250,000 francs.

» Ces recettes sont basées sur le produit du service de nuit pendant l'année 1861; ces prévisions seront dépassées par suite du grand mouvement de voyageurs que l'exposition de Londres va amener entre la Grande-Bretagne et le continent.

» Il y a, de plus, à ajouter les recettes indirectes. »

D'un côté le produit des voyageurs est estimé à fr.	250,000	»
Le subside qu'avait réclamé la société du <i>South Eastern</i> était de 95,000 et 75,000 francs: prenons la moyenne	85,000	»
	<hr/>	
	Fr. 335,000	»
Les dépenses sont évaluées à environ.	234,000	»
	<hr/>	
Excédant. fr.	101,000	»
	<hr/>	

La section centrale adopte à l'unanimité le transfert à l'art. 48; par six voix et une abstention, le crédit de 400,000 francs figurant au litt. A de l'art. 52, et à l'unanimité, le crédit de 125,000 francs mentionné au litt. B.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

D. VERVOORT.