

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 MARS 1857.

Crédit supplémentaire de 75,305 francs au Budget du Département des
Affaires Étrangères, pour l'exercice 1857 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous a été présenté dans la séance du 10 février dernier, a pour objet d'augmenter, au Budget des Affaires Étrangères, exercice 1857, l'allocation de :

L'article 41, <i>Vivres</i> , d'une somme de fr.	7,000 »
— 47, <i>Matériel</i> , —	68,305 »
ENSEMBLE fr.	<u>75,305 »</u>

Ce dernier article comprend le matériel de divers services. D'après l'Exposé des motifs, le crédit de 68,305 francs est destiné :

1° A faire face à l'enchérissement de divers matériaux et articles d'armement, tels que bois, cordages, etc., nécessaires aux navires et bateaux de l'État. Ces sortes de dépenses sont toujours calculées dans le Budget sur les prix normaux. La différence prévue pour l'exercice 1857 s'élève à une somme

(1) Projet de loi, n° 96.

(2) La section centrale, présidée par M. DE LEHAYE, était composée de MM. SINAYE, VAN ISEGHEM, LELIÈVRE, MACHERMAN, CROMBEZ et VANDER DONCET.

de	fr.	11,000 »
2 ^o Outre la dépense ordinaire de deux nouvelles chaudières et de quelques autres objets destinés au paquebot <i>la Topaze</i> , dépense calculée à 31,000 francs, qui sera prise sur les ressources ordinaires du Budget, ce navire a besoin d'une réparation générale et extraordinaire qui s'élèvera, d'après le devis de l'ingénieur, à fr.		
	fr.	42,305 »
3 ^o Le bateau de passage, la <i>Princesse Charlotte</i> , a également besoin de grosses réparations, qui n'ont pas été prévues par le dernier Budget et qui se monteront, d'après l'estimation, à fr.		
		15,000 »
	Fr.	<u>68,305 »</u>

Toutes les sections, sauf la première, qui s'est abstenue, 3 membres présents, ont adopté le projet de loi. Les renseignements qui ont été réclamés sont indiqués ci-après :

La 4^{me} section charge son rapporteur de prier la section centrale de prendre des informations auprès du Gouvernement, sur le point de savoir s'il est vrai que la Belgique est menacée de perdre le transit et le transport des dépêches par la voie d'Ostende, par suite de la concurrence qui s'est établie par Calais, et, dans l'affirmative, quels seraient les moyens de parer à cette éventualité.

En réponse à cette demande de renseignements, M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir la note suivante :

« La Belgique aujourd'hui a une position qui défier précisément toute concurrence, ne doit pas nous inspirer, pour le moment, trop d'inquiétude ; mais, pour conserver cette position, il faut absolument que le service soit fait dans les conditions les plus rigoureuses de célérité, de sécurité et de régularité. Ces conditions ne peuvent être remplies sans beaucoup de soin et sans sacrifices d'argent.

» On n'ignore point qu'actuellement les correspondances journalières sont alternativement transportées par les malles belges et par celles d'une société concessionnaire subsidiée par le Gouvernement anglais, et qui dessert en même temps la voie de Calais.

» Or, on le comprend aisément, cette société, chargée à la fois du service de Calais et de la moitié du service sur Ostende, met tous ses efforts à perfectionner constamment le premier, qui lui est le plus avantageux, et à déconsidérer le service par la voie d'Ostende, lequel lui est imposé, en quelque sorte, comme une charge de sa concession.

» Pour éviter que, dans un avenir plus ou moins éloigné, il ne surgisse des complications qui pourraient entraver les communications par Ostende, il paraît opportun que le Gouvernement belge avise au moyen de reprendre le service entier, moyennant les avantages accordés actuellement par la Grande-Bretagne à la société concessionnaire. Il deviendrait ainsi maître de

» la situation, et pourrait alors apporter successivement dans le service toutes
 » les améliorations dont celui-ci est susceptible.

» L'importance du service des malles est telle pour le chemin de fer, dont il
 » forme le complément et le prolongement, que si celui-ci appartenait à une
 » compagnie au lieu d'appartenir à l'État, il est vraisemblable que cette com-
 » pagnie n'hésiterait pas un instant à prendre à sa charge la construction d'un
 » embarcadère semblable à celui de Calais, et celle de trois bateaux nouveaux,
 » afin de s'assurer exclusivement le transport des dépêches et des voyageurs.

» Or, si telle est l'importance, par rapport au chemin de fer, du service des
 » malles et de nos communications directes avec l'Angleterre, si telle était déjà
 » leur importance en 1838, que le Gouvernement n'hésita point à dépenser
 » 14 millions pour construire sa ligne de Gand à Ostende, comment hésite-
 » rait-il aujourd'hui à dépenser un million de plus pour maintenir et préserver
 » de toute entrave le prolongement de cette ligne jusqu'à Douvres ?

» Le principal inconvénient de la ligne d'Ostende a été, jusqu'à ce jour, le
 » très-court délai, 6 heures environ, dans lequel devait s'effectuer le trajet
 » de mer. Il en résultait que si le bateau éprouvait le moindre retard, il man-
 » quait la correspondance, et vingt-quatre heures s'écoulaient avant que les
 » dépêches pussent continuer leur route vers l'Allemagne.

» Cette situation s'est déjà modifiée : depuis le 3 de ce mois, des mesures
 » ont été prises pour atténuer autant que possible les retards éventuels de la
 » traversée.

» On peut donc dire que la position actuelle est bonne. Il serait dangereux
 » toutefois de s'endormir dans une trop grande sécurité ; il est de toute néces-
 » sité que le Gouvernement s'applique assidûment à maintenir nos communi-
 » cations directes avec l'Angleterre dans les meilleures conditions et à les
 » perfectionner le plus possible. Le moyen le plus efficace d'atteindre ce but,
 » serait évidemment de faire en entier le service des malles dont nous ne fai-
 » sons aujourd'hui qu'une moitié.

» C'est là, en définitive, que gît toute la question. »

La 5^{me} section est contraire en principe aux crédits supplémentaires ; elle
 voudrait que les calculs fussent établis plus exactement dans les Budgets ordi-
 naires. Elle demande qu'on mette en adjudication publique les objets qui en
 sont susceptibles.

Cette observation ayant été communiquée à M. le Ministre des Affaires Étran-
 gères, ce haut fonctionnaire a remis à la section centrale la réponse suivante :

« La section centrale voudra bien remarquer que la demande de crédit
 » de 75,305 francs s'applique non à un genre de dépenses déjà prévu dans le
 » Budget normal, mais à des travaux spéciaux non encore exécutés, et qu'il
 » était impossible de déterminer d'une manière précise en 1855, quand on a
 » rédigé le projet de Budget des services civils de la marine.

» La dépense qui fait l'objet de la demande de crédit soumise à la section
 » centrale, est donc non un crédit supplémentaire, mais une charge extraor-
 » dinaire.

» La section centrale comprendra facilement que si l'on devait considérer

» comme crédit supplémentaire les demandes de l'espèce, le Gouvernement,
 » pour éviter les observations qui se produisent aujourd'hui, serait forcément
 » entraîné à faire dans les Budgets une large part à l'imprévu.

» Il a déjà été prouvé, et notamment à l'occasion du dernier crédit de 22,000
 » francs, par la reproduction des cahiers des charges, que tous les objets de ma-
 » tériel sans distinction sont fournis par adjudication publique.

» Il en est exactement de même pour les vivres de mer et pour la viande,
 » dont les contrats sont ci-annexés.

» Le pain sort des boulangeries militaires.

» Il n'est fait exception que pour des constructions ou réparations de ma-
 » chines, pour lesquelles il n'existe pour ainsi dire pas en Belgique de concurren-
 » ce et que la loi sur la comptabilité permet de confier de la main à la
 » main.

» L'établissement naval de la société Cockerill est le seul qui entreprenne ce
 » genre de travaux. Tous les prix sont, du reste, débattus, et l'on ne perd ja-
 » mais de vue l'intérêt du trésor. »

Les cahiers des charges avec le nom des adjudicataires et les prix auxquels les objets ont été entrepris, seront déposés sur le bureau pendant la discussion du projet de loi. En parcourant ces cahiers des charges, la Chambre remarquera que chaque objet fait partie d'une adjudication publique, qui a lieu par série.

En section centrale, un membre a proposé d'engager le Gouvernement à céder à l'industrie privée, le service du transport des dépêches entre Ostende et Douvres; il pense que l'industrie privée est à même de faire un service au moins aussi régulier que le Gouvernement et de l'organiser avec plus d'économie : on peut tout prévoir dans un cahier des charges, y insérer des amendes ou des dommages-intérêts et le rédiger tel que l'exploitation ne laisse rien à désirer. L'honorable membre prétend que, si les renseignements qu'il a obtenus sont exacts, le Gouvernement britannique s'est offert dans le temps pour reprendre le service belge entre Ostende et Douvres, moyennant un subside annuel de 50,000 francs; il est persuadé qu'on trouverait facilement pour ce prix une société, à condition que le Gouvernement renonce à l'obligation, qu'il veut imposer aux contractants, d'acheter nos trois steamers, surtout au prix qu'il a fixé.

Suivant le même membre, nos bateaux laissent beaucoup à désirer : ils sont mal construits, peu convenables pour le passage, et ils n'ont pas une force suffisante. En cédant l'exploitation, ajoute-t-il, l'État ferait une économie; elle coûte annuellement une somme de plus de 250,000 francs, sans compter les crédits extraordinaires; on ne doit déduire de cette dépense que le produit des voyageurs, qui peut s'élever à 120,000 francs environ. Une autre considération, c'est que, d'après toutes les probabilités, cette recette diminuera; car les voyageurs ne désirent rester en mer que le moins possible : ils préfèrent en général de courtes traversées et s'embarquer à Calais.

La proposition d'abandonner le service belge à l'industrie privée, a été fortement combattue par un autre membre : il soutient que jamais on ne parviendra à organiser une société belge pour reprendre la ligne, que nous aurons toujours

affaire à des étrangers, qui auront d'autres intérêts que la Belgique. Il proteste contre l'opinion émise que nos bateaux sont peu convenables, mal construits, dans un mauvais état, et qu'ils n'ont pas une force suffisante. D'après lui, ces bateaux peuvent être considérés comme les meilleurs qui naviguent pour le service postal entre le continent et le Royaume-Uni. Ils ont un tonnage de 290 tonneaux environ et une force nominale de 120 chevaux, ce qui, en réalité, est une force beaucoup plus considérable. Sous le rapport de leur solidité, de leur construction et de leur marche, nos bateaux ne laissent rien à désirer, et chaque hiver ils font leurs preuves. Le même membre se félicite de pouvoir constater que, dans ces derniers temps, bien que personne ne soit exempt d'accidents, nos bateaux n'ont eu aucun sinistre à déplorer, ni même des avaries sérieuses, tandis que le service exploité par l'industrie privée anglaise n'a pas été aussi heureux : et il est inutile de répéter ici tous les accidents qui ont eu lieu et qui ont eu un grand retentissement.

En défendant son opinion, ce membre dit qu'avant tout son unique but est de conserver à la Belgique le transit des dépêches venant de l'étranger, et que nous trouvant nous-mêmes en face de l'Angleterre, il serait impolitique d'emprunter le territoire d'un voisin pour l'expédition de notre correspondance. Il ajoute que, s'il avait la certitude que l'industrie privée fit le service aussi bien que l'État, il ne tiendrait nullement à conserver nos bateaux, mais que maintenant nous avons l'expérience d'un service organisé par une société étrangère; que, depuis trois à quatre ans que le Gouvernement britannique a cédé l'exploitation de sa ligne à une compagnie, on sait malheureusement à quoi s'en tenir; qu'il est tout à fait impossible d'établir un cahier de charges tellement rigoureux qu'il ne laisserait rien à désirer; que ses conditions peuvent facilement être éludées. Le capitaine à bord de son vaisseau est seul juge compétent pour le départ; très-souvent on serait obligé d'envoyer des experts à bord pour constater l'état du navire et de la machine; plus d'une fois il y aurait des contestations sur telle ou telle réparation jugée nécessaire par l'une et pouvant être ajournée suivant l'autre partie; ces sortes de contrats doivent être exécutés de bonne foi, et non par ceux qui visent trop à l'économie. Il est impossible, toujours d'après le même membre, de former une société pour une ligne d'une si courte distance; aucun capitaliste sérieux ne veut s'occuper d'une affaire si minime; on doit se rappeler que le même fait existe pour la création de lignes de chemins de fer, dont le capital n'est que de 2,000,000 de francs; souvent des compagnies de bateaux à vapeur ont de mauvaises chances, qui, lorsqu'elles surviennent, sont surtout nuisibles à de petites lignes; en outre, l'État belge doit se défier des entrepreneurs qui ont en même temps une ligne concurrente, celle de Calais à Douvres; ces derniers peuvent avoir un grand intérêt à ne desservir qu'une seule ligne; en ce moment, chacun sait qu'ils ont la moitié de notre service, par suite d'un contract avec le Gouvernement britannique, et on sait aussi comment le service s'est fait. Une fois que ces mêmes entrepreneurs seraient en possession de la ligne entière, on pourrait avoir des craintes sérieuses sur l'avenir de notre service postal; car, d'après toutes les probabilités, et si on examine le passé, il se ferait tellement mal, que tout le monde s'en plaindrait, et alors on marcherait tout droit à sa suppression; cette suppression pourrait faire le compte de tel ou tel chemin de fer

concedé, mais nullement celui de railway national. De plus, l'État belge, comme propriétaire du chemin de fer, a un grand intérêt à conserver sa propre ligne postale, car voyageurs et lettres, pour venir de l'Allemagne à Ostende, ne quittent pas ses convois, tandis qu'un jour, pour se rendre de l'Allemagne par la Belgique à Calais, on pourrait bien, par suite de l'ouverture de nouvelles lignes ou de rectifications, trouver une route plus directe et, par conséquent, se servir peu des voies ferrées de l'État.

Le même membre ajoute encore qu'il ne croit pas que jamais une compagnie particulière se charge de transporter trois fois par semaine nos dépêches en Angleterre moyennant un subside de 50,000 francs; à l'appui de son opinion, il cite entre autres deux faits : le premier, que notre service desservi par trois bateaux coûte annuellement quelque chose de plus que 250,000 francs, et que le produit des passagers se monte à environ 120,000 francs, somme à déduire de la dépense; que les équipages des bateaux anglais coûtent au moins aussi cher; que ces derniers consomment autant de charbon que nos bateaux; que l'industrie privée aurait encore à ajouter au déficit les intérêts du capital engagé dans l'entreprise et leur bénéfice, et qu'il serait impossible, en présence d'un tel résultat, de trouver des concessionnaires pour un subside de 50,000 francs; que la seule économie que des concessionnaires puissent faire pour entreprendre le service avec un faible subside, serait de ne pas réparer en temps utile les bateaux, de les laisser naviguer jusqu'à ce qu'un accident arrive, comme nous en avons déjà eu à déplorer; d'avoir un nombre insuffisant de bateaux, ce qui aurait pour conséquence de fatiguer à outrance les équipages et les navires. Il n'entrerait certainement jamais dans l'idée de personne de confier nos dépêches à une compagnie organisée sur de telles bases, qui ferait de semblables économies, et qui compromettrait ainsi la vie des voyageurs et des équipages et la sécurité de la correspondance. Le second fait consiste en ce que le Gouvernement britannique paye lui-même aux entrepreneurs actuels un subside beaucoup plus considérable que 50,000 francs. Si ses renseignements sont exacts, ces entrepreneurs reçoivent pour un double service, le service journalier entre Douvres et Calais, et le service de trois fois par semaine entre ce premier port et Ostende, un subside annuel d'environ 375,000 francs. Mais comme il y a une compensation, en ce que, d'un côté, la distance est plus que le double sur ce dernier parcours, et que, d'un autre côté, le service est journalier sur Calais, on peut calculer que chaque ligne reçoit la moitié, soit 187,500 francs, ce qui est bien loin du chiffre de 50,000 francs.

Une considération qu'on ne peut pas davantage perdre de vue dans l'intérêt du trésor, c'est que, pour les lettres belges qui sont envoyées par Calais, le Gouvernement est obligé déjà maintenant de faire un sacrifice à la France pour le passage à travers son territoire; ce sacrifice est une pure perte pour notre trésor; si plus tard la voie d'Ostende venait à être supprimée, ou nos lettres supporteraient la dépense extraordinaire de transit par la France, ou bien le trésor belge payerait ces frais. Nous avons, en outre, par la Belgique un transit considérable de l'Allemagne pour l'Angleterre; en cas de suppression de notre ligne, nous serions obligés de diminuer notre droit de transit, afin de donner au Zollverein une compensation pour les frais de passage qu'il aurait à payer de plus par le territoire français.

En finissant, l'honorable membre dit que ce n'est pas la première fois qu'on a soulevé la question de céder notre service à l'industrie privée; que depuis huit ans, elle a été souvent agitée; qu'elle a déjà fait l'objet de plus d'une discussion; que les mêmes arguments pour et contre ont été produits chaque fois, bien qu'au commencement on n'eût pas l'expérience acquise depuis, et que cette question a toujours été écartée.

Un troisième membre, sans contester la valeur des arguments présentés par le préopinant, trouve que le moment est mal choisi pour aborder une telle discussion; que ce n'est pas à l'occasion d'une réparation urgente à faire à un bateau que la question de céder le service à l'industrie privée doit être soulevée; il pense que ce débat, qui présente une certaine importance, trouverait mieux sa place à la discussion du Budget des Affaires Étrangères.

La proposition d'abandonner le service à l'industrie privée, mise aux voix, est rejetée par quatre voix contre deux.

Néanmoins, pour apporter autant de lumières que possible dans la discussion, la section centrale a voulu de nouveau connaître l'opinion du Gouvernement sur cette question; elle lui a communiqué en même temps les motifs pour lesquels la première section s'était abstenue.

Cette section a pensé qu'avant de faire la dépense pour les réparations des navires, dont parle l'Exposé des motifs, le Gouvernement devrait chercher à remettre à l'industrie privée les services dont ils sont respectivement chargés. Elle prétend que ces services occasionnent pour l'État une charge qui n'est pas en rapport avec les avantages que l'on en retire.

M. le Ministre a répondu :

« En admettant même que le Gouvernement eût l'intention de céder à l'industrie privée le service des malles-postes entre Ostende et Douvres, son intérêt exigerait encore l'exécution des travaux pour lesquels un crédit spécial est demandé aux Chambres. En effet, moyennant cette dépense, le bateau sera de nouveau en aussi bon état que s'il était neuf. On peut même assurer qu'il présentera plus de garanties de solidité que lorsqu'il est sorti du chantier. L'expérience et l'usage continuel des machines ont permis de remédier à certains petits détails qui, mieux appréciés, présenteront maintenant des chances de durée plus grandes qu'avant la réparation.

» Si le Gouvernement voulait vendre le bateau dans son état actuel, il aurait certainement beaucoup de difficulté à rencontrer un acquéreur, tandis que, lorsque le bâtiment sera remis à neuf, il aura une valeur vénale relativement plus élevée.

» Du reste, la question envisagée à ce point de vue, se resserre dans des limites restreintes, tandis que le Gouvernement doit embrasser un horizon plus étendu.

» Il y a deux ans, le Gouvernement a été saisi comme aujourd'hui d'une demande de cession des malles-postes. Il ne sera pas inutile de rappeler ici la réponse qu'il a faite à la section centrale. Les faits ont prouvé à l'évidence qu'il avait bien apprécié la situation.

« Il y a quelques années, le Gouvernement, à la demande de la Chambre, fit un appel à l'industrie privée pour la cession du service des malles-postes

»» d'Ostende à Douvres. Aucune proposition n'a été faite jusqu'au mois d'octobre 1854. Une société anglaise (celle de M. Churchward) offrit alors au Gouvernement d'effectuer son service au prix annuel de 150,000 francs, si le contrat était pour cinq ans; de 137,500 francs, si le contrat était pour sept ans, et de 125,000 francs, si le contrat était pour dix ans.

»» Elle aurait racheté nos deux meilleurs bateaux au prix de 150,000 francs chacun, à payer en cinq ans, sans intérêts, en déduction du subside du Gouvernement.

»» Les dépenses, *personnel et matériel*, se sont élevées :

»» En 1851, à fr.	263,803 40
»» En 1852, à	269,029 54
»» En 1853, à	268,814 48
»» En 1854, à	266,440 50

»» Les recettes directes se sont élevées :

»» En 1851, à fr.	199,752 88
»» En 1852, à	119,149 90
»» En 1853, à	117,183 47
»» En 1854, à	101,908 23

»» La différence, au préjudice de l'État, entre les recettes et les dépenses est donc :

»» En 1851, de fr.	64,050 52
»» En 1852, de	149,879 64
»» En 1853, de	151,631 01
»» En 1854, de	164,532 27

»» En prenant pour base de la comparaison l'année la moins favorable, on voit que la perte de l'État a dépassé d'environ 15,000 francs le subside demandé par la société.

»» La moyenne des dépenses pour les quatre dernières années	
»» est de fr.	267,021 98
»» La moyenne des recettes de	134,498 62
»» Différence des moyennes ⁽¹⁾ fr.	132,523 36
»» Soit 17,500 francs de moins que le subside.	

(1) Ces moyennes n'ont guère été modifiées par les résultats des deux dernières années. En effet,

En 1855, les recettes furent de fr. 110,779 16 c ^s , les dépenses de fr. 249,775 52
En 1856, — — 119,611 52 — 284,089 »

La moyenne des six années est donc :

Pour les dépenses, de fr.	266,991 71
Pour les recettes, de	128,064 19
Différence des moyennes de fr.	138,927 52

» Ces propositions paraissaient inacceptables, lorsque le Ministre des Travaux publics, informé de la correspondance échangée entre la société et le Département des Affaires Étrangères, manifesta une opposition très-forte au projet de cession.

» Il lui paraissait impossible qu'une pareille proposition pût être accueillie, quelles qu'en fussent d'ailleurs les conditions.

» Ce serait livrer à la merci de l'étranger, non-seulement les relations de la Belgique avec l'Angleterre, mais, en outre, celles de l'Allemagne et de la Hollande avec ce même pays.

» En un mot, ce serait sacrifier nos relations et le transit qui nous est si heureusement acquis et qu'il importe de conserver à tout prix à la Belgique.

» On ne peut, en effet, se dissimuler qu'une fois nos moyens de communication entre les mains d'un entrepreneur, la ligne d'Ostende serait forcément abandonnée et remplacée par celle de Calais à Douvres, au grand détriment de la Belgique.

» Les conséquences d'une cession paraissaient fatales à M. le Ministre des Travaux publics, sous le rapport des correspondances postales et de nos relations politiques.

» Le Gouvernement a partagé son opinion, et les offres de la société n'ont pas été accueillies.

» Les motifs qui ont guidé le Gouvernement subsistent encore, et il ne croit pas qu'il y ait lieu d'abandonner ce service à l'industrie privée. ».

» Les événements qui se sont passés depuis quelques mois donnent une nouvelle force aux motifs invoqués par le Gouvernement pour maintenir son service.

» Si ce service était enlevé à l'action directe du Gouvernement, nous pourrions nous voir enlever les bénéfices que nous retirons du transit des lettres. »

D'après la note qui a été communiquée à la section centrale et qui restera déposée sur le bureau, le produit du transit postal est avantageux au pays; il serait regrettable pour notre trésor de voir compromettre une telle recette.

La section centrale a désiré aussi savoir si des propositions sérieuses ont été faites au Gouvernement pour reprendre le service du passage sur l'Escaut, à quelles conditions, et, en cas d'affirmative, pour quels motifs le Gouvernement n'a pas accepté ces propositions.

M. le Ministre a répondu :

« Lors de la discussion du Budget des Affaires Étrangères pour 1854, le Gouvernement s'est engagé à examiner les questions qui se rattachent au passage d'eau d'Anvers, ainsi qu'à la navigation de l'Escaut et de la Deurne.

» Un appel a été fait au public, à l'effet de trouver des concessionnaires, soit pour le passage d'eau de la Tête-de-Flandre, soit pour la navigation d'Anvers à Hamme, soit pour les deux services réunis.

» Quelques personnes ont pris connaissance du cahier des charges, mais aucune n'a fait de propositions formelles. Le Gouvernement est informé cependant que l'industrie particulière s'occupe d'établir une voie de communication entre l'Amise, Boom et Anvers.

» Si des offres s'étaient fait jour pour la cession du passage de l'Escaut
 » d'Anvers à la Tête-de-Flandre, le Gouvernement aurait eu à examiner si cette
 » mesure était compatible avec les intérêts de l'État.

» Les Ministres qui se sont succédé au Département de la Guerre, ont tou-
 » jours attaché une certaine importance au maintien du passage d'eau par
 » l'État. Ils fondaient leurs motifs sur la facilité qu'offre, en temps de paix, le
 » bateau de réserve pour le transport du matériel d'artillerie destiné aux forts
 » de l'Escaut. C'est au moyen du bateau *Ville d'Anvers* qu'il a été possible, en
 » 1855, de transporter, sans difficulté, sur la rive gauche de l'Escaut, le ma-
 » tériel destiné à l'armement nouveau des forts et des batteries, et d'en retirer
 » les objets qui devaient rentrer à Anvers. Ils pesaient plus de deux millions de
 » kilogrammes, ce qui n'a occasionné aucun embarras. Si l'on avait dû avoir
 » recours à des entrepreneurs, on aurait rencontré des inconvénients de tous
 » genres et subi une dépense considérable.

» Il est, d'ailleurs, incontestable qu'en temps de guerre, la possession de ces
 » bateaux par l'État serait d'un grand secours pour le service de la citadelle et
 » des forts de l'Escaut.

» Afin d'être certain d'avoir des bateaux disponibles dans toute éventualité,
 » le Gouvernement, après la reprise de la citadelle, refusa d'affermir le passage
 » à une société, ainsi que cela avait lieu avant 1830.

» A cette époque, les autorités militaires néerlandaises s'empressèrent de
 » mettre en réquisition le bateau de passage; mais, par suite, le trésor public
 » eut à supporter des frais extraordinaires, tant pour le bateau lui-même qu'à
 » titre de dommages et intérêts.

» Le Gouvernement belge, averti par ces précédents, a préféré rester en
 » possession des bateaux, afin d'éviter, dans une circonstance donnée, des diffi-
 » cultés matérielles et pécuniaires.

» Le Département de la Guerre, consulté récemment encore sur les consé-
 » quences que pourrait entraîner la cession éventuelle du service du passage
 » de la Tête-de-Flandre, est d'avis que l'État ne peut se dessaisir de l'exploita-
 » tion de cette voie de communication. »

Les motifs du Gouvernement, à l'appui du maintien du service de passage sur
 l'Escaut, ont été appréciés par la section centrale, et elle a admis le crédit
 sollicité.

Au moment où le présent rapport était terminé, M. le Ministre des Affaires
 Étrangères a fait parvenir à la section centrale la dépêche suivante :

« MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Depuis la présentation de la demande de crédit spécial de 75,305 francs
 » au Budget du Département des Affaires Étrangères pour l'exercice 1857, une
 » circonstance inattendue s'est produite à Ostende.

» En commençant les réparations du bateau n° 2 de cette station, l'ingénieur
 » s'est aperçu, lors de l'ouverture des bordages, que toute la charpente était
 » fortement entamée. En poursuivant la démolition, il n'a pas tardé à se con-
 » vaincre que, dans l'intérêt bien entendu du trésor et d'un service public im-
 » portant, il était avantageux de construire une coque neuve.

» En effet , les réparations du bateau pilote n° 2, estimées à plus de 14,000 francs , n'eussent produit , comme presque toutes les refontes , qu'un ouvrage imparfait.

» Mû par ces considérations , le Gouvernement se trouve dans l'obligation de demander , par amendement , que le chiffre du crédit primitif de 75,305 francs soit augmenté de vingt et un mille francs : c'est le prix estimatif d'une coque neuve de 16^m,50 de longueur.

» Le devis de cette construction se trouve ci-annexé.

» Il présente une certaine augmentation sur le coût ordinaire des chaloupes de pêche d'Ostende. Mais il est à remarquer :

» Que le bateau pilote doit être plus long de deux mètres que cette espèce de navires ;

» Que la charpente du bateau pilote est entièrement chevillée en fer.

» Le cahier des charges qui sert de type pour les constructions de ce genre , se trouve annexé à la présente.

» Il permettra à la Chambre d'apprécier la différence qui existe nécessairement entre ces deux espèces de navires.

» J'ai donc l'honneur de vous prier , Monsieur le Président , de vouloir soumettre aux délibérations de la Chambre l'amendement suivant :

» Le chapitre VIII , *Marine* , du Département des Affaires Étrangères , pour l'exercice 1857 , est augmenté de vingt et un mille francs (21,000) , sous la rubrique : *Construction d'une coque de bateau-pilote destiné à la station d'Ostende*.

» Cette allocation formera l'article 47^{im} du Budget précité.

» Veuillez agréer , Monsieur le Président , l'assurance de mes sentiments de haute considération.

» V^{te} VILAIN XIII. »

A l'occasion de cette demande de crédit , la section centrale recommande vivement au Gouvernement de prescrire de nouveau à tous ses agents de faire expertiser , dans les circonstances ordinaires , les bateaux-pilotes , une fois au moins par trimestre , pour que ces navires soient toujours en bon état avant leur départ , afin de prévenir ainsi toute espèce de malheur , et de pouvoir , le cas échéant , prouver au public qu'aucune précaution n'a été négligée.

Elle adopte le crédit , et elle approuve la mesure prise par le Gouvernement , de construire plutôt un nouveau bateau que de réparer l'ancien bateau n° 2.

Le devis de la coque avec ses mâtures et poulie d'un bateau neuf en bois , s'élève à 21,000 francs. Comme cette construction fera l'objet d'une adjudication publique , il est même à supposer qu'on obtiendra une diminution sur le prix du devis ; si , au lieu de construire un bateau neuf , le Gouvernement avait proposé de réparer le bateau n° 2 , on n'aurait jamais eu qu'un vieux bâtiment réparé ; les frais , d'après l'Exposé des motifs , se seraient élevés à 14,000 francs ; il y a donc seulement une différence de 7,000 francs , de laquelle il faut encore défalquer le prix de la vente du bateau n° 2 , qui sera livré dans les mains du domaine de l'État , pour être vendu publiquement.

Le cahier des charges dont parle la dépêche ministérielle, sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

Lors de l'interpellation qui a eu lieu à la Chambre, à l'occasion de la perte du paquebot *le Violet* et du bateau pilote n° 5, il a été généralement reconnu qu'il serait préférable d'avoir des bateaux à vapeur pour faire le service du pilotage, au lieu de bateaux à voiles. L'honorable Ministre des Affaires Étrangères ajoutait même que cette mesure avait déjà reçu un commencement d'exécution, par la construction d'un bateau à hélice, et qu'il croyait utile de persévérer dans ce système.

Cette opinion n'a pas trouvé de contradicteurs à la Chambre. La section centrale trouve qu'il est absolument nécessaire d'avoir, pour le service de notre littoral, un bateau à vapeur servant d'auxiliaire au pilotage, afin de pouvoir secourir de malheureux marins, et tirer souvent d'une position critique et dangereuse des navires en détresse, en leur portant aide et assistance. Il y a une obligation pour une nation d'avoir un service complet de secours organisé sur ses côtes; c'est de plus une question d'humanité. La section centrale recommande de nouveau l'examen de cette question à M. le Ministre des Affaires Étrangères; elle espère qu'au prochain Budget il demandera le crédit nécessaire pour la construction d'un semblable bateau.

Dans son projet primitif, le Gouvernement sollicite un supplément de crédit de 7,000 francs pour les vivres destinés au personnel de la marine. Cette augmentation de dépense se justifie par les prix élevés des denrées alimentaires, surtout de la viande.

La section centrale n'a également aucune observation à présenter sur la somme de 11,000 francs réclamée pour payer la différence entre les prix normaux de quelques objets nécessaires aux bâtiments de la marine et les prix actuels.

Quant au crédit de 57,305 francs sollicité pour les réparations extraordinaires à faire au paquebot *la Topaze* et au bateau de passage *la Princesse Charlotte*, la section centrale l'adopte également; il n'a été fait aucune opposition au sujet du détail de ce crédit, mais uniquement contre l'exploitation pour compte du Gouvernement.

La section centrale soumet à l'approbation de la Chambre le projet de loi dont la teneur suit :

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

DE LEHAYE.

PROJET DE LOI
AMENDÉ PAR LA SECTION CENTRALE.

Léopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

ARTICLE PREMIER.

Les articles suivants du Budget du Département des Affaires Étrangères, pour l'exercice 1857, sont augmentés, comme suit :

ART. 44.	Vivres	fr. 7,000 »
— 47.	Matériel	68,305 »
— 47 ^u .	Construction d'une coque de bateau pilote destiné à la station d'Ostende.	21,000 »
		Fr. 96,305 »

Ensemble quatre-vingt-seize mille trois cent cinq francs.

ART. 2.

Cette dépense sera couverte au moyen des ressources ordinaires de l'exercice 1857.

ART. 5.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

ANNEXE.

DEVIS ESTIMATIF

d'un bateau-pilote cutter pour la station d'Ostende.

DIMENSIONS PRINCIPALES.

Longueur de perpendiculaire en perpendiculaire.	16 ^m .50
Largeur hors membres au fort au maître couple.	5.12
Creux de dessus quille, à la ligne droite des baux	2.63

Coque en bois y compris la charpente, menuiserie, le chevillage et le clouage en fer. fr.	17,000	»
Travaux de plombier et de forgeron	1,000	»
Mâture et poulterie	2,500	»
Imprévu:	500	»
	<u>Fr. 21,000</u>	<u>»</u>

Je dis vingt et un mille francs.

Anvers, le 9 mars 1857.

L'ingénieur, chef de service,

SADOINE.