

(1)

(N° 56.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} FÉVRIER 1866.

Crédit spécial de 655,000 francs au Département des Affaires
Étrangères (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Dans la séance du 16 janvier dernier, le Gouvernement a présenté à la Chambre un projet de crédit spécial de 655,000 francs, dont 625,000 francs destinés à la construction d'un nouveau bateau à vapeur pour le service postal entre Ostende et Douvres, et 30,000 francs pour des travaux à effectuer au steamer *Belgique*, par suite du changement de ses machines.

L'exposé des motifs démontre de la manière la plus évidente la nécessité d'avoir des bateaux d'un plus fort tonnage, avec des machines d'une force plus considérable, et dont la construction doit être mise en rapport avec le progrès qu'on réalise dans les constructions navales. En effet, il est de la plus haute importance d'avoir des bateaux d'une marche supérieure, qui puissent faire le trajet entre la Belgique et l'Angleterre en moins de quatre heures, n'importe l'état de la mer, des steamers bien entretenus et qui présentent toutes les garanties de solidité et de vitesse désirables.

Il est important pour le commerce et pour les voyageurs d'avoir une ligne directe vers l'Angleterre et qui soit aussi bien organisée que celle entre Ostende et Douvres. Le Gouvernement y a apporté toutes les améliorations désirables avec le matériel dont il pouvait disposer.

(1) Projet de loi, n° 29.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPREEREBOOM, était composée de MM. VANDER DONCK, T'SERSTEVENS, COUVREUR, BOUVIER-ÈVENEPOEL, VAN ISEGHEM et FUNCK.

Dans l'exposé des motifs, le Gouvernement a eu raison de dire que, pendant que la moitié du service de nuit était desservie par des bateaux d'une entreprise particulière, cette exploitation laissait beaucoup à désirer.

N'avons-nous pas vu à cette époque des sinistres et des naufrages, des pertes totales où tout ce qui était à bord du navire, équipage, voyageurs et des valeurs immenses ont disparu dans les flots? et encore, il y a quelques jours, un bateau appartenant à l'industrie privée n'a-t-il pas été sur le point de se perdre totalement dans la Manche, et il l'aurait probablement été sans l'assistance d'un de nos paquebots. La presse a eu soin de démontrer à quoi cet accident a dû en partie être attribué.

Certainement les chances de la navigation sont les mêmes pour tout le monde; sans vouloir cependant trop vanter l'exploitation de notre ligne, nous devons toutefois reconnaître que, pour nos bateaux, nous n'avons pas eu ces malheurs que les autres bateaux ont rencontrés, et nous attribuons cette chance favorable à la bonne organisation de notre service, au bon état de nos navires et à la prudence et à l'intelligence du personnel, principalement des officiers.

Toutes les sections ont adopté le projet à l'unanimité des membres présents.

Les 1^{re}, 2^{me}, 4^{me} et 6^{me} n'ont présenté aucune observation. La 3^{me} cependant a chargé son rapporteur de demander en section centrale que M. le Ministre des Affaires Étrangères donne des explications sur les causes de la nécessité de transformer la machine du steamer *Belgique*; la 5^{me} section engage le Gouvernement à faire en sorte que le tirant d'eau du navire à construire ne dépasse pas 7 pieds; elle demande ce qu'on entend par tirant d'eau *en charge*. Peut-être veut-on dire les charbons nécessaires à bord comme au départ d'Ostende à Douvres.

Les deux demandes de la 3^{me} et de la 5^{me} section ont été transmises à M. le Ministre des Affaires Étrangères.

Voici la réponse à la question posée par la 3^{me} section :

- « Les machines du steamer *Belgique* sont bonnes, mais leur poids est supérieur »
- » à celui de l'estimation de l'ingénieur qui en avait dressé les plans.
- » Les essais faits en beau temps ont donné les résultats les plus favorables, quant »
- » à la marche du navire reconnue supérieure à celle des autres bateaux; mais depuis »
- » il a été constaté que, dans les mauvais temps, le steamer *Belgique* gouvernait »
- » mal et embarquait beaucoup de mer.
- » Pour remédier à cet inconvénient, qui résulte de la surcharge du poids des »
- » machines, il est nécessaire soit de déplacer les machines du bateau pour les »
- » transporter à bord d'un steamer de plus grande dimension, soit, comme le pro- »
- » pose en dernier lieu l'ingénieur en chef, d'allonger la coque de *la Belgique* de »
- » 20 pieds au centre, en coupant le navire par le milieu; ce dernier procédé offri- »
- » rait l'avantage de laisser le steamer *Belgique* en service en attendant l'achèvement »
- » complet du nouveau bateau, et de permettre de faire pour celui-ci une machine »
- » de 220 chevaux parfaitement appropriée à la nouvelle coque. »

La réponse sur la demande de la 5^{me} section est ainsi conçue :

- « Le tirant d'eau de charge *maximum* de 7 pieds 4 pouces comprend, outre

- » 25 tonneaux de charbon, quantité nécessaire pour la traversée d'Ostende à Douvres et *vice versa*, 20 à 25 tonneaux, représentant le poids des marchandises, dépêches et des personnes embarquées.
- » Ce poids est le *maximum* de charge que portent les paquebots d'Ostende. »

D'après les explications du Gouvernement, les machines de *la Belgique* sont trop lourdes pour la coque du navire, et pendant le mauvais temps la marche du bâtiment laisse à désirer.

Pour porter remède à cet état de choses, M. le Ministre propose d'utiliser la machine de *la Belgique* à bord du nouveau navire, en construisant des nouvelles machines pour *la Belgique*, ou bien d'allonger de 20 pieds ce dernier steamer en le coupant au milieu.

A cet égard un membre fait observer que, pour lui, *la Belgique* n'a pas seulement des machines en dehors des proportions du navire, mais qu'avec une mer un peu forte le navire laisse assez à désirer. Il craint qu'en mettant à bord de ce bâtiment de nouvelles machines, ou n'aura pas porté tout-à-fait remède aux autres défauts qui peuvent exister.

En allongeant au contraire le navire de 20 pieds, comme le propose, en dernier lieu, l'ingénieur en chef, et en laissant la machine à bord, on pourra en même temps faire en sorte de rendre le bâtiment plus facile en mauvais temps. Ce travail aura encore cet avantage de ne pas obliger à mettre, à bord du navire à construire, une machine de 160 chevaux de force nominale, tandis que, pour ce dernier bâtiment, on aura besoin, d'après la note annexée à l'exposé des motifs, d'une machine de 220 chevaux.

Le même membre appelle l'attention de la section centrale, sur cette réponse de M. le Ministre, que si on prend les machines de *la Belgique*, pour les placer à bord du nouveau navire, le premier sera hors d'usage pendant la construction du dernier, tandis que si on fait pour lui des machines neuves, *la Belgique* pourra être maintenue en activité de service jusqu'après l'achèvement du nouveau navire.

Nous ferons observer que, pour allonger *la Belgique*, la dépense sera à peu près la même que pour le changement de ses machines.

Ce membre propose d'adopter la dernière proposition de l'ingénieur en chef, qui est d'allonger *la Belgique*, et, en conséquence, les mots du litt. B du projet de loi : *par suite du changement de ses machines*, devraient être supprimés.

La section centrale adopte toute la manière de voir de ce membre, et propose en conséquence la suppression des mots indiqués ci-dessus.

Aucune observation n'a été faite sur le chiffre de 625,000 francs pour la construction du nouveau navire; mais, en section centrale, un membre exprime le vœu de voir ce bâtiment achevé le plus tôt possible; il voudrait que le navire ne fût construit n'importe sur quel chantier; il désire que le Gouvernement donne la préférence aux constructeurs qui offriront les conditions les plus favorables de solidité, de vitesse et de prix, et qui ne demanderont qu'un court délai pour l'achèvement du bâtiment. Ceux qui ont l'habitude de construire des steamers destinés pour la navigation maritime ont plus d'expérience que d'autres; ils sont aussi à même de présenter des conditions plus favorables, et en état d'achever plus promptement le navire.

On recommande aussi au Gouvernement de mettre en adjudication le plus tôt possible, afin qu'ils soient achevés avant l'hiver prochain, les travaux décrétés par la dernière loi des travaux publics et à faire au port d'Ostende. Ces travaux auront pour conséquence de faciliter le départ et les arrivées des bateaux-postes, et ils éviteront, d'après ce qu'on espère, l'inconvénient des rades, qui arrive quand la mer est basse.

Avec la suppression des mots du litt. *B* déjà mentionnés dans ce rapport, la section centrale, à l'unanimité, adopte le projet de loi.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.

