

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 MAI 1868.

CRÉDIT DE 625,000 FR. POUR LA CONSTRUCTION D'UN STEAMER (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Par un projet de loi présenté dans la séance du 4 février dernier, le Gouvernement sollicite un crédit de 625,000 francs destiné à la construction d'un nouveau steamer pour le service postal entre Ostende et Douvres.

Soumis à l'examen des sections, ce projet n'a donné lieu à aucune observation.

En section centrale, quelques questions relatives à l'organisation et à l'exploitation de ce service ont été soulevées; elles ont été transmises à M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui a répondu comme il suit :

PREMIÈRE QUESTION. — Un membre demande des détails plus complets pour démontrer l'utilité du maintien du service de jour entre Ostende et Douvres?

Des ouvertures ont-elles été faites au Gouvernement pour la reprise, par l'industrie privée, du service entre Ostende et Douvres; en cas d'affirmative, où en sont les négociations et quelles sont les conditions?

RÉPONSE. — « Des propositions ont été faites par des industriels pour l'exploitation de la ligne d'Ostende à Douvres.

» Le Gouvernement a chargé une Commission d'examiner si le Trésor et le service même des paquebots retireraient des avantages de la concession de la ligne
» à une Compagnie particulière.

(1) Projet de loi, n° 90.

(2) La section centrale, présidée par M. DOLEZ, était composée de MM. D'URSEL, VAN ISEGHEM, T SERSTEVENS, LELIÈVRE, DE LAET et VANDER DONCKT.

» L'utilité du service de jour et, par conséquent, la nécessité de son maintien, se trouvent parmi les points signalés plus particulièrement à la Commission comme devant faire l'objet de ses investigations.

» En 1862, le Gouvernement a fait connaître aux Chambres les raisons qui l'avaient déterminé à créer ce service. L'Exposé joint au projet de loi pour l'achat d'un nouveau steamer donne également les motifs qui ont amené l'organisation de la ligne de jour, sans laquelle le transit et la distribution des lettres éprouveraient des retards.

» En attendant que la Commission indiquée ci-dessus ait terminé son travail et que le Gouvernement ait pris une décision, il convient qu'une détermination soit prise au sujet du nouveau steamer pour lequel un crédit est sollicité.

» Quelle que soit la mesure à laquelle le Gouvernement croira devoir s'arrêter, ce navire sera, dans tous les cas, utilisé soit par la Compagnie concessionnaire, soit par l'État, s'il se réserve de continuer lui-même l'exploitation du service. »

2^{me} QUESTION. — Pourquoi le Gouvernement ne demande-t-il pas, si le service doit être maintenu, tout ce qu'il faut pour organiser sérieusement et complètement le susdit service, en demandant le crédit nécessaire pour les autres navires à construire?.

RÉPONSE. — « Le Gouvernement a l'intention de remplacer successivement les vieux paquebots de la ligne d'Ostende par des bateaux à vapeur de la force du steamer *Louise-Marie*.

» Quatre bâtiments de ce genre sont nécessaires pour assurer la régularité et la célérité du transport des dépêches. Le crédit est destiné à la construction du deuxième navire.

» La situation du Trésor ne permet pas d'effectuer simultanément la construction de ces trois bateaux à vapeur. »

Après examen des réponses de M. le Ministre des Affaires Étrangères, plusieurs membres de la section centrale ont désiré des renseignements plus détaillés sur l'utilité du service de jour et sur la question de savoir s'il y aurait utilité et économie de céder le service entier à l'industrie privée.

M. le Ministre s'est rendu en section centrale pour donner des explications supplémentaires et a répondu, par la note suivante, aux différentes objections faites par les membres :

« Y a-t-il utilité à passer outre au vote du crédit sollicité pour la construction d'un steamer? »

» Cette utilité ne paraît pas pouvoir être sérieusement contestée.

» Toutes les questions qui se rattachent au service maritime sont déférées en ce moment, ainsi qu'on l'a déjà fait connaître, à l'examen approfondi d'une Commission composée de délégués des divers Départements intéressés.

» Ces questions sont nombreuses et délicates. Il y a lieu, entre autres, de rechercher :

» Quelle est la véritable situation financière du service maritime.

» S'il est permis, et dans quelle mesure, de prévoir une augmentation de recette du chef des voyageurs, par l'introduction d'un outillage plus satisfaisant.

» Si le service de jour, qui est de création assez récente, procure, spécialement
 » pour la transmission des dépêches postales, des avantages proportionnés aux
 » dépenses qu'il occasionne.

» Si, dans la combinaison, du reste purement hypothétique, de la cession du ser-
 » vice à l'industrie privée (cession qui ne pourrait se motiver que si le Trésor en
 » retirait une économie assez notable pour contrebalancer certains inconvénients
 » d'un ordre différent de celui des intérêts financiers de l'État), le Gouvernement
 » pourrait s'assurer de toutes les garanties nécessaires quant à la stabilité du nou-
 » veau service.

» Ces questions ne sont pas susceptibles d'une solution immédiate. On admettra
 » facilement, au contraire, que la Commission ait besoin de s'entourer de rensei-
 » gnements nombreux pour s'acquitter convenablement de la tâche qui lui est
 » dévolue, et qu'à peine de produire un travail qui présenterait des lacunes, il lui
 » faille un certain délai pour arrêter ses conclusions.

» De son côté, le Gouvernement aura à soumettre le rapport de la Commission
 » à une mûre délibération.

» Entretiens, et d'ici au moment où une décision pourra être prise par le
 Gouvernement, c'est-à-dire d'ici à la session prochaine, il importe de ne pas
 ajourner la construction d'un second navire neuf, semblable à la *Louise-Marie*.

» En effet, dans la supposition de la remise du service maritime à l'industrie
 privée, l'État pourrait aussi bien imposer au concessionnaire la reprise du second
 navire qu'il pourrait imposer celle du premier, la *Louise-Marie* jouissant d'une
 réputation sur laquelle l'attention s'est fixée même en Angleterre.

» Mais c'est surtout dans le cas où le service maritime serait conservé aux
 mains de l'État, qu'il serait fâcheux d'ajourner l'amélioration que doit produire
 pour ce service la construction d'un second steamer sur le modèle qui a si parfaite-
 ment réussi.

» Deux causes nuisent au service d'Ostende à Douvres, par rapport à la ligne
 concurrente de Calais. De ces deux causes la première est invincible, c'est la lon-
 gueur relative du trajet de mer. La seconde réside dans la qualité de l'outillage du
 service de l'État, laquelle aggrave au lieu d'atténuer l'infériorité qui résulte pour
 Ostende de la longueur du trajet maritime, là où les voyageurs ont l'option entre
 deux lignes.

» Or, et si le service de jour était supprimé, le service de nuit, avec deux bons
 bateaux, serait déjà sensiblement meilleur qu'aujourd'hui.

» Que si le service de jour était maintenu de son côté, avec un troisième
 navire que l'on pourrait commander, si les ressources du Trésor le permettent,
 avant la fin de l'année, l'État se trouverait en possession, pour l'époque active des
 voyages en 1869, d'un outillage suffisant pour organiser ce même service de jour
 dans des conditions où, étant connu que le trajet s'opère avec une parfaite régula-
 rité, vu la bonne construction et la force des navires qui y seraient affectés, il
 attirerait immédiatement toute la clientèle qu'il peut espérer.

» Il y a donc positivement utilité à ce que le crédit sollicité soit alloué sans
 retard. »

En présence des nouvelles explications données par l'honorable Ministre, la
 section centrale adopte, à l'unanimité des 5 membres présents, le crédit de 625,000
 francs nécessaire pour la construction d'un nouveau steamer.

Il reste entendu que M. le Ministre fournira à la section centrale, chargée de l'examen de son Budget pour l'exercice 1869, le rapport de la Commission dont il est fait mention dans ses réponses, afin que la Chambre puisse discuter d'une manière définitive l'important service postal entre Ostende et Douvres.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

H. DOLEZ.

