

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 7 MAI 1872.

---

Crédit de 650,000 francs pour l'établissement d'un bassin et de chantiers à l'usage des services de la marine à Ostende.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

La commission chargée par le Gouvernement, en 1868, d'examiner la double question du maintien de la ligne postale d'Ostende à Douvres et de son exploitation par l'État ou par l'industrie privée <sup>(1)</sup>, a, parmi les améliorations qu'elle recommandait d'introduire dans ce service, signalé la nécessité, pour l'administration de la marine, de pouvoir elle-même effectuer les grosses réparations et les travaux d'entretien des paquebots. Après avoir constaté l'insuffisance des moyens mis à la disposition de cette administration pour maintenir en bon état des navires obligés de partir à heure fixe par tous les temps, elle rappelait que partout les sociétés de bateaux à vapeur ont des ateliers et un outillage complet et qu'elles trouvent de grands avantages dans ce système.

S'appuyant sur des considérations diverses, la commission émettait l'avis que l'État ne devait recourir à l'industrie privée que dans les circonstances extraordinaires, c'est-à-dire pour les constructions nouvelles, pour des radoubes ou des refontes à faire subir aux navires, mais qu'il pourrait très-avantageusement se charger :

- 1° Des grosses réparations qui résultent de l'usure des coques et chaudières et qui ont lieu périodiquement;
  - 2° De la réparation des avaries à l'accastillage par suite d'abordage ou de mauvais temps;
  - 3° Enfin des travaux d'entretien proprement dits.
- 

(1) Voir le travail (pp. 83 et suivantes) joint au rapport de la section centrale chargée d'examiner le projet de budget des Affaires Étrangères pour l'exercice 1869. Chambre des Représentants, Documents, n° 70.

« Il est, disait la commission, de la plus haute importance que l'administration puisse exécuter d'urgence les travaux de réparation ou d'entretien. Tout chômage d'un ou de plusieurs navires entraîne un surcroît de corvées pour ceux qui sont en bon état. De là l'impossibilité de donner à ces derniers le temps nécessaire pour l'entretien des machines et le nettoyage des chaudières.

» Aussi n'est-il pas surprenant de voir des appareils mis hors de service après deux ou trois années de travail seulement, tandis que si l'on avait pu donner aux navires des chômages périodiques pour enlever les incrustations des chaudières, il n'y a pas de doute que ces mêmes appareils auraient pu durer quatre années. »

Enfin la commission, qui avait appelé des hommes spéciaux à prendre part à ses travaux, évaluait à 35 p. % du prix des chaudières (1) les économies que tout d'abord l'administration réaliserait, si elle était en mesure de réparer elle-même ces appareils.

Le Gouvernement, Messieurs, s'étant prononcé pour le maintien de notre service postal de mer et pour son exploitation par l'État, et les Chambres ayant voté les fonds qui devaient permettre de compléter le renouvellement du matériel naval de cette ligne, l'administration s'est efforcée de réaliser successivement les modifications et les améliorations suggérées comme étant de nature à augmenter les recettes et à réduire les dépenses du service.

Les Chambres connaissent les résultats hautement significatifs qui ont été obtenus déjà.

Il reste à donner suite aux propositions formulées dans le rapport de la commission de 1868, qui concernent la création d'un bassin et de chantiers à l'ouvrage à couronne à Ostende, pour les réparations de l'entretien des paquebots-poste.

Dès 1869, le Département des Affaires Étrangères, préoccupé de l'économie que la création de ces établissements amènerait dans l'exploitation de la ligne, institua, d'accord avec le Département des Travaux Publics, une commission composée du chef supérieur des bateaux à vapeur, d'un ingénieur des ponts et chaussées, de deux ingénieurs du génie maritime et de l'inspecteur du pilotage à Ostende, à l'effet d'élaborer un projet d'ensemble des travaux à exécuter.

Cette commission, après un examen consciencieux des besoins, a formulé, au commencement de 1870, des propositions dont le détail et le devis estimatif sont reproduits ci-après :

---

(1) Le coût d'une paire de chaudières est d'environ 100,000 francs.

## PORT D'OSTENDE.

CRÉATION DE CHANTIERS POUR LE SERVICE DE LA MARINE, COMPRENANT UNE CALE SÈCHE, DEUX GRILS DE RADOUB, UNE TÊTE DE QUAI ET UN BASSIN.

*Estimation de la dépense à résulter de l'exécution du projet complet.*

Partie en communication directe avec le chenal jusqu'à l'écluse d'entrée comprenant les ouvrages suivants :

Terrassements du chenal de l'avant-port, 40,000 mètres cubes à fr. 0-75 . . . . .	fr.	30,000
Estacades sur les deux rives de ce chenal, longueur totale 300 mètres, à 700 francs le mètre, courant . . . . .		210,000
Perrés pour le revêtement des talus en maçonnerie de vieux blocs, à provenir de démolition de murs de remparts, 4,000 mètres carrés, à 15 francs le mètre . . . . .		60,000
	fr.	<u>300,000</u>

Établissements et chantiers de la marine, comprenant les ouvrages suivants :

Écluse d'entrée des chantiers et des formes avec ses avant et arrière-radiers et les perrés pour le revêtement des talus aux abords de l'écluse . . . . .	180,000
Terrassements pour le creusement du bassin, les fouilles de l'écluse, de la cale sèche et de tous les ouvrages en général . . . . .	110,000
Revêtements des talus du bassin . . . . .	45,000
Deux grils avec pilots, grillage en charpente et bétonnage . . . . .	100,000
Une tête de quai de déchargement . . . . .	45,000
Une cale sèche avec sa tête d'écluse de fermeture, ses perrés et son avant-radier . . . . .	280,000
	fr. <u>760,000</u>

Travaux réclamés par le génie maritime en vue d'une installation complète de ses ateliers :

Grue de 40 tonneaux et fondations . . . . .	50,000
Ateliers de chaudronnerie et outillage . . . . .	50,000
Bureaux de l'ingénieur, logement du chef d'atelier et maison éclusière . . . . .	20,000
Construction d'un ponton de 30 tonnes . . . . .	12,000
	<u>132,000</u>
	1,192,000
Environ 5 p. % d'imprévu . . . . .	58,000
	<u>1,250,000</u>
Total. . . . .	fr. 1,250,000

Le Gouvernement, tout en reconnaissant l'utilité, la nécessité de ces travaux, hésitait cependant à en proposer immédiatement l'exécution, afin de ne pas grever le Trésor.

En 1871, à l'occasion de l'examen en section centrale (Documents parlementaires, n° 197) du projet de loi allouant des crédits spéciaux à concurrence de 22 millions de francs pour exécution de travaux publics, un membre posa la question de savoir si le Gouvernement comptait construire prochainement à Ostende un chantier de réparation pour les bateaux à vapeur du service postal.

Le Ministre des Affaires Étrangères répondit (annexe A au Document précité) que les ressources du Trésor ne permettaient pas de présenter à ce moment, à la Législature, une demande de crédit, mais que le Gouvernement saisirait la première occasion favorable pour introduire une proposition.

Il communiquait en même temps, à la Chambre une note explicative qu'il ne sera pas inutile de transcrire ici, sur les travaux dont l'exécution avait plus particulièrement un caractère d'urgence.

### PORT D'OSTENDE.

TRAVAUX A EXÉCUTER A L'OUVRAGE A COURONNE POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UN BASSIN  
ET DE CHANTIERS A L'USAGE DES SERVICES DE LA MARINE.

#### Note.

« Le nombre des malles de l'État a été notablement augmenté dans ces dernières années ; les navires du type *Louise-Marie*, qui font actuellement le service, ont des dimensions beaucoup plus grandes que les anciens bateaux ; d'un autre côté, les abris pour les navires en chômage ou en réparation sont excessivement rares, sont mal placés et gênent les manœuvres d'eau ou sont des causes d'interruption des chasses : en un mot, le matériel s'est beaucoup développé, et les lieux de stationnement n'ont reçu aucune extension ; on n'a pas créé les moyens de visiter facilement les navires et d'y effectuer rapidement les travaux d'entretien et de réparation qui sont indispensables pour assurer la marche régulière du service.

» Il est donc urgent d'exécuter à l'ouvrage à couronne les travaux, ou tout au moins une partie des travaux, proposés par la commission instituée par dépêche de M. le Ministre des Affaires Étrangères.

» Si l'on se bornait à effectuer les travaux du chenal ou petit avant-port d'accès, ménagé en avant de l'écluse d'entrée, on aurait à faire face à une dépense de 550,000 francs, dont une part, 175,000 francs, incomberait à la marine, et l'autre part, 175,000 francs, incomberait aux travaux publics. La création du refuge dont il vient d'être question, permettrait de ne pas encombrer le chenal des malles en chômage et d'abriter, pendant la durée des chasses, celles en service.

» Cette amélioration, quoique déjà importante, ne ferait cependant pas disparaître certains inconvénients graves qui menacent d'entraver la marche régulière du service, ou qui sont des causes d'interruption des séries de chasses. Ainsi, l'existence dans l'arrière-port du seul gril dont dispose la marine, gêne

souvent les manœuvres faites pour l'évacuation des eaux, ou oblige à suspendre les chasses par l'écluse militaire. Les réparations de quelque importance ne pouvant être faites à Ostende, on est obligé, lorsqu'un navire reçoit des avaries, de l'envoyer à Anvers, d'où résultent des pertes de temps et un matériel inutilement employé, car le navire à réparer doit parfois être envoyé par une malle en bon état.

» Pour éviter les inconvénients dont il vient d'être question, il faudrait, parmi les travaux proposés par la commission, construire les suivants : le chenal d'accès, l'écluse d'entrée du bassin, une petite partie de ce bassin et un gril de radoub. Ces travaux donneraient lieu à une dépense de 650,000 francs, dont 475,000 francs incomberaient à la marine et 175,000 francs aux travaux publics.

» L'exécution de ces travaux permettrait d'effectuer régulièrement les chasses, de visiter les malles, de les entretenir en bon état et d'y effectuer des réparations de quelque importance déjà, car le gril de radoub étant protégé par l'écluse d'entrée, peut, jusqu'à un certain point et moyennant certaines conditions, être assimilé à un bassin à sec. »

La section centrale chargée d'examiner le projet de budget du Département des Affaires Étrangères pour 1872 a, à son tour, insisté afin que le Gouvernement donnât suite le plus tôt possible au projet, qui, selon elle, « complétera l'installation de notre service de paquebots, tout en diminuant les charges que le Trésor s'impose aujourd'hui. La dépense sera utile et productive à la fois. »

Messieurs, l'importance et l'urgence de ces établissements sont trop bien établies, pour que le Gouvernement tarde davantage à solliciter les fonds qui doivent en permettre la création. Il existe aujourd'hui, plus encore qu'en 1868 et en 1869, des motifs sérieux justifiant les propositions des deux commissions dont il a été parlé plus haut.

Depuis l'année dernière le service entre Ostende et Douvres et *vice-versâ* a été complété par l'organisation de 208 traversées nouvelles ; (antérieurement à 1871, il n'y avait pas de départs de Douvres le dimanche matin et le dimanche soir ; d'Ostende le samedi soir et le dimanche matin). D'un autre côté, le Gouvernement a récemment obtenu les fonds nécessaires pour l'acquisition d'un sixième paquebot du type *Louise-Marie*, et il se propose de demander les moyens de commander un dernier steamer jugé indispensable pour parfaire l'installation du matériel flottant de la ligne d'Ostende.

L'extension donnée au service en 1871 et l'augmentation prochaine du nombre des malles-postes exigent donc, plus que jamais, que l'administration soit mise à même de réparer sans délai et entretenir les navires et leurs machines.

L'économie de temps et d'argent qui résulterait de l'exécution des travaux projetés suffirait au besoin pour justifier le crédit sollicité ; mais il y a aussi à invoquer l'intérêt qu'ils présentent au point de vue de la conservation du port d'Ostende.

Déjà actuellement de grandes difficultés se produisent pour le placement convenable et sûr des steamers de l'État dans le port ; l'amarrage de ces navires au nouveau quai met obstacle à ce que les écluses fonctionnent d'une manière

régulière, parce que les paquebots iraient à la dérive ; les chasses ne pouvant avoir lieu assez fréquemment, le port s'ensable de plus en plus.

Cette situation s'aggraverait par l'augmentation du nombre de nos navires, si l'on ne se pressait pas d'établir un bassin pour les abriter.

Ainsi, Messieurs, le service des malles-postes n'est pas seul intéressé à l'exécution des travaux projetés ; ceux-ci ont aussi un caractère d'utilité publique, et cette considération détermine le Gouvernement à vous proposer de répartir entre deux Départements le crédit faisant l'objet du projet de loi soumis à vos délibérations.

Les travaux dont il s'agit pour le moment comprendraient, comme il a été dit : le chenal d'accès, l'écluse d'entrée du bassin, une petite partie de ce bassin et un gril de radoub.

Vous jugerez sans doute convenable, Messieurs, afin de seconder complètement les vues du Gouvernement, d'examiner ses propositions le plus tôt possible.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*  
C<sup>te</sup> D'ASPREMONT-LYNDEN.

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
F. MONCHEUR.

---

## PROJET DE LOI.

---

 **Léopold II,**

**ROI DES BELGES,**

*A tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères  
et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit, sera présenté en Notre  
nom, à la Chambre des Représentants, par Notre Ministre des  
Finances :

**ARTICLE PREMIER.**

Il est ouvert aux Départements des Affaires Étrangères et  
des Travaux Publics, un crédit spécial de six cent cinquante  
mille francs (fr. 650,000) pour l'exécution des travaux les  
plus urgents de l'établissement d'un bassin et de chantiers à  
l'usage des services de la marine à Ostende.

**ART. 2.**

Ce crédit sera réparti de la manière suivante :

Au Département des Affaires Étrangères	. fr.	475,000
Au Département des Travaux Publics	. . .	175,000
Total	. . . fr.	650,000

**ART. 3.**

Ce crédit sera couvert au moyen des ressources ordinaires  
du budget, et au besoin par l'émission de bons du Trésor.

Donné à Londres, le 5 mai 1872.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

**C<sup>te</sup> D'ASPREMONT-LYNDEN.**

*Le Ministre des Travaux publics,*

**F. MONCHEUR.**

*Le Ministre des Finances,*

**J. MALOU.**