

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 6 AVRIL 1864.

Rapport de la Commission des Affaires Étrangères, chargée d'examiner le Projet de Loi qui ouvre, au Département des Affaires Étrangères, un crédit spécial de fr. 718,437-50, pour le service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres.

(Voir les Nos 52 et 66 de la Chambre des Représentants.)

Présents : MM. Le Prince DE LIGNE, Président ; le Marquis DE RODES, le Comte DE RIBACOURT, le COMTE MAURICE DE ROBIANO, MICHIELS-LOOS et T'KINT DE NAEYER, Rapporteur.

MESSIEURS,

Votre Commission des Affaires Étrangères a examiné un Projet de Loi adopté par la Chambre des Représentants dans sa séance du 17 mars dernier, à la majorité de 63 voix contre 11, allouant un crédit spécial de fr. 718,437-50, pour le service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres.

L'exposé des motifs explique comment l'État Belge a été amené depuis une vingtaine d'années, à améliorer successivement le transport des dépêches et des voyageurs entre Ostende et Douvres, et enfin à le reprendre entièrement.

La Commission a fait aux propositions du Gouvernement un accueil favorable, bien qu'il n'ait pas été unanime.

Un membre a fait remarquer que l'Angleterre, qui dispose d'une marine puissante et qui peut toujours compter sur l'initiative privée, a condamné ce service en l'abandonnant.

La Belgique, qui n'a pas de marine d'État, s'est chargée d'une entreprise que nos voisins dédaignent et dont la nécessité ne se fait pas sentir d'une manière absolue, car la voie de Calais, plus prompte et moins dangereuse, nous est toujours ouverte. Supposer que les correspondances soient exposées à d'autres dangers que ceux de force majeure, lorsqu'elles transitent sur une ligne étrangère, serait une accusation trop grave pour s'y arrêter, et dès lors la préférence des gouvernements et des particuliers de l'Allemagne, ne se justifie plus. Dans tous

les cas, avant de traiter pour une augmentation aussi notable de la marine de l'État, il convenait de faire appel aux compagnies particulières, comme cela a eu lieu pour la navigation transatlantique.

La majorité n'a pu s'associer à ces appréciations. Il n'est pas exact de dire que l'Angleterre attache peu d'importance à la ligne de Douvres à Ostende, puisqu'elle continuera à lui payer une subvention de fr. 125,000.

Notre intérêt est plus considérable, parce que le service de nos bateaux à vapeur est étroitement lié à celui de nos chemins de fer, et qu'il en forme pour ainsi dire la continuation. Cette combinaison, vivement réclamée par tous les organes du commerce et de l'industrie, nous a valu le transit des correspondances entre le Nord et l'Est du continent, l'Angleterre et les États-Unis, et nous a permis d'organiser nos relations postales avec les pays étrangers par les voies les plus promptes et les plus économiques.

Les chiffres cités dans l'exposé des motifs démontrent, en outre, que, sans tenir compte des recettes produites au chemin de fer par le transport des voyageurs qui prennent la voie d'Ostende pour se rendre soit en Angleterre, soit en Allemagne, l'entreprise, dans son ensemble, offrira un bénéfice présumé de fr. 200,000.

Fallait-il, en présence de pareils faits, compromettre une situation que l'on a eu tant de peine à créer, et négliger l'occasion qui s'est offerte d'affranchir définitivement la Belgique de toute intervention étrangère dans ses relations avec l'Angleterre ?

La majorité de votre Commission ne l'a point pensé, et c'est en se plaçant au double point de vue de l'intérêt politique et commercial, qu'elle vous propose, par cinq voix contre une, l'adoption du Projet de Loi.

Le Président,
Prince DE LIGNE.

Le Rapporteur,
T'KINDT DE NAEYER.