

(1)

(N° 70.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 FÉVRIER 1869.

Budget du Ministère des Affaires Étrangères pour l'exercice 1869 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de Budget du Département des Affaires Étrangères pour l'exercice 1869, tel qu'il a été présenté dans la séance du 4 mars 1868, s'élève à 3,422,312 francs; il y avait une diminution de 54,500 francs sur le Budget de 1868.

Par diverses missives et dernièrement encore, le 2 de ce mois, M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la section centrale plusieurs amendements, principalement des transferts de crédits de l'un à l'autre article; par suite de ces amendements la diminution du Budget pour 1869 comparé avec celui de 1868, est maintenant de 25,200 francs.

Il sera rendu compte de ces amendements aux articles qui les concernent.

Aucune discussion générale n'a eu lieu sur le Budget, ni dans les sections, ni en section centrale.

⁽¹⁾ Budget, n° 102, V (session de 1867-1868).

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. DOLEZ, était composée de MM. VAN ISEGHEM, DE VRIÈRE, D'HANE-STEENHUYSE, DE MACAR, E. DE KERCKHOVE et KERVYN DE LETTENHOVE.

DISCUSSION DES ARTICLES.

CHAPITRE I^{er}.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 1^{er}. — *Traitement du Ministre* fr. 21,000 »

Adopté.

ART. 2. — *Traitement du personnel des bureaux* 145,700 »

Adopté.

La section centrale désire que les développements du Budget pour l'exercice prochain contienne des détails plus complets sur le personnel des bureaux de l'administration centrale.

ART. 3. — *Matériel* fr. 37,600 »

— 4. — *Achat de décorations de l'Ordre de Léopold, sans que l'on puisse augmenter ce chiffre par des imputations sur d'autres articles* 10,000 »

Adoptés par toutes les sections et la section centrale.

CHAPITRE II.

TRAITEMENTS DES CHEFS DE MISSION, DES CONSEILLERS OU SECRÉTAIRES, ET FRAIS DE CHANCELLERIE.

A l'occasion de ce chapitre, un membre demande la réorganisation du corps diplomatique et consulaire et dépose des propositions dans ce sens.

Après en avoir entendu le développement, la section centrale décide que, sans rien préjuger, ces propositions seront jointes au rapport, l'auteur se réservant de les motiver plus amplement en séance publique, lors de la discussion du Budget. (Voir l'annexe A.)

M. le Ministre a présenté au chapitre II, les amendements suivants :

« AMENDEMENTS AU CHAPITRE II.

» LÉGATIONS.

» ART. 6. — *Bade, Bavière, Wurtemberg et Hesse Grand' Ducate* fr. 26,000 »

» — 9. — *Italie et Rome* 72,500 »

» — 15. — *Espagne* 26,000 »

» — 18. — *Turquie* 50,970 »

» (Avec faculté de transférer 3,000 francs à l'art. 24.)

» ART. 20. — *Indemnités à quelques secrétaires et attachés de légation non rétribués* fr. 27,000 »

« DÉVELOPPEMENTS DES AMENDEMENTS PRÉSENTÉS AU CHAPITRE II.

» LÉGATIONS.

» ART. 6. — <i>Bade, Bavière, Wurtemberg et Hesse Grand' Ducale.</i>		
» — Traitement d'un envoyé extraordinaire et mi-		
» nistre plénipotentiaire fr.	26,000	»
» ART. 9. — <i>Italie et Rome.</i>		
» <i>Florence.</i> — Traitement d'un envoyé extraordinaire et ministre		
» plénipotentiaire fr.	38,000	»
» — Traitement d'un secrétaire	6,500	»
» — Frais de chancellerie	2,000	»
» <i>Rome.</i> — Traitement d'un envoyé extraordinaire et ministre plé-		
» nipotentiaire	26,000	»
» ART. 15. — <i>Espagne.</i> — Traitement d'un ministre résident . .	26,000	»
» — 18. — <i>Turquie.</i> — Traitement d'un ministre résident . .	26,000	»
» Traitement d'un consul général chancelier . .	10,000	»
» Traitement d'un 1 ^{er} drogman	8,000	»
» — d'un 2 ^o id.	3,000	»
» — de deux khavass et d'un capou oglan .	1,970	»
» Frais de chancellerie	2,000	»
» ART. 19. — <i>Indemnités à quelques secrétaires et attachés de lé-</i>		
» gation non rétribués. fr.	27,000	»

EXPOSÉ DES MOTIFS DES AMENDEMENTS.

« Le Gouvernement croit équitable de remanier les traitements affectés à certains postes diplomatiques, mais il n'a pas l'intention de demander à cet effet de nouveaux crédits, les modifications qu'il propose pouvant se réaliser en restant dans les limites du Budget.

» La Confédération germanique, auprès de laquelle toutes les Puissances entretenaient des Représentants, a cessé d'exister. Une des conséquences de cet événement a été de restreindre le cercle d'action du Ministre de Belgique à Francfort, qui était en même temps accrédité près les cours de Bavière, de Wurtemberg, de la Hesse Électorale, de Bade, de la Hesse Grand' Ducale et de Nassau. Le siège de sa résidence a été transféré à Munich et lorsque, pour satisfaire aux besoins du service, il doit visiter les capitales des trois autres États de l'Allemagne où il exerce encore ses fonctions, il reçoit des frais de route et de séjour.

» Notre mission diplomatique dans le Sud de l'Allemagne n'en conserve pas moins aux yeux du Gouvernement une importance qu'il ne songe point à contester ou à amoindrir; mais si l'on se place au point de vue des exigences de la vie et de la dépense relative qu'elles entraînent, il ne semble pas que le Budget

- » doit maintenir entre le poste de Munich et plusieurs autres une différence qui n'est plus justifiée par les faits.
- » Le titulaire de cette mission a été récemment appelé à un autre poste et n'a pas été remplacé jusqu'ici; les circonstances semblent donc favorables pour opérer le changement dont il s'agit.
- » D'un autre côté, il importe à la dignité non moins qu'aux véritables intérêts du pays que ses agents diplomatiques soient rétribués d'une manière qui leur permette de faire face aux nécessités de leur position. Sous ce rapport, on ne saurait contester que le traitement attaché aux postes de Constantinople, de Madrid et de Rome est insuffisant. La situation des titulaires a reçu un commencement d'amélioration sous l'administration du précédent chef du Département des Affaires Étrangères; elle paraîtrait définitivement et équitablement réglée si l'on élevait à 26,000 francs le traitement de nos Ministres en Turquie, en Espagne et à Rome et si en même temps l'on réduisait au même chiffre l'allocation du poste de Munich. Tel est l'objet de l'amendement ci-joint qui, en plaçant les quatre missions sur le même pied budgétaire, laisse encore disponible une somme de 500 francs qui serait reportée à l'article 20. (Indemnités à quelques secrétaires et attachés de légation). »

ART. 5. — *Autriche*. fr. 51,500 »

Adopté sans observation.

ART. 6. — *Bavière, Wurtemberg, Bade et Hesse Grand'Ducal*.

Par ses amendements, le Gouvernement propose de réduire le crédit de 58,500 francs à 26,000 francs. Cette réduction consiste à ramener le traitement du Ministre plénipotentiaire à Munich à 26,000 francs au lieu de 30,000 francs et dans la suppression du secrétaire de légation et des frais de chancellerie, ensemble 8,500 francs. Donc une diminution totale sur cet article de 12,500 francs.

La section centrale adopte.

ART. 7. — *France* fr. 71,000 »

— 8. — *Grande-Bretagne* 71,000 »

Adoptés.

ART. 9. — *Italie*. 68,500 »

La première section demande pourquoi le mot *Rome* ne figure pas à côté de celui *Italie*?

Cette demande ayant été communiquée au Gouvernement, M. le Ministre a répondu : « Le Gouvernement ne voit aucun inconvénient à ce que l'art. 9 porte : » *Italie et Rome*.

» L'ancien libellé n'avait jusqu'ici donné lieu à aucune observation. »

M. le Ministre a proposé de porter le traitement de notre Ministre plénipotentiaire à Rome à 26,000 francs au lieu de 22,000 francs. Le crédit de l'art. 9 pour

les légations d'*Italie et de Rome* est donc porté à 72,500 fr., augmentation de 4,000 francs.

Adopté.

ART. 10. — <i>Pays-Bas</i>	fr.	46,500	»
— 11. — <i>Prusse et Confédération du Nord</i>		51,500	»
— 12. — <i>Russie</i>		71,000	»
— 13. — <i>Brésil</i>		30,000	»
— 14. — <i>Danemark, Suède et Norwége</i>		20,000	»

Adoptés.

ART. 15. — <i>Espagne</i> . — Par son amendement M. le Ministre porte le chiffre de ce crédit de 22,000 francs à . . . fr.		26,000	»
---	--	--------	---

Adopté.

ART. 16. — <i>États-Unis</i>		30,000	»
— 17. — <i>Portugal</i>		20,000	»

Adoptés.

ART. 18. — <i>Turquie</i>		45,970	»
-------------------------------------	--	--------	---

Par l'amendement dont il est fait mention en tête du chapitre II, M. le Ministre a proposé de porter, de 22,000 francs à 26,000 francs, le traitement du Ministre résident à Constantinople, et celui du consul général chancelier, de 9,000 francs à 10,000 francs. Le crédit de l'article 18 est ainsi porté de 45,970 francs à 50,970 francs; à l'appui de cette dernière augmentation, M. le Ministre fait valoir les considérations suivantes :

- « Le traitement du chancelier de la légation de Constantinople est compris » dans l'allocation qui figure à l'article 18 du chapitre II, relatif aux légations.
- » Cet agent est également consul général et remplit, comme tel, les fonctions » de magistrat en même temps qu'il traite les affaires relatives à la navigation et » au commerce. Son traitement, qui doit répondre à ces attributions multiples, » est devenu tout à fait insuffisant par suite du renchérissement des subsistances » et des loyers. C'est pourquoi il a été jugé équitable de le porter de 9,000 à » 10,000 francs. Cette augmentation serait réalisée en distraquant de l'article 20 » une somme de 1000 francs pour la transférer à l'article 18.
- » Les circonstances spéciales qui ont motivé en 1861 la nomination d'un » second drogman auprès de notre légation à Constantinople ont cessé d'exister.
- » L'ancien titulaire avait été remplacé à cette époque par un jeune homme encore » peu familiarisé avec les fonctions qu'il était appelé à remplir et il avait paru » nécessaire de lui adjoindre un collaborateur. Depuis, le nouveau titulaire, grâce » à l'ardeur avec laquelle il s'est mis au travail, a donné des preuves d'autant » d'intelligence que de zèle et il est aujourd'hui parfaitement en état de faire face » à toutes les nécessités du service.

» Le Gouvernement croit que la somme de 3,000 francs affectée à la rétribution du second drogman serait plus utilement employée dans les postes consulaires qui existent ou qu'il se propose de créer en Orient, et il demande en conséquence la faculté de transférer cette somme à l'article 24 (*Indemnités pour un drogman et autres employés dans des résidences en Orient*). »

La section centrale adopte.

M. le Ministre a fait parvenir à la section centrale un article nouveau portant le n° 18^{bis}, ainsi conçu : *Chine et Japon* fr. 46,000 »
à porter aux charges ordinaires et permanentes.

M. le Ministre motive cet amendement de la manière suivante :

« Un rapport au Roi en date du 25 juillet dernier, inséré au *Moniteur* du 29 du même mois, n° 211, expose les motifs pour lesquels il convient de maintenir la mission belge en Chine et au Japon et de donner au titulaire de ce poste un caractère diplomatique. Il semble que l'on peut se référer à ce document pour la justification de la mesure proposée qui ne modifierait point, du reste, le chiffre total du Budget. Il ne s'agit en effet que de transférer une somme de 46,000 francs de l'article 20 (*Consulats*) au chapitre II (*Légations*), où elle formerait l'article 18^{bis}, sous la rubrique *Chine et Japon*.

» Voici comment se décomposerait cette allocation :

» Traitement du chef de la mission.	fr. 38,000	»
» Honoraires d'un lettré et d'un interprète	6,000	»
» Frais de chancellerie.	2,000	»

» Le traitement du consul général était de 30,000 francs. Le chiffre nouveau paraîtra modique si l'on tient compte de la cherté de tous les objets nécessaires à la vie et particulièrement des loyers dans ces contrées. Il paraîtra plus modéré encore, si on le compare aux traitements alloués aux agents des autres nations étrangères et si l'on envisage l'importance que semblent devoir prendre nos relations dans ces lointains parages.

» La langue littéraire est la langue officielle; elle est obligatoire pour les communications avec le Gouvernement central. Or, cet idiome n'est possédé que par des lettrés auxquels on ne délivre leur diplôme qu'après un examen. Quant aux rapports avec les différentes autorités administratives, ils ont lieu à l'aide d'un interprète.

» De là la nécessité de deux agents spéciaux dont les fonctions sont complètement distinctes.

» Une somme de 6,000 francs serait consacrée à la rémunération de leurs services.

» Enfin 2,000 francs seraient affectés aux frais de chancellerie.

» C'est le chiffre alloué pour plusieurs autres légations.

» Comme les écritures seront nombreuses et que la mission n'aura pas de secrétaire rétribué, notre agent devra s'assurer la coopération d'un employé subalterne et prendre à sa charge la dépense qui en résultera. »

La section centrale, approuvant la résolution prise par le Gouvernement d'établir en Chine et au Japon une légation permanente, adopte l'art. 18^{bis}

La Belgique a, comme ses voisins, le plus grand intérêt à profiter des avantages que la Chine et le Japon offrent aux nations européennes. Nos industries sont en état de concourir avec les industries des autres nations sur les marchés des pays immenses de l'extrême Orient; elles pourront donc tirer de grands avantages des nouvelles relations que cette légation établira avec ces deux empires. Déjà la Belgique a conclu avec la Chine et le Japon des traités de commerce et de navigation; mais il ne lui suffit pas d'avoir des traités, il faut qu'elle ait un plénipotentiaire sur les lieux pour en assurer l'exécution; il faut que nos industriels puissent agir avec sécurité; or, ils auront cette sécurité par le fait de l'existence d'une légation belge permanente dans ces pays éloignés.

La section centrale croit qu'il serait convenable que l'État prît à sa charge le traitement de l'employé subalterne, dont le Gouvernement proclame lui-même la nécessité.

ART. 19. — *Indemnités à quelques secrétaires et attachés de légation*, 26,000 francs; portée par l'amendement présenté par M. le Ministre à fr. 27,000 »

Adopté.

A la demande de la 1^{re} section, M. le Ministre a remis à la section centrale le détail des dépenses imputées sur cet article en 1867.

Cet état sera déposé sur le bureau pendant la discussion du Budget.

CHAPITRE III.

CONSULATS.

ART. 20 DEVENU ART. 21. — *Traitements des agents consulaires et indemnités à quelques agents non rétribués* fr. 190,750 »

Le chiffre qui figurait au Budget de 1868 n'était que de 160,250 francs.

Le Gouvernement, en présentant le Budget actuel, l'a augmenté de 30,500 francs.

La note préliminaire donne à l'égard de cette augmentation les explications nécessaires.

La 1^{re} et la 5^{me} section désirent connaître comment le crédit relatif aux consulats a été employé en 1868 et comment il sera réparti en 1869.

La 1^{re} section recommande au Gouvernement d'exiger autant que faire se peut des consuls rétribués dans les pays maritimes, la connaissance de la langue flamande, qui est généralement parlée par nos marins.

La 2^{me} section charge son rapporteur en section centrale de demander si l'allocation de 23,000 francs devenue sans emploi par suite du décès du titulaire du consulat général à Buenos-Ayres, a été appliquée, comme le Gouvernement en avait manifesté l'intention, à l'établissement d'un consulat général dans l'Amérique du Sud.

La même section ainsi que la 3^{me} désirent savoir quelle est l'application de la somme de 30,500 francs devenue disponible par le rappel de l'agent diplomatique au Mexique.

Les 3^{me} et 4^{me} sections demandent quels sont les moyens que le Gouvernement compte employer pour sauvegarder les intérêts belges au Mexique, principalement au point de vue commercial.

La 3^{me} section recommande au Gouvernement d'exiger des élèves-consuls qu'ils connaissent la langue flamande.

La 4^{me} section engage le Gouvernement à augmenter progressivement le corps consulaire autant que possible, et à diminuer dans les mêmes proportions le corps diplomatique, dont l'utilité lui semble moindre dans certaines circonstances.

La 5^{me} section désire savoir si le Gouvernement se propose d'envoyer au Mexique un consul rétribué et elle demande aussi s'il ne serait pas utile d'augmenter le nombre de nos agents rétribués.

En présence de ces diverses demandes, la section centrale a posé les questions suivantes à M. le Ministre des Affaires Étrangères :

1^{re} QUESTION. — Quels sont les moyens que le Gouvernement se propose d'employer pour sauvegarder nos intérêts commerciaux au Mexique ?

RÉPONSE. — « Le Gouvernement a fait connaître, dans le rapport publié au » *Moniteur* du 29 juillet dernier, que le moment ne lui semblait pas encore venu » de réorganiser le service consulaire au Mexique. Il ne perd toutefois pas de vue » les intérêts de notre commerce avec ce pays et, aussitôt que les circonstances le » permettront, il prendra les dispositions qui seront jugées les plus utiles à la pro- » tection et au développement de nos affaires dans cette direction.

» Il convient, au surplus, de remarquer que nos consuls au Mexique, quoique » n'ayant plus de caractère officiel à l'égard du Gouvernement du pays, n'ont pas » cessé de prêter leurs bons offices à nos nationaux. »

Un membre de la section centrale insiste pour que, dans l'intérêt de notre commerce, les rapports officiels soient rétablis entre la Belgique et le Mexique et il cite plusieurs autres nations qui sont à la veille de les reprendre également.

2^{me} QUESTION. — La section centrale recommande au Gouvernement d'exiger des consuls rétribués la connaissance de la langue flamande et d'établir, à l'institut commercial d'Anvers, une chaire de flamand obligatoire pour les élèves consuls.

RÉPONSE. — « Le Gouvernement croit avoir suffisamment prouvé qu'il tient » grand compte, dans les nominations consulaires, de la connaissance du flamand ; » aussi pense-t-il qu'il n'y a rien à changer aux errements suivis jusqu'à ce jour » en cette matière. Faire de la connaissance de la langue flamande une condition » absolue d'admissibilité aux emplois consulaires, ce serait aller à l'encontre des » vrais intérêts du service et se lier volontairement les mains. Nous avons eu des » consuls généraux rétribués et des plus méritants qui ne savaient pas le flamand ; » il suffira de citer ici, à titre d'exemple, feu M. Derote dont les services rendus

» au commerce, à l'industrie et à la navigation ne le cèdent certainement à ceux
 » d'aucun autre agent.

» Il est à remarquer, d'ailleurs, que nos consuls généraux rétribués sont
 » surtout des agents explorateurs et que, par la nature de leurs fonctions, ils se
 » trouvent très-rarement en contact avec les marins belges. C'est le consul local,
 » non le consul général, qui reçoit le rapport des capitaines belges, procède, s'il
 » y a lieu, à l'interrogatoire des équipages et connaît des affaires de police mari-
 » time ou autres auxquelles les navires peuvent donner lieu à leur arrivée ou
 » pendant leur séjour dans les ports étrangers.

» Quant à établir un cours obligatoire de langue flamande à l'institut supérieur
 » d'Anvers, il est à remarquer que cet établissement est du ressort du Ministère
 » de l'Intérieur.

» Le Département des Affaires Étrangères ne verrait pas d'inconvénients à la
 » création du cours dont il s'agit; mais il en verrait de sérieux à ce qu'il parût
 » institué en vue du titre d'élève consul. Cela tendrait à faire croire qu'il existe
 » en Belgique une carrière consulaire proprement dite, et que l'on peut y devenir
 » consul rétribué comme on devient médecin, avocat, officier de l'armée, etc.,
 » en se livrant à certaines études. Or, tel n'est nullement le cas; sur environ
 » 400 agents dont se compose le corps consulaire belge, il n'y en a qu'une
 » dizaine de rétribués, et il est excessivement rare qu'il se produise une vacance
 » parmi ces derniers.

» Dans cet état des choses, instituer un cours quelconque en vue du titre d'élève
 » consul, ce serait évidemment induire les familles en erreur et faire naître
 » chez les jeunes gens des espérances qu'il ne dépend pas du Gouvernement de
 » réaliser. »

3^{me} QUESTION. — Comment le crédit a-t-il été employé en 1868 et comment
 sera-t-il réparti en 1869?

RÉPONSE. — « Le projet de budget présenté à la Chambre au mois de mars 1868,
 » pour l'exercice 1869, fixait à 190,750 francs (160,250 francs, chiffre de 1868,
 » plus 30,500 francs, reportés de la Légation du Mexique) l'allocation destinée
 » au personnel consulaire.

» Les amendements soumis aujourd'hui à la section centrale auraient pour
 » effet, d'une part, de diminuer le crédit ci-dessus indiqué :

» a. D'une somme de 46,000 francs transférée au chapitre II pour la mission
 » de Chine et du Japon;

» b. D'une somme de 1,000 francs transférée au même chapitre pour augmen-
 » ter le traitement du chancelier consul général à Constantinople;

» et, d'autre part, de l'augmenter :

» a. D'une somme de 7,100 francs transférée du chapitre VIII au chapitre des
 » consulats;

» b. D'une somme de 9,300 francs demandée pour rendre possible l'établis-
 » sement de nouveaux consulats rétribués.

» Le crédit accordé au personnel consulaire se trouverait ainsi fixé à
 » 160,150 francs.

- » Les postes actuels, la mission de Chine et du Japon non comprise, occasionnent une dépense de 135,150 francs.
- » Il resterait donc disponible une somme de 25,000 francs dont l'emploi sera ci-après indiqué.
- » Les quatre amendements font l'objet des notes justificatives ci-annexées.
- » Dans le rapport adressé au Roi et inséré au *Moniteur* du 29 juillet dernier, le Gouvernement a fait connaître ses vues sur la répartition des consulats rétribués.
- » Les considérations qu'il y a développées et qui ont reçu l'approbation de Sa Majesté ne sont pas restées à l'état de simple théorie. La plupart des mesures dont l'utilité a été démontrée sont actuellement réalisées; les autres le seront prochainement, si la législation veut bien agréer les propositions qui lui sont faites.
- » Les consulats généraux de l'Inde anglaise et de l'Australie, nécessaires au développement de nos rapports avec ces marchés trop peu exploités par notre commerce, ont été maintenus.
- » Le consul général à Smyrne, qui a accompli dans l'Asie Mineure la tâche qui lui avait été assignée, est allé occuper le poste de l'Inde anglaise; il a été remplacé à Smyrne par un consul ordinaire, qui y dirige une maison belge.
- » Le consulat général de Buenos-Ayres, pour un motif analogue, a été reporté à la côte du Pacifique. Le titulaire résidera au Chili et sa juridiction s'étendra successivement jusqu'à Panama. Nous avons à Buenos-Ayres un consul, négociant belge, qui a donné des preuves d'aptitude et de zèle et qui, récemment, a négocié le traité assurant la participation de la République Argentine au rachat du péage de l'Escaut. Ce poste et celui de Montevideo seront prochainement placés sous la juridiction de notre Légation au Brésil.
- » Un consulat rétribué a été créé aux États-Unis; le centre de son action est, quant à présent, à New-York.
- » Au Maroc, le poste existant a été conservé, mais le traitement a été ramené à un taux mieux en rapport avec son importance relative.
- » Dans le bassin du Danube, nous avons institué un consulat général dont le chef-lieu est à Bucharest.
- » Enfin, nous avons nommé à Tauris un consul général dont l'attention et le travail se porteront sur la Perse et sur les voies qui y conduisent.
- » Dans le cours de l'année qui commence, l'intention du Gouvernement est de donner une autre destination au consul général du Cap de Bonne-Espérance dont les services seraient mieux utilisés soit en Californie, où viendra aboutir la grande voie ferrée qui attire les regards du monde commercial, soit au Mexique, si les circonstances viennent à le permettre.
- » Le consulat d'Alger pourra être également déplacé, les ressources de la colonie française étant suffisamment explorées.
- » Deux nouveaux postes rétribués seraient en outre créés à l'aide du disponible que laisserait le crédit sollicité de la Législature :
- » Un consulat général en Egypte et un consulat à la Nouvelle-Orléans, deux postes dont l'utilité est démontrée dans les notes ci-jointes.
- » Il reste à ajouter que la représentation de nos intérêts commerciaux sera fortifiée encore par la situation nouvelle qui serait faite à notre mission en Chine et au Japon.

» En définitive, les changements apportés à l'organisation consulaire depuis le commencement de l'an dernier et y compris ceux qui seront réalisés cette année, se résumeraient ainsi :

- » 1° Consulat général institué à titre définitif dans l'Inde anglaise;
- » 2° Consulat général de Smyrne supprimé;
- » 3° Consulat général rétabli sur la côte du Pacifique dans l'Amérique méridionale et centrale;
- » 4° Mission diplomatique du Brésil étendue aux États de la Plata;
- » 5° Consulat général reporté du Cap de Bonne-Espérance en Californie ou au Mexique;
- » 6° Consulat rétribué pour la partie Nord des États-Unis avec résidence principale à New-York;
- » 7° Consulat rétribué pour la partie Sud des États-Unis avec résidence principale à la Nouvelle-Orléans;
- » 8° Consulat général du Maroc réduit au point vue du traitement;
- » 9° Création d'un consulat général rétribué en Égypte;
- » 10° Création d'un consulat général rétribué dans les Principautés danubiennes;
- » 11° Création d'un consulat général en Perse;
- » 12° Mission commerciale diplomatique créée à titre définitif en Chine et au Japon.

» Le cadre ainsi agrandi de nos consulats rétribués ou indemnisés comprendrait les postes suivants, sans compter la mission de Chine et du Japon transférée au chapitre des légations :

» Postes rétribués :

» Australie	fr.	18,000	»
» Inde anglaise		18,000	»
» Perse		16,000	»
» Principautés danubiennes		9,000	»
» Égypte		15,000	»
» Alger (provisoirement)		8,000	»
» Maroc		8,000	»
» Côte du Pacifique (Chili)		12,000	»
» Californie ou Mexique		18,000	»
» New-York		10,000	»
» Nouvelle-Orléans		10,000	»
» Cologne		6,000	»

» Postes indemnisés :

» Guatémala		2,000	»
» Londres		2,000	»
» Rio-de-Janeiro		2,000	»
» Santo Tomas		1,250	»
» Leipzig		1,000	»
» Lerwick		1,000	»

» Athènes	fr.	1,000	»
» Marseille		700	»
» Tunis		600	»
» Elscneur		300	»
» Syra		300	»
		<hr/>	
TOTAL.		fr.	160,150
		<hr/>	

» Le Gouvernement ne veut pas préjuger ce qui pourrait encore être fait pour étendre le service consulaire, mais il est d'avis que, avant de procéder à de nouvelles créations, on fera bien d'attendre que l'expérience ait permis de reconnaître les effets de l'organisation, notablement élargie, dont les bases viennent d'être indiquées. »

A ces renseignements, M. le Ministre ajoute la note qui suit :

« L'ouverture du canal de l'isthme de Suez que l'on annonce comme prochaine, est un fait qui fixe à bon droit l'attention des nations industrielles et commerçantes. Il ne peut manquer d'exercer une influence considérable sur la direction du commerce d'une partie du monde et sur la situation économique de l'Égypte. Principale étape de la route conduisant aux Indes, en Chine, au Japon, l'Égypte se trouve reliée aujourd'hui déjà, par des services réguliers de bateaux à vapeur, avec l'Autriche par Trieste; avec l'Italie, par Brindisi et Gènes; avec la France, par Marseille; avec l'Angleterre, par Southampton.

» L'ouverture prochaine du canal de Suez ajoutera encore notablement à son importance comme voie de transit.

» L'Égypte offre d'ailleurs par elle-même un marché de consommation et d'approvisionnement qui mérite d'attirer les spéculations de l'industrie et du commerce belges. Il est vrai que la concurrence y est souvent excessive et que, dans ces dernières années, les affaires y ont été difficiles. Nos relations avec l'Égypte ont vu leur importance diminuer tant à l'importation qu'à l'exportation. C'est là l'effet de circonstances que l'on est fondé à considérer comme passagères, mais c'est un motif de plus pour nous mettre en mesure en temps utile, afin de tirer parti des changements que l'ouverture du canal de Suez apportera nécessairement dans les conditions économiques du pays.

» L'établissement d'un consulat général rétribué en Égypte ne saurait manquer de paraître opportun à ce double point de vue.

» Le Gouvernement pense qu'il serait également utile d'envoyer à la Nouvelle-Orléans un agent rétribué de second ordre, ainsi qu'il l'a fait pour New-York.

» Le Nord et le Sud des États-Unis se trouvent dans des circonstances toutes différentes; la situation économique du Sud s'est profondément modifiée dans ces dernières années. Il s'y opère un travail de transformation; la culture du coton tend à reprendre une grande importance par les mains des travailleurs libres.

» Dans le Nord, notre agent a surtout à s'occuper des articles propres à alimenter notre commerce d'exportation. Dans le Sud, il serait d'un haut intérêt

» d'examiner ce que les changements, qui sont en voie de se produire, peuvent
 » offrir de chances à l'établissement de relations directes qui auraient pour objet
 » de pourvoir à nos approvisionnements en coton.

» Nous faisons une grande consommation de cette matière première, mais nous
 » ne sommes jamais parvenus à attirer des arrivages directs en Belgique que
 » dans une très-faible proportion. Peut-être les conditions nouvelles dans les-
 » quelles la production se trouve aux États-Unis nous seront-elles plus favo-
 » rables.

» C'est là, dans tous les cas, un point qui mérite d'être examiné par un agent
 » spécial et compétent. »

Par ce qui précède, la Chambre remarquera que M. le Ministre des Affaires Étrangères propose de porter à 160,150 francs le crédit affecté aux consulats; ce crédit avec celui de 46,000 francs porté à l'article 18^{me} pour le traitement d'une mission en Chine et au Japon, forme un total de 206,150 francs.

Cette proposition, faite en vue d'augmenter le nombre des consulats rétribués, est approuvée par la section centrale; elle est la conséquence de l'arrêté royal inséré au *Moniteur belge* du 29 juillet 1868, réorganisant notre corps consulaire rétribué.

La Belgique est un pays de production; après avoir abondamment pourvu aux besoins de son marché intérieur, elle doit, comme les pays qui l'avoisinent, chercher au loin de nouveaux débouchés pour y écouler l'exubérance de ses produits, sa prospérité dépendant à la fois de son activité industrielle et de l'importance de ses rapports commerciaux avec l'étranger.

Ne possédant ni établissements coloniaux, ni comptoirs à l'étranger, ni marine militaire, la Belgique doit recourir à d'autres moyens propres à faire connaître dans les pays d'outre-mer les nombreux produits de son industrie. Quand on signe des traités, il faut savoir leur faire produire tous leurs fruits.

Les consuls rétribués, choisis parmi nos concitoyens, qui sont au courant des ressources industrielles de la Belgique et de la pratique des transactions commerciales, sont les agents les plus aptes à multiplier nos relations existantes avec l'étranger, dans les pays hors d'Europe, et à en créer de nouvelles. Les consuls choisis parmi les négociants, étrangers pour la plupart à la Belgique, rendent certes d'incontestables services, et nous n'avons qu'à nous louer d'eux; leur action peut suffire dans certains ports; mais, moins initiés à l'industrie belge que les consuls généraux, qui ont habité longtemps la Belgique et étudié sur les lieux nos ressources manufacturières et notre législation, ils sont moins à même de travailler avec succès au développement de nos rapports commerciaux que ces derniers qui, ne s'occupant d'aucune transaction pour leur compte, peuvent consacrer tout leur temps et toute leur activité à leurs fonctions consulaires et transmettre régulièrement des données concernant les productions du pays où ils résident, et concernant la nature et les formes voulues des produits étrangers qu'on y recherche. Or, la connaissance de ces données est indispensable au succès de tout commerce d'exportation.

En effet, pour réussir dans ce genre d'affaires, il faut avant tout savoir se conformer, quant à la nature, la forme et la qualité des produits, aux désirs spéciaux des consommateurs étrangers auxquels on veut vendre.

Des consuls actifs et intelligents peuvent donc rendre d'importants services à notre industrie et à notre commerce et contribuer ainsi au développement du bien-être matériel du pays.

L'augmentation des consulats rétribués est incontestablement de la plus grande utilité pour le pays.

La section centrale, à l'unanimité de ses membres présents, trouve trop modérés et même insuffisants la plupart des traitements qui figurent dans la note explicative du Gouvernement.

Les fonctionnaires qui représentent la Belgique à l'étranger doivent pouvoir tenir le même rang qu'occupent leurs collègues appartenant à d'autres nations. Certes, il ne faut pas que le Gouvernement soit prodigue, mais il importe qu'il accorde à nos envoyés consulaires à l'étranger un traitement qui leur permette de vivre suivant la position qu'ils occupent et d'acquérir l'influence et le prestige qu'il faut pour mener à bonne fin nos intérêts commerciaux.

CHAPITRE IV.

FRAIS DE VOYAGE.

ART. 21. — *Frais de voyage des agents du service extérieur et de l'administration centrale, frais de courriers, estafettes, courses diverses fr.* 70,500 »

La 1^{re} et la 4^{me} section demandent le relevé des imputations faites sur cet article pour l'exercice 1867.

Ce relevé transmis par M. le Ministre sera déposé sur le bureau pendant la discussion du Budget.

La section centrale adopte le crédit.

CHAPITRE V.

DÉPENSES DIVERSES RELATIVES AUX LÉGATIONS ET AUX CONSULATS.

ART. 22. — *Perception des droits de chancellerie et bureau de la librairie à Paris. — Personnel. fr.* 8,240 »

— 23. — *Idem. — Frais divers* 560 »

Les droits de chancellerie perçus à la légation de Paris pour l'année 1867 s'élèvent à 5,799 francs.

La section centrale adopte.

ART. 24. — *Indemnités pour un drogman et autres employés dans des résidences en Orient fr.* 8,030 »

Adopté.

ART. 25. — *Frais de correspondance de l'Administration centrale avec les agences, ainsi que des agences entre elles, secours provisoires à des Belges indigents, etc.* . . . fr. 85,120 »

M. le Ministre propose, par amendement, de réduire ce crédit à 80,120 francs, et un nouvel article 25^u, ainsi conçu :

Créances arriérées des exercices antérieurs et dont la liquidation n'a pu être effectuée sur le Budget de l'année à laquelle elles se rapportent fr. 3,000 »

A l'appui de ces amendements, il a fait parvenir à la section centrale la note suivante :

« D'après l'article 2 de la loi organique de la comptabilité de l'État, sont seuls considérés comme appartenant à un exercice les services faits et les droits acquis à l'État et à ses créanciers pendant l'année qui donne sa dénomination à l'exercice.

» Plus de quatre cents agents consulaires sont disséminés sur les différents points du globe. La distance qui nous sépare de beaucoup d'entre eux rend le délai accordé par les règlements de comptabilité pour la liquidation et l'ordonnement des dépenses beaucoup trop court.

» En effet, certains états d'avances ne peuvent arriver au Département des Affaires Étrangères qu'au mois de mars, d'avril et même de mai de l'année qui suit celle à laquelle ils se rapportent.

» Si ces états sont insuffisants ou irréguliers, ce qui arrive souvent pour des agents qui ne connaissent pas toujours exactement nos lois ou même notre langue, l'Administration doit demander des explications ou des déclarations nouvelles et, pendant le temps nécessaire au double trajet de l'aller et du retour, l'exercice peut être clos.

» Des circonstances politiques ou des événements de force majeure peuvent aussi empêcher nos agents d'envoyer leurs états en temps utile.

» Il ne serait pas équitable de leur imposer des sacrifices d'argent, alors qu'ils remplissent un mandat généralement gratuit.

» Jusqu'ici ces états de dépenses ont été liquidés sur l'article 25 du Budget en cours d'exécution, mais le visa de la Cour des Comptes n'était jamais obtenu sans réserves pour l'avenir ni sans observation.

» Pour rentrer dans l'exécution des règlements, qui ont été l'objet d'une révision récente, il devient nécessaire de porter une allocation destinée à couvrir les dépenses arriérées.

» Comme il ne résultera pas de charges nouvelles de cette manière de procéder, les 3,000 francs, qui forment le montant de cet article, peuvent être prélevés sur l'article 25. »

La section centrale adopte ces deux articles.

CHAPITRE VI.

MISSION EXTRAORDINAIRE, TRAITEMENTS D'INACTIVITÉ ET DÉPENSES IMPRÉVUES.

ART. 26. — *Missions extraordinaires, traitements d'inactivité et dépenses imprévues non libellées au Budget.* . fr. 47,000 »

Le détail des imputations faites sur cet article en 1867, réclamé par la 1^{re} section, sera déposé sur le bureau pendant la discussion du Budget.

Les sections et la section centrale ont adopté l'article.

CHAPITRE VII.

COMMERCE. — NAVIGATION.

ART. 27. — *Chambre de commerce.* fr. 15,500 »

M. le Ministre propose de porter ce crédit à 16,000 francs.

Voici la note explicative de cet amendement :

« La Législature est saisie d'un projet de loi et la Chambre des Représentants »
 » l'a déjà votée, portant à 48,000 francs la somme totale des frais annuels des »
 » Chambres de Commerce fixée à 40,000 francs par l'art. 2 § dernier de la loi »
 » du 16 mars 1841.

» Le tiers de la dépense étant à la charge de l'État, il y a lieu de lui fournir, »
 » dès maintenant, les moyens de satisfaire éventuellement à ses obligations.

» A cet effet, on propose de majorer l'art. 28 de 2,700 francs, et de le porter »
 » ainsi à 16,000 francs, et de diminuer l'art. 28 de la même somme.

» La quote-part de l'État, soit 16,000 francs, serait ainsi complétée sans »
 » augmentation de dépense. »

La 1^{re} section désire connaître la répartition du crédit en 1867; la note qui l'indique, sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

La section centrale adopte l'augmentation.

ART. 28. — *Frais divers et encouragements au commerce.* . fr. 48,000 »

La 1^{re} section demande le détail des dépenses mandatées sur cet article pendant l'exercice 1867.

La 5^e section demande ce que signifient les mots *encouragements au commerce* et en quoi consistent ces encouragements. Elle estime qu'il y a lieu de majorer le nombre des bourses de voyage.

En réponse à la 1^{re} question de la 5^e section, M. le Ministre a fait connaître à la section centrale « que les encouragements au commerce consistent en bourses »
 » de voyage, subsides pour explorations commerciales, achat d'échantillons, »
 » souscriptions à des ouvrages ou documents destinés à être utilisés par le com- »
 » merce et l'industrie. »

L'état des dépenses réclamé par la 1^{re} section, que le Département des Affaires Étrangères a fait parvenir à la section centrale, sera déposé sur le bureau pendant la discussion du Budget. Il en résulte que quatre bourses de voyages s'élevant à 18,500 francs ont été accordées en 1867 et que sept jeunes gens ont reçu des subsides pour des explorations commerciales.

Par suite de l'amendement proposé par M. le Ministre à l'art. 27, l'allocation de 48,000 francs se trouve réduite à 45,300 francs.

La section centrale adopte.

CHAPITRE VIII.

MARINE.

La 1^{re} section demande le détail des recettes faites en 1867 pour les divers services de la marine.

M. le Ministre a remis à la section centrale l'état suivant :

DÉSIGNATION DES STATIONS.	MALLES- POSTES.	PILOTAGE.	FANAUX.	Police MARITIME.	Passage d'eau D'ANVERS à la Tête-de-Flandre.	TOTAL.
ANVERS.						
De la mer à Flessingue . . . fr.	246,819 77					
De Flessingue à Anvers	221,483 .					
D'Anvers à Flessingue	215,300 »					
De Flessingue à la mer	151,192 72					
Boom, Sennegate et <i>vice versa</i> .	7,184 »					
Mesurage	5,129 12					
Fr. 823,110 61	»	825,110 61	211,921 69	55,455 55	50,489 70	1,120,975 55
OSTENDE.	421,098 81	65,026 27	22,157 90	9,820 75	»	516,685 75
GAND	»	58,256 65	14,120 45	4,455 50	»	56,792 60
TERMONDE	»	2,378 46	226 25	74 »	»	2,678 71
NIEUPOORT	»	2,207 07	368 85	519 25	»	2,895 17
BRUXELLES.	»	»	»	298 »	»	298 »
TOTAUX. fr.	421,098 81	929,559 06	248,775 14	70,409 85	50,489 70	1,700,525 54

Ces recettes comparées avec celles de 1866 présentent une augmentation :

Pour le service des malles-postes, de fr.	41,511 86
— du pilotage, de	167,084 22
— des fanaux, de	57,012 25
— de la police maritime, de	12,501 79

Fr. 278,110 12

Et pour le service du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre,
une diminution de 2,466 37

AUGMENTATION DE. . . . fr. 275,645 75

Voici maintenant les augmentations de recettes par port :

Anvers, une augmentation de	fr.	204,468	06
Ostende, —		63,644	38
Gand, —		7,620	23
Nieuport, —		344	88
			<hr/>
	Fr.	276,077	53
A déduire :			
Termonde, diminution de	fr.	382	80
Bruxelles, —		51	»
			<hr/>
		433	80
			<hr/>
CHIFFRE ÉGAL.	fr.	275,645	73
			<hr/>

Ces divers chiffres constatent qu'il y a eu, pendant l'année 1867, une augmentation assez considérable dans le mouvement de nos principaux ports.

PAQUEBOTS A VAPEUR. — SERVICES SPÉCIAUX. — CONSTRUCTIONS
ET RÉPARATIONS MARITIMES.

ART. 50. — *Personnel actif et sédentaire, en disponibilité aux $\frac{2}{3}$ de solde, en non-activité et non remplacé* fr. 559,006 »

La 1^{re} section charge son rapporteur de réclamer en section centrale la note du personnel en disponibilité aux $\frac{2}{3}$ de solde de non-activité, qui figure aux développements du Budget pour 22,714 francs.

M. le Ministre a fait parvenir cette note à la section centrale; elle sera déposée sur le bureau pendant la discussion du Budget.

Il résulte de cette note que les traitements de disponibilité aux $\frac{2}{3}$ de solde, en inactivité et non remplacés s'élevaient à la fin de l'exercice dernier, à une somme de fr. 15,540 85 c^s.

M. le Ministre a présenté à l'article 50 un amendement ayant pour but de réduire le crédit de 559,006 francs à 551,906 francs. Voici la note explicative à cet égard :

- « L'article 50 comprend 7,100 francs formant le traitement d'un ingénieur en chef en congé illimité hors cadre.
- » Rien ne faisant prévoir que cet agent doive rentrer au service, il semble convenable de donner à la somme de 7,100 francs, une destination utile en la transférant à l'article 20, *Consulats*.
- » Par suite de cette modification, l'article 50 est réduit à 551,906 francs.

» DÉVELOPPEMENTS.

» ART. 30.

» Personnel des paquebots à vapeur entre Ostende et Douvres. fr.	258,510	»
» — des services spéciaux.	27,480	»
» — des constructions et réparations maritimes	50,502	»
» — en disponibilité aux $\frac{2}{3}$ de solde, en non-activité et non replacé	15,614	»
	Fr. 331,906	»

La section centrale adopte le chiffre amendé par le Gouvernement.

Sur la proposition d'un de ses membres, elle recommande, à l'unanimité, à l'attention du Gouvernement, la position dans laquelle se trouvent les officiers de la marine de l'État, quant à leur avancement et puis quant à leur pension.

Depuis la suppression de la marine militaire proprement dite, l'avancement a été excessivement lent. Cependant les officiers de marine ont rendu d'incontestables services, alors que les bâtiments de l'État faisaient des voyages au long cours; ils en rendent encore pour la plupart journellement à bord des malles-postes; or cette navigation entre la Belgique et l'Angleterre qui ne se relâche pas, même pendant la saison rigoureuse, exige un service qui est sans contredit plus pénible que celui auquel sont astreints les officiers de l'armée de terre.

Parmi les lieutenants de vaisseau de première classe, c'est-à-dire du grade correspondant à celui de capitaine commandant, on remarque que le plus ancien a près de 20 années de grade, tandis que dans l'armée de terre, la nomination, au grade de capitaine commandant, du plus jeune major d'artillerie date du 15 juillet 1865 et que celui au grade de capitaine en premier du plus jeune major du génie date du 14 novembre 1859.

Si, lors de la suppression de la marine, les officiers appartenant à cette arme avaient demandé à entrer dans une autre arme spéciale, la plupart seraient depuis longtemps officiers supérieurs. Pour ce qui regarde la pension, qu'il soit permis à la section centrale de rappeler qu'il a été pris, dans le temps, des mesures exceptionnelles en faveur des officiers d'origine polonaise qui ont dû quitter le service militaire belge. Pourquoi ne pourrait-on pas prendre des mesures à peu près analogues en faveur de nos compatriotes, qui n'ont pas pu obtenir un avancement comme dans les autres armes, par suite de la suppression de la marine militaire?

A l'occasion de l'article en discussion, un membre fait observer que, lors de la discussion en section centrale du projet de loi accordant un crédit de 625,000 francs destiné à la construction d'un steamer pour le service postal entre l'Angleterre et la Belgique, M. le Ministre avait annoncé que toutes les questions se rattachant à ce service maritime étaient soumises à l'examen approfondi d'une commission composée des délégués des trois Départements intéressés ⁽¹⁾, et la section cen-

(1) Voyez le rapport déposé le 7 mai 1868, n° 165.

trale, en votant le crédit, avait ajouté « qu'il restait entendu que M. le Ministre » fournirait à la section centrale chargée de l'examen de son Budget pour l'exer- » cice 1869 le rapport de cette commission, afin de permettre à la Chambre de » discuter l'important service postal entre Ostende et Douvres. » Ce même mem- » bre ayant demandé la production du travail de cette commission, sa demande a été » transmise à M. le Ministre, qui a répondu à la section centrale par la lettre sui- » vante :

« Bruxelles, 15 décembre 1868.

» MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

» En réponse à votre lettre du 10 de ce mois, j'ai l'honneur de vous adresser un » exemplaire du rapport de la commission qui a été chargée d'examiner les ques- » tions se rattachant au maintien et à l'exploitation de la ligne des paquebots entre » Ostende et Douvres.

» Ce document est accompagné des procès-verbaux des séances de la commis- » sion et des pièces dont ils font mention.

» Ainsi que vous le verrez, Monsieur le Rapporteur, la commission a émis l'avis » qu'il n'y avait pas lieu d'accepter les propositions des entrepreneurs qui ont » offert de reprendre ce service, telles du moins qu'elles se trouvaient formulées » et elle s'est prononcée, à l'unanimité, pour le maintien du régime existant, » c'est-à-dire de l'exploitation de la ligne par l'État.

» Le Gouvernement s'est rallié à ces conclusions.

» Agrérez, Monsieur le Rapporteur, les assurances de ma haute considération. »

» JULES VANDER STICHELEN. »

Le travail de la commission a été fait avec le plus grand soin ; elle a dû se livrer à de nombreuses recherches pour présenter un rapport si complet et si exact. Nous ne pouvons que la féliciter sur son travail dont la section centrale a décidé l'impression pour l'annexer au présent rapport. Afin que la Chambre soit à même d'apprécier les conclusions de ce document, nous croyons utile d'en donner ici quelques extraits :

« La commission, ayant reconnu la nécessité d'améliorer et de compléter, dans » tous les cas, le matériel de la ligne, la comparaison doit se faire, non avec le » service belge tel qu'il est aujourd'hui, mais avec ce service pris dans ses nou- » velles conditions de rapidité et de régularité. L'argument de MM. Tait et Cie » perd ainsi la plus grande partie de son prix.

» Examinons sous le rapport financier les propositions de MM. Tait et Cie qui » conduisent aux résultats ci-après :

» Les quatre dernières années de l'exploitation de la ligne ont présenté une » perte moyenne annuelle de 114,519 francs, si l'on néglige les revenus indirects » qu'il n'a pas été possible de traduire en chiffres et si l'on ne tient pas compte » des circonstances exceptionnelles qui, dans les derniers temps, ont influé d'une » manière fâcheuse sur les recettes.

» MM. Tait et Cie, outre le produit des voyageurs, qui est, en moyenne annuelle, » de 237,542 francs, demandent un subside de 900,000 francs par an.

» L'État conserverait le revenu des petits paquets, des lettres en transit, des dépêches internationales et le montant du subside anglais.

» Ces diverses sources de recette ont représenté en moyenne pendant les années de 1864-1867 :

» 1 ^o Les petits paquets.	fr.	71,688 45
» 2 ^o Les lettres en transit (par des paquebots)		394,575 97
» 3 ^o Les — internationales (idem)		122,153 28
» 4 ^o Le subside anglais.		113,939 20
		<hr/>
» TOTAL.	fr.	<u>702,354 90</u>

» L'État, payant à MM. Tait et C^{ie} un subside de 900,000 francs et percevant un revenu de 702,354 francs, ferait donc un sacrifice annuel de 197,646 francs.

» C'est 83,127 francs de plus que le déficit actuel évalué à 114,519 francs.

» Il avait été préférable de prendre pour base de comparaison les résultats financiers de l'exploitation par l'État avec un matériel amélioré; mais, si nous avons pu estimer approximativement les dépenses qu'exigerait ce nouveau régime, l'expérience seule permettra d'en indiquer exactement les revenus.

» En effet, si les lettres s'expédient d'Anvers ou de Bruxelles trois heures après l'heure actuelle, elles manquent le train d'une heure 40 minutes à Douvres et perdent à Londres une partie de l'avantage gagné en Belgique. Si, au lieu de trois heures, le retard au départ d'Anvers ou de Bruxelles n'est que d'une heure et demie, ce résultat serait également obtenu par la ligne belge munie d'un nouveau matériel.

» Le Gouvernement, possédant un matériel naval en bon état, pourra retarder le départ du soir d'Ostende et permettre aux négociants d'Anvers d'envoyer, par la voie maritime belge, leur correspondance après la fermeture de la bourse.

» La ligne de Calais transporte un nombre considérable de passagers; or, le prix du coupon de Bruxelles à Londres par Calais est plus élevé que le prix du coupon par la voie maritime belge.

» Les considérations qui précèdent doivent avoir frappé les entrepreneurs qui ont offert de reprendre la ligne belge; nul doute qu'ils n'aient compté sur une forte augmentation de revenu du chef du transport des voyageurs; à leurs yeux, l'amélioration du service entraînerait un mouvement de passagers beaucoup plus important que celui d'aujourd'hui. Pourquoi le Gouvernement, lui aussi, en perfectionnant son service, ne verrait-il pas s'élever le chiffre de ses recettes.

» Cette transformation est, du reste, en voie de s'exécuter et elle est même à moitié accomplie: sur six navires à grande vitesse que la commission juge nécessaire d'affecter au service, deux sont en activité, la construction du troisième est sur le point d'être achevée. Il reste donc à acquérir trois steamers.

» Dans l'opinion de la commission, il y aurait lieu d'en faire immédiatement l'achat ou la commande; il appartiendra au Gouvernement de juger si, pour des raisons tenant à l'équilibre des Budgets, il serait préférable de répartir la dépense sur plusieurs exercices.

» Le paquebot *Louise-Marie* a coûté 609,000 francs, le second steamer du même type est du même prix.

» Si le Gouvernement, voulant améliorer la ligne, se décidait à faire construire
 » trois autres bâtiments à grande vitesse, il y a des motifs de croire que la Société
 » John Cockerill réduirait ses prix.

» La dépense totale qu'exigerait l'acquisition du nouveau matériel est estimée à
 » 1,650,000 francs.

» Les anciens steamers seraient aliénés ou affectés à un autre emploi, ce qui
 » viendrait en déduction du capital à amortir.

» Quelle serait, dans cette condition nouvelle, la situation envers le trésor?
 » Quelle serait la dépense annuelle d'exploitation?

» Le bilan du service des malles se résolvait dans les deux chiffres suivants,
 » au 31 décembre 1867 :

» Valeur du matériel existant	fr. 2,125,000	»
» Dette envers le trésor	887,545	80

» On arrivait à ce résultat en attribuant au service des paquebots $\frac{9}{10}$ du pro-
 » duit des dépêches en transit et $\frac{2}{3}$ de la recette des lettres internationales et en
 » donnant au matériel sa valeur d'exploitation.

» La ligne doit donc au trésor.	fr. 887,545	80
» Achats de trois nouveaux navires	1,650,000	»
» Steamer en construction (crédit déjà voté)	609,000	»
» Allongement de la malle <i>Belgique</i> (crédit déjà voté).	30,000	»

Fr. 3,176,545 80

» La *Louise-Marie* et la *Belgique* étant comprises dans le nouveau service, la
 » valeur de l'ancien matériel se réduit à 1,283,000 francs; ce chiffre déduit de la
 » somme de 3,176,545 francs, fixe à 1,893,545 francs le capital dont il y aura à
 » servir l'amortissement et l'intérêt.

» Soit, pour une année :

» Amortissement et intérêt du capital	fr. 160,954	»
---	-------------	---

» Frais d'exploitation :

» Personnel embarqué (cinq équipages)	155,175	»
» Personnel à terre, agence, ingénieurs et chan- tiers.	40,550	»
» Charbons.	429,665	»
» Huile, graisse, etc.	25,000	»
» Entretien.	450,000	»
» Frais de publicité	12,000	»
	<u>1,110,590</u>	»

Fr. 1,271,524 »

» En 1867, les dépenses se sont montées à	1,258,655	»
---	-----------	---

» La moyenne des quatre dernières années a été de	fr. 1,055,192	»
---	---------------	---

» L'exploitation du nouveau régime coûterait donc 32,691 francs de plus que le chiffre de 1867, et 216,132 francs de plus que la moyenne des quatre années 1864-1867; par contre, l'on réaliserait des recettes plus considérables, mais qu'il est impossible de préciser à l'avance.

» Il est à remarquer que dans l'exposé ci-dessus le calcul a été établi comme si le service se trouvait immédiatement dans un état d'amélioration complet. Il y aurait nécessairement une période de transition, si le Gouvernement n'achetait que successivement les navires destinés à remplacer l'ancien matériel.

» Le matériel dont l'administration dispose aujourd'hui pour la réparation et l'entretien des machines et coques des steamers est très-restreint.

» A peu de chose près, les mêmes ressources existaient il y a cinq ans, à l'époque où le nombre des traversées par semaine était de six seulement; il est de vingt-quatre aujourd'hui.

» Parmi les travaux qu'occasionnent les malles, il faut distinguer : 1° les grosses réparations qui résultent de l'usure des coques et chaudières, et qui ont lieu périodiquement; 2° la réparation des avaries à l'accastillage par suite d'abordages ou de mauvais temps, et 3° les travaux d'entretien proprement dits.

» Dans l'état actuel des choses, il est donc impossible de faire les travaux d'entretien et de réparation des coques et machines avec économie et célérité par suite de l'insuffisance de l'outillage et d'une installation vicieuse et incomplète.

» L'État ne peut se substituer à l'industrie privée pour exécuter lui-même des constructions neuves ou pour faire subir aux navires des radoubes ou des refontes. Quant aux travaux de cette importance, il faudra toujours recourir à l'adjudication publique, ainsi que cela a eu lieu jusqu'à présent.

» Il n'en est pas de même pour les travaux de réparations et d'entretien; ceux-ci doivent être exécutés d'urgence, et il importe qu'ils soient faits avec célérité; en effet, tout chômage d'un ou 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 à trois années de travail seulement, tandis que si l'on avait pu donner aux navires les chômages périodiques nécessaires pour enlever les incrustations des chaudières, il n'y a pas de doute que ces mêmes appareils auraient pu durer quatre années.

» C'est le renouvellement des chaudières qui constitue la plus grande dépense du service; aussi faut-il s'appliquer non-seulement à les faire durer le plus longtemps possible, mais encore à exécuter aux chaudières rebutées les réparations nécessaires afin qu'elles puissent être employées de nouveau. Il suffit, le plus souvent, de remettre en bon état certaines parties, comme la plaque tribulaire, les ciels de foyer, quelquefois le réservoir à vapeur, pour qu'elles produisent le même travail que des chaudières neuves.

» La commission a calculé que de ce chef on pourrait réaliser une économie de 33 p. % du prix des chaudières. Le nombre des bateaux étant de six et une paire de chaudières durant trois années, il faudrait donc chaque année renouveler deux paires de chaudières, soit à raison de 75,000 francs la paire, une dépense de 150,000 francs, sur laquelle on économiserait 33 p. % ou 50,000 francs en chiffre rond.

» L'adoption du type *Louise-Marie* entraîne la nécessité de construire un bassin assez large pour y faire entrer les malles, afin de permettre la visite et la réparation des coques.

» Avec les bassins existants, non-seulement l'administration ne peut pas opérer un changement de chaudières à Ostende, mais elle serait obligée d'envoyer les malles soit en Angleterre, soit à Anvers, à chaque grattage de coque, travail qui doit s'effectuer au moins deux fois par an. A Anvers il n'existe qu'un seul bassin assez large pour recevoir la *Louise-Marie*; il est toujours occupé et il faut s'inscrire longtemps d'avance pour pouvoir en disposer.

» Il est de toute nécessité d'élargir et d'approfondir les fossés de l'ouvrage à couronne à Ostende et de fixer une écluse de 15 mètres de largeur. On compléterait ces travaux en construisant un quai pour servir au débarquement des chaudières. Enfin, un simple grillage en bois suffirait pour procéder à la visite et au grattage des coques.

» Voici le devis approximatif des dépenses que nécessiterait l'installation convenable du service :

» Ecluse d'entrée, estacade, perré de rives, déblai des rem-	
» parts, approfondissement des fossés, quayage, grillage, revête-	
» ment, etc., etc., suivant détail dans le rapport. fr.	577,750 »
» Ateliers de chaudronnerie et magasins suivant détail	121,000 »
	Fr. 498,750 »

» D'après le projet pour la transformation des terrains dépendant de la citadelle du Sud à Anvers, le chantier de l'État doit disparaître pour faire place à un quai. Ce serait une erreur de croire qu'il serait nécessaire alors d'envoyer à Ostende, les navires appartenant à la station de l'Escaut lorsqu'ils auraient besoin de réparations. De toute manière, l'administration sera obligée de conserver un chantier de réparations à Anvers pour les bâtiments de cette station. »

(Suit la nomenclature des bâtiments, vingt-trois en tout.)

A l'occasion de l'examen du travail de la commission, un membre a déclaré être entièrement d'accord avec elle, quant au maintien de l'exploitation du service par l'État et quant à la nécessité d'améliorer et de compléter le matériel. Ce membre fonde son opinion sur ce fait que l'exploitation du service par l'État offre plus de garantie. Il trouve nécessaire du reste que le Gouvernement soit maître du service afin qu'il puisse l'organiser en raison de ses convenances, à fixer les heures du départ, celles des voyages extraordinaires pour le transport des dépêches transatlantiques, etc., etc.

Il est incontestable que si le Gouvernement dispose d'un matériel plus important et de bateaux d'une marche plus accélérée, les recettes des voyageurs, etc., etc., augmenteront sensiblement. Ce même membre trouve aussi que l'établissement d'un chantier à Ostende donnera lieu à une grande économie.

Il suffit pour en être convaincu d'examiner la question des chaudières, dont il est fait mention dans le rapport susmentionné.

Il ne faut pas perdre de vue que dans le bilan du service des malles-postes, il est porté non-seulement un intérêt de 4 1/2 p. % l'an sur les capitaux de premier établissement, mais aussi un amortissement calculé à raison de 4 p. % l'an, de manière que le capital soit remboursé au bout de vingt-cinq ans. A ce sujet le même membre croit devoir faire observer à la Chambre, qu'un amortissement de 4 p. % est un *maximum*, qu'on pourrait peut-être diminuer; cette diminution aurait pour conséquence une réduction dans les charges annuelles qui incombent au service. A l'appui de son opinion il fait remarquer que le coût des trois premiers steamers, le *Diamant*, la *Topase* et le *Rubis*, figure dans le compte de 1846 pour fr. 977,363 66 c', et l'amortissement à raison de 4 p. % prend cours à dater de ladite année. Or, nous voilà arrivés en 1869; l'amortissement a été appliqué pendant vingt-trois années à raison de 4 p. % sur fr. 977,363,66 c'. Il a donc été perçu de ce chef annuellement fr. 39,094 54 c', soit pour vingt-trois ans fr. 899,174 58 c'; il ne reste plus à amortir que deux années, 8 p. %, soit fr. 78,189 08 c'. Les trois steamers susmentionnés existent encore aujourd'hui : le *Diamant* et la *Topase*, sont en activité de service; quant au *Rubis*, il sert de caserne à l'école des mousses, et l'ensemble de leur valeur actuelle excède de beaucoup la somme encore à amortir de fr. 78,189 08 c'.

Au reste la section centrale croit savoir que le Gouvernement n'est plus saisi d'aucune proposition pour la reprise de ce service.

ART. 51. — *Bateaux à vapeur entre Anvers et la Tête-de-Flandre.*

Personnel fr. 26,447 »

Le 5^e section exprime le désir que le passage d'eau soit mieux organisé et notamment que les passagers soient mieux abrités contre les intempéries du temps. Le désir exprimé par la 5^e section a été communiqué au Gouvernement. M. le Ministre a répondu dans les termes suivants :

- « L'arrêté royal du 14 mai 1843 a réglé le service du passage d'eau d'Anvers » à la Tête-de-Flandre.
- » Un exemplaire de cet arrêté se trouve ci-annexé⁽¹⁾ et la section centrale pourra » se convaincre que l'organisation du service précité ne laisse rien à désirer. Les » bateaux ont à l'arrière et à l'avant des salons dont les passagers de première et » de deuxième classe peuvent faire usage moyennant 25 et 18 centimes, y compris » le prix de passage. Malgré la modicité de ce tarif, les salons sont rarement em- » ployés.
- » Il dépend donc entièrement des voyageurs de s'abriter contre le mauvais » temps.
- » Le trajet dure à peine cinq minutes; c'est probablement pour cette cause et » par économie que les passagers ne se servent, pour ainsi dire jamais, des salons » qui sont toujours tenus à leur disposition. »

La section centrale adopte l'article.

(1) Ce document sera déposé sur le bureau pendant la discussion du Budget.

PILOTAGE. — PHARES ET FANAUX. — FEU FLOTTANT ET SERVICE DE
REMORQUE.

ART. 32. — <i>Personnel. — Traitement</i> fr.	318,946 »
— 33. — — — — — <i>Remises aux pilotes et aux receveurs du pilotage et des droits de fanal (crédit non limitatif)</i>	258,000 »

Adoptés avec la proposition d'un membre d'engager le Gouvernement à mettre à l'avenir ce dernier chiffre en rapport avec celui qui se trouve inscrit au Budget des Voies et Moyens.

ART. 34. — <i>Remboursement de droits à l'administration néerlandaise, aux termes de l'article 50 du règlement du 20 mai 1843; restitution de droits; pertes, par suite des fluctuations du change, sur les sommes à payer à Flessingue (crédit non limitatif)</i> fr.	13,500 »
--	----------

Adopté.

SAUVETAGE.

ART. 35. — <i>Personnel</i>	15,420 »
---------------------------------------	----------

POLICE MARITIME.

ART. 36. — <i>Personnel. — Traitements</i>	54,694 »
— 37. — — — — — <i>Primes et remises (crédit non limitatif)</i>	4,000 »

ÉCOLE DE NAVIGATION.

ART. 38. — <i>Personnel</i> fr.	19,380 »
---	----------

Adoptés sans observation.

PÊCHE MARITIME.

ART. 39. — <i>Subsides aux caisses de prévoyance des pêcheurs et encouragements à l'éducation pratique des marins</i>	52,945 »
---	----------

La 5^e section demande comment se répartit le crédit de 52,945 francs, entre les caisses de prévoyance et l'éducation pratique des marins.

Cette demande de renseignements a été communiquée à M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui a répondu comme il suit :

« La note préliminaire du Budget fait connaître à la Chambre que la création » de l'école de mousses à Ostende et la surveillance de la pêche doivent absorber la » presque totalité de l'allocation de 47,945 francs « et que c'est pour ce motif que » le Gouvernement demande d'augmenter ce chiffre de 5,000 francs » destinés à » être distribués en subsides aux caisses de prévoyance des pêcheurs.

- » Les dépenses occasionnées en 1868 pour la surveillance et l'école de mous-ses
- » s'élèveront environ à 47,000 francs.
- » Il ne resterait donc que 945 francs à distribuer aux caisses, somme évi-dem-
- » ment insuffisante.
- » Les 5,000 francs seront réservés à ces institutions et répartis en tenant compte
- » de la situation et des charges de chacune d'elles. »

La section centrale interprète la réponse du Gouvernement dans ce sens que la répartition de ce subside se fera entre les diverses caisses de prévoyance, d'après des bases fixes, soit en raison du nombre des pêcheurs, soit en raison des bateaux, soit enfin à raison du tonnage; si on n'admettait pas de bases fixes on pourrait tomber dans l'arbitraire; à l'appui de notre opinion, nous ferons observer que les intéressés de telles localités se sont imposés des retenues plus élevées que les intéressés de telles ou de telles autres localités; les administrations des premières ont agi avec la plus grande prudence, tandis que dans une localité on a admis à participer à la distribution des secours même des personnes qui n'étaient pas pêcheurs. Il s'en est suivi que dans cette commune l'existence de la caisse a été compromise.

Un membre a demandé à combien s'est élevée la somme disponible par l'article 59 du Budget de 1867 affecté au paiement des subsides aux caisses de prévoyance.

Voici la réponse de M. le Ministre :

« Bruxelles, le 18 décembre 1868.

» MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

- » Le crédit de 47,945 francs alloué en 1867 à mon Département pour les
- » subsides aux caisses de prévoyance des pêcheurs et pour les encouragements à
- » l'éducation pratique des marins, a été presque entièrement absorbé par les dé-
- » penses de l'école des mous-ses à Ostende et par la surveillance de la pêche natio-
- » nale dans la mer du Nord.
- » L'administration n'a pu connaître en temps opportun la somme qui resterait
- » disponible sur cet article et elle ne possédait point les renseignements néces-
- » saires pour en établir d'une manière équitable la répartition entre les diverses
- » caisses de prévoyance; elle s'est ainsi trouvée dans l'impossibilité d'utiliser le
- » reliquat avant le 31 octobre de la présente année, date à laquelle la loi fixe la
- » clôture du Budget de l'exercice précédent.
- » Il ne serait pas régulier, à mon avis, de transférer sur 1869 les fonds non
- » employés en 1867, et je ne pense pas qu'il y ait lieu d'en faire la proposition aux
- » Chambres.
- » La somme restée disponible sur l'année 1868 et qui s'élèvera à 1000 ou
- » 1200 francs sera distribuée entre les caisses de prévoyance.
- » Afin de régler définitivement les allocations de ce genre, j'ai fait porter au
- » projet de Budget de mon Département pour l'exercice 1869 une somme de
- » 5000 francs destinée exclusivement à être répartie, à titre de subside, entre les
- » institutions précitées.
- » Agréez, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma haute considération.

» JULES VANDER STICHELEN. »

DÉPENSES RELATIVES AUX DIVERS SERVICES DE LA MARINE.

ART. 40. — Dépenses diverses. (<i>Charges ordinaires</i>) fr.	909,104 »
— — — — — (<i>Charges extraordinaires</i>)	70,000 »

Adopté sans observation.

CHAPITRE IX.

PENSIONS ET SECOURS.

ART. 41. — <i>Premier terme des pensions à accorder éventuellement</i> fr.	2,300 »
— 42. — <i>Services à des fonctionnaires, employés, marins et agents sans nomination, à leurs veuves ou enfants, qui, sans avoir droit à la pension, ont des titres à l'obtention d'un secours, à raison de leur position malheureuse</i> fr.	3,000 »

Adoptés.

L'ensemble du Budget s'élevant à 3,451,612 francs, d'après le projet annexé au présent rapport, a été adopté par cinq voix, deux membres se sont abstenus.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le-Président,

H. DOLEZ.

PROJET DE LOI.

ARTICLE PREMIER.

Le Budget du Ministère des Affaires Étrangères est fixé, pour l'exercice 1869, à la somme de *trois millions quatre cent trente et un mille six cent douze francs* (3,451,612 francs), conformément au tableau ci-annexé.

ART. 2.

Les fonds qui, à la clôture de l'exercice 1868, resteront disponibles sur les articles 22, 26 et 27, pourront être transférés au Budget de 1869.

BUDGET DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES,

TEL QU'IL A ÉTÉ MODIFIÉ PAR LE GOUVERNEMENT,

POUR L'EXERCICE 1869.

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1869.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
CHAPITRE I^{er}.				
ADMINISTRATION CENTRALE.				
1	Traitement du Ministre.	21,000	»	
2	— du personnel des bureaux	145,700	»	
3	Matériel.	37,600	»	214,500
4	Achat de décorations de l'ordre de Léopold, sans que l'on puisse augmenter ce chiffre par des imputations sur d'autres articles.	10,000	»	
CHAPITRE II.				
LÉGATIONS.				
<i>Traitements des chefs de mission, des conseillers ou secrétaires, et frais de chancellerie.</i>				
5	Autriche	51,500	»	
6	Bavière, Wurtemberg, Bade et Hesse Grand'Ducale	26,000	»	
7	France	71,000	»	
8	Grande-Bretagne.	71,000	»	
9	Italie et Rome.	72,500	»	
10	Pays-Bas	46,500	»	
11	Prusse et Confédération du Nord.	51,500	»	
12	Russie	71,000	»	
13	Brésil	50,000	»	710,970
14	Danemark, Suède et Norwége, etc.	20,000	»	
15	Espagne	26,000	»	
16	États-Unis	50,000	»	
17	Portugal	20,000	»	
18	Turquie.	50,970	»	
18 ^{bis} .	Chine et Japon	46,000	»	
19	Indemnités à quelques secrétaires et attachés de légation.	27,000	»	
A REPORTER. fr.		925,270	»	925,270

BUDGET MODIFIÉ DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1869.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	Report. fr.	925,270 "	"	925,270 "
	CHAPITRE III.			
	CONSULATS.			
20	Traitements des agents consulaires et indemnités à quelques agents non rétribués	160,150 "	"	160,150 "
	CHAPITRE IV.			
	FRAIS DE VOYAGE.			
21	Frais de voyage des agents du service extérieur et de l'administration centrale, frais de courriers, estafettes, courses diverses	70,500 "	"	70,500 "
	CHAPITRE V.			
	DÉPENSES DIVERSES RELATIVES AUX LÉGATIONS ET AUX CONSULATS.			
22	Perception des droits de chancellerie et bureau de la librairie à Paris.	Personnel	8,240 "	"
23		Frais divers.	560 "	"
24	Indemnités pour un drogman et autres employés dans des résidences en Orient	8,050 "	"	
25	Frais de correspondance de l'administration centrale avec les agences, ainsi que des agences entre elles; secours provisoires à des Belges indigents; achat et entretien de pavillons, écussons, timbres, cachets; achat de publications nationales et étrangères; achat, copie et traduction de documents; abonnement aux journaux et écrits périodiques étrangers; frais extraordinaires et accidentels	80,120 "	"	90,750 "
25 ^{bis}	Créances arriérées des exercices antérieurs, et dont la liquidation n'a pu être effectuée sur le Budget de l'année à laquelle elles se rapportent	3,000 "	"	
	CHAPITRE VI.			
	MISSIONS EXTRAORDINAIRES, TRAITEMENTS D'INACTIVITÉ ET DÉPENSES IMPRÉVUES.			
26	Missions extraordinaires, traitements d'inactivité et dépenses imprévues non libellées au Budget	47,000 "	"	47,000 "
	A REPORTER. fr.	1,502,670 "	"	1,502,670 "

POUR L'EXERCICE 1869.

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1869.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	Report. fr.	1,502,670 "	"	1,502,670 "
	CHAPITRE VII.			
	COMMERCE, NAVIGATION.			
27	Chambres de commerce	16,000 "	"	69,500 "
28	Frais divers et encouragements au commerce	45,300 "	"	
29	Services de navigation à vapeur entre Anvers et les ports étrangers : remboursement des droits de pilotage, de phares et fanaux. (Crédit non limitatif)	8,000 "	"	
	CHAPITRE VIII.			
	MARINE.			
	<i>Paquebots à vapeur. — Services spéciaux. — Constructions et réparations maritimes.</i>			
50	Personnel actif et sédentaire, en disponibilité aux $\frac{2}{8}$ de solde, en non-activité et non remplacé.	331,906 "	"	2,054,542 "
	<i>Bateaux à vapeur entre Anvers et la Tête-de-Flandre.</i>			
51	Personnel	26,447 "	"	
	<i>Pilotage, phares et fanaux, feux flottants et service de remorque.</i>			
52	Personnel	Traitements	518,946 "	
53		Remises aux pilotes et aux receveurs du pilotage et des droits de fanal. (Crédit non limitatif)	258,000 "	
54	Remboursement de droits à l'administration néerlandaise, aux termes de l'art. 50 du règlement du 20 mai 1845; restitution de droits; pertes, par suite des fluctuations du change sur les sommes à payer à Flessingue. (Crédit non limitatif)	15,500 "	"	
	<i>Sauvetage.</i>			
55	Personnel	15,420 "	"	
	<i>Police maritime</i>			
56	Personnel	Traitements	54,694 "	
57		Primes et remises. (Crédit non limitatif)	4,000 "	
	A REPORTER. fr.	2,374,885 "	"	3,426,512 "

BUDGET MODIFIÉ DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES POUR 1869.

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	CRÉDIT DEMANDÉ POUR L'EXERCICE 1869.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	REPORT. fr.	2,574,885	»	3,426,512
	<i>Écoles de navigation.</i>			
58	Personnel	19,580	»	
	<i>Pêche maritime.</i>			
39	Subsides aux caisses de prévoyance des pêcheurs et encouragements à l'éducation pratique des marins.	52,945	»	
	<i>Dépenses relatives aux divers services de la marine.</i>			
40	Dépenses diverses	909,104	70,000	
	CHAPITRE IX.			
	<i>Pensions et secours.</i>			
41	Premier terme des pensions à accorder éventuellement	2,500	»	
42	Secours à des fonctionnaires, employés, marins et agents sans no- mination, à leurs veuves ou enfants, qui, sans avoir droit à la pen- sion, ont des titres à l'obtention d'un secours, à raison de leur position malheureuse.	5,000	»	5,500
	TOTAL DU BUDGET DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES. fr.	3,561,612	70,000	3,451,612

ANNEXES.

ANNEXE A.

PROPOSITION.

Le corps diplomatique, proprement dit, se composera :

A.	D'un envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire,		à Berlin.
B.	—	—	à Londres.
C.	—	—	à Paris.
D.	—	—	à S ^t -Pétersbourg.
E.	—	—	à Vienne.

Le corps consulaire, *rétribué*, sera notablement augmenté. Des consuls généraux de 1^{re} et de 2^e classe et des consuls seront envoyés à l'étranger, remplaçant partout les agents purement diplomatiques dont ils auront d'ailleurs les privilèges et les immunités que le Gouvernement belge obtiendra facilement des autres Gouvernements, en stipulant avec eux le droit de réciprocité.

Le corps consulaire se composera de :

11	consuls généraux de 1 ^{re} classe	(Europe, États-Unis, Brésil).
9	— de 2 ^e —	(Afrique, Asie, Amérique, Océanie).
8	consuls	(Id.)
24	secrétaires chanceliers.		

N'approuvant pas le système en vigueur, en vertu duquel les postes consulaires ne sont pas fixes, je propose d'assigner désormais au corps consulaire rétribué des résidences permanentes.

Le système suivi aujourd'hui ne peut se justifier que par l'insuffisance du Budget actuel qui ne permet pas d'augmenter le personnel.

Comme d'après mon projet, les agents sont plus nombreux, leur juridiction sera moins étendue et leurs inspections se feront plus aisément et plus sérieusement.

Le traitement des consuls généraux et des consuls sera assez élevé pour qu'ils puissent tenir dignement leur rang et pour que leur position à l'étranger se rapproche autant que possible de celle des agents de même grade des autres pays. Leur influence dépend en grande partie de la position qui leur est faite.

Les simples agents consulaires seront nommés désormais par les consuls généraux et consuls, chefs de mission, qui assumeront vis-à-vis du Gouvernement belge la responsabilité de ces nominations.

Ils sont mieux à même que l'administration centrale de faire des choix convenables, quels que soient d'ailleurs les renseignements dont celle-ci parviene à s'entourer.

Les simples agents seront choisis de préférence parmi les Belges établis à l'étranger, et, à défaut de Belges, parmi les étrangers les plus recommandables.

Les chefs de mission feront connaître dans le plus bref délai au Ministre des Affaires Étrangères de Belgique les nominations ou les révocations d'agents consulaires, avec les motifs à l'appui des décisions qu'ils auront prises.

Les simples agents consulaires prendront désormais le titre de *vice-consul de Belgique*.

Le Budget des Affaires Étrangères sera augmenté de la somme nécessaire à l'exécution du système proposé.

Cette somme ne s'élève qu'à quatre cent cinquante mille francs (450,000 francs), grâce aux modifications apportées à quelques missions, actuellement exclusivement politiques.

Mode de recrutement et d'avancement.

Des examens, à déterminer par le Ministre des Affaires Étrangères, seront exigés de ceux qui voudront embrasser la carrière diplomatique et consulaire.

Ils prendront rang dans le corps consulaire avec le titre de secrétaire chancelier.

Les élèves de l'Institut commercial d'Anvers qui, leurs études terminées, ont sollicité et obtenu le titre d'élève consul, auront droit, lorsqu'il y aura des vacatures, à la position de secrétaire chancelier.

À défaut de vacatures ils seront attachés à l'une ou l'autre des missions, en conservant leur titre d'élève consul.

Les candidats dans l'un et dans l'autre mode de recrutement devront avoir vingt ans au moins et trente ans au plus.

L'avancement aura lieu par ancienneté et au choix, en restreignant toutefois ce dernier mode aux exigences parfaitement justifiées du service.

Les consuls se recruteront parmi les secrétaires chanceliers.

Les consuls généraux de 2^e classe, parmi les consuls.

Les consuls généraux de 1^{re} classe, parmi les consuls généraux de 2^e classe.

Enfin, sauf les exceptions que peuvent rendre indispensables les exigences du service purement diplomatique, les envoyés extraordinaires et ministres plénipotentiaires seront choisis parmi les consuls généraux de 1^{re} classe.

NB. Les chefs actuels des missions portées aux articles 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 du chap. III de mon projet de Budget, conserveront leur rang, à *titre personnel*, en y ajoutant celui de *consul général*, le seul officiel désormais pour ces postes.

Il en sera de même pour les simples agents consulaires qui ont aujourd'hui le titre de *consul*. — Dorénavant, pour les agents nouvellement nommés, le titre de *vice-consul* seul sera conféré.

ARTICLES		RANG.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	TRAITEMENTS proposés.	TRAITEMENTS actuels.
du BUDGET actuel.	du PROJET nouveau.				
CHAPITRE II.					
TRAITEMENTS DES CHEFS DE MISSION, DES CONSEILLERS OU SECRÉTAIRES, ET FRAIS DE CHANCELLERIE.					
5	1	E. E. M. P.	Autriche	51,500	51,500
7	2	" "	France	71,000	71,000
8	3	" "	Grande-Bretagne	71,000	71,000
11	4	" "	Prusse et Confédération du Nord	51,500	51,500
12	5	" "	Russie	71,000	71,000
CHAPITRE III.					
CONSULATS GÉNÉRAUX. — CONSULATS.					
<i>Consuls généraux de 1^{re} classe.</i>					
6	6	C. g.	Bavière, Wurtemberg, Bade, Hesse Grand'Ducale	58,500	58,500
9	7	"	Italie (Florence)	40,000	46,500
10	8	"	Pays-Bas	55,000	46,500
14	9	"	Danemark, Suède et Norvège	50,000	20,000
15	10	"	Espagne	50,000	22,000
	11	"	États-Romains	25,000	22,000
17	12	"	Portugal	25,000	20,000
18	13	"	Turquie	46,000	45,970
	14	"	Suisse	20,000	Cologne 5,000
13	15	"	Brésil	55,000	50,000
16	16	"	États-Unis	55,000	? { 50,000 10,000
A REPORTER. fr.				675,500	652,470

Abréviations :

E. E. M. P.	Envoyé extraordinaire, Ministre plénipotentiaire.
C. g.	Consul général.
C.	Consul.
?	Postes non détaillées au Budget actuel, qui n'indique qu'une somme globale.

ARTICLES		RANG.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	TRAITEMENTS	TRAITEMENTS
du BUDGET actuel.	du PROJET nouveau.			proposés.	actuels.
			REPORT. fr.	675,500	652,470
			<i>Consuls généraux de 2^{me} classe.</i>		
?	17	C. a.	Cap de Bonne-Espérance	20,000	18,000
?	18	"	Chine	40,000	46,000
	19	"	Japon	40,000	
?	20	"	Australie	50,000	18,000
	21	"	Buenos-Ayres	50,000	
?	22	"	Inde Anglaise (Calcutta)	55,000	18,000
	23	"	Mexique (Mexico).	50,000	(Touris) 16,000 ?
	24	"	San-Francisco (Californie).	50,000	(Bucharest) 18,000 ?
?	25	"	Lima (Pérou) ou Sant-Jago (Chili)	50,000	12,000
			<i>Consuls.</i>		
	26	C.	Athènes.	15,000	
	27	"	Smyrne.	20,000	
?	28	"	Tanger	20,000	8,000
	29	"	Amérique centrale (Guatemala)	25,000	
?	30	"	Alger	20,000	8,000
	31	"	Aden (mer rouge)	20,000	
	32	"	Paraguay	22,000	
	33	"	Odessa	20,000	
			<i>Secrétaires chanceliers.</i>		
	34		24 Secrétaires chanceliers à 5,000 francs	120,000	
19	35		Indemnités à quelques attachés de légation	15,000	26,500
20	36		Indemnités à quelques agents non rétribués	20,500	16,750
			CHAPITRE IV.		
			FRAIS DE VOYAGE.		
21	37		Frais de voyage des agents du service extérieur et de l'administration centrale; frais de courriers, estafettes; courses diverses	84,500	70,500
			A REPORTER. fr.	1,362,500	925,220

ARTICLES		RANG.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	TRAITEMENTS proposés.	TRAITEMENTS actuels.
du BUDGET actuel.	du PROJET nouveau.				
			REPORT. fr.	1,562,500	925,220
			CHAPITRE V.		
			DÉPENSES DIVERSES RELATIVES AUX LÉGATIONS ET AUX CONSULATS.		
22	38		Perception des droits de chancellerie et bureau de la librairie à Paris	Personnel 8,240	8,240
23	39			Frais divers 560	560
25	40		Frais de correspondance de l'administration centrale avec les agences, ainsi que des agences entre elles; secours provisoires à des Belges indigents; achat et entretien de pavillons, écussons, timbres, cachets; achat de publications nationales et étrangères; achat, copie et traduction de documents; abonnements aux jour- naux et écrits périodiques étrangers; frais extraordinaires et accidentels	87,840	85,120
			CHAPITRE VI.		
			MISSIONS EXTRAORDINAIRES; TRAITEMENTS D'INACTIVITÉ ET DÉPENSES IMPRÉVUES.		
26	41		Missions extraordinaires; traitements d'inactivité et dépenses im- prévues non libellées au Budget	55,000	47,000
24	42		Indemnités pour un Drogman et autres employés dans les rési- dences d'Orient	8,050	8,050
			TOTAL fr.	1,521,970	1,071,970
			DIFFÉRENCE EN PLUS DANS MON PROJET.		450,000

(38)

ANNEXE B.

COMMISSION ⁽¹⁾

chargée d'examiner la double question du maintien du service des paquebots entre Ostende et Douvres et de l'exploitation de cette ligne par l'État ou par l'industrie privée.

RAPPORT

A MONSIEUR LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Bruxelles, le 18 novembre 1868.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La commission à laquelle vous avez confié le soin d'examiner les diverses questions qui se rattachent au maintien du service des paquebots entre Ostende et Douvres et à l'exploitation de cette ligne, soit par l'État, soit par l'industrie privée, a l'honneur de vous soumettre le résumé de ses travaux.

Permettez-nous de rappeler les points sur lesquels vous aviez spécialement attiré notre attention.

La commission avait à se rendre compte, d'abord, des phases successives par lesquelles le service des paquebots a passé depuis l'année 1846, époque de sa création; des résultats que l'entreprise a produits pour le pays et du prix auquel ces résultats ont été obtenus.

Elle était chargée ensuite d'examiner les propositions adressées au Gouvernement pour la reprise du service d'Ostende à Douvres et de juger si, exploitée par l'industrie privée, la ligne offrirait des avantages moindres ou plus grands que ceux qu'on retire de la régie officielle; si les services attendus de l'exploitation privée coûteraient plus ou coûteraient moins à l'État que ceux de l'administration actuelle et si l'entreprise, confiée aux mains d'un armateur ou d'une société, présenterait des garanties suffisantes de stabilité et de durée.

La commission devait ainsi être amenée finalement à se prononcer sur les deux points suivants :

(1) La commission était composée de MM. le baron LAMBERMONT, ministre plénipotentiaire, secrétaire général du Département des Affaires Étrangères, président; MERCIER, directeur général de la trésorerie et de la dette publique; BRONNE, directeur des postes; MONCENAST, directeur de l'exploitation des chemins de fer de l'État; KISSEL, chef de la direction de la marine.

M. ALLO, attaché au Ministère des Affaires Étrangères, remplissait les fonctions de secrétaire.

Y a-t-il lieu de maintenir un service de paquebots entre Ostende et Douvres ?

Dans l'affirmative, l'État doit-il continuer d'exploiter ce service ou est-il préférable d'accepter les propositions des entrepreneurs qui offrent de s'en charger ?

Vous nous avez fait connaître, Monsieur le Ministre, que vous n'entendiez pas assigner à la commission un cadre rigoureux dans lequel elle eût à renfermer son examen, ni tracer une limite quelconque à sa liberté d'appréciation.

« Ce que le Gouvernement a en vue, ajoutiez-vous, c'est de se rendre un compte exact de la situation du service des malles et de pouvoir prendre, en parfaite connaissance de cause, une résolution sur la meilleure manière d'exploiter cette entreprise. »

La commission, désireuse d'augmenter l'utilité pratique de ses travaux, a mis à profit la liberté d'allures qui lui était laissée. C'est ainsi qu'elle a recherché, dans l'hypothèse où le service resterait aux mains de l'État, les améliorations qu'il conviendrait d'y introduire pour rendre plus fructueuse l'exploitation de la ligne.

Dans le même esprit, elle a voulu consulter les lumières et l'expérience des hommes spéciaux et elle a appelé le colonel Petit, chef supérieur des malles-postes, et M. Delcourt, ingénieur du génie maritime, à prendre part à ses délibérations.

Elle divisera son rapport en quatre parties.

La première comprendra l'exposé historique du service des malles-postes et indiquera les résultats financiers de cette entreprise depuis son origine jusqu'au 31 décembre 1867.

La deuxième sera consacrée à l'examen de la question de savoir s'il y a lieu ou non de maintenir une ligne postale directe entre la Belgique et la Grande-Bretagne.

Dans la troisième nous discuterons les propositions des entrepreneurs qui ont offert de se charger de ce service.

Enfin, dans la quatrième, la commission signalera les améliorations qui, la ligne restant entre les mains de l'État, devraient être apportées dans la manière de l'exploiter.

I.

EXPOSÉ HISTORIQUE ET RÉSULTATS FINANCIERS DU SERVICE DES MALLES-POSTES D'OSTENDE A DOUVRES.

L'établissement de communications postales directes entre la Belgique et l'Angleterre remonte au 8 avril 1815.

1815. L'administration de la marine ne possède pas de renseignements certains sur l'organisation de ce premier service, qui s'effectuait au moyen de navires à voiles.

1818. Une convention conclue, le 6 octobre 1818, entre les Pays-Bas et l'Angleterre, stipula qu'il y aurait deux communications par semaine, tant de Harwich à Helvoetsluys que de Douvres à Ostende.

1854. La séparation de la Belgique et de la Hollande n'amena aucun changement dans cette organisation, qui fut maintenue jusqu'à la conclusion de la convention du 17 octobre 1854 entre la Belgique et l'Angleterre, convention d'après laquelle,

moyennant un subside annuel de 25,000 francs à payer par l'administration belge, le maître-général des postes britanniques prit à sa charge le transport par mer des malles, tant à l'aller qu'au retour.

Les communications devaient avoir lieu quatre fois par semaine.

Les paquebots anglais appartenaient à l'amirauté et, comme tels, étaient exempts de tous droits dans les ports belges.

Nos relations postales étaient ainsi améliorées, mais il restait beaucoup à faire.

La ligne d'Ostende, abandonnée à l'étranger, n'offrait aucune garantie de stabilité pour les communications directes de la Belgique avec l'Angleterre.

En 1841, le Gouvernement chargea une commission, composée de fonctionnaires des administrations des chemins de fer, des postes, des finances et de la marine, de rechercher les moyens les plus convenables d'établir un service régulier et quotidien pour le transport des dépêches et des voyageurs par la voie de mer. 1841.

Les conclusions de cette commission furent :

- « Qu'il ne pouvait rester aucun doute sur la nécessité de l'établissement d'un
- » service régulier de paquebots à vapeur entre la Belgique et l'Angleterre;
- » Que la voie à préférer était celle d'Ostende;
- » Que l'exemple du passé prouvait que, jusqu'alors, aucune société n'était par-
- » venue à établir un service journalier, stable et régulier, entre Ostende et
- » Douvres;
- » Et que les avantages de l'exploitation par l'État étaient positifs, le personnel
- » de la marine royale devant y trouver un utile emploi et ses steamers, considérés
- » comme bâtiments de guerre, étant exempts de tous droits de port en Angle-
- » terre. »

Ces diverses considérations déterminèrent la commission à émettre, à l'unanimité, l'avis qu'il était important pour le Gouvernement de s'occuper, sans le moindre retard, de la construction de bâtiments à vapeur et de l'organisation d'un service quotidien exploité par l'État et formant le complément indispensable des chemins de fer de la Belgique.

Le rapport de la commission est daté du 19 octobre 1841.

Dans le cours de l'année 1844, le Département des Travaux publics soumit à la Chambre un projet de loi sur l'organisation des services de transport en dehors du chemin de fer. 1844.

Peu après la présentation de ce projet fut conclue entre la Belgique et l'Angleterre la convention du 19 octobre 1844, qui eut pour résultat de réduire le port des lettres et de donner un essor remarquable aux correspondances échangées entre le Royaume-Uni et les États du continent, par l'intermédiaire de la Belgique.

D'après l'article 5 de cette convention, le Gouvernement belge se réserve d'établir ou de faire établir, à ses frais, un service de bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres, deux fois par semaine ou quotidiennement, s'il le jugeait convenable.

Aux termes de l'article 7, les paquebots doivent être d'une force et d'une dimension suffisantes pour le service auquel ils sont destinés; ils doivent appartenir à l'État ou être affrétés par l'État; ils sont considérés comme navires de guerre et jouissent des honneurs et privilèges que réclament les intérêts et l'importance du

service qui leur est confié; ils sont exempts de tous droits de tonnage, de navigation et de port, à l'exception, toutefois, des steamers frétés, lesquels doivent acquitter ces droits dans les ports où ils sont établis au profit de corporations, compagnies particulières ou personnes privées (c'est le cas à Douvres).

Les paquebots ne peuvent être détournés de leur destination spéciale, c'est-à-dire du transport des dépêches, par quelque autorité que ce soit, ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince.

Les paquebots ne peuvent transporter aucune marchandise à titre de frêt (article 9).

Il est fait, toutefois, exception à la défense indiquée ci-dessus pour les lettres et paquets renfermant des échantillons de marchandises (article 18).

Afin de s'assurer réciproquement l'intégralité du produit des correspondances de l'un pour l'autre pays, les Gouvernements belge et britannique s'engagent à empêcher, par tous les moyens en leur pouvoir, que ces correspondances ne passent par d'autres voies que par leurs postes respectives (article 40).

Dès le 17 juillet de la même année, le Gouvernement belge avait arrêté avec la Compagnie du chemin de fer de Douvres à Londres un arrangement qui le mit à même d'user de la faculté que nous avons ci-dessus mentionnée.

Cette Compagnie avait pris l'engagement d'organiser un service provisoire transportant nos dépêches deux fois par semaine (aux jours où les bateaux de l'amirauté chômaient), jusqu'à l'époque à laquelle il deviendrait possible d'organiser ce même service avec des paquebots appartenant à l'État belge.

Par suite de cet accord, les communications furent portées à six par semaine et l'office britannique consentit à faire l'abandon de la redevance de mille livres sterling que payait la Belgique aux termes de la convention du 17 octobre 1854.

1845. Le projet élaboré par le Département des Travaux publics fut adopté par les Chambres et devint la loi du 9 juillet 1845, qui accordait au Gouvernement les fonds nécessaires pour l'achat ou la construction de trois steamers.

1846. Un de ces navires (*le Chemin de fer belge*, aujourd'hui *le Diamant*), destiné à servir de type, fut acheté en Angleterre et livré en février 1846.

Il avait les dimensions suivantes :

Longueur, 168 1/2 pieds anglais; — largeur, 59 pieds anglais; force nominale, 120 chevaux.

La société Cockerill construisit les deux autres (*Ville d'Ostende* et *Ville de Bruges*, aujourd'hui *Rubis* et *Topaze*).

Ces trois steamers, avec leur inventaire au complet, ont coûté ensemble fr. 977,363 66 c.

C'est le 3 mars 1846 que le premier bateau belge commença son service. A dater de là, nos relations postales avec l'Angleterre deviennent journalières; le nombre de voyageurs par Ostende augmente, le transit postal se développe et dès cette époque, le Gouvernement s'attache à substituer le service de l'État belge à celui de la compagnie anglaise.

Dans les premiers jours d'avril 1846, la compagnie du South-Eastern ouvrit la section de son chemin de fer qui aboutit au port de Ramsgate et rejoint à Ashford l'artère principale du chemin de fer de Londres à Douvres.

La société établit des départs quotidiens de paquebots entre Ramsgate et Ostende. Cette ligne eut peu de durée; mais par sa concurrence elle obligea le Gouvernement à réduire les prix de passage de la malle belge au taux adopté par les steamers anglais. Ces prix n'ont pas varié depuis.

Le bateau belge a transporté, durant sa première année de navigation, 4,548 voyageurs à l'aller et au retour.

Le steamer *Ville d'Ostende*, livré le 3 août 1847, par la société Cockerill, com- 1847.
mença son service le 10 du même mois.

L'adjonction de ce nouveau bateau combla la lacune qui existait dans la correspondance avec l'Angleterre.

A dater de cette époque, le service devient quotidien sur les deux rives.

Les paquebots belges effectuent six traversées et les malles anglaises huit par semaine.

Le nombre de voyageurs transportés en 1847 par nos steamers s'élève à 7,980.

Le deuxième bateau construit par la compagnie Cockerill, *Ville de Bruges*, est livré à la fin de 1847; mais le steamer *Chemin de Fer*, dont le service avait duré, sans interruption, pendant 22 mois, est obligé d'aller au chantier d'Anvers pour réparer ses chaudières.

L'année 1848 s'ouvrit sous des auspices peu favorables; les événements poli- 1848.
tiques ralentirent les communications.

Le nombre des voyageurs qui prirent place sur les malles belges pendant cette année ne s'éleva qu'à 7,550.

Deux conventions conclues les 25 octobre et 3 novembre 1848, entre l'amirauté et le Gouvernement belge, accordèrent deux jours de plus par semaine à nos steamers.

Par suite de ces nouveaux arrangements, les bateaux belges firent huit traversées et les steamers six traversées par semaine.

Le service s'effectuait la nuit.

A partir de 1855, le Gouvernement paraît de plus en plus résolu à se charger 1855.
lui-même de la ligne postale entière d'Ostende à Douvres; le Département des Travaux publics ne cesse d'insister auprès du Département des Affaires Étrangères pour que toutes les mesures soient prises afin d'arriver à ce résultat.

La compagnie Churchward qui effectuait, pour le compte de l'amirauté, la moitié 1867.
du service entre Ostende et Douvres, venait de subir des pertes considérables; le steamer *Violet* avait péri, corps et biens, dans la traversée d'Ostende à Douvres; plusieurs autres de ses navires avaient subi des avaries graves; enfin, le mauvais état des bateaux anglais placés sur la ligne d'Ostende soulevait des plaintes incessantes de la part des voyageurs.

Le Ministre de Belgique à Londres fut chargé d'appeler l'attention du cabinet anglais sur un état de choses si nuisible à la ligne belge.

Lord Clarendon répondit que l'amirauté avait reconnu elle-même la position difficile dans laquelle se trouvait la société et il annonça que des navires de l'État venaient d'être mis à la disposition de cette compagnie pour suppléer à l'insuffisance de son matériel.

Le Ministre des Travaux publics soumit alors au Post-Office une proposition d'après laquelle la Belgique aurait effectué le service entier à l'expiration du contrat Churchward moyennant paiement, par l'Angleterre, d'un subside égal à celui qui était accordé à cette compagnie.

Les lords de la trésorerie déclarèrent qu'ils n'étaient pas en mesure de prendre ces offres en considération.

1858. L'année suivante, la compagnie Churchward se trouva engagée dans des difficultés d'une nature assez grave; un de ses navires venait d'être saisi; deux procès lui étaient intentés.

Le Gouvernement jugea opportun, dans l'intérêt du maintien de la ligne d'Ostende, d'intervenir de nouveau auprès du cabinet de Londres.

1859. Le directeur général des chemins de fer et le directeur général de la marine se rendirent en Angleterre et firent des ouvertures au maître général des postes, qui ne parut pas opposé à la substitution de steamers belges aux navires anglais.

On ne put cependant encore arriver à un résultat définitif.

D'après le Gouvernement anglais, le contrat Churchward expirait en 1865; aucune mesure ne pouvait être prise avant le terme indiqué; cette date fatale était, du reste, contestée par la compagnie Churchward et devait donner lieu, plus tard, à une enquête et à un vote de la Chambre des Communes.

Cependant l'opinion publique se préoccupait de la situation précaire dans laquelle se trouvait placée la ligne d'Ostende.

1860. La section centrale, chargée de l'examen du Budget du Département des Affaires Étrangères, session 1860-1861, exprima le désir d'être renseignée sur l'état des bâtiments qui concouraient, avec les paquebots belges, au transport des dépêches par Ostende.

Les journaux anglais avaient entamé une polémique à ce sujet.

Un mémoire publié en Angleterre constatait que : « durant les dix-sept années » que le service avait été entre les mains du Gouvernement britannique, aucun de » ses bateaux n'avait péri et qu'il n'y avait point eu d'accident entraînant mort » d'homme.

» Durant une période de cinq ans et quatre mois seulement, le même service, » effectué par une compagnie, avait perdu totalement deux paquebots, coulé plusieurs navires de commerce et occasionné la mort de trente personnes. »

Le Gouvernement chargea le Ministre de Belgique à Londres d'adresser de nouvelles représentations au Gouvernement anglais.

Les démarches de M. Van de Weyer eurent pour unique résultat le remplacement d'un des steamers hors de service par un bateau en meilleur état de navigabilité.

1862. En 1862 l'on fut amené à créer un service de jour.

Une nouvelle ligne venait d'être ouverte entre Calais et Douvres.

La concurrence de ce service supplémentaire était d'autant plus à craindre pour la voie maritime belge, que l'Office anglais paraissait disposé à l'adopter, en laissant à la charge de la Belgique les arrangements à prendre avec la France pour les droits de transit à payer à ce pays.

Il n'était pas à prévoir que, de son côté, l'Office prussien consentit à acquitter pour les correspondances auxquelles il avait la faculté de faire suivre une autre direction, un double droit pour le transit territorial belge et le transit territorial et maritime français.

Des plaintes nombreuses, suivies de pétitionnements, avaient surgi dans les différents districts du Nord de l'Angleterre et s'étaient étendues à tout le pays (Londres excepté), à cause des retards qu'éprouvaient les correspondances qui arrivent à Londres vers 4 heures du matin et qui devaient y séjourner jusqu'à 8 heures du soir (16 heures) avant d'être réexpédiées vers la Belgique et l'Allemagne.

Les directeurs des lignes anglaises espéraient toujours voir abandonner le service d'Ostende; leurs démarches étaient incessantes et la ligne belge devait succomber inévitablement si l'on hésitait à prendre un parti énergique.

Ce moyen signalé et réclamé avec force par le Département des Travaux publics était l'établissement d'un service de jour entre Ostende et Douvres.

En agissant ainsi, affirmait l'administration des chemins de fer et des postes, on faisait droit aux réclamations du commerce anglais et allemand; les lettres expédiées la nuit de tous les districts, Londres excepté, arriveraient à Cologne, à Berlin et dans toute l'Allemagne méridionale, douze heures plus tôt et celles destinées à la Russie, la Suède, le Danemark et la Pologne, vingt-quatre heures plus tôt.

La création d'une ligne de jour trouvait encore sa raison d'être dans l'ouverture de l'exposition de Londres qui allait provoquer un grand mouvement de voyageurs entre le continent et la Grande-Bretagne.

Le Ministre des Affaires Étrangères exposa la situation aux Chambres et demanda les fonds nécessaires pour l'exploitation du service projeté et la construction d'un quatrième steamer (*Belgique*).

La Législature accueillit ces propositions.

La ligne de jour fut inaugurée le 1^{er} mai 1862.

La convention du 5 juillet de la même année régla avec le Post-Office le transport des dépêches de et pour l'Angleterre par le service belge de jour.

Il n'est pas sans intérêt de faire remarquer que, dans les pourparlers qui précédèrent la signature de cet arrangement, lord Stanley of Alderley, maître général des postes britanniques, déclara très-explicitement que, avant de traiter, il désirait savoir si le Gouvernement belge avait l'intention de maintenir le service de jour; il ne pouvait, disait-il, consentir à faire de nouveaux règlements, à annoncer cette nouvelle voie de communication au public, à le laisser s'y accoutumer et à placer plus tard l'administration anglaise devant l'inconvénient d'une nouvelle modification de service et de l'impopularité, vis-à-vis du public, de la suppression d'une partie de la correspondance.

Le Gouvernement belge offrit de fixer la durée *minima* de la convention à quatre ans, avec tacite reconduction d'année en année, ou de donner à la convention une durée illimitée avec faculté de la dénoncer en prévenant un an d'avance la partie intéressée. C'est cette dernière formule qu'on adopta, en fixant à six mois le délai qui doit précéder la résiliation.

Le transit, qui était, en 1860, de 292,957 francs et qui était tombé l'année suivante à 254,400 francs, monta, en 1862, à 368,585 francs.

Le produit des voyageurs et des paquets avait été de 109,500 francs pour l'année 1861; il fut de 312,648 francs en 1862.

Nous arrivons enfin à l'exploitation complète par le Gouvernement belge des services de nuit et de jour.

Nous avons vu qu'en 1846 la moitié du service de nuit avait été dévolue à l'administration belge qui fut, en conséquence, déchargée de l'obligation de payer une subvention de mille livres sterling au Post-Office britannique.

Le service de jour n'existait pas avant 1862; il fut, à cette date, créé par le Gouvernement belge.

Une moitié du service de nuit restait donc entre les mains de la Compagnie Churchward.

Dans le courant du mois de décembre 1862, le Gouvernement reçut avis que le maître général des postes faisait appel à de nouveaux soumissionnaires pour le transport des malles entre Ostende et Douvres.

1863. Persistant, comme son collègue des Travaux publics, dans la conviction que, pour conserver au pays les avantages que lui procurait le transit des lettres de l'Allemagne et du Nord, il était indispensable que la ligne d'Herbesthal jusqu'à Douvres fût entièrement exploitée par l'État, le Ministre des Affaires Étrangères fit offrir au Gouvernement britannique d'effectuer, moyennant un subside annuel de 100,000 francs à payer par l'Angleterre, le transport entier des dépêches de nuit entre Ostende et Douvres.

Le cabinet de Londres accepta les propositions du Gouvernement belge sous la réserve de l'approbation par le Parlement de la résolution prise à l'égard de la convention Churchward.

Les offres faites par le Ministre, au nom du Gouvernement belge, avaient également été présentées sous la réserve de l'approbation législative.

Le 2 mai, M. Van de Weyer fut invité à prier le cabinet anglais de hâter autant que possible la conclusion de cette affaire afin que le Gouvernement pût présenter aux Chambres, avant la fin de la session, la demande des crédits nécessaires à l'exploitation de la nouvelle partie du service qu'il prenait à sa charge.

Le vote de la Chambre des Communes ne put être obtenu que le 28 mai et ce ne fut que le 29 du même mois que le maître général des postes informa M. Van de Weyer que l'offre du Gouvernement belge était définitivement acceptée et que le service devait commencer le 20 juin.

La clôture de la session législative allait être prononcée; il était trop tard pour soumettre à l'examen de la Chambre le projet de loi destiné à fournir au Gouvernement les moyens d'effectuer ce nouveau service.

La Compagnie Churchward, espérant que le Gouvernement belge ne pourrait se trouver en mesure à l'époque fixée et comptant sur une telle éventualité pour faire rompre le nouvel arrangement conclu entre les deux pays, tenait ses bateaux prêts à recevoir les dépêches et les voyageurs.

Le Gouvernement n'hésita point; il prit immédiatement en location deux steamers anglais le *Scud* et la *Princess Clémentine* et le service put être effectué dès le 20 juin 1863 par les soins de l'administration belge.

Les deux bateaux coûtaient, par mois, 9,450 francs.

Ce moyen très-dispendieux, auquel la nécessité avait forcé de recourir, n'offrait aucune garantie de stabilité pour nos relations postales.

Les compagnies qui avaient consenti à louer ces navires pour un temps très-court, pouvaient les retirer de la ligne.

Il était urgent, si l'on voulait éviter des retards préjudiciables au service, de construire deux steamers dans le pays, ou de les acheter immédiatement à l'étranger.

Pressé par les circonstances, le Gouvernement s'arrêta au second moyen.

Les compagnies du South-Eastern et du London-Chatham se montraient disposées à céder au service belge les steamers *Queen of the French* et *John Penn*. Le Gouvernement en fit l'acquisition moyennant le prix de fr. 473,437 50 c^s, sous la réserve expresse, inscrite dans le contrat, de l'approbation des Chambres.

Ces faits ont été exposés à la Législature lors de la présentation du projet de loi accordant les fonds nécessaires pour couvrir les dépenses de premier établissement de la partie de la ligne de nuit reprise à l'Angleterre et le prix d'achat des steamers *Queen of the French* et *John Penn*, aujourd'hui *Saphir* et *Perle*.^{1864.}

La convention du 20 mai 1863 a déterminé les conditions auxquelles les deux lignes de nuit et de jour devaient être desservies par l'administration belge.^{1865.}

Selon l'article 11, le Gouvernement s'engage à exécuter à ses frais et sous les conditions déterminées par les conventions postales en vigueur, au moyen de paquebots lui appartenant ou subsidiés par lui, la part du service de transport des malles, entre Ostende et Douvres, qui était précédemment exécutée par l'Amirauté ou pour son compte.

Le Gouvernement britannique s'engage, de son côté, à payer annuellement au Gouvernement belge la somme de quatre mille livres sterling, laquelle somme doit être payée par quart entre les mains du Ministre de Belgique à Londres.

L'article 12 accorde aux paquebots des deux lignes les privilèges et exemptions déterminés par l'article 7 de la convention du 19 octobre 1844.

L'article 13 augmente de cinq cents livres sterling la somme de 4,000 livres sterling fixée à l'article 11, en considération des avantages nouveaux que procure le second service quotidien créé entre Ostende et Douvres.

Le paiement de ce dernier subside peut cesser; l'Office belge doit en être prévenu six mois à l'avance.

Cette subvention est également supprimée de droit, si le Gouvernement belge vient à abandonner le service de jour.

L'acquisition des steamers anglais avait mis le Gouvernement à même de parer immédiatement aux nécessités des deux services dont il avait l'exploitation entière depuis le 20 juin 1863; mais l'expérience démontrait presque chaque jour que le matériel employé sur les deux lignes ne répondait plus aux exigences du service postal.

Les modifications successivement apportées aux heures de départ et d'arrivée des malles ne laissaient plus aux paquebots qu'une moyenne de 5 1/2 heures pour la durée des traversées.

Il était encore possible à nos bateaux d'arriver à Douvres en temps utile, lorsque le vent et la marée étaient favorables; mais, lorsqu'il faisait mauvais, ils n'atteignaient souvent ce port qu'après le départ du convoi-poste.

Ces irrégularités soulevaient les plaintes des officiers anglais et prussien.

Les lignes concurrentes de Calais et de Boulogne venaient de substituer aux

bateaux qu'elles employaient précédemment des steamers d'une force telle qu'il leur était possible, en tout temps, d'effectuer leurs traversées dans les limites réglementaires.

Ces paquebots neufs, bien emménagés et d'une marche supérieure, attiraient les voyageurs auxquels l'état défectueux du matériel de la voie belge était signalé. Trois de nos bateaux étaient en service depuis vingt ans; un quatrième, destiné d'abord à faire un service de remorqueur, ne pouvait être considéré comme bateau-poste.

Le Département des Travaux publics protestait contre cette situation; l'administration des chemins de fer et des postes déclarait que le maintien de la position que le Gouvernement avait acquise en desservant lui-même la ligne directe de Belgique en Angleterre, exigeait le remplacement immédiat des vieux bateaux par des steamers mieux appropriés à un service de malles-postes.

1866. Au commencement de l'année 1866, le Département des Affaires Étrangères présenta aux Chambres une demande de crédit de 655,000 francs, divisée comme suit :

Construction d'un steamer	fr. 625,000	»
Allongement du paquebot <i>Belgique</i>	50,000	»

En lui soumettant ce projet, le Gouvernement fit connaître à la Chambre qu'il s'agissait d'un premier crédit et qu'il y avait urgence de remplacer successivement les paquebots d'Ostende par des steamers d'une force supérieure.

La Législature fit bon accueil à ces propositions, que sanctionna la loi du 5 mars 1866.

1867. Le steamer *Louise-Marie*, construit en Belgique, au chantier Cockerill, d'après les plans et sous la surveillance des ingénieurs du génie maritime, entra en activité à la fin de mai 1867.

Les trente et une premières traversées donnèrent pour moyenne une durée de 4 heures 11 minutes.

La rapidité des traversées de la *Louise-Marie* assurait la régularité du transport des dépêches par tous les temps.

1868. Il fut résolu que ce navire servirait de type pour les nouveaux paquebots. Conformément à la déclaration faite dans l'exposé des motifs du projet relatif à la construction, un second crédit de 625,000 francs a été demandé aux Chambres pour l'acquisition d'un deuxième paquebot de 220 pieds de longueur et de 220 chevaux de force. Les Chambres ont voté ce crédit dans leur dernière session.

Il nous reste, pour compléter cette revue, à rechercher et à constater les résultats financiers de l'exploitation officielle.

Un tableau général (annexe n° 2) comprend les chiffres, par année, des dépenses et des recettes de la ligne depuis 1846 jusqu'au 31 décembre 1867.

Le compte du Trésor et le bilan du service des malles figurent parmi les annexes sous les n° 3 et 4.

L'intérêt des capitaux engagés dans l'entreprise a été calculé à 4 1/2 p. 0/0; l'amortissement, fixé à 4 p. 0/0, a été établi sur une période de 25 ans.

L'assurance des navires ne figure pas au compte de l'exploitation par l'État. Celui-ci s'assure lui-même; il prend à sa charge les pertes et les avaries. Pour les armateurs, l'assurance couvre ces frais.

Quant au revenu postal, on pourrait, en se plaçant au point de vue de la dépense proportionnelle que supportent le service des paquebots, celui des chemins de fer et celui de la poste, attribuer aux malles la recette entière provenant des correspondances du transit; tandis que dans la recette, d'ailleurs beaucoup moindre, produite par les correspondances anglo-belges, une certaine part devrait être laissée à la poste à laquelle l'expédition et la distribution des lettres internationales occasionnent quelque travail.

Un membre était d'avis que la recette entière des correspondances devait être comptée au profit des paquebots, lesquels ont à supporter toute la dépense. Pour l'administration des chemins de fer, disait-il, les frais sont minimes; on peut même affirmer que les besoins de toute sorte sont tels aujourd'hui que si le service des malles n'existait plus, pas un train ne serait supprimé.

Il exprimait la conviction qu'une compagnie de chemin de fer transporterait gratuitement les lettres pour une ligne de bateaux à vapeur, qui lui amènerait un accroissement de voyageurs.

On ne doit pas perdre de vue que la ligne d'Ostende a été établie principalement pour le transport des correspondances en transit et des dépêches internationales; le transport des voyageurs n'a jamais été qu'un accessoire du service. Cela est si vrai qu'avant la construction du Pier de l'Amirauté à Douvres, le Post-Office anglais avait, à diverses reprises, manifesté le désir que l'on renoncât à transporter des voyageurs, parce que leur débarquement occasionnait une perte de temps et que, sans cette opération, le train pour Londres pouvait partir plus tôt avec les lettres.

Quoi qu'il en soit, la commission a pensé que la part des paquebots dans les recettes postales ne saurait paraître exagérée si on la fixait aux neuf dixièmes de la recette du transit, et aux deux tiers de la recette des correspondances internationales; et c'est la proportion qu'elle a adoptée dans ses calculs.

En définitive, les résultats financiers se traduisent dans les chiffres suivants :

Les dépenses d'exploitation, y compris l'intérêt et l'amortissement des capitaux de premier établissement, se sont montées, pendant la période entière de vingt-deux ans, à fr.	11,022,555 77
et les recettes directes à	4,314,656 86
L'excédant des dépenses sur les recettes directes aurait donc été de	6,707,698 91
ce qui, réparti sur vingt-deux ans, équivaldrait à un déficit annuel de	504,895 40
Mais si, aux recettes directes, on ajoute la part du revenu postal afférant aux paquebots, part estimé à	8,116,012 97
le déficit annuel se convertit en un excédant annuel de	64,017 »

Ce résultat, à son tour, se modifie si, au lieu d'embrasser la période entière de vingt-deux ans, on divise celle-ci en deux périodes, la première allant jusqu'à 1863, et la seconde comprenant les quatre années pendant lesquelles le service a été complet. On trouve alors :

pour la première période un excédant annuel de fr.	103,697 »
pour la seconde période, un déficit annuel de	114,519 »

sous toutes réserves quant aux produits indirects qui n'ont pas été portés au compte, et quant aux circonstances exceptionnelles qui ont rendu l'exploitation des dernières années particulièrement onéreuse.

Enfin, le bilan se balance ainsi :

Valeur du matériel. fr.	2,123,000 »
Dette envers le Trésor	887,345 80

L'actif excède donc le passif de fr. 1,235,654 20
en attribuant au matériel sa valeur d'exploitation.

La crise industrielle et financière qui a éclaté en Angleterre, l'épidémie qui a sévi en Europe et la guerre d'Allemagne expliquent pourquoi les résultats de l'exploitation n'ont pas été favorables pendant les derniers exercices.

L'augmentation marquée des dépenses depuis 1864 est due à l'élévation du prix du combustible, aux grosses réparations qu'ont exigées des steamers en activité depuis plus de vingt ans, à l'engagement, sous des conditions très-onéreuses, d'équipages étrangers, ainsi qu'aux locations et aux achats de navires auxquels le Gouvernement a été obligé de recourir pendant deux ans, pour exploiter le service entier de nuit et celui de jour, conformément aux engagements pris envers le Post-Office anglais.

Le transport de Douvres, le dimanche, des dépêches américaines à destination de la Prusse est aussi venu grossir les dépenses.

Les paquebots ne reçoivent rien pour ce service extraordinaire; il semble cependant qu'il serait de toute équité que cette charge nouvelle fût supportée par la Prusse.

En dressant le tableau général des recettes et des dépenses, on n'a pas tenu compte de certains avantages indirects qu'a procurés le service des malles-postes; par exemple, de l'accroissement de revenu, pour le chemin de fer, du chef des voyageurs et des petits paquets amenés par les paquebots.

On a laissé de côté les sommes qu'ont produites les aliénations de matériel hors de service.

On a négligé l'intérêt produit au profit de l'État par l'excédant des recettes sur les dépenses pendant certaines années de l'exploitation.

Avant l'établissement de la ligne d'Ostende à Douvres, le Gouvernement payait à l'Angleterre une somme annuelle de 25,500 francs, pour le transport de la correspondance. La création de notre service a dégrevé le Trésor de cette charge.

Enfin le service des paquebots a permis d'employer certains agents de la marine à qui, sans cette circonstance, le Gouvernement eût dû allouer soit des pensions, soit des traitements de disponibilité.

Ce sont là des économies qu'il a été impossible de traduire en chiffres précis; mais si on ne les a pas fait figurer dans les tableaux dressés par l'administration, on doit néanmoins en tenir compte en appréciant dans leur ensemble les résultats financiers de l'entreprise.

Au point de vue des résultats indirects, on peut se demander encore s'il ne con-

vient pas de faire état des avantages que la construction, les réparations et l'approvisionnement des paquebots ont rapportés à différentes branches de notre industrie.

La commission, en examinant les résultats financiers de l'entreprise, a jugé qu'il ne serait pas inutile de se rendre compte des dépenses de lignes similaires et de les comparer avec les frais d'exploitation de la ligne d'Ostende.

Il résulte de ce rapprochement que l'exploitation du service belge est relativement économique.

II.

NÉCESSITÉ DU MAINTIEN DE RELATIONS POSTALES DIRECTES ENTRE LA BELGIQUE ET L'ANGLETERRE.

Nous avons rapporté, dans la première partie de ce travail, qu'une commission instituée en 1841 s'était déclarée à l'unanimité pour l'établissement d'un service régulier de paquebots à vapeur entre la Belgique et l'Angleterre.

Le Département des Travaux publics fit siennes les conclusions de la commission, et la Législature les ratifia en votant la loi du 9 juillet 1845, qui allouait au Gouvernement les fonds nécessaires pour la création de ce service.

La question est revenue plusieurs fois, depuis lors, dans les débats parlementaires.

« Le but de l'institution du service important des paquebots, disait, en 1849, un membre de la Chambre des Représentants, ancien Ministre des Travaux publics, a été de compléter le chemin de fer de l'État, d'en établir la continuation entre le Rhin et l'Angleterre; si ce service n'avait pas été établi aux frais de l'État, notre chemin de fer aurait été interrompu à Ostende, et la continuité de nos relations entre les bateaux à vapeur du Rhin, le chemin de fer allemand, les chemins de fer belges et ceux de l'Angleterre était brisée.

» L'établissement du chemin de fer de Calais à Lille devait entraîner les voyageurs de l'Allemagne vers l'Angleterre à prendre la voie de la France. Si le service des paquebots était ruiné, on perdrait inévitablement bon nombre de voyageurs et le transit des dépêches de l'Allemagne pour la Grande-Bretagne.

» Ce service est utile, utile par lui-même, utile au point de vue du transport des voyageurs sur nos chemins de fer et de celui des dépêches.

» C'est la conséquence de notre convention postale avec l'Angleterre. »

En cette même année, l'un des membres de la Chambre qui avaient voté contre le crédit sollicité pour l'entreprise, reconnaissait que celle-ci avait produit un grand bien, et que sans elle on n'eût pas obtenu les améliorations réalisées dans le service postal.

A cette époque aussi, tout le monde parut à peu près d'accord sur la nécessité du maintien de la ligne.

En 1851, le Ministre des Affaires Étrangères (M. d'Hoffschmidt), répondant à un adversaire de l'exploitation de ce service par l'État, s'exprimait ainsi :

« Si l'État avait eu en vue de réaliser des bénéfices sur le service d'Ostende à Douvres, c'eût été une mauvaise spéculation; mais on a voulu faciliter et régu-

» lariser nos relations avec l'Angleterre; on a voulu que le transport des dépêches
 » qui forme l'objet principal du service fût assuré; on a voulu que les conventions
 » postales fussent appliquées de manière que toutes les stipulations reçussent leur
 » exécution. »

Au commencement de l'année 1857, la section centrale chargée de l'examen du Budget du Département des Affaires Étrangères posa la question suivante :

» Est-il vrai que la Belgique soit menacée de perdre le transit et le transport
 » des dépêches par la voie d'Ostende, par suite de la concurrence qui s'est établie
 » à Calais et, dans l'affirmative, quels seraient les moyens de parer à cet incon-
 » vénient? »

Cette question fut soumise au Ministre des Travaux publics (M. Dumont), qui répondit :

« Les entrepreneurs de la ligne de Calais font également la moitié du service
 » sur Ostende; leurs efforts doivent tendre à améliorer constamment la voie qui
 » est la plus avantageuse pour eux et à déconsidérer celle qui leur est imposée.

» L'abandon de la ligne belge serait funeste à Ostende comme port, car il
 » réduirait son importance en l'assimilant à un port de refuge et de pêcheurs; il
 » serait funeste au chemin de fer, car il détournerait les voyageurs du véritable
 » point d'embarquement et de débarquement de l'Angleterre pour l'Allemagne et
 » tout le Nord de l'Europe.

» L'importance du service des malles est telle pour le chemin de fer, dont il
 » forme la continuité, que s'il appartenait à une compagnie au lieu d'appartenir à
 » l'État, cette compagnie n'hésiterait pas un instant à dépenser 500,000 francs,
 » pour la construction d'un débarcadère comme celui de Calais, et un million pour
 » la construction de trois bateaux pour faire exclusivement le transport des
 » dépêches et l'organisation d'un service de voyageurs de jour.

» Si telle est l'importance du service des malles par rapport au chemin de fer,
 » si telle était déjà son importance en 1858, que le Gouvernement n'hésita pas à
 » dépenser 14 millions pour construire la ligne de Gand à Ostende, comment
 » hésiterait-il aujourd'hui à dépenser un million de plus pour prolonger cette com-
 » munication jusqu'à Douvres, car telle est la question.

» On peut donc répondre :

» Oui, la Belgique est menacée de perdre le transit et le transport des dépêches
 » par la voie d'Ostende, et de perdre également tout son service de voyageurs
 » internationaux entre Gand et Ostende; le seul moyen de parer à cet état de
 » choses est d'assurer le prolongement de cette communication en prenant tout le
 » service des malles au lieu de n'en prendre que la moitié, et en décrétant la con-
 » struction de trois bateaux pour assurer non-seulement le service du transit,
 » mais celui des voyageurs pour un service de jour pendant l'été. »

M. Partoes, chargé en 1858 du portefeuille des Travaux publics, n'était pas moins pressant dans les communications qu'il adressait à son collègue des Affaires Étrangères :

« Le seul moyen, disait-il, d'éviter le transit des lettres par la France et
 » l'abandon du port d'Ostende, consiste à établir un double service entre Ostende

» et Douvres ; le service des bateaux à vapeur entraîne, sans doute, une assez
 » grande perte ; mais cette perte est largement compensée par le produit du transit
 » des lettres.

» La question, dans tout état de choses, n'est pas une question d'argent : c'est
 » une nécessité internationale.

» Le transit des lettres par Calais serait, d'une part, l'abandon du port
 » d'Ostende et du chemin de fer depuis Gand, et, d'autre part, la perte de notre
 » indépendance sous le rapport postal, et de notre influence à l'égard des nombreux
 » Gouvernements étrangers auxquels nous servons d'intermédiaire.

» Il n'y a qu'un moyen d'assurer le service tel qu'il est fait aujourd'hui : c'est
 » d'obtenir immédiatement des Chambres les crédits nécessaires pour la construc-
 » tion de quatre navires.

» J'insiste, ajoutait le Ministre, de la manière la plus vive sur l'urgence de
 » prendre une décision sur cette grave question. »

Les chambres de commerce, consultées en 1849, s'étaient exprimées avec la même énergie.

« Nous devons faire observer d'abord, écrivait la chambre de commerce
 » d'Anvers, que l'organisation des paquebots entre Ostende et Douvres a subi
 » récemment d'importantes réformes, que le commerce réclamait depuis plusieurs
 » années. Les heures de départ étaient précédemment réglées d'après la marée ;
 » il s'en suivait qu'il n'y avait aucune coïncidence ni à Douvres, entre l'arrivée des
 » convois de Londres et le départ du paquebot, ni à Ostende, entre l'arrivée du
 » paquebot et le départ des convois vers Bruxelles et Anvers. Par suite, la cor-
 » respondance anglaise expédiée de Londres à 8 heures du soir, était distribuée à
 » Anvers quelquefois le lendemain avant la bourse, quelquefois le lendemain au
 » soir et le plus souvent le surlendemain. Mais depuis qu'il a été décidé que les
 » steamers partiront toujours de Douvres dans la nuit, de manière à arriver à
 » Ostende avant le départ du 1^{er} convoi, les voyageurs et les lettres de l'Angle-
 » terre arrivent régulièrement à Anvers, le lendemain vers l'heure de la bourse.
 » Une amélioration analogue a été introduite dans la direction inverse : le départ
 » des paquebots pour Douvres a été retardé de quelques heures et, par suite, on
 » a reculé aussi le départ du dernier convoi de Bruxelles et d'Anvers pour Ostende.
 » Le service organisé par l'État entre Ostende et Douvres, a donc considéra-
 » blement facilité les communications entre la Belgique et l'Angleterre, tant pour
 » la correspondance que pour les voyageurs, et vous apprécierez, Monsieur le
 » Ministre, qu'en présence de l'accroissement que nos relations avec ce pays voisin
 » ont pris depuis quelques années, la régularité et la célérité des communications
 » sont un avantage immense pour le développement de notre prospérité commer-
 » ciale, industrielle et agricole.

» Ce service est, d'ailleurs, pour la ville d'Ostende, le seul moyen d'attirer le
 » grand courant des voyageurs entre l'Allemagne et l'Angleterre ; car, si Ostende
 » n'avait plus que sa ligne de bateaux à vapeur vers Londres, la trop longue
 » durée du trajet par mer ferait décidément préférer la voie de Calais. Cette voie
 » nous livre déjà une forte concurrence aujourd'hui. En effet, bien que la route
 » de Londres à Bruxelles, Anvers ou Cologne soit plus longue par Calais que par
 » Ostende, les voyageurs partant de la première de ces villes arrivent en même

» temps à leur destination par les deux voies, par la raison qu'en se dirigeant par
 » la Belgique, ils sont retenus quelques heures, soit à Douvres, soit à Ostende,
 » tandis qu'il y a une connexité immédiate entre l'arrivée de Londres à Douvres,
 » le départ de cette dernière ville pour Calais et le convoi du chemin de fer qui
 » quitte Calais à une heure de la nuit. Le voyage par Calais est plus coûteux, il
 » est vrai, mais ce désavantage est compensé par l'agrément de rester moins long-
 » temps en mer. Dans la direction inverse nous l'emportons, quant à la célérité;
 » les voyageurs partant de Cologne par le second convoi à 9 heures 45 minutes et
 » se dirigeant par Ostende, arrivent à Londres en même temps que ceux partis
 » par le premier convoi à 6 heures 45 minutes et par la route de Calais.

» La suppression de la malle entre Ostende et Douvres aurait ainsi pour consé-
 » quence de déposséder Ostende, au profit de Calais, de tous les avantages que
 » lui procure actuellement le transport des voyageurs entre l'Allemagne et l'An-
 » gleterre; elle détournerait aussi sur Calais, non-seulement le transit des lettres
 » entre ces deux pays, mais aussi notre propre correspondance avec l'Angleterre,
 » et celle avec les pays transatlantiques qui se fait par l'intermédiaire des steamers
 » anglais et américains. La Belgique perdrait par là la réputation de son impor-
 » tance postale pour le transit des lettres d'outre-mer, le courant des postes se
 » dirigeant ostensiblement par la France qui, par ses traités des postes avec di-
 » vers États de l'Allemagne, tend de plus en plus à séquestrer la Belgique de cet
 » avantage. Déjà, lorsque le service des paquebots entre Ostende et Douvres était
 » encore mal organisé, des ouvertures nous ont été faites en ce sens par le com-
 » merce de Calais. Or, la nécessité de nous servir de l'intermédiaire d'un port
 » français, pour notre correspondance anglaise et transatlantique, aurait de graves
 » inconvénients pour le commerce; elle le placerait sous la dépendance d'un pays
 » rival qui pourrait, dans bien de circonstances, abuser, à notre préjudice, de
 » la suprématie que nous aurions eu l'imprudence de le laisser s'arroger, ou nous
 » faire souffrir des interruptions éventuelles par suite d'événements politiques.

» Enfin, la prospérité future du chemin de fer de l'État dépend, en grande
 » partie, du maintien du service de paquebots entre Ostende et Douvres. Pour le
 » moment, le chemin de fer est à peu près désintéressé dans la question, parce
 » que le trajet jusqu'à Mouscron que doivent parcourir les voyageurs se dirigeant
 » sur Calais est presque aussi long que celui jusqu'à Ostende, et qu'ainsi la re-
 » cette par les deux voies est équivalente. Mais la France possèdera bientôt une
 » route plus directe vers l'Allemagne par Mons, Manage, Namur et Liège; une
 » fois que cette ligne de chemin de fer sera ouverte, les transports entre la
 » France et l'Allemagne n'emprunteront plus de notre railway de l'État que la
 » section de Liège à Herbesthal; la recette si importante que rapportent les voya-
 » geurs entre la Grande-Bretagne et le centre de l'Europe sera donc presque en-
 » tièrement perdue pour le trésor, si Ostende ne demeure un des principaux
 » points d'embarquement vers l'Angleterre. Or, comme nous croyons l'avoir dé-
 » montré, cela n'est possible qu'au moyen d'un service régulier à vapeur entre
 » Ostende et Douvres.

» La question de l'utilité de ce service se résume en celle-ci : faut-il que la
 » Belgique corresponde avec l'Angleterre par Ostende ou par Calais? Faut-il attirer
 » par notre pays les voyageurs entre le continent européen et les pays d'outre-mer,
 » ou faut-il les détourner sur le Nord de la France? La question ainsi posée ne

» saurait être douteuse pour aucun véritable belge; c'est une grande question
 » d'intérêt et d'indépendance nationale, et nous n'hésitons pas à déclarer que,
 » supprimer le service entre Ostende et Douvres, ce serait porter au pays un pré-
 » judice incalculable.

» Le service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres, disait la Chambre
 » de commerce de Gand, présente de très-grands avantages pour le commerce,
 » qui, depuis qu'il est établi, n'a eu qu'à s'applaudir de la régularité avec laquelle
 » il se fait. Les lettres écrites à Londres la veille, parviennent à Gand le lendemain
 » vers midi, et sont immédiatement distribuées; il est facile de comprendre com-
 » bien cette promptitude de correspondance est favorable aux affaires, puisqu'en
 » trois jours on peut être fixé sur les ordres donnés à Londres. A l'exception du
 » lundi, les nouvelles d'Angleterre arrivent journellement, tandis qu'auparavant
 » on n'avait de communications postales que deux fois par semaine, ce qui existe
 » encore aujourd'hui en Hollande. Un autre avantage que le commerce retire
 » encore de ce service de bateaux à vapeur, c'est la facilité de correspondance avec
 » l'Amérique, car il est de l'intérêt de l'industriel d'attendre jusqu'au dernier
 » moment pour passer ses ordres, afin de pouvoir s'entourer de tous les rensei-
 » gnements sur les autres marchés, et s'il n'avait la facilité et la certitude de la
 » régularité des transports de dépêches par les bateaux à vapeur vers l'Angleterre,
 » il devrait souvent passer des ordres en Amérique avant d'être informé du der-
 » nier état des choses sur les divers marchés anglais.

» Ce service est donc des plus utiles pour le commerce et l'industrie, et en sup-
 » posant même que, sous le rapport financier, il pût présenter des résultats
 » peu favorables, alors encore les avantages qu'il procure à la généralité du pays
 » nous paraissent devoir légitimer suffisamment cette dépense. »

La chambre de commerce d'Ostende, le plus directement intéressée, abondait dans le même sens et demandait, dès cette époque, la création d'un service de jour.

Il est impossible de ne pas prêter une attention sérieuse à ces précédents. Dès 1815, c'est-à-dire dès que la Belgique et la Hollande eurent repris leur indépendance, on a reconnu la nécessité pour le nouveau royaume d'avoir avec l'Angleterre des relations postales directes. Cette opinion fut celle du Gouvernement néerlandais comme du Gouvernement belge; elle a été partagée par tous nos Départements ministériels, par les commissions successivement nommées, par les chambres de commerce, par les Chambres législatives elles-mêmes. Si quelques députés ont critiqué le service postal d'Ostende à Douvres, c'est moins son existence que son exploitation par l'État qu'ils ont attaquée.

Cette unanimité, cette continuité de vues n'enchaînaient sans doute pas notre liberté d'appréciation, mais elles nous ont néanmoins paru constituer, en faveur d'une ligne postale entre Ostende et Douvres, une présomption dont il eût été peu rationnel de ne point tenir compte et qui se justifie, d'ailleurs, par des considérations de l'ordre le plus positif.

L'intérêt postal ne saurait être contesté. Le service d'Ostende à Douvres porte à la fois les correspondances qui traversent la Belgique et celles qui s'échangent entre ce pays et l'Angleterre. Nous croyons superflu de rappeler encore les considérations et les faits qui démontrent l'utilité pour la Belgique de conserver le double transport. Nous n'y ajouterons que quelques remarques.

On ne saurait supprimer la ligne d'Ostende sans faire retomber soit sur le Trésor, soit sur le commerce, la taxe supplémentaire qu'auraient à acquitter dans un pays voisin les correspondances d'origine belge expédiées vers l'Angleterre et *vice-versâ*.

Quant aux correspondances qui empruntent aujourd'hui la ligne d'Ostende pour traverser notre territoire, on peut émettre des prévisions diverses sur les voies qu'elles adopteraient, le service maritime belge venant à leur manquer, et sur la part de revenu qui, le cas échéant, serait conservée à la poste belge. Mais une sage prévoyance veut que nous restions attentifs à l'établissement possible de voies étrangères qui détourneraient le transit postal, européen et américain, de notre territoire et, sans obéir à d'étroites idées en matière de concurrence, on est autorisé à dire que cette hypothèse pourrait entraîner pour le pays des conséquences dont la perte d'un revenu aujourd'hui considérable ne serait pas la plus grave.

Disons encore que la ligne d'Ostende supprimée ou seulement cédée à l'industrie privée, le Gouvernement conserverait difficilement la libre direction de ses relations postales. Comment pourrait-il proposer ou accepter des modifications aux conventions internationales, ou introduire dans le service de la poste les changements qui seraient reconnus nécessaires si le service d'Ostende à Douvres n'existait plus ou n'était plus à sa complète disposition?

Dans le même ordre de considérations, on doit tenir note de la combinaison, encore à l'état de projet, qui tendrait à faire passer par Brindisi et le Brenner la malle anglaise des Indes. Une telle éventualité, en se réalisant, ajouterait nécessairement à l'importance de la ligne d'Ostende.

L'État n'est pas seulement chargé du service de la poste; il est propriétaire d'un grand réseau de chemins de fer. La ligne de Gand vers Ostende n'était pas achevée que le Gouvernement se préoccupait déjà de son prolongement maritime. La ligne d'Ostende à Douvres assure aux chemins de fer de l'État un surcroît de revenu qui disparaîtrait ou du moins se restreindrait notablement, si le voyage direct d'Angleterre en Allemagne et *vice-versâ* n'était plus possible par notre territoire.

Personne n'ignore de quel prix sont pour les opérations du commerce la multiplicité et la régularité des communications postales. Cela est surtout vrai quand on a en vue nos rapports avec l'Angleterre, pays qui est à la fois un de nos principaux marchés et l'intermédiaire de nos relations avec un grand nombre de contrées lointaines. Sans vouloir exagérer le moins du monde la part d'influence qui peut revenir aux facilités postales, on doit tenir compte de ce fait que le mouvement du commerce entre la Belgique et la Grande-Bretagne, limité à cent millions de francs en 1846, dépasse aujourd'hui un demi-milliard.

La voie d'Ostende a une valeur spéciale pour les Flandres; si elle n'existait pas, les communications de cette partie du pays avec l'Angleterre éprouveraient des retards et des entraves.

La question a d'autres aspects encore.

La Belgique est un pays neutre; son intérêt, non moins que son devoir, est de rester étrangère aux compétitions qui peuvent survenir entre les autres nations. A ce point de vue, l'indépendance de ses relations postales touche à des questions auxquelles il suffira de faire allusion.

Il sera permis aussi de faire remarquer que, s'il venait à s'agir de la défense nationale, les malles-postes pourraient être utilement employées soit comme bâti-

ments-éclaireurs, soit comme transports. Le matériel et le personnel de ce service offriraient, dans des circonstances données, des ressources qu'il serait utile d'avoir sous la main, abstraction faite de tout projet de marine militaire.

Parvenue à ce point de son examen et avant de voter sur le maintien ou l'abandon de la ligne entière, la commission s'est demandé s'il ne conviendrait pas de renoncer au service de jour, établi le dernier. Elle n'a pas cru devoir poser cette solution. Supprimer une partie de la ligne ce serait, d'après elle, nous déclarer incapables de remplir nos engagements avec l'Angleterre; le jour où la ligne d'Ostende serait ainsi restreinte, des réclamations surgiraient de toutes parts et le Post-Office anglais renoncerait à cette voie de communication. Enfin, avec un service mutilé, il deviendrait impossible de soutenir la lutte, déjà difficile aujourd'hui, contre la ligne de Calais et contre celle que l'on serait tenté d'établir en Hollande.

La part du service de jour dans les frais actuels d'exploitation est estimée à moins d'un tiers des dépenses du service complet.

Par contre, la ligne, ainsi restreinte, perdrait la plus belle partie des recettes directes, c'est-à-dire du revenu amené par le transport des voyageurs et des petits paquets, et 38 p. % du revenu indirect ou postal.

A ces considérations venaient s'ajouter les arguments invoqués en 1862 pour justifier l'établissement du service de jour que nous avons eu déjà l'occasion de citer. Bref, dans la pensée de la commission la suppression d'un des deux services entraînerait l'abandon de la ligne entière.

Il ne restait dès lors à la commission qu'à se prononcer sur la question qui lui avait été posée : Y a-t-il lieu de maintenir un service de paquebots entre Ostende et Douvres?

L'affirmative a été adoptée à l'unanimité.

La commission tient à déclarer expressément que, en émettant ce vote, elle a eu en vue non un service tel quel, mais un service mis en état de répondre complètement à sa destination.

III.

EXPLOITATION DE LA LIGNE PAR L'ÉTAT OU PAR L'INDUSTRIE PRIVÉE.

Ce n'est pas la première fois que l'on pose la question de savoir s'il ne conviendrait pas de céder l'exploitation du service des paquebots d'Ostende à l'industrie privée.

La commission instituée en 1841, nous l'avons dit, donnait la préférence à la régie. La même opinion prévalut dans la discussion du projet préparé par le Département des Travaux publics en 1844. En 1849, lorsqu'il s'agit de voter le Budget de la marine, une partie de la Chambre se montra peu favorable à l'exploitation officielle et le Gouvernement prit l'engagement de ne disposer des fonds nécessaires au service qu'après avoir soumis aux Chambres un rapport sur toutes les circonstances qui avaient précédé, accompagné ou suivi l'achat des trois steamers destinés au transport des dépêches et des voyageurs entre Ostende et Douvres.

Nous croyons utile de rappeler les principaux motifs qui furent invoqués pour et contre l'exploitation par l'État.

Selon les opposants, il n'était pas bon que l'État se fit entrepreneur d'industrie; l'État n'a pas, pour mener l'œuvre à bonne fin, l'activité que l'intérêt particulier peut seul donner; où un particulier ne prend qu'un agent, l'État en prend quatre; les achats de l'État se font presque toujours à des prix plus élevés que les achats des particuliers; en somme, l'entreprise des bateaux à vapeur était ruineuse pour nos finances.

Les avantages que le pays retirait du service pouvaient être également obtenus d'une compagnie; il fallait mettre la ligne en adjudication publique.

D'après les partisans de l'autre opinion, si le service n'était pas fait par le Gouvernement, notre convention postale avec l'Angleterre perdrait une grande partie de ses résultats; mettre ce service en adjudication, ce serait le ruiner au profit du chemin de fer français vers Calais et des compagnies étrangères qui ont des services de paquebots entre Calais et Douvres.

Dans le cours de la discussion, on fit ressortir que les motifs invoqués contre l'exploitation par l'État ne semblaient pas plausibles. L'établissement des chemins de fer prouvait combien était fondé le reproche d'inaptitude à l'adresse des administrations de l'État; il était surtout injuste à l'égard du service des paquebots qui exige, en toute circonstance, l'intervention du Gouvernement et qui doit se régler d'après les conventions postales arrêtées avec les offices des divers pays.

On était aussi peu autorisé à dire que là où un particulier ne prenait qu'un employé, l'État en prenait quatre et que les achats faits par l'administration s'effectuaient toujours à des prix plus élevés que les achats des particuliers.

Les documents fournis aux Chambres établissaient précisément le contraire.

Le personnel des malles anglaises a, de tout temps, été plus nombreux et a coûté plus cher que celui des steamers belges.

Enfin, le charbon et les divers objets de matériel font l'objet d'adjudications publiques.

Ce système, que la loi de comptabilité de l'État impose à l'Administration, lui assure le bon marché de ses achats.

Une compagnie particulière devrait recourir au même moyen et on ne saurait s'expliquer pourquoi elle obtiendrait des conditions meilleures que celles offertes à l'État par la concurrence.

Pendant la discussion du Budget de son Département, pour l'exercice 1850, le Ministre des Affaires Étrangères fit connaître à la Chambre que des propositions lui étaient annoncées pour la reprise du service des malles par une compagnie. Son intention était d'examiner sérieusement ces propositions, mais il ne pouvait comprendre que l'exploitation d'une ligne improductive pour l'État pût devenir avantageuse pour une compagnie qui aurait à payer des frais extraordinaires de port et de pilotage dont l'État était exempt.

En 1851 de nouvelles critiques furent dirigées contre l'exploitation de la ligne en régie.

Le Ministre des Affaires Étrangères fit remarquer que le principal intérêt des compagnies de bateaux à vapeur est d'augmenter le nombre de leurs voyageurs; que, pour elles, le service postal est l'accessoire et qu'elles cherchent le plus souvent à se soustraire à ses exigences.

Cependant M. d'Hoffschmidt déclara à la Chambre qu'il avait déjà fait et qu'il ferait encore des tentatives sérieuses pour la cession du service des malles à une compagnie.

Un avis publié dans les journaux pour arriver à ce résultat demeura sans effet.

Les compagnies du South-Eastern et du London-Chatham avaient été invitées à présenter des offres pour l'exploitation de la ligne d'Ostende, mais elles déclarèrent ne pouvoir entrer en négociations à cet égard.

M. Henri de Brouckere, successeur de M. d'Hoffschmidt au Département des Affaires Étrangères, renouvela, sans plus de succès, ces tentatives en 1853.

Dans le courant de 1854, la compagnie Churchward desservant la ligne de Calais et la moitié du service d'Ostende, moyennant un subside annuel de 387,500 francs que lui accordait le Post-Office anglais, offrit au Gouvernement de se charger du service effectué par les bateaux belges (huit traversées par semaine), aux conditions suivantes :

- Subside de 150,000 francs par an si le contrat était fait pour cinq ans ;
- de 137,500 francs pour sept ans ;
- de 125,000 francs pour dix ans.

La compagnie aurait acheté les deux meilleurs steamers de l'État à raison de 150,000 francs chacun, prix de beaucoup inférieur à la valeur réelle des navires.

Ces offres dataient du 28 octobre; le 4 novembre suivant, le Ministre des Travaux publics (M. Van Hoorebeke) écrit ce qui suit à son collègue des Affaires Étrangères :

« Je viens d'être informé de l'existence d'une proposition faite à votre Département et qui a pour objet la reprise, par l'entrepreneur des malles anglaises de Calais à Douvres, de notre service de bateaux à vapeur, moyennant allocation d'un subside.

» Je crois devoir vous faire remarquer à ce sujet qu'il me paraît impossible qu'une pareille proposition puisse être accueillie, quelles qu'en soient d'ailleurs les conditions.

» En effet, ce serait livrer à la merci d'étrangers, 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, à tout prix, de conserver à la Belgique.

» Or, il ne faut pas se le dissimuler, une fois nos moyens de communication entre les mains d'un entrepreneur, la ligne d'Ostende à Douvres serait forcément abandonnée et remplacée par celle de Calais à Douvres, au grand détriment de la Belgique. Cela est tellement vrai que, si votre Département pouvait incliner vers la cession sollicitée, je n'hésiterais pas à insister pour que le service des bateaux fût réuni au service des postes et placé sous sa direction.

» Mon opinion est que, loin d'abandonner ce service à des entrepreneurs étrangers, il est de l'intérêt de la Belgique, tant sous le rapport de ses correspondances que sous le rapport politique, de nous substituer à cette entreprise; de construire, au besoin, des bateaux et de faire le service entier entre Ostende et Douvres, moyennant le subside payé par l'administration anglaise.

Les propositions Churchward, repoussées en 1854, furent renouvelées en 1855 et le Ministre des Affaires Étrangères (M. le comte Vilain XIII) déclara catégorique-

ment à la compagnie que le Gouvernement n'était point dans l'intention de concéder le service du transport des dépêches.

La manière dont s'exécutait la partie du service de nuit entre Ostende et Douvres confiée par l'Amirauté anglaise à la compagnie Churchward ne plaidait point en faveur de l'industrie privée.

Les deux plus mauvais steamers de cette société desservaient la ligne d'Ostende. L'un d'eux avait été refusé par les autorités françaises pour la ligne de Calais; le second coulait bas d'eau.

Le débat entre les deux modes d'exploitation resta suspendu jusqu'au commencement de la présente année, où des offres furent adressées au Gouvernement, pour la reprise du service d'Ostende, par la société John Cockerill, de Seraing, et par MM. Tait, de Londres.

Les propositions de la société de Seraing se résument dans les conditions suivantes :

Le contrat à intervenir aurait une durée de dix années.

La société, moyennant un subside mensuel de 105,000 francs, fournirait quatre steamers semblables à *la Louise Marie*, lesquels, au bout de dix ans, seraient la propriété de l'État.

Ces quatre paquebots, conjointement avec *la Louise Marie*, assureraient, d'après les soumissionnaires, le service entre Ostende et Douvres et effectueraient 1248 traversées par an. La durée du trajet n'excéderait jamais cinq heures.

Pour chaque traversée en dehors du nombre stipulé au contrat, l'État payerait à la société une somme de mille francs.

Le combustible et les autres matières nécessaires pour la conduite des machines seraient fournis par la société.

La solde des officiers et des équipages resterait à la charge de l'État; les mécaniciens seuls seraient désignés et payés par les entrepreneurs.

Le Gouvernement accorderait à ceux-ci une réduction de 50 p. % sur les frais de transport, par chemin de fer, des machines, des matériaux et du combustible nécessaires aux paquebots.

Dans les circonstances ordinaires, la société prendrait à sa charge l'entretien ainsi que les réparations des machines et des coques des steamers.

Si, par un cas de force majeure, un bâtiment subissait des avaries ou se perdait, l'État devrait supporter la dépense des réparations ou du remplacement du navire.

L'atelier des malles-postes à Ostende et son outillage seraient mis à la disposition de la société.

Enfin l'État serait obligé de toujours garder en réserve l'un ou l'autre des anciens paquebots pour parer aux éventualités, et, dans les premiers temps, deux de ces steamers devraient desservir en partie la ligne jusqu'à l'achèvement complet des quatre nouveaux navires.

D'après ces propositions, l'État, au bout de dix ans, entrerait en possession de quatre paquebots, dont la construction aurait coûté 2,400,000 francs.

En supposant qu'à l'expiration de cette période, grâce à un entretien soigné, le matériel représentât encore les $\frac{2}{3}$ de sa valeur première, hypothèse qui est tout à

L'avantage de la société Cockerill, l'État resterait propriétaire de quatre steamers évalués approximativement à 1,600,000 francs.

L'État payerait à la compagnie une somme de 105,000 francs par mois, soit annuellement 1,260,000 francs. Au bout de dix ans, il aurait payé 12,600,000 francs, capital auquel viendraient s'ajouter les intérêts, formant, à 4 1/2 p. 0/0, 3,579,885 francs pour toute la période.

En déduisant des 12,600,000 francs la valeur que garderait encore le matériel au bout de dix années, soit 1,600,000 francs,	
on trouve que l'État aurait payé à la société 11,000,000 de francs,	
ou par an (sans compter les intérêts).	fr. 1,100,000 »
Les droits de port à Douvres se monteraient à environ	75,000 »
et la solde des équipages à.	106,140 »
	<hr/>
TOTAL.	fr. 1,281,140 »

Les dépenses d'exploitation pendant les quatre dernières années ont été, en moyenne, de 1,055,192 francs (y compris l'intérêt et l'amortissement des capitaux d'établissement).

La différence annuelle est de 225,948 francs en faveur de l'exploitation officielle.

Si l'on tient compte des 3,579,885 francs d'intérêts qu'aurait produits, au bout de dix ans, le subside alloué à la société, la concession paraîtra plus onéreuse encore pour le Trésor.

Actuellement, avec de vieux navires qui exigent de fréquentes et importantes réparations, le service revient moins cher.

Nous aurions, d'une part, un matériel insuffisant, et d'autre part, une charge plus lourde.

La soumission de la société Cockerill contient, en outre, des conditions secondaires très-rigoureuses : l'État aurait à réparer ou à remplacer, à ses frais, les paquebots lorsque leurs avaries ou leur perte seraient dues à des circonstances de force majeure; les concessionnaires obtiendraient une réduction de 50 p. 0/0 sur les frais de transport de matériaux, de combustible, etc.; ils auraient à leur disposition l'atelier d'Ostende et son outillage; en dernier lieu, le Gouvernement serait obligé de garder en réserve une partie du matériel dont il dispose aujourd'hui.

Les soumissionnaires calculent sur 1248 traversées par an; il faut en compter 1270 en moyenne. Les paquebots prennent parfois à bord des membres de la Famille Royale; ils transportent les dépêches américaines à destination de la Prusse lorsqu'elles arrivent le dimanche à Londres.

Il se présente d'autres cas encore où ils sont utilisés par le Gouvernement.

Qui supporterait les dépenses résultant de ces traversées extraordinaires, dépenses comprises dans l'exposé financier de l'exploitation par l'État?

Les mécaniciens seraient choisis et payés par la société Cockerill. Quelle serait la position de ces agents à l'égard de l'ingénieur du génie maritime et des commandants? Cette clause, dont la compagnie fait une condition expresse, est inadmissible; il est indispensable que les mécaniciens soient sous l'autorité immédiate de l'ingénieur du Gouvernement, dont ils doivent exécuter ponctuellement les ordres. Avec des agents désignés et soldés par les entrepreneurs, il y aurait fréquemment des contestations et des conflits dont le service souffrirait.

S'il survenait un accident à la malle de Douvres ou si le mauvais temps l'empêchait de partir et qu'il fallût expédier les dépêches par Calais, au compte de qui serait porté le droit de transit que réclamerait à l'occasion l'administration française?

Aujourd'hui nous ne payons rien parce que le cas se présente fort rarement; mais avec quatre bateaux que nous offre la société, c'est-à-dire avec un matériel insuffisant pour parer aux éventualités, on se trouverait souvent dans la nécessité d'expédier les lettres par le territoire français et nous finirions sans doute par être soumis à un droit de ce chef.

La commission, à l'unanimité, pense qu'il y a lieu d'écarter les propositions de la société Cockerill.

Elle s'est ensuite livrée à l'examen des offres de MM. Tait et compagnie, de Londres.

Les conditions que ces entrepreneurs mettaient tout d'abord à la reprise de la ligne d'Ostende à Douvres étaient les suivantes :

Moyennant un subside annuel de 900,000 francs et le produit du transport des passagers, MM. Tait fourniraient à l'État belge le matériel nécessaire pour effectuer le service; l'armement des paquebots se ferait en Belgique, de même que les réparations aux coques et aux machines, pourvu que ces travaux pussent s'exécuter aux mêmes conditions qu'en Angleterre.

Par tous les temps, les paquebots assureraient la traversée en 3 heures 45 minutes; ils emploieraient du combustible belge.

Le personnel actuel serait maintenu en activité et resterait sous les ordres du Ministre des Affaires Étrangères, qui conserverait la haute direction du service.

La dépense du personnel serait à la charge de MM. Tait.

Les lettres d'Anvers et de Bruxelles seraient expédiées à 7 heures 30 minutes du soir, c'est-à-dire, trois heures plus tard qu'actuellement, pour permettre au commerce de les expédier par Ostende au lieu de devoir recourir à la voie de Calais, et pour assurer à la ligne belge toutes les dépêches du Nord de l'Europe.

La durée du trajet de Londres à Bruxelles serait de 9 heures au lieu de 11.

Le Gouvernement belge aurait le matériel en garantie de la bonne exécution du contrat; il pourrait en devenir acquéreur, à l'expiration de la convention, à des conditions à stipuler.

L'État conserverait la recette postale et le produit des petits paquets, ainsi que le subside annuel accordé par le Post-Office.

Les paquebots navigueraient sous pavillon belge.

La durée de la concession n'était point indiquée.

La commission, après un premier examen, reconnut que, sur plusieurs points, les propositions des entrepreneurs anglais avaient besoin d'être plus nettement déterminées et, à notre demande, vous avez bien voulu, Monsieur le Ministre, adresser à MM. Tait, le 13 août dernier, la lettre suivante :

- « Les propositions que vous m'avez fait parvenir pour la reprise du service des
- » paquebots entre Ostende et Douvres, ont été soumises à l'examen de la com-
- » mission chargée par mon Département d'étudier les questions qui se rattachent
- » au maintien et à l'exploitation de cette ligne.
- » La commission, pour émettre en parfaite connaissance de cause, un avis au

» sujet de vos offres, désire obtenir quelques éclaircissements sur les points ci-
 » après qui n'ont pas été rencontrés dans votre soumission ou qui y sont impar-
 » faitement définis :

» 1° Le projet de contrat ne mentionne point la durée de l'arrangement qui
 » pourrait intervenir. Cette stipulation est indispensable.

» 2° Dans l'hypothèse que la concession de la ligne d'Ostende vous fût accordée,
 » quelles garanties le Gouvernement aurait-il en sa possession quant à la stabilité
 » du service et à la régularité des traversées? En d'autres termes, quelles clauses
 » donneraient au Gouvernement la certitude que le service ne serait jamais inter-
 » rompu et que la durée des traversées n'excéderait pas 3 heures 45 minutes?

» 3° Votre intention serait-elle, le cas échéant, d'effectuer et de continuer vous-
 » mêmes l'exploitation de la ligne, ou de la remettre plus tard aux mains d'une
 » société?

» 4° Quelles dispositions comptez-vous prendre en vue de remplir les obliga-
 » tions imposées par la loi belge pour être admis à faire usage du pavillon na-
 » tional?

» 5° D'après notre législation, les navires et autres bâtiments de mer sont
 » meubles et ne peuvent être susceptibles d'hypothèque :

» Les steamers que vous emploieriez et que le Gouvernement aurait en gage
 » pourraient, à l'occasion, être saisis.

» En droit, la garantie offerte à l'État n'a donc pas de valeur; dans cet état de
 » choses, celui-ci devrait peut-être même répondre, envers les créanciers, des
 » avaries ou dommages qui surviendraient au matériel dont il serait dépositaire.

» Quels moyens s'offrent, d'après vous, de parer à ces éventualités qui pourraient
 » compromettre le service?

» 6° Quelle serait la part de responsabilité des commandants des paquebots et
 » celle du Gouvernement que ces officiers représentent, dans les avaries occasion-
 » nées par fausses manœuvres, abordages, etc.?

» 7° D'après votre soumission, les lettres d'Anvers et de Bruxelles à destina-
 » tion de l'Angleterre ne seraient expédiées qu'à 7 heures 30 minutes du soir,
 » c'est-à-dire, trois heures après le départ du train actuel, afin de permettre aux
 » négociants d'envoyer leur correspondance par Ostende.

» Comment ce résultat sera-t-il obtenu sans que le départ du train de Douvres
 » de 1 heure 40 minutes du matin soit modifié?

» A quelle heure le paquebot partirait-il d'Ostende?

» 8° Entre les traversées ordinaires pour le transport des lettres et des voya-
 » geurs, les steamers d'Ostende effectuent parfois un service supplémentaire; ils
 » sont appelés à conduire sur certains points du littoral ou à l'étranger des mem-
 » bres de la Famille Royale; il arrive aussi qu'un navire doive prendre à Douvres,
 » le dimanche, les dépêches américaines à destination de la Prusse.

» Il se présente d'autres cas encore où ces bâtiments sont utilisés par l'État;
 » c'est ainsi qu'en 1866 ils ont ramené en Belgique une grande partie des gardes
 » civiques qui s'étaient rendus à Londres.

» Qui supporterait la dépense de ces voyages extraordinaires?

» 9° Le mauvais temps, un accident ou toute autre circonstance peut entraîner l'obligation d'expédier les dépêches par la voie de Calais. Si l'administration des postes françaises imposait une taxe du chef de ce transit éventuel, à qui le paiement en incomberait-il?

» 10° L'ingénieur du génie maritime a estimé à 2,125,000 francs la valeur des steamers actuellement affectés à l'exploitation de la ligne d'Ostende. Dans le cas où le Gouvernement voudrait se dessaisir de ce matériel, à quel prix le reprendriez-vous?

» 11° Quelle est la valeur réelle des bâtiments que vous destineriez à la ligne d'Ostende à Douvres et moyennant quelle somme le Gouvernement belge pourrait-il les acquérir à l'expiration du contrat, si telle était son intention? »

Sous la date du 3 septembre, MM. Tait vous répondirent dans les termes suivants :

« Qu'il nous soit permis au préalable de bien définir l'objet de notre demande afin de simplifier les réponses que vous réclamez.

» Nous demandons au Gouvernement, non pas la concession de la ligne d'Ostende à Douvres en pleine et entière propriété, ce que nous sollicitons, c'est la concession de l'exploitation de cette ligne par des bateaux aptes à la desservir, remplissant les conditions stipulées dans les propositions que nous avons eu l'honneur de vous adresser, bateaux que nous fournirons et que nous passerons par acte en pleine propriété à l'État, pendant toute la durée de la convention; libre à l'État, à l'expiration du terme de la convention ou de celui à convenir, de les garder moyennant un prix à stipuler dans l'acte, ou bien de nous les rendre à l'expiration de la convention.

» De cette manière ces steamers deviennent, *ipso facto*, la propriété de l'État, qui conserve la direction de ce service postal, les commandants et officiers devant être nommés directement par le Gouvernement sous les ordres directs du Département des Affaires Étrangères.

» Voilà, Monsieur le Ministre, les bases de la concession que nous demandons.

» Elle se caractérise en deux mots :

» Nous demandons à exploiter pour notre compte, à nos risques et périls, la ligne des paquebots entre Ostende et Douvres par des steamers qui deviennent pleinement et entièrement propriété de l'État, et ce aux clauses et conditions transmises par nos soumissions. Ceci posé, la solution que vous nous demandez sera fort aisée.

» PREMIÈRE RÉPONSE. — La durée de la concession devra être, au *minimum*, 10 ans.

» DEUXIÈME RÉPONSE. — Vous nous demandez quelle garantie le Gouvernement aura quant à la stabilité du service et à la régularité des traversées.

» Quoique de ce chef le Gouvernement n'ait rien à craindre, nous pouvons néanmoins lui dire que, le cas échéant, les steamers étant propriété de l'État, sous le commandement des officiers de la marine royale sous les ordres directs de votre Département, le Gouvernement stipule les heures du départ, remplis-

» sant les conditions du contrat tel qu'il le juge convenable, et les bateaux seront
 » en nombre suffisant pour assurer la régularité du service. Les commandants et
 » officiers étant sous vos ordres directs, auront à les suivre sans que nous ou nos
 » ayants droit puissions y mettre obstacle.

» Quant à la vitesse voulue pour effectuer les traversées endéans le temps
 » stipulé, nous la garantissons pleinement et entièrement et le Gouvernement
 » peut, à cet égard, stipuler, de son côté, dans la convention à intervenir, telles
 » clauses qu'il jugera convenables.

» TROISIÈME RÉPONSE. — Notre intention est de continuer nous-mêmes l'exploita-
 » tion, et encore si elle venait à être comprise dans la grande Société pour
 » l'exploitation des lignes de bateaux à vapeur que nous formons et qui sera
 » toujours sous notre direction spéciale, nous nous permettons, Monsieur le
 » Ministre, de vous faire observer que cette circonstance doit être assez indiffé-
 » rente au Gouvernement, puisque nous ne pouvons céder à autrui plus de droits
 » que nous n'en avons reçus nous-mêmes, et de plus nous sommes toujours liés
 » personnellement vis-à-vis du Gouvernement; mais, nous vous le répétons, notre
 » intention est de continuer nous-mêmes l'exploitation de la ligne dont il s'agit. »

» QUATRIÈME RÉPONSE. — Les bateaux à vapeur desservant la ligne, étant pro-
 » priété de l'État, ont droit au pavillon belge.

» Cette question de pavillon n'en est donc pas une; à notre avis sa solution
 » découle des prémices que nous avons eu l'honneur de poser au commencement de
 » notre lettre.

» CINQUIÈME RÉPONSE. — Vous redoutez, Monsieur le Ministre, que les bateaux
 » que le Gouvernement aurait engagés pourront être saisis un jour par des tiers,
 » puisque, d'après la loi belge, il y a impossibilité d'hypothéquer des bâtiments
 » de mer, qui sont meubles.

» Les bateaux étant la propriété de l'État pendant toute la durée de la conces-
 » sion et même indéfiniment, le Gouvernement ayant la faculté de les garder en
 » tous temps, aucune saisie n'est à craindre.

» SIXIÈME RÉPONSE. — Quant à la responsabilité des commandants et officiers,
 » nous ne demandons que la responsabilité ordinaire, c'est-à-dire que les comman-
 » dants sont responsables pour les fautes qu'ils commettront et qui ne seront pas
 » justifiées par le journal de bord et le rapport de mer, tout ce qui est force
 » majeure ou fortune de mer étant pour notre compte.

» SEPTIÈME RÉPONSE. — Nous ne voyons aucun avantage pour les voyageurs ni
 » pour la poste à partir de Douvres par le train de 1 heure 40 minutes, qui est
 » de petite vitesse. Par ce train les voyageurs arrivent à Londres, à Cannon-Street
 » station, à 5 heures 55 minutes du matin, heure indue, et les lettres restent au
 » Post-Office jusqu'à 7 heures 15 minutes, qui est l'heure du premier départ pour
 » l'intérieur et l'Irlande. Tandis que le train partant de Douvres à 4 heures 15
 » minutes, train qui prend les passagers et aussi la poste française, arrive à Lon-
 » dres à 6 heures 15 minutes et débarque les voyageurs dans toutes les stations
 » de Londres, ce qui est un grand avantage pour eux; les lettres par ce train arri-
 » vent également à temps pour le premier train partant pour l'intérieur indiqué

» ci-haut ; la seule différence, pour ce qui concerne les lettres arrivant à Londres
 » par le train quittant Douvres à 1 heure 40 minutes et celui partant de là à
 » 4 heures 15 minutes, c'est que par le premier la distribution se fait à 9 heures et
 » les autres à 10 heures, ce qui n'a pas d'importance, vu qu'en général les négoc-
 » cians n'arrivent à leurs bureaux qu'à 10 heures, tandis que pour ce qui con-
 » cerne les passagers, le train partant de Douvres à 4 heures 15 minutes est préfê-
 » rable, vu qu'ils arrivent aux différentes stations de Londres, tandis que l'autre
 » s'arrête à Cannon-Street seulement, ce qui est un grand inconvénient.

» Toutefois, si le Gouvernement tient au départ de Douvres de 1 heure 40
 » minutes, dans ce cas, le départ d'Ostende devrait se faire à 9 heures 15 minutes
 » du soir et d'Anvers et Bruxelles à 6 heures 30 minutes pour atteindre ce résultat.

» HUITIÈME RÉPONSE. — Il y aura toujours un steamer à la disposition de la
 » Famille Royale, sans frais pour l'État, notre intention étant d'avoir des départs
 » tous les jours de la semaine, dimanche compris; cela satisfait à la demande
 » concernant les dépêches américaines en destination de la Prusse.

» Pour ce qui concerne les cas occasionnant des services tels que cela a eu lieu
 » en 1866 pour le transport des gardes civiques qui s'étaient rendus à Londres,
 » ceci ne concernant pas l'entreprise, il y aura, dans ce cas, lieu de s'entendre;
 » or, comme ces cas seront rares, il n'y aura pas de difficulté sur ce point de notre
 » part.

» NEUVIÈME RÉPONSE. — Nos steamers seront construits de manière à pouvoir
 » prendre la mer à Douvres en tout temps qui permettra à ceux de Calais de quitter
 » ce port; il n'y aurait donc que les cas de relâche par force majeure qui pourraient
 » entraîner l'obligation d'expédier par la voie de Calais, et dans ce cas, comme
 » l'administration belge perçoit les taxes postales, ce serait naturellement elle qui
 » aurait à s'entendre avec l'administration française, si celle-ci imposait une taxe
 » du chef de ce transit éventuel.

» DIXIÈME RÉPONSE. — Il nous serait impossible de répondre immédiatement sur
 » l'évaluation faite par l'ingénieur du génie maritime de la valeur des steamers
 » actuellement affectés à l'exploitation de la ligne d'Ostende. Ceci donnera lieu à
 » examen; nous dirons cependant que nous sommes tout disposés à la reprise de
 » ce matériel après examen et prix à convenir.

» ONZIÈME RÉPONSE. — La valeur de chaque steamer que nous destinons à cette
 » ligne sera de 30,000 liv. st. Quant à la somme à laquelle le Gouvernement belge
 » pourra les garder à l'expiration du contrat ou aux époques à convenir, on pourra
 » la fixer de commun accord.

» Nous croyons avoir répondu aux diverses questions mentionnées dans votre
 » dépêche du 15 août, et nous nous mettons entièrement à votre disposition pour
 » celles que vous pourriez encore avoir à nous poser.

» Nous saisissons cette occasion pour vous informer, Monsieur le Ministre, que
 » nos steamers pour le service entre la Belgique, le Brésil et la Plata sont actuel-
 » lement au grand complet. Celui construit en dernier lieu, le *City of Rio Janeiro*,
 » d'une marche encore supérieure aux trois autres desservant déjà la ligne, effec-
 » tuera le départ du 16 courant.

» Notre ligne sera donc, dès à présent, desservie par des vapeurs surpassant en

» vitesse ceux de Bordeaux ainsi que ceux du *Royal Mail* partant de Southampton,
 » mais nous sommes au regret de devoir vous dire que les résultats financiers
 » obtenus jusqu'ici n'ont pas répondu à notre attente.

» Nous prenons la liberté d'appeler votre sérieuse attention sur ce que le Gouver-
 » nement britannique, comprenant l'importance qu'il y a pour son commerce
 » et ses industries d'augmenter par tous les moyens possibles ses communications
 » avec les pays transatlantiques, vient de contracter avec une maison de Liver-
 » pool pour l'établissement d'un départ supplémentaire pour le Brésil et la Plata
 » et de rendre ainsi ce service bi-mensuel, de mensuel qu'il était jusqu'ici.

» Nous aurions pu avoir ce contrat du Gouvernement britannique pour nos
 » steamers, si nous avions consenti à supprimer les départs d'Anvers, mais quel-
 » que avantageuses que fussent ces propositions, nous avons cru devoir les dé-
 » cliner en présence de notre convention avec le Gouvernement belge, ce qui fait
 » que l'office postal de Londres a contracté pour ces départs avec des steamers
 » partant de Liverpool le 20 de chaque mois, steamers inférieurs en vitesse aux
 » nôtres, et, pour preuve, nous citerons entre autres le steamer *la Plata* apparte-
 » nant à cette ligne, lequel parti de Buenos-Ayres le 10 juillet, n'est arrivé à
 » Anvers que quatre jours après notre steamer *City of Buenos-Ayres*, parti seu-
 » lement le 19 juillet du même port; ce qui constitue une différence de 13 jours
 » en notre faveur sur cette traversée.

» Dévoués aux succès et à la prospérité des lignes que nous établissons, ce que
 » nous avons prouvé par celle entre la Belgique et la Plata, pour laquelle nous
 » nous imposons de lourds sacrifices pour arriver à un résultat satisfaisant, nous
 » continuerons à porter tous nos soins et tous les perfectionnements possibles à
 » notre matériel, pour maintenir la supériorité acquise, persuadés que nous
 » sommes que le Gouvernement, de son côté, comprenant l'importance de l'éta-
 » blissement des services dans ces conditions, nous secondera.

» Comme il importe grandement pour la Belgique d'avoir ses communications
 » régulières par steamers avec l'Amérique du Nord, nous venons vous déclarer par
 » les présentes que nous sommes prêts à entrer en arrangement avec le Gouver-
 » nement pour l'établissement d'une ligne postale entre Anvers et New-York, dont
 » les steamers seront sous pavillon belge et pourront commencer le service dès le
 » mois de mars prochain et qui soutiendront avec avantage la concurrence de ceux
 » desservant les lignes entre Hambourg et Brême à New-York, pour autant que
 » le Gouvernement voudrait nous accorder une protection efficace et nous con-
 » céder en même temps la ligne entre Ostende et Douvres, ce qui réunirait les trois
 » services et doterait la Belgique d'une flotte de steamers qui rendront des ser-
 » vices immenses au pays.

» Tel que nous avons déjà eu l'honneur de le dire, nous ferons tout l'armement
 » en Belgique, comme également les réparations aux navires et aux machines;
 » même nous ne serions pas éloignés d'y faire partie des constructions à condi-
 » tions et coût égal comme en Angleterre; or, le matériel réuni des trois lignes
 » formant un ensemble respectable serait un aliment de prospérité pour un
 » établissement tel que le chantier Cockerill, et les frais d'armement pour cette
 » flotte constitueraient un bien-être pour diverses industries.

» Notre intention est de donner également la préférence au charbon belge pour
 » les voyages de sorties, ce qui formerait un ensemble de 35 à 40 mille tonnes de

- » 1,000 kil. par an, sans y comprendre les charbons nécessaires pour les voyages
- » de retour.
- » Nous prenons la liberté d'appeler votre attention sur tout ce qui précède, vous
- » priant de nous transmettre les propositions que le Gouvernement aurait à nous
- » faire. »

La commission, avant de poursuivre ses délibérations, a jugé nécessaire de soumettre les propositions et les explications de MM. Tait à un homme de loi au courant des points de droit maritime que soulèvent les combinaisons des entrepreneurs. Ce légiste a formulé son opinion dans les termes suivants :

- « J'ai examiné les différents points de droit que soulèvent les propositions faites
- » par MM. Tait et C^{ie} au Gouvernement belge concernant la reprise de la ligne
- » des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres.
- » La question la plus délicate est celle de la propriété des steamers qui desser-
- » viront la susdite ligne.
- » MM. Tait ne demandent, comme ils le disent, que la concession de l'exploita-
- » tion, à leurs risques et périls, de la ligne d'Ostende à Douvres par des steamers
- » qui seront la propriété pleine et entière de l'État belge.
- » Comment cette propriété sera-t-elle acquise à l'État?
- » Sur ce point les demandeurs en concession ne s'expliquent guère.
- » Ils veulent passer un acte qui assurera cette propriété, mais ils ne s'expliquent
- » nullement sur la nature et le caractère juridique de cet acte.
- » Sera-ce une vente? Sera-ce une donation?
- » Pour une vente, il faudrait que l'État payât un prix d'acquisition. Quel se-
- » rait-il?
- » Et puis, si MM. Tait et C^{ie} déclarent bien vouloir céder la propriété des stea-
- » mers à l'État, cette propriété n'aurait lieu que pour quelques années, puisqu'ils
- » demandent la concession de l'exploitation pour dix ans, en stipulant qu'après
- » cette échéance ou toute autre à convenir, l'État pourrait garder les steamers
- » moyennant un prix à convenir.
- » Cette propriété, qui passe au Gouvernement à certain moment, puis qui
- » revient à MM. Tait à un autre moment, ne se comprend pas bien, à moins qu'il
- » ne s'agisse d'une vente à réméré, c'est-à-dire, une vente par laquelle le vendeur
- » cède actuellement la propriété avec faculté de la reprendre au bout d'un certain
- » temps.
- » Et, en fait, c'est, je pense, le seul moyen de transmettre à l'État, d'une
- » manière sérieuse, la propriété de steamers pour lesquels il ne semble pas dis-
- » posé à payer un prix d'acquisition.
- » Dans l'hypothèse de la vente à réméré, l'on pourrait peut-être s'entendre;
- » mais telle que la proposition est produite, elle est trop vague pour la discuter.
- » Quant à l'hypothèse d'une donation, je suppose qu'il ne doit pas en être
- » sérieusement question. Quelle que soit la générosité de MM. Tait, je ne pense
- » pas qu'ils abandonnent à l'État, gratuitement, des steamers d'une valeur de
- » 30,000 livres. D'ailleurs, s'ils les donnaient, pourquoi l'État pourrait-il les re-
- » prendre après dix ans?
- » Sur ce point, il faut donc des explications précises de MM. Tait et C^{ie}, car je
- » ne découvre pas le contrat juridique qu'ils veulent faire, et il est impossible, dès

» lors, de saisir les conséquences de la transmission de la propriété qu'ils veulent
» offrir.

» Toutes les autres questions traitées par MM. Tait me semblent, au point de
» vue du droit, résolues conformément à nos lois; toutes, d'ailleurs, sont subor-
» données à la première, puisque c'est par la propriété accordée à l'État pendant la
» concession, que MM. Tait résolvent la question de la nationalisation et du pa-
» villon, de la saisie éventuelle et de la responsabilité des commandants et officiers.

» C'est donc le premier point seul qui doit être étudié, car c'est la clef de tous
» les autres.

» Je suis d'avis qu'il faut prier MM. Tait de s'expliquer catégoriquement sur la
» manière dont ils entendent que l'État belge deviendra propriétaire des steamers
» pendant l'époque déterminée pour l'exploitation du service par MM. Tait et C^{ie}.

A la suite de cet avis, et sur le désir que vous en a exprimé la commission,
vous avez, Monsieur le Ministre, adressé à MM. Tait une nouvelle communication
datée du 19 septembre :

« J'ai soumis à la commission chargée par mon Département d'examiner les
» questions se rattachant au maintien et à l'exploitation de la ligne d'Ostende à
» Douvres, les réponses contenues dans votre lettre du 6 de ce mois.

» La commission a jugé utile de consulter un homme de loi avant de se pro-
» noncer sur les points de droit que soulèvent les moyens proposés par vous pour
» parer à certaines difficultés auxquelles donnerait lieu la concession éventuelle du
» service des paquebots.

» Dans l'opinion du légiste comme dans celle de la commission, votre proposi-
» tion ne résout pas nettement la question de la transmission, à l'État belge, de la
» propriété des steamers que vous affecteriez à l'exploitation de la ligne.

» Il convient, Messieurs, que vous expliquiez d'une manière précise comment la
» propriété des steamers serait acquise à l'État; quelle serait la nature et quel
» serait le caractère juridique de l'acte qui lui assurerait cette propriété.

» Veuillez, je vous prie, en m'adressant les éclaircissements demandés par la
» commission, me transmettre le modèle d'un contrat dont la teneur légale ne
» laisserait aucun doute quant à la possession, par l'État, en pleine et entière pro-
» priété, des paquebots qui effectueraient le service entre Ostende et Douvres.

» Il doit, d'ailleurs, être bien entendu qu'en vous adressant cette demande, je
» ne veux préjuger en aucune manière l'avis que la commission aura à porter sur
» l'ensemble de la combinaison que vous avez soumise au Gouvernement.

» Permettez-moi, en terminant, d'exprimer aussi le désir de savoir si, dans
» votre pensée, les taxes qui seraient exigées par la corporation de Douvres
» seraient à votre charge ou à celle du Gouvernement. »

La réponse de MM. Tait est du 19 octobre :

« Nous avons l'honneur de vous informer que le transfert se fera par une lettre
» de vente de la forme ci-annexée et rédigée conformément à la loi belge, à
» savoir :

» Il a été convenu entre :

» 1° L'État belge, représenté par le Ministre des Affaires Étrangères, d'une
» part, et 2° MM. Tait et C^{ie}, négociants, domiciliés à Londres, d'autre part, ce
» qui suit :

» Les soussignés, MM. Tait et C^{ie}, concessionnaires de l'exploitation de
 » la ligne de steamers faisant le service entre Ostende et Douvres, vendent et
 » transfèrent à l'État belge les steamers
 » avec leurs agrès, équipement, matériel et d'après l'inventaire joint à cette
 » convention.

» Ladite vente est faite aux conditions et au prix suivants :

» 1^o Lesdits steamers continueront à desservir la ligne d'Ostende à Douvres,
 » sans que l'État, sauf en vertu d'un arrangement spécial entre l'État et MM. Tait
 » et C^{ie}, puisse les distraire de leur destination ou les employer à quelque autre
 » service, régulier ou temporaire, pendant la durée de la concession, excepté dans
 » le cas où ils seraient requis pour le service de la Famille Royale.

» 2^o La vente du steamer. est faite pour la somme
 » de, celle du steamer.
 » pour la somme de, payables à l'expiration
 » de la concession, à savoir en dix ans à partir d'aujourd'hui, de la manière
 » suivante :

» 3^o Néanmoins il sera loisible à l'État de rétrocéder à MM. Tait et C^{ie} les
 » susdits navires dans l'état où ils se trouveront à l'expiration de la concession, et
 » cela sans aucune indemnité ni dépense à charge de l'État belge.

» 4^o Les steamers desservant la ligne seront, pendant toute la durée de la
 » concession, tenus en bon état d'entretien et appropriés, sous tous les rapports,
 » à faire le service dans toutes ses branches, soit pour le transport des passagers,
 » du bagage ou des malles, le tout aux frais de MM. Tait et C^{ie}, sans aucune
 » intervention de l'État belge.

» Tous risques et circonstances qui, directement ou indirectement, sont
 » inhérents à la navigation; tous désastres maritimes et accidents de mer qui
 » pourraient détériorer, avilir ou diminuer de valeur les steamers, sont exclusi-
 » vement pour le compte de MM. Tait et C^{ie}, comme le sont également toutes
 » circonstances imprévues ou de force majeure qui pourraient temporairement ou
 » définitivement priver l'exploitation de la ligne d'un ou de plusieurs paquebots.

» Sont toutefois exceptés de cette responsabilité, les dommages provenant des
 » fautes personnelles des commandants, officiers ou équipages des steamers, ledit
 » personnel étant choisi par l'État belge, conformément au contrat général de la
 » concession pour l'exploitation de la susdite ligne.

» Nous avons l'honneur d'ajouter que notre intention a été appelée sur le pres-
 » sant besoin qui existe d'une ligne de steamers d'Anvers à New-York, et nous
 » vous demandons la liberté de vous soumettre notre proposition pour combiner
 » en une même entreprise les lignes de steamers entre Ostende et Douvres, An-
 » vers et le Brésil ainsi que la Plata, et Anvers et New-York.

» L'union de ces trois lignes procurera de grands avantages dans le système
 » d'exploitation, construction et radoub: unies, elles s'entraideraient mutuelle-
 » ment, les profits et pertes pourraient être balancés, et nous sommes tellement
 » convaincus du succès et de la durée de ces entreprises, que nous nous empres-
 » sons de vous soumettre la proposition de les combiner.

» La ligne d'Anvers à New-York est une grande entreprise qui est sûre d'éprou-
 » ver des pertes au début, et vous connaissez bien sans doute les nombreuses ten-

» tatives faites à Anvers pour créer un semblable service et leur complet échec. Il
» serait, par conséquent, téméraire de courir les risques d'un pareil essai sans le
» secours pécuniaire du Gouvernement. D'autres nations envisagent ainsi la ques-
» tion, et les subsides accordés à de pareilles entreprises par la Grande-Bretagne
» et la France, sont bien connus de toute personne engagée en de telles opéra-
» tions.

» La ligne du Brésil et de la Plata que nous avons exploitée depuis le mois
» d'avril dernier jusqu'aujourd'hui, n'a pas été profitable, et bien que nous croyions
» que cet état de choses s'améliorera graduellement, il n'en est pas moins vrai que
» nous n'avons fait aucun bénéfice.

» La somme que nous demanderions pour exploiter ces trois grandes entre-
» prises n'est pas considérable, si l'on tient compte de leur importance et des
» grands avantages qu'en retirerait la Belgique : nous pensons qu'avec une somme
» annuelle de 1,750,000 fr. nous pourrions exécuter cette entreprise.

» Nous espérons que vous considérerez ce chiffre comme modéré. Veuillez, d'ail-
» leurs, nous permettre de faire observer que cette somme serait simplement une
» avance de la part du Gouvernement belge, avance qui serait couverte par un
» accroissement considérable de recettes.

» Il n'est pas douteux que l'exécution de ces entreprises ne donnât lieu à une
» augmentation importante des recettes provenant des télégraphes, des postes et
» du transport par chemin de fer, des voyageurs et des marchandises.

» Nous croyons, par conséquent, que nous sommes autorisés à affirmer derechef
» que la somme demandée par nous serait pour le Gouvernement belge une sim-
» ple avance qui lui reviendrait par ces diverses voies.

» Pour prouver la modération de notre requête, il suffit de la comparer aux
» subventions accordées par d'autres Gouvernements. Depuis plusieurs années, le
» Gouvernement anglais a payé chaque année à une compagnie une subvention
» de 2,000,000 de francs pour le transport des malles dans l'Amérique septen-
» trionale.

» Au point de vue industriel, commercial et politique, nos entreprises assure-
» raient à Anvers et à la Belgique une prépondérance marquée. La population des
» deux Amériques, obtenant des moyens de communication à la fois directs,
» rapides et sûrs, dirigerait ses opérations vers votre pays, et nous sommes per-
» suadés qu'avant peu d'années Anvers serait le port le plus important de l'Europe
» septentrionale et que l'industrie belge découvrirait de nouveaux débouchés et des
» éléments de prospérité inconnus jusqu'ici.

» Comme vous le savez, les navires que nous avons acquis pour le service de la
» ligne du Brésil et de la Plata sont tous neufs et ont été construits avec grand
» soin et perfection. Si notre proposition est acceptée, nous sommes d'intention
» d'inaugurer les lignes sur New-York et Ostende avec des navires entièrement
» neufs, réunissant toutes les améliorations les plus récentes en matière de con-
» struction navale, et supérieures aux bâtiments déjà employés à ces services.

» La Belgique posséderait ainsi trois magnifiques lignes de steamers compara-
» bles, sinon supérieures à toutes autres en Europe.

» Aussitôt que les lignes auront pris, notre intention est d'expédier un navire
» chaque quinzaine au Brésil et à la Plata, un chaque semaine à New-York et
» deux par jour entre Ostende et Douvres.

- » Tous nos efforts tendront à ce résultat, qui serait sans doute la perfection du système.
- » Vous connaissez actuellement nos projets, et vous pouvez être assuré que nous consacrerons tous nos soins, toute l'expérience et l'intelligence dont nous sommes capables à les faire réussir.
- » Nous comptons que vous reconnaîtrez la modération de nos demandes, vu les grands efforts que nous aurons à faire et les capitaux considérables que nous devons affecter à ces vastes entreprises, dont nous croyons que tous les avantages seront pour la Belgique. Mais nous comptons pouvoir, par une action énergique et soutenue, amener l'entreprise à un résultat satisfaisant et nous attendrons avec confiance votre décision. Si elle est favorable, nous nous arrangerons de manière que nos steamers commencent le service de New-York et d'Ostende six mois après la signature du contrat. »

Le modèle de contrat proposé par les soumissionnaires a été communiqué, avec leurs explications nouvelles, à l'homme de loi qui, précédemment déjà, avait examiné, au point de vue de la légalité, les propositions que MM. Tait avaient fait parvenir au Gouvernement.

Voici comment il a formulé son opinion :

- « J'ai attentivement examiné le projet de contrat que MM. Tait et C^{ie} veulent passer avec M. le Ministre des Affaires Étrangères pour la vente, au Gouvernement belge, des steamers qui feraient éventuellement le trajet d'Ostende à Douvres.
- » La forme de ce contrat me paraît régulière et si le Gouvernement se décidait pour son adoption, il y aurait peu de chose à changer dans la rédaction.
- » Cependant voici, quant au fond, quelques observations qui méritent un examen approfondi.
- » 1° Quel est le prix d'acquisition que l'on inscrira dans la convention? Est-ce le prix représentatif de la valeur actuelle des steamers? Si telle est l'intention de MM. Tait et C^{ie}, cela ne me paraît pas juste, car l'État belge ne devient réellement propriétaire que dans dix ans, puisque ce n'est qu'au bout de ce laps de temps que la concession projetée prendra fin et que les steamers seront payés. A l'expiration de ces dix années, la valeur des steamers ne sera plus ce qu'elle a été au commencement de l'exploitation.
- » Il faudrait donc que le prix fût calculé en tenant compte de la détérioration annuelle des steamers.
- » 2° MM. Tait et C^{ie} s'engagent à prendre à leur charge toutes les conséquences provenant des accidents de mer et de navigation, ainsi que les événements de force majeure qui pourraient détériorer, avilir ou anéantir un steamer; mais ils exceptent de ces circonstances les dommages provenant des fautes personnelles des commandants, officiers ou équipages des steamers. Cette exception peut être fertile en difficultés de toute nature et conduire à la suppression de la responsabilité que veut assumer le concessionnaire pour tous les autres cas.
- » En effet, la circonstance de responsabilité qui se présentera le plus fréquemment, c'est l'abordage d'un de ses steamers avec l'un ou l'autre des bateaux qui naviguent dans les mêmes eaux. Chaque fois qu'une collision se présentera on

» pourra toujours soutenir, avec plus ou moins de fondement, que la cause de cet
 » événement résulte d'une faute du commandant, d'une mauvaise manœuvre, d'une
 » imprudence quelconque : Que feront MM. Tait ? Et qui sera juge du point de
 » savoir si le principe général de responsabilité du concessionnaire est en vigueur,
 » ou si c'est l'exception qui doit être suivie en faisant retomber la responsabilité
 » sur l'État ?

» C'est là, comme je le disais tantôt, une source de difficultés et peut-être de
 » procès.

» 3° Au fond, et de quelque forme qu'on entoure la convention spéciale con-
 » cernant les steamers, l'État belge n'est pas propriétaire réel des steamers pen-
 » dant les dix années de la concession. La propriété réelle et sérieuse commencera
 » du jour où le prix sera payé. Cette situation ne peut-elle pas créer des difficultés
 » vis-à-vis du Gouvernement anglais ? Celui-ci accordera-t-il encore à ces steamers,
 » qui, tout en portant le pavillon belge, sont mis au service d'une spéculation par-
 » ticulière et étrangère, les indemnités et privilèges qu'il donnait aux steamers de
 » la marine royale ?

» Interpellé par le Gouvernement anglais, le Ministère belge ne pourra-t-il pas
 » avouer la pensée réelle de la combinaison Tait, et ne devra-t-il pas dire que
 » l'acte de vente ne cache qu'une garantie que le Gouvernement belge a voulu
 » obtenir à l'encontre de son concessionnaire ?

» Question délicate sur laquelle je ne voudrais pas me prononcer à la légère et
 » qui mérite toute l'attention de la commission qui doit examiner toutes les cir-
 » constances de cette affaire. »

La commission s'étant réunie le 29 octobre, vous lui avez communiqué, Monsieur
 le Ministre, une nouvelle lettre de MM. Tait, lettre datée du 28 et ainsi conçue :

« Nous avons l'honneur de confirmer notre lettre du 17 courant contenant, con-
 » formément à votre demande par dépêche du 17 septembre, un projet d'acte de
 » vente des steamers destinés à desservir la ligne entre Ostende et Douvres et
 » *vice versa*.

» Le susdit acte de vente contient, toutefois, des conditions qui figureraient peut-
 » être mieux dans la prochaine convention pour l'exécution de ce service; si telle
 » est votre opinion, nous proposerions de rédiger l'acte de vente en ces termes :

» Considérant la concession accordée pour l'organisation d'un service postal
 » entre Ostende et Douvres et *vice versa*, il a été convenu entre le Gouvernement
 » belge représenté par le Ministre des Affaires Étrangères, d'une part, et
 » MM. Tait et C^{ie}, armateurs à Londres, d'autre part, ce qui suit :

» ARTICLE 1^{er}. — Les soussignés, d'autre part, vendent, transfèrent et assignent,
 » et le soussigné, d'une part, accepte par la présente :

» 1° Le steamer
 » 2° Le steamer
 » avec tous leurs agrès, matériel, machines et inventaires pour la somme de
 » francs, payable à l'expiration de la convention, dont la durée est
 » fixée à dix ans.

» ARTICLE 2. — Le soussigné, d'une part, se réserve néanmoins la pleine faculté
 » de rétrocéder les steamers prémentionnés aux signataires, d'autre part, dans

- » l'état où ils se trouveront à l'expiration dudit terme, et cela sans aucun paiement
 » ni indemnité.
 » Signé en double

» Vous êtes entièrement libre d'adopter l'un ou l'autre de ces projets d'acte de
 » vente; si vous croyiez devoir y faire quelque objection, nous sommes prêts à
 » souscrire l'acte de vente conçu en tels termes que vous pourriez juger convena-
 » bles. Si vous approuviez notre projet, que le Gouvernement veuille bien nous
 » envoyer un sollicitor pour discuter l'affaire avec le nôtre, car notre unique désir
 » est de donner pleine satisfaction sur ce point au Gouvernement.

» Nous référant, à cette occasion, au contenu de notre lettre du 17 courant,
 » nous avons l'honneur, etc. »

En présence des nouvelles propositions de MM. Tait, il était devenu difficile à la commission de s'occuper exclusivement de la ligne d'Ostende.

Les soumissionnaires entendaient ne pas scinder leur combinaison, qui embrassait le service d'Ostende, la ligne du Brésil, et une troisième ligne entre Anvers et New-York.

La commission ne pouvait assurément méconnaître l'importance des services transatlantiques pour le pays; mais elle n'avait pas qualité pour s'occuper de la connexité établie par les soumissionnaires entre la ligne d'Ostende, celle du Brésil et celle d'Anvers à New-York; elle n'avait qu'un mandat précis et restreint à la ligne d'Ostende à Douvres. C'est à ce point de vue exprès que le Gouvernement l'avait instituée et composée. Elle n'avait pas fait les études et elle n'avait point les lumières nécessaires pour se prononcer sur le degré d'utilité ou de nécessité d'une ligne d'Anvers à New-York et sur la nature des encouragements ou des sacrifices que peut commander cette dernière entreprise.

MM. Tait demandaient primitivement un subside annuel de 900,000 francs pour effectuer le service entre Ostende et Douvres.

D'après leur dernière proposition, ils réclamaient pour les trois lignes un subside global de 1,750,000 francs par an. Quelle était, dans ce chiffre, la somme qui serait attribuée au service d'Ostende?

La commission a jugé qu'elle devait abandonner au Gouvernement le soin de prendre une décision sur l'ensemble des propositions nouvelles de MM. Tait. Il lui a paru, toutefois, qu'elle ferait chose encore utile en exprimant son avis sur la demande originaire des entrepreneurs concernant la seule ligne d'Ostende et impliquant une subvention annuelle de 900,000 francs, sauf à réserver son opinion sur toute proposition moins onéreuse qui viendrait à surgir pour la reprise de ce service.

C'est en restant sur ce terrain que nous allons vous rendre compte, Monsieur le Ministre, des observations que nous ont suggérées les offres des soumissionnaires.

Le principal argument invoqué par MM. Tait pour engager le Gouvernement à leur céder la ligne est fondé sur cette idée que le service, remis entre leurs mains, s'effectuerait plus rapidement et offrirait plus de facilités pour la poste et pour les voyageurs.

La commission ayant reconnu la nécessité d'améliorer et de compléter, dans tous les cas, le matériel de la ligne, la comparaison doit se faire, non avec le service

belge tel qu'il est aujourd'hui, mais avec ce service pris dans ses nouvelles conditions de rapidité et de régularité. L'argument de MM. Tait perd ainsi la plus grande partie de son prix.

Examinées sous le rapport financier, les propositions de MM. Tait et C^e conduisent aux résultats ci-après :

Les quatre dernières années de l'exploitation de la ligne ont présenté une perte moyenne annuelle de 114,519 francs, si l'on néglige les revenus indirects qu'il n'a pas été possible de traduire en chiffre, et si l'on ne tient pas compte des circonstances exceptionnelles qui, dans les derniers temps, ont influé d'une manière fâcheuse sur les recettes.

MM. Tait, outre le produit des voyageurs, qui est, en moyenne annuelle, de 257,542 francs, demandent un subside de 900,000 francs par an.

L'État conserverait le revenu des petits paquets, des lettres en transit, des dépêches internationales et le montant du subside anglais.

Ces diverses sources de recette ont représenté en moyenne pendant les années 1864 à 1867 :

1° Les petits paquets	fr.	71,688	45
2° Les lettres en transit (part des paquebots).		394,575	97
3° — internationales (part des paquebots)		122,155	28
4° Le subside de l'Angleterre.		115,959	20
		<hr/>	
ENSEMBLE.	fr.	702,354	90
		<hr/>	

L'État payant à MM. Tait un subside de 900,000 francs et percevant un revenu de 702,354 francs, ferait donc un sacrifice annuel de 197,646 francs.

C'est 83,127 francs de plus que le déficit actuel, évalué à 114,519 francs. Il aurait été préférable de prendre pour base de comparaison, les résultats financiers de l'exploitation par l'État avec un matériel amélioré; mais si nous avons pu estimer approximativement les dépenses qu'exigerait ce nouveau régime, l'expérience seule permettra d'en indiquer exactement les revenus.

MM. Tait ont enfin indiqué un mode légal de transférer la propriété de leurs navires à l'État; mais quelle serait notre situation à l'égard de l'Angleterre? Pourrions-nous prétendre que les paquebots de MM. Tait sont la propriété réelle de l'État et doivent être considérés comme navires de guerre, c'est-à-dire qu'ils ont le caractère requis par les conventions pour être admis au bénéfice des privilèges qui sont accordés aujourd'hui à nos malles? N'est-il pas évident que la propriété de l'État ne deviendrait vraie et réelle que si, au bout de dix ans, il se décidait à garder les navires et à en payer la valeur?

Le Gouvernement pourrait-il, sans manquer à la bonne foi et à sa propre dignité, cacher au cabinet de Londres les conditions nouvelles dans lesquelles serait placé le service d'Ostende? MM. Tait seraient certainement les premiers à repousser une semblable supposition.

En acceptant le contrat tel qu'il est proposé, le Gouvernement ne mettrait-il pas les entrepreneurs à couvert contre les fournisseurs? Quelle serait, à l'égard des créanciers, la situation respective de l'État et de MM. Tait?

Les sociétés, même créées et dirigées de la manière la plus honorable, sont sujettes à des péripéties de plus d'une sorte, et l'on ne doit pas oublier qu'il existe des engagements internationaux à l'exécution desquels le Gouvernement ne peut se soustraire.

Dans l'hypothèse d'une crise qui atteindrait la compagnie concessionnaire, on peut apprécier à quels frais l'État serait entraîné s'il fallait faire le rachat de paquebots construits spécialement pour un service postal.

Les soumissionnaires déclarent que quant à la responsabilité des officiers, elle serait celle qui incombe d'ordinaire aux capitaines de navires.

Cette réponse est très-vague. Jusqu'à quel point les officiers commandants seraient-ils responsables? Presque toujours, lorsqu'il s'agit d'abordages, il y a une responsabilité personnelle, le plus souvent la question de manœuvres donne lieu à des contestations. Ce point n'exposerait-il pas le Gouvernement à des réclamations et à des procès?

Le chef supérieur du service à Ostende aurait, lui aussi, sa part de responsabilité, puisque de lui émane, en mauvais temps, l'autorisation de partir ou l'ordre de rester dans le port.

La compagnie ne prétendrait-elle pas, s'il survenait un accident, que le chef supérieur n'aurait pas dû laisser partir le bateau à cause du temps; dans un autre cas, ne l'attaquerait-elle pas pour avoir fait rester le navire au port et ne réclamerait-elle pas une indemnité du chef d'une interruption dans le transport des voyageurs?

Ce serait encore là une source de contestations.

MM. Tait pourraient-ils, comme ils l'affirment, assurer, par tous les temps, une traversée régulière de 3 heures 45 minutes?

Les soumissionnaires n'indiquent pas la force des machines et les dimensions des bateaux qui auraient cette vitesse exceptionnelle.

Tout ce que l'on sait, c'est qu'ils coûteraient chacun 30,000 liv. st. ou 750,000 francs. Prenant pour point de départ la *Louise-Marie* on peut déterminer approximativement les données principales des nouveaux steamers.

Le coût d'un paquebot est en raison de son tonnage et de la force nominale de sa machine.

Pour les navires genre malles-postes, on peut estimer la valeur de la coque à raison de 20 liv. st. par tonneau de jauge (O. B. M.) et celle de la machine à raison de 54 liv. st. par cheval nominal.

La *Louise-Marie* coûterait donc en Angleterre :

Coque. Tonnage $568\frac{80}{64}$, à raison de 20 liv. st.	Liv. st.	11,373
Machine. 228 chevaux, à raison de 54 —	—	12,512
		<hr/>
TOTAL.	Liv. st.	23,685
		<hr/>

Les steamers de MM. Tait coûtant 30,000 liv. st., on établit au moyen d'une simple proportion, que la coque coûtera 14,405 liv. st. et la machine 15,595 liv. st.; ce qui donne pour tonnage 720 et pour force nominale des machines 289.

Afin de pousser les choses à l'extrême, on supposera que le bordé des nouveaux steamers soit en acier, et l'on admettra aussi que l'économie de poids ainsi réalisée soit utilisée pour augmenter la force de la machine.

Le bordé d'un steamer de 720 tonneaux, s'il était en fer, pèserait à peu près 90 tonneaux. Par l'emploi de l'acier, on réalisera à résistance égale, une économie de poids du tiers, soit 30 tonneaux, ce qui, à raison de 900 kil. par cheval nominal, permet d'augmenter la puissance nominale de la machine de 33 chevaux.

La force nominale des nouveaux steamers serait donc de 322 chevaux.

En prenant toujours pour navire-type la *Louise-Marie*, on trouvera que les dimensions principales des paquebots de MM. Tait seraient :

$$\text{Longueur} = 200 \times \sqrt[3]{\frac{720}{568}} = 216 \text{ pieds.}$$

$$\text{Largeur} = 24 \times \sqrt[3]{\frac{720}{568}} = 25.92 \text{ id.}$$

$$\text{Creux} = 13'5'' \times \sqrt[3]{\frac{720}{568}} = 14.51 \text{ id.}$$

$$\text{Tirant d'eau} = 7'5'' \times \sqrt[3]{\frac{720}{568}} = 7.83 \text{ id.}$$

$$a = \sqrt[3]{\frac{720}{568}} = 1.08.$$

Pour avoir la vitesse des nouveaux navires, en admettant que le coefficient d'utilisation soit le même, on aura :

$$KBV^3 : KBx^2V'^3 = 228 : 322$$

$$V'^3 = \frac{V^3 \times 322}{228 \times a^2}$$

$$V' = V \sqrt[3]{\frac{322}{228 \times (1.08)^2}}$$

$$V' = V \times 1.067.$$

Les temps employés étant en raison inverse des vitesses, on aurait pour la moyenne des traversées :

$$4 \text{ h. } 50' \times \frac{V}{V \times 1.067} \text{ ou } 4 \text{ h. } 15'.$$

En temps ordinaire, les steamers de MM. Tait gagneraient donc un quart d'heure sur la *Louise-Marie*. Par conséquent, il ne peut être question pour les soumissionnaires de faire, en toutes circonstances, le trajet entre Ostende et Douvres en moins de 4 heures 45 minutes.

Supposons que les navires de MM. Tait eussent une force telle que le résultat espéré pût être atteint; un semblable développement de puissance entraînerait alors un tirant d'eau trop fort. Il ne faut pas perdre de vue qu'à Ostende, comme à Douvres, la malle doit pouvoir entrer et sortir de basse mer.

La diminution du tirant d'eau d'un navire est un des problèmes les plus difficiles à résoudre en matière de navigation.

Afin de diminuer le tirant d'eau des navires que MM. Tait emploieraient pour faire toujours le trajet en 3 heures 45 minutes, il faudrait donner à ces bâtiments des dimensions telles que les difficultés à Douvres et à Ostende seraient encore plus grandes.

Le chef supérieur des malles-postes, plaçant sous les yeux des membres de la commission un plan de Douvres, a indiqué l'emplacement réservé au Pier de l'Amirauté pour le paquebot d'Ostende et pour celui de Calais.

La *Louise-Marie* occupe, avec le steamer de Calais, toute la place disponible; les deux navires sont même obligés de s'amarrer l'un près de l'autre.

Les malles doivent quitter le Pier dans les cas d'embarquement ou de débarquement de troupes.

Plusieurs cas se sont produits récemment où les malles-postes ont dû changer précipitamment de place à cause des débarquements de troupes, des travaux en construction au Pier de l'Amirauté, etc.

Ce déplacement immédiat est fort difficile. Par mauvais temps, on ne pourrait, pour ainsi dire pas, sans avoir chaque fois des avaries, faire changer de position des bâtiments comme ceux de MM. Tait.

Les steamers des soumissionnaires, en supposant qu'ils eussent 300 pieds de longueur, trouveraient bien moins encore de la place dans le port de Douvres.

Les malles de Calais ne dépassent pas 210 pieds de longueur; afin de réduire le tirant d'eau les coques de deux de ces paquebots ont été construites en acier.

Les difficultés à Ostende seraient les mêmes pour des navires tels que ceux que proposent MM. Tait. Il serait impossible à des bâtiments de 300 pieds de faire le port.

Les steamers de la ligne d'Holyhead comptent parmi les plus rapides qui existent; ils n'ont pas moins de 700 chevaux de force.

La distance entre Kingstown et Holyhead est un peu moindre que celle d'Ostende à Douvres.

La limite imposée à la société d'Holyhead pour la durée du trajet est de 4 heures 30 minutes.

Ainsi même avec des navires de 700 chevaux de force, on ne pourrait assurer, en tout temps, une traversée régulière de 3 heures 45 minutes entre Ostende et Douvres.

Il est donc établi que, pour le service entre Ostende et Douvres, on ne peut pas employer de paquebots plus grands que la *Louise-Marie*, et qu'avec des navires de ce type il est de toute impossibilité d'assurer des traversées de 3 heures 45 minutes en tout état de choses.

Les soumissionnaires consentent à ce qu'il soit fixé une amende pour chaque irrégularité constatée dans la durée du trajet.

Le Gouvernement pourrait-il raisonnablement songer à leur appliquer une pénalité alors qu'il est démontré de la manière la plus positive qu'ils ne sauraient que très-rarement, et seulement en été, remplir leurs engagements?

Les entrepreneurs assurent encore que leurs navires seront à même de prendre la mer chaque fois que la malle de Calais pourra sortir.

On ne saurait placer sur une même ligne le port de Calais et celui d'Ostende, qui se trouvent dans des conditions tout différentes.

Le port de Calais est abrité contre les coups de vent du SO. au NNO., d'abord

par les caps Gris-Nez et Blanc-Nez, ensuite par la côte d'Angleterre; au contraire, le port d'Ostende, ouvert à la mer du Nord, est exposé à toute la violence des vents de l'O. au N.E. en passant par le Nord, qui soulèvent une mer très-violente sur les bancs et sur toute la côte de Flandre; en hiver, durant ces coups de vent, l'entrée du port d'Ostende est difficile.

Les bateaux de Douvres à Calais peuvent, en cas de mauvais temps, retarder leur départ d'une heure et plus et être encore certains de faire la marée, c'est à dire d'entrer dans le port, tandis que les malles d'Ostende ne sauraient souvent retarder leur départ sans risquer de ne pouvoir entrer au port et partant d'avoir à lutter dehors contre le gros temps ou à se réfugier dans l'Escaut. C'est pour ces motifs que nos paquebots doivent parfois remettre leur départ à la marée suivante.

Les propositions de MM. Tait étant acceptées, le Gouvernement devrait, à la fin du contrat, ou acquérir le matériel naval des entrepreneurs et il faudrait, dès à présent, en fixer le prix, sans savoir quelle serait sa valeur réelle dans dix ans, ou faire l'achat de nouveaux paquebots, et nous serions ramenés ainsi à une situation analogue à celle dans laquelle nous nous trouvons maintenant et peut-être moins favorable.

MM. Tait n'ont pas répondu catégoriquement à la question de savoir s'ils continueraient eux-mêmes, le cas échéant, l'exploitation de la ligne ou s'ils la remettraient aux mains d'une société.

La commission a pensé que l'alternative ne saurait être indifférente au Gouvernement.

Nous ne mettons en doute ni l'honorabilité, ni les ressources financières de MM. Tait et nous rendons toute justice à leurs plans pour doter le commerce belge d'institutions dont nous apprécions l'utilité et l'importance; mais si ces Messieurs fondent une compagnie par actions pour exploiter la ligne d'Ostende, les relations du Gouvernement seront-elles les mêmes avec une société dont les directeurs et les actionnaires lui seront inconnus?

Des compagnies rivales ou des administrations étrangères ne pourraient-elles acquérir le plus grand nombre des actions et ne deviendraient-elles pas ainsi maîtresses de la ligne belge?

Une question que nous notons en passant est celle de savoir si le service n'étant plus entre les mains de l'État, le Post-Office anglais maintiendrait le subside qui nous est alloué annuellement.

Quelle serait la position faite aux agents de l'État au cas où les offres de MM. Tait seraient acceptées?

Quelque bien réglés que fussent les rapports entre les commandants, les équipages et MM. Tait ou les personnes qui représenteraient ces derniers, il paraît impossible d'éviter tout froissement, tout conflit.

Un des avantages principaux qui semblaient devoir résulter du projet de MM. Tait, c'était de retarder de trois heures, le soir, le départ de la correspondance; on aurait ainsi permis aux négociants d'Anvers d'expédier, après la fermeture de la bourse, leurs lettres par Ostende.

D'après les éclaircissements que les entrepreneurs ont fournis en dernier lieu, les lettres acheminées d'Anvers ou de Bruxelles seraient réexpédiées de Douvres à Londres, non par le train qui part de Douvres à 1 heure 40 minutes du matin, mais par le train suivant qui part à 4 heures 15 minutes.

Que si l'on tient à ce que les dépêches partent de Douvres à 1 heure 40 minutes, elles seraient expédiées d'Anvers et de Bruxelles non plus 3 heures, mais une heure et demie seulement plus tard que dans le régime actuel.

MM. Tait croient que les lettres expédiées de Douvres par le train de 1 heure 40 minutes du matin ne sont distribuées qu'une heure avant celles qui sont transportées par le train de 4 heures 15 minutes. D'après les soumissionnaires, cette différence importe peu. La commission a été d'un autre avis.

L'administration des postes belges a toujours insisté avec force pour que les dépêches fussent expédiées de Douvres à 1 heure 40 minutes, dans l'intérêt, non-seulement de nos correspondances, mais encore de celles de l'Allemagne.

Il ne faut pas que les lettres qui prennent la voie d'Ostende ne puissent partir de Douvres qu'avec celles de Calais.

Le train partant de Douvres à 1 heure 40 minutes n'est pas un train de petite vitesse, mais bien un express qui parcourt le trajet de Douvres à Londres en 2 heures 15 minutes; les dépêches arrivant par ce train sont expédiées de Londres pour l'intérieur 2 heures 28 minutes plus tôt que celles partant de Douvres à 4 heures 15 minutes, ce qui constitue un très-grand avantage pour les villes commerciales et manufacturières.

La proposition première de MM. Tait se trouve donc notablement modifiée par leur déclaration subséquente.

En effet, si les lettres s'expédient d'Anvers ou de Bruxelles, trois heures après l'heure actuelle, elles manquent le train d'une heure quarante à Douvres et perdent à Londres une partie de l'avantage gagné en Belgique.

Si, au lieu de trois heures, le retard au départ d'Anvers ou de Bruxelles n'est que d'une heure et demie, ce résultat serait également obtenu par la ligne belge munie d'un nouveau matériel.

Le Gouvernement possédant un matériel naval en bon état, pourra retarder le départ du soir d'Ostende et permettre aux négociants d'Anvers d'envoyer par la voie maritime belge leur correspondance après la fermeture de la bourse.

En résumé, pour se prononcer sur la seconde des questions que le Gouvernement a déferées à son examen, à savoir sur la remise à l'industrie privée de l'exploitation du service postal d'Ostende à Douvres, la commission avait à apprécier :

1° Les avantages obtenus par l'exploitation de la ligne d'Ostende à Douvres confiée à l'État et ceux que pourrait présenter la concession à une société;

2° Les charges résultant pour le Trésor de l'un et de l'autre de ces systèmes d'exploitation;

3° Les garanties qu'offriraient les compagnies soumissionnaires.

La commission a constaté que, sous la condition d'être mise en parfait état, la ligne d'Ostende restant aux mains du Gouvernement, rendrait des services équivalant à ceux que l'on obtiendrait de la concession à l'industrie privée.

Le service effectué par l'État ne serait pas plus onéreux que l'exploitation confiée à une société dans les conditions proposées par MM. Tait. L'État serait, le cas échéant, lié pendant dix ans envers les concessionnaires, à qui il payerait annuellement 900,000 francs. En déduction de cette subvention, on doit, il est vrai, compter le subside anglais, le produit des petits paquets et la recette postale; mais

le premier de ces revenus peut, dans l'intervalle, nous être retiré, et quant à la recette de la correspondance, elle est exposée tout au moins à des fluctuations.

Tandis que la dette de l'État envers MM. Tait serait ferme et immuable pendant dix ans, la part du revenu attribué à l'État resterait, dans une certaine mesure, hypothétique. Il est de plus à remarquer que MM. Tait, outre le subside fixe de 900,000 francs, se sont réservé le revenu le plus assuré, le transport des voyageurs, dont l'importance peut s'accroître d'une manière notable lorsque le service sera amélioré.

Quant à la durée et à la stabilité, les garanties de l'exploitation par l'État ne dépend que de l'État lui-même, alors que l'exploitation par une compagnie est toujours soumise aux chances bonnes ou mauvaises de toute entreprise privée et notamment de toute entreprise de navigation. Ajoutons que la régie ne donnerait pas lieu aux difficultés pratiques qui, dans l'autre système, pourraient surgir soit avec les autorités britanniques, soit avec les tiers, soit avec les entrepreneurs eux-mêmes.

Appelée enfin à se prononcer, sous toutes réserves, quant à des offres plus avantageuses et quant à l'ensemble du dernier programme de MM. Tait, sur la question de savoir s'il convient de céder à ces entrepreneurs l'exploitation de la ligne d'Ostende à Douvres moyennant un subside annuel de 900,000 francs, la commission, à l'unanimité, a répondu négativement.

Ce vote, comme le précédent, a été subordonné à la condition expresse que le service actuel reçût les améliorations dont il nous reste à vous entretenir.

IV.

AMÉLIORATIONS A INTRODUIRE DANS LE SERVICE DES PAQUEBOTS.

La commission a recherché avec soin les améliorations qu'il serait nécessaire d'apporter dans le service, afin que l'entreprise devînt fructueuse par la suite et qu'elle offrît tous les avantages que le pays est en droit d'en attendre.

Son examen s'est porté successivement sur le matériel flottant, les établissements à terre, les prix de passage, l'utilisation des anciennes malles pour l'établissement d'un service de marchandises, etc.

Nous avons été ainsi amenés à nous occuper du contrôle des matières et enfin des économies qui pourraient être réalisées dans les dépenses d'exploitation.

La commission doit faire ressortir avant tout les inconvénients qui résultent de l'état dans lequel se trouve aujourd'hui le matériel naval.

Matériel flottant.

Le Post-Office britannique n'est pas très-sympathique à la ligne d'Ostende à Douvres; elle est desservie d'une manière tellement défectueuse qu'elle apporte des perturbations dans l'organisation des postes anglaises.

La malle de nuit arrive rarement assez tôt à Douvres pour que les dépêches puissent partir par le convoi-express de 1 heure 40 minutes du matin. Or, l'un des avantages de la ligne d'Ostende sur celle de Calais réside dans la coïncidence avec ce train spécial, grâce à laquelle les lettres peuvent être comprises dans la première levée de Londres ou réexpédiées immédiatement et distribuées le même jour dans tous les districts.

Cet avantage, nous n'en profitons guère : par mauvais temps, nos steamers n'accomplissent presque jamais le trajet d'Ostende à Douvres eudéans la limite voulue et il en résulte que nos correspondances ne partent souvent de Douvres qu'avec celles de Calais, c'est-à-dire à 4 heures 15 minutes du matin.

S'il est indispensable que les dépêches atteignent en tous cas le train qui quitte Douvres à 1 heure 40 minutes, il serait d'un intérêt non moins réel pour nos correspondances, pour celles surtout qui s'expédient après la fermeture des bourses, et pour les correspondances arrivant d'Allemagne dans la soirée, que le départ des trains expédiés le soir de Bruxelles et d'Anvers vers Ostende pût être reculé d'une heure ou deux.

Or, pour obtenir ce double résultat, il faut commencer par mettre le matériel de la ligne d'Ostende à Douvres en état d'exécuter les traversées avec la vitesse et la régularité indispensables.

Une autre conséquence favorable de cette réforme, c'est que les nouveaux paquebots assurant en tout temps le passage en cinq heures, le départ du train du matin d'Ostende pourrait être avancé; les lettres arriveraient à Bruxelles au moins deux heures plus tôt qu'actuellement. Voilà pour le côté postal. Quant au transport des voyageurs, les choses ne se présentent guère sous un aspect plus satisfaisant.

La durée du trajet est telle que le plus grand nombre de voyageurs doivent nécessairement préférer la voie de Calais.

La distance entre Ostende et Douvres, il est vrai, est de 66 milles, tandis que la distance entre Calais et ce dernier port n'est que de 22 milles environ; mais avec des navires semblables à la *Louise-Marie*, il est possible de limiter, en tout état de choses, la durée des traversées de la ligne belge à 5 heures; par beau temps, avec le vent et la marée favorables, la *Louise-Marie* peut effectuer le trajet en quatre heures et même en trois heures et demie.

Aujourd'hui les passagers arrivant de Douvres doivent rester à Ostende le matin pendant deux ou trois heures en attendant le départ du train pour Bruxelles; c'est encore là une des causes de l'insuccès de la ligne.

La durée du trajet de mer ne dépassant pas à l'avenir cinq heures, le départ du train du matin d'Ostende pourrait être organisé de telle manière que les voyageurs, comme les dépêches, seraient à Bruxelles au moins deux heures plus tôt qu'actuellement.

La ligne de Calais transporte un nombre considérable de passagers.

Or, le prix du coupon de Bruxelles à Londres par Calais est plus élevé que le prix du coupon par la voie maritime belge.

Les considérations qui précèdent doivent avoir frappé les entrepreneurs qui ont offert de reprendre la ligne belge; nul doute qu'ils n'aient compté sur une forte augmentation de revenu du chef du transport des voyageurs; à leurs yeux, l'amélioration du service entraînerait nécessairement un mouvement de passagers beaucoup plus important que celui d'aujourd'hui. Pourquoi le Gouvernement, lui aussi, en perfectionnant son service, ne verrait-il pas s'élever le chiffre de ses recettes?

Cette transformation est, du reste, en voie de s'exécuter et elle est même à moitié accomplie : sur six navires à grande vitesse que la commission juge nécessaire d'affecter au service, deux sont en activité; la construction du troisième est sur le point d'être achevée. Il reste donc à acquérir trois steamers.

Dans l'opinion de la commission, il y aurait lieu d'en faire immédiatement l'achat

ou la commande; il appartiendra au Gouvernement de juger si, pour des raisons tenant à l'équilibre des Budgets, il serait préférable de répartir la dépense sur plusieurs exercices.

Les paquebots du type de la *Louise-Marie* consomment une plus grande quantité de charbon que les anciennes malles. Actuellement la moyenne du combustible employé pour le voyage d'aller et retour est de 17,800 kilog.; elle serait, avec le nouveau régime, de 24,600 kilog.

Cet accroissement dans les frais de combustible serait en partie contrebalancé par les économies que l'on réaliserait sur d'autres points, comme cela sera démontré plus loin.

La commission a recherché quel serait le nombre de steamers à grande vitesse indispensable pour mettre le service dans de bonnes conditions.

Si nous avons un nombre de navires trop restreint, ils fatigueront beaucoup et les dépenses qu'exigera leur entretien seront d'autant plus considérables; par contre, si nous avons sept ou huit steamers (comme le demandait le chef supérieur des malles-postes), les frais d'établissement seront plus élevés.

Tenant compte des éventualités, du chômage nécessaire aux navires et des corvées extraordinaires, comme, par exemple, le transport de la malle américo-prussienne, la commission estime que six steamers seraient indispensables pour desservir la ligne convenablement.

• De plus, l'un des anciens navires, la *Perte*, qui est un bâtiment bon marcheur, serait laissé à la disposition de la ligne jusqu'à ce que l'expérience ait permis d'apprécier les besoins du nouveau service.

Les steamers étant construits d'après le même type et leurs diverses parties ayant exactement les mêmes dimensions, un simple jeu de pièces de rechange suffirait pour tous les navires.

Quant au personnel embarqué, il pourra, sous le nouveau régime, être réduit à cinq équipages; aujourd'hui il y en a six.

Le chef supérieur des malles était d'avis que cinq équipages ne suffisaient pas pour six steamers. Les hommes n'auraient pour ainsi dire pas de repos; en cas d'avaries qu'il faudrait réparer d'urgence, on devrait prendre des ouvriers à la journée; encore ne les aurait-on pas toujours sous la main; ils pourraient, de plus, imposer des conditions très-dures. Dans sa manière de voir, l'économie que l'on réaliserait sur l'effectif du personnel aboutirait, en réalité, à une plus forte dépense par l'adjonction éventuelle d'agents étrangers au service.

Telle n'a pas été l'opinion de la commission: elle a maintenu le chiffre de cinq équipages, qui lui paraît suffisant, attendu qu'il y aura toujours un ou deux navires en chômage.

Le paquebot *Louise-Marie* a coûté 609,000 francs. Le second steamer du même type est du même prix.

Si le Gouvernement, voulant améliorer la ligne, se décidait à faire construire trois autres bâtiments à grande vitesse, il y a des motifs de croire que la société John Cockerill réduirait ses prix.

La dépense totale qu'exigerait l'acquisition du nouveau matériel est estimée à 1,650,000 francs.

Les anciens steamers seraient aliénés ou affectés à un autre emploi, ce qui viendrait en déduction du capital à amortir.

Quelle serait, dans cette condition nouvelle, la situation envers le Trésor ?
Quelle serait la dépense annuelle d'exploitation ?

Le bilan du service des malles se résolvait dans les deux chiffres suivants, au 31 décembre 1867 :

Valeur du matériel existant	fr. 2,123,000 »
Dette envers le Trésor	887,343 80

On arrivait à ce résultat en attribuant au service des paquebots $\frac{9}{10}$ du produit des dépêches en transit et $\frac{2}{3}$ de la recette des lettres internationales et en donnant au matériel sa valeur d'exploitation.

La ligne doit donc au Trésor	fr. 887,343 80
Achat de trois nouveaux navires	1,650,000 »
Steamer en construction (crédit déjà voté)	609,000 »
Allongement de la malle <i>Belgique</i> (crédit déjà voté)	50,000 »
ENSEMBLE	fr. 3,176,343 80

La *Louise-Marie* et la *Belgique* étant comprises dans le nouveau service, la valeur de l'ancien matériel se réduit à 1,283,000 francs.

Ce chiffre, déduit de la somme de 3,176,343 francs, fixe à 1,893,343 le capital dont il y aura à servir l'amortissement et l'intérêt.

Soit, pour une année :

Amortissement et intérêt du capital.	fr.	160,934 »	
Frais d'exploitation.	Personnel embarqué (5 équipages)	153,175 »	
		Personnel à terre, agence, ingénieurs et chantier	40,550 »
		Charbons	429,665 »
		Huile, graisses, etc.	23,000 »
		Entretien.	450,000 »
		Frais de publicité, etc.	12,000 »
TOTAL	fr. 1,271,524 »		

En 1867 les dépenses se sont montées à fr. 1,258,633 »

La moyenne des quatre dernières années a été de 1,055,192 »

L'exploitation du nouveau régime coûterait donc 32,691 francs de plus que le chiffre de 1867 et 216,132 francs de plus que la moyenne des quatre années 1864-1867; par contre, l'on réaliserait des recettes plus considérables mais qu'il est impossible de préciser à l'avance.

Il est à remarquer que dans l'exposé ci-dessus le calcul a été établi comme si le service se trouvait immédiatement dans un état d'amélioration complet. Il y aurait nécessairement une période de transition, si le Gouvernement n'achetait que successivement les navires destinés à remplacer l'ancien matériel.

Le matériel dont l'administration dispose aujourd'hui pour la réparation et l'en- Etablissements à terre, tretien des machines et coques des steamers est très-restreint. Il se compose de :

Un grillage sec situé près de l'écluse militaire;

Une grue de 30 tonnes, située sur le quai sud du grand bassin d'Ostende, servant particulièrement à l'embarquement et au débarquement des chaudières;

Une forge située près du quai des bateaux à vapeur, composée de trois feux, d'un banc d'ajusteur avec huit étaux, une machine à percer et deux à forer, deux petites tours, le tout se manœuvrant à la main;

Deux magasins pour pièces de rechange de machine, loués à raison de 700 francs par an.

A peu de chose près, les mêmes ressources existaient il y a cinq ans, à l'époque où le nombre des traversées par semaine était de six seulement; il est de vingt-quatre aujourd'hui.

Parmi les travaux qu'occasionnent les malles, il faut distinguer : 1° les grosses réparations qui résultent de l'usure des coques et chaudières, et qui ont lieu périodiquement; 2° la réparation des avaries à l'accastillage par suite d'abordage ou de mauvais temps; et 3° les travaux d'entretien proprement dits.

1° Par grosses réparations, on entend le renouvellement des chaudières qui avait lieu jadis tous les quatre ou cinq ans, mais qui probablement devra s'opérer à l'avenir tous les trois ans, puisque les bateaux font aujourd'hui le double de traversées dans le même temps.

On saisit l'occasion du renouvellement des chaudières pour visiter, gratter et peindre toute la coque, et on met l'accastillage et les machines en parfait état. Afin que ce travail puisse être exécuté, le navire doit se rendre dans le grand bassin d'Ostende, où l'on débarque ses chaudières; ensuite il est mis sur le grillage.

Les grosses réparations exigent donc, dans tous les cas, que le navire entre dans le bassin et soit placé sur le grillage, opération que l'on ne peut pas faire avec des navires du type de la *Louise-Marie*, dont la largeur hors tambours est de 13^m.50, tandis que les écluses d'Ostende n'ont que 12 mètres.

2° Les réparations à la coque par suite d'abordage ou de coups de mer, sont en général de peu d'importance, et, dans la plupart des cas, on pourrait les exécuter au quai des bateaux à vapeur.

3° Enfin la troisième catégorie des travaux comprend l'entretien des navires. Pour la coque, c'est le grattage, le peinturage du fer, opération qui ne peut se faire que sur le grillage sec; pour les chaudières, c'est le nettoyage de celles-ci qui doit s'effectuer à mesure que les incrustations se produisent; c'est le remplacement des tirants et entretoises, le mandrinage ou le changement des tubes, le rapiéçage des parties faibles. Ce travail occupe à lui seul presque tout le personnel des forges et de la chaudronnerie.

Comparativement à l'entretien des chaudières, celui des machines est peu important. A moins de bris d'arbre, les réparations principales consistent dans le renouvellement des coussinets et douilles des roues.

Ce rapide exposé fait voir toute l'insuffisance des moyens mis à la disposition de l'administration pour maintenir en bon état des navires obligés de partir à heure fixe par tous les temps. Les points principaux à signaler sont ceux-ci :

1° Impossibilité d'effectuer de grosses réparations ou de renouveler les chaudières, puisque des malles comme la *Louise-Marie* ne peuvent plus rentrer au bassin ou se mettre au grillage;

2° Outillage incomplet, puisque c'est à peine si nous pouvons exécuter aujourd'hui les réparations courantes aux chaudières. Il ne peut donc être question de transformer les vieilles chaudières de manière à les faire servir comme neuves, ce qui exige le renouvellement complet de certaines parties, comme les foyers ou la boîte à feu. Il manque à la fois l'emplacement et les outils.

3° Un établissement éparpillé en divers endroits alors que le bassin, le grillage sec, les ateliers et magasins devraient être groupés dans un seul chantier, de manière à éviter les pertes de temps et à pouvoir exercer une surveillance suffisante sur les ouvriers.

Dans l'état actuel des choses, il est donc impossible de faire les travaux d'entretien et de réparation des coques et machines avec économie et célérité, par suite de l'insuffisance de l'outillage et d'une installation vicieuse ou incomplète.

L'État ne peut se substituer à l'industrie privée pour exécuter lui-même des constructions neuves ou pour faire subir aux navires des radoubs ou des refontes. Quant aux travaux de cette importance, il faudra toujours recourir à l'adjudication publique, ainsi que cela a eu lieu jusqu'à présent.

Il n'en est pas de même pour les travaux de réparation et d'entretien. Ceux-ci doivent être exécutés d'urgence, et il importe qu'ils soient faits avec célérité; en effet, 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 les chômages périodiques nécessaires pour enlever les incrustations des chaudières, il n'y a pas de doute que ces mêmes appareils auraient pu durer quatre années.

C'est le renouvellement des chaudières qui constitue la plus grosse dépense du service; aussi faut-il s'appliquer non-seulement à les faire durer le plus longtemps possible, mais encore à exécuter aux chaudières rebutées les réparations nécessaires afin qu'elles puissent être employées de nouveau. Il suffit, le plus souvent, de remettre en bon état certaines parties, comme la plaque tubulaire, les ciels de foyer, quelquefois le réservoir à vapeur, pour qu'elles produisent le même travail que des chaudières neuves.

La commission a calculé que de ce chef on pourrait réaliser une économie de 35 p. % du prix des chaudières. Le nombre de bateaux étant de six et une paire de chaudières durant trois années, il faudrait donc chaque année renouveler deux paires de chaudières, soit à raison de 75,000 francs la paire, une dépense de 150,000 francs, sur laquelle on économiserait 35 p. % ou 50,000 en chiffre rond.

L'adoption du type *Louise-Marie* entraîne la nécessité de construire un bassin assez large pour y faire entrer les malles, afin de permettre la visite et la réparation des coques.

Avec les bassins existants, non-seulement l'administration ne peut pas opérer un changement de chaudières à Ostende, mais elle serait obligée d'envoyer les

malles soit en Angleterre, soit à Anvers, à chaque grattage de coque, travail qui doit s'effectuer au moins deux fois par an. A Anvers, il n'existe qu'un seul bassin assez large pour recevoir la *Louise-Marie*, il est toujours occupé, et il faut s'inscrire longtemps à l'avance pour pouvoir en disposer.

Il est de toute nécessité d'élargir et d'approfondir les fossés de l'ouvrage à couronne à Ostende et de faire une écluse de 15 mètres de largeur. On compléterait ces travaux en construisant un quai pour servir au débarquement des chaudières. Enfin un simple grillage en bois suffirait pour procéder à la visite et au grattage des coques.

Ce bassin serait, dans certaines circonstances, d'une grande utilité pour le commerce d'Ostende. Il pourrait toujours servir de refuge aux navires qui auraient à étancher une voie d'eau ou à se faire visiter; car à défaut de cale sèche, le grillage suffit pour cette opération.

Plus tard, la ville d'Ostende pourrait encore augmenter les facilités à accorder à son commerce, en construisant un bassin sec pour le radoub de ses navires.

La construction de l'écluse projetée diminuerait considérablement les frais d'établissement d'un pareil bassin, et on peut dire qu'en dehors de l'intérêt particulier du service des malles, il y a encore ici une question d'un intérêt plus général, celui du développement du commerce maritime.

Voici le devis approximatif des dépenses que nécessiterait l'installation convenable du service :

Une écluse d'entrée de 15 mètres de largeur.	fr.	120,000	»
Environ 100 mètres courants d'estacade en avant de cette écluse, à 600 francs le mètre		60,000	»
Environ 600 mètres courants de perré de rives.		15,000	»

Terrassements.

Déblayer 25,000 mètres cubes de remparts à 50 centimes le mètre cube		12,500	»
Approfondir et élargir le fossé: 67,000 mètres cubes à 75 centimes. 34 mètres courants de quai, à raison de 1,000 francs le mètre . .		50,250	»
Un grillage sec de 65 mètres de long sur 9 mètres de large . .		54,000	»
		40,000	»

Revêtement en briques des talus du bassin :

$750^m \times 7 = 5250^m \times =$. . . fr.	15,750	»
Perré contre l'écluse, revêtement en terre glaise, ga- zonnement.	10,250	»
	<hr/>	26,000
Travaux imprévus	20,000	»
	<hr/>	
TOTAL. fr.	577,750	»

REPORT. . . . fr. 577,750 »

Ateliers de chaudronnerie et magasins.

Un atelier de chaudronnerie de 30 mètres de longueur sur 15 de largeur	fr.	15,000	»
Machines, outils et déplacement de la grue actuelle		50,000	»
Un magasin pour les pièces de rechange des machines		12,000	»
Un hangar pour embarcations, bois de rechange, etc.		10,000	»
Construction d'une habitation pour l'ingénieur		16,000	»
Id. id. le conducteur		10,000	»
Bureau pour le dessinateur et le chef d'atelier		8,000	»
		<hr/>	
TOTAL.	fr.	498,750	»

D'après le projet pour la transformation des terrains dépendant de la citadelle du Sud à Anvers, le chantier de l'État doit disparaître pour faire place à un quai. Ce serait une erreur de croire qu'il serait nécessaire alors d'envoyer à Ostende les navires appartenant à la station de l'Escaut, lorsqu'ils auraient besoin de réparations. De toute manière, l'administration sera obligée de conserver un chantier de réparations à Anvers pour les bâtiments de cette station.

En effet, le port d'Anvers offre de bien plus grandes ressources pour la construction navale que le port d'Ostende; tout y est relativement en abondance, les ouvriers, le bois, les approvisionnements de toute espèce. Il faut ajouter à cette considération que dans tous les travaux de réparation, il est indispensable que l'ingénieur s'entende au préalable avec les chefs de service, lesquels ont, dans le cas qui nous occupe, leur résidence à Anvers; ce sont : l'inspecteur du pilotage; le directeur de la douane, l'officier chargé du service du passage d'eau et le commandant de l'arsenal de guerre.

Le nombre de navires qui appartiennent à la station de l'Escaut est, d'ailleurs, trop grand pour ne pas comporter un chantier de réparations. Ce sont :

Pour le pilotage.	9	goëlettes ou cutters.
—	1	ponne.
—	1	goëlette à hélice.
Pour l'éclairage de l'Escaut	5	bateaux-phares.
Pour le passage d'eau	2	bateaux à vapeur.
Pour la douane	2	pataches.
—	1	center-board.
Pour l'arsenal militaire.	1	ponne pour le transport du matériel.
—	1	cutter.

En tout 23 bateaux qu'il faut renouveler ou entretenir.

Quant à la dépense qui résulterait de l'acquisition du terrain nécessaire pour établir une coulisse, elle serait insignifiante. Le chantier actuel occupe une superficie de $\frac{1}{4}$ d'hectare, et d'après les informations prises, un hectare de terrain situé sur les bords de l'Escaut à la hauteur du bassin de natation, ne coûterait que 12 à 15,000 francs.

Il serait, du reste, bon de s'entendre à ce sujet avec le génie militaire, qui a lui-même le plus grand intérêt à posséder un bassin ou chantier pour y réparer, sinon des navires de guerre, au moins les bateaux chargés du transport des munitions et de l'approvisionnement des forts du Bas-Escalot.

La commission est d'avis que l'on ne devrait recourir à l'industrie privée que dans les circonstances extraordinaires.

Partout, les sociétés de bateaux à vapeur ont des ateliers et un outillage complet. Elles trouvent de grands avantages dans ce système.

L'État, en faisant lui-même les réparations à ses navires, gagnerait sous le rapport de la rapidité et de la dépense.

Quand il s'agit d'un service de bateaux à vapeur, il faut pouvoir réparer rapidement et avec garantie de bonne exécution; en mettant tous les travaux en adjudication publique, on s'expose à des retards et à des négligences dans l'exécution. Plus d'un exemple démontrerait, au besoin, l'exactitude de cette assertion.

Avec le système pratiqué actuellement, il faut, en outre, un certain délai pour faire imprimer chaque cahier des charges, pour annoncer, quelque temps à l'avance, l'adjudication dans les journaux, etc. Ce sont là de nouvelles causes de retard.

La construction d'un bassin sec sur l'ouvrage à couronne à Ostende devant offrir un grand avantage pour les navires de commerce, la ville d'Ostende prendrait peut-être une part des premiers frais; on pourrait même fixer un droit pour les bâtiments qui entreraient au bassin sec.

Ce projet présentant un caractère d'utilité incontestable pour le commerce du pays et le Département des Travaux publics ayant, de son côté, l'intention de faire exécuter des travaux qui pourraient se combiner avec ceux dont il s'agit pour les paquebots, ces derniers sembleraient devoir être compris dans un projet commun.

La commission a recommandé cette combinaison, qui est la conséquence naturelle de l'examen auquel elle s'est livrée dans le but d'améliorer la ligne postale.

Un modèle réduit du plan dressé par l'ingénieur du génie maritime pour les établissements en question se trouve ci-joint. (Annexe n° 5.)

En 1862, le chef du Département des Affaires Étrangères annonça à la Législa-

Utilisation des anciens paquebots pour le transport de marchandises entre Ostende et Douvres.

ture qu'il avait l'intention d'organiser le transport, entre Ostende et Douvres, des marchandises à grande vitesse et de certaines denrées alimentaires, pour autant toutefois que le permettraient les emménagements des navires, les arrangements postaux conclus avec l'Angleterre et la régularité du service.

Le dernier paragraphe de l'article 9 de la convention postale du 19 octobre 1844 interdisant aux steamers le transport d'aucune marchandise à titre de fret, le Ministre de Belgique à Londres fut chargé de faire auprès du Gouvernement britannique les démarches nécessaires pour obtenir le retrait de cette interdiction. Cette tentative n'eut pas de succès.

Les steamers ne peuvent donc, aussi longtemps qu'ils sont affectés au service des dépêches, transporter des marchandises, et si l'administration de la marine, d'accord avec le Département des Travaux publics, organise ce service spécial, les bateaux qui l'effectueront devront être entièrement indépendants de la ligne postale.

Si la réorganisation de la ligne d'Ostende telle qu'elle est proposée par la commission venait à s'effectuer, le service postal disposerait de cinq steamers, modèle

Louise-Marie, du steamer *Belgique* dont l'allongement s'exécute en ce moment et du steamer en réserve *la Perle*. Les bateaux *Saphir*, *Diamant*, *Topaze* et *Émeraude*, retirés du service des malles, pourraient être affectés au transport régulier des marchandises entre Ostende et Douvres.

La réussite de cette ligne commerciale paraît peu douteuse; depuis longtemps, le port de Douvres et le comté de Kent se plaignent des détours que doivent faire les marchandises expédiées à leur destination ou qu'ils doivent envoyer en Belgique, marchandises qui passent actuellement par Londres.

Outre le traitement du personnel nécessaire, le transfert des steamers *Saphir*, *Diamant*, *Topaze* et *Émeraude* du service des postes à celui des marchandises, exigerait un certain changement dans l'eménagement intérieur de ces navires; l'État aurait, de plus, à supporter pour cette ligne spéciale le paiement des droits de tonnage, de quai et de feu établis à Douvres.

Il serait avantageux de pouvoir s'entendre avec la société de South-Eastern-Railway, qui elle-même doit désirer la mise à exécution de ce projet. Le service pourrait être établi entre Ostende et Folkestone; ce dernier port, qui n'est guère plus éloigné que Douvres, appartient à la compagnie du Sud-Est; on éviterait peut-être ainsi les taxes auxquelles on serait soumis à Douvres.

La dépense globale que nécessiteraient les modifications à apporter à l'installation des quatre navires qui seraient affectés au transport des marchandises, s'élèverait, d'après l'ingénieur du génie maritime, à 50,000 francs.

Les steamers auraient ainsi une capacité de 70 mètres cubes, ce qui permettrait l'embarquement de 50 tonneaux de marchandises. Cependant la nature du chargement devrait être telle que le déplacement en charge ne dépassât pas de six pouces le tirant d'eau actuel, ce qui correspond à un poids de 50,000 kilogrammes.

Eu égard aux frais peu élevés que nécessiteraient les changements à opérer dans l'eménagement des malles, il semble que l'on pourrait établir un service de marchandises à titre d'essai. Le courant établi, l'État se déciderait soit à garder l'entreprise, soit à la remettre à l'industrie privée.

Modifications dans les départs de trains et autres mesures du ressort du Département des Travaux publics.

Les nouveaux paquebots feront le trajet entre Ostende et Douvres plus rapidement; mais à quoi servirait-il de brûler du combustible pour abrégier les traversées si les passagers arrivant d'Angleterre le matin étaient condamnés, comme ils le sont aujourd'hui, à attendre à Ostende pendant plusieurs heures le départ du train qui doit les transporter vers l'intérieur?

Ce train prend à Gand, à 8 heures 4 minutes, les voyageurs de Calais et de Lille. Telle est la cause du retard qui profite à la ligne de Calais autant qu'il nuit à celle d'Ostende.

Les passagers et les lettres débarqués le matin à Ostende pourraient, nous l'avons déjà fait remarquer, arriver à Bruxelles au moins deux heures plus tôt qu'actuellement.

L'administration des chemins de fer n'a certainement point l'intention de favoriser la voie de Calais au préjudice de celle d'Ostende. S'il lui a été impossible jusqu'à présent de modifier l'organisation des trains, c'est que la ligne de nos paquebots compte un ou deux bateaux qui font le trajet de Douvres à Ostende en 4 heures ou 4 heures 30 minutes et d'autres qui ne l'exécutent qu'en 5 heures 30 minutes, 6 heures et même davantage: comment pourrait-on, dans cet état de choses, fixer pour le train du matin une heure de départ régulière.

Lorsque le matériel naval sera tout à fait en bon état, l'administration des chemins de fer aura à réaliser, de son côté, des améliorations dans son service.

Outre la modification dont nous venons de parler, il conviendra de retarder d'une heure et demie le départ du dernier train d'Anvers et de Bruxelles, afin qu'après la fermeture de la bourse, les négociants puissent envoyer leur correspondance par la voie maritime belge.

Cette modification permettra, de plus, d'expédier par Ostende la correspondance arrivant d'Allemagne le soir.

Comme les nouveaux steamers seront à Douvres en tout temps avant une heure de l'après-midi, il serait à désirer que l'on pût obtenir l'organisation d'un train spécial pour prendre, à l'arrivée de la malle, les dépêches et les voyageurs qui seraient ainsi à Londres à 3 heures de l'après-midi. La commission signale ce projet comme pouvant être d'un grand intérêt pour la ligne d'Ostende, surtout au point de vue des relations avec l'Allemagne.

Les paquebots ne reçoivent rien pour le transport de Douvres, le dimanche, des dépêches américaines à destination de la Prusse. Il serait bon que le Département des Travaux publics insistât auprès de l'administration des postes à Berlin afin que les frais occasionnés par ce service extraordinaire fussent tout au moins remboursés à la ligne belge.

La construction du débarcadère des bateaux à vapeur à Ostende, ainsi que le raccordement de la station du chemin de fer au nouveau quai, faciliteront le service des passagers. Il est important que ces travaux soient achevés le plus tôt possible.

La commission regrette que dans le projet du nouveau quai en construction pour les bateaux à vapeur à Ostende, on n'ait pas compris l'établissement d'un magasin destiné à recevoir les charbons devant servir aux malles; on aurait évité ainsi les frais résultant actuellement du transport du combustible depuis la station jusqu'à bord des navires. Le Département des Travaux publics ne pourrait-il remédier à cette lacune?

Les prix de passage par les malles de Calais sont bien moins élevés que ceux des paquebots d'Ostende; c'est là, avec l'avantage d'un trajet maritime plus court, une considération qui amène les voyageurs à prendre de préférence la voie française.

On ne saurait, il est vrai, abaisser le tarif pour un trajet de 66 milles marins au niveau du tarif applicable à un parcours qui ne comprend que 22 milles. Le prix du coupon direct de Bruxelles à Londres par Ostende est d'ailleurs moins élevé que celui du billet direct par la voie de Calais.

Il n'est pas douteux que si des entrepreneurs obtenaient la concession de la ligne d'Ostende, ils réduiraient d'une manière notable les prix entre Ostende et Douvres; il semble que le Gouvernement, conservant l'exploitation de la ligne, pourrait en faire autant, en vue de provoquer un mouvement plus considérable de passagers.

La ligne aux mains de l'État doit rendre les mêmes services que si elle était confiée à l'industrie privée. Les malles-postes et le chemin de fer recouvreraient amplement, par un accroissement du nombre des voyageurs, la réduction qui aurait été faite sur les prix de transport par les paquebots. La ligne d'Ostende devrait être une ligne populaire, accessible à la masse. Nos bateaux actuellement reviennent

Reduction du tarif
des voyageurs.

presque à vide; pour transporter beaucoup de passagers, le service ne coûterait absolument rien de plus.

L'on devrait donc réduire les prix de passage à bord des paquebots; mais la ligne d'Ostende étant exploitée par le Gouvernement et formant le prolongement vers l'Angleterre du chemin de fer qui appartient également à l'État, le Département des Travaux publics ne pourrait-il appliquer au parcours direct de Bruxelles à Londres et *vice versa* la réduction accordée déjà au coupon pris pour le trajet de Bruxelles à Ostende?

La commission préconise la création de coupons à prix réduits de Douvres à Ostende et retour pour les habitants de Cantorbéry et de tout le comté de Kent.

Publicité à donner
au service d'Ostende
amélioré.

Il serait utile que l'administration ne négligeât rien pour assurer une grande publicité aux modifications importantes qui, le cas échéant, auraient été adoptées par le Gouvernement en vue d'améliorer la ligne. De sérieuses améliorations sont nécessaires dans cette partie de l'exploitation.

La commission a appris qu'en Angleterre des mains que nous n'avons pas à désigner ici arrachent les affiches concernant le service des malles belges.

En Belgique il paraît qu'on enlève même celles qui sont placées dans les gares du chemin de fer de l'État.

Il suffira, sans doute, d'appeler de nouveau l'attention du Département des Travaux publics sur ce dernier inconvénient pour qu'à l'avenir il y soit mis fin.

Le Département des Affaires Étrangères vient de conclure un arrangement avec une compagnie pour donner de la publicité dans toute la Suisse au service des malles-postes. Il conviendrait de l'étendre, dans une mesure assez large, à l'Angleterre et à l'Allemagne. L'administration de la marine devrait s'entendre à ce sujet avec l'administration des chemins de fer, qui a déjà des contrats avec des entrepreneurs disposant à l'étranger d'une grande publicité.

La mesure qui est proposée donnerait lieu à une dépense, d'ailleurs peu considérable, mais il en résulterait un grand avantage au point de vue des recettes de la ligne d'Ostende.

Économies dans l'ex-
ploitation de la ligne
et contrôle des ma-
tères.

Le combustible constitue la plus forte dépense de l'exploitation. L'administration de la marine s'est adressée depuis deux ans à de nouveaux charbonnages, afin d'amener une concurrence plus grande. Des essais de diverses sortes de combustible isolées ou mélangées ont été tentés à bord de nos paquebots, aussi bien en Belgique qu'à Douvres.

La commission s'est enquis de la manière dont on fait appel à la concurrence.

Vers la fin de l'année, l'administration, après avoir pris l'avis du chef supérieur et de l'ingénieur, dresse un cahier des charges comprenant les charbons qui ont été jugés propres au service des bateaux à vapeur.

Des exemplaires de ce cahier des charges sont transmis, pour être communiqués aux personnes qui le désirent, aux Gouverneurs des provinces dans lesquelles il existe des mines de houille.

Un avis annonçant l'adjudication est inséré dans le *Moniteur belge* ainsi que dans trois numéros de chacun des journaux le plus répandus dans les chefs-lieux des provinces susdites.

Le public peut également prendre connaissance du cahier des charges au Département des Affaires Étrangères.

Pour les adjudications, l'administration de la marine se conforme aux règles prescrites par la loi sur la comptabilité générale de l'État.

Depuis deux ans il se présente un plus grand nombre d'entrepreneurs pour la fourniture des charbons; il en est résulté une baisse dans les prix; mais, en réalité, cette diminution de dépense se réduit à rien, car les produits laissent à désirer et s'ils reviennent à meilleur marché, par contre on en consomme une plus grande quantité.

Pour les charbons à fournir à Douvres, des soumissions sont, à la fin de chaque année, demandées aux entrepreneurs de cette ville.

Les paquebots, en partant d'Ostende, ne peuvent pas embarquer assez de combustible pour effectuer leur voyage de retour; nos steamers sont petits et leur marche, d'ailleurs, serait ralentie par cette surcharge.

Il serait possible d'acheter à Douvres un charbon moins cher que celui employé actuellement; mais on retrouverait là les inconvénients que l'on a éprouvés cette année dans l'emploi des charbons belges.

Les charbons moins coûteux entraînent une consommation plus considérable et, par conséquent, ne procurent aucun bénéfice; en outre, ils ne produisent pas une pression suffisante et la durée de la traversée s'en ressent; enfin, ils sont cause que les incrustations se forment plus rapidement dans les chaudières et que celles-ci sont usées au bout de deux ou trois ans.

Le charbon de Gawber et du Yorkshire est préférable au charbon de Newcastle; ce dernier est moins cher.

Comme l'administration de la marine a un contrat pour la fourniture à Douvres du combustible nécessaire pendant toute l'année, elle obtient une réduction assez considérable; les bâtiments de guerre français qui s'arrêtent à Douvres, s'approvisionnent chez le même entrepreneur, mais ils payent le charbon plus cher. Il en est de même de la machine à vapeur qui est employée aux travaux du Pier de l'Amirauté dans le port précité.

La commission pense qu'il y a lieu de s'adresser à d'autres charbonnages encore et de faire l'essai de leurs produits; elle rappellera que plus la concurrence est forte, plus grande est la diminution dans les prix. L'administration des chemins de fer a une liste de tous les entrepreneurs et de toutes les sociétés de charbonnages; elle leur expédie à tous le cahier des charges lorsque les adjudications sont annoncées.

La commission a voulu savoir comment s'opèrent les commandes, l'expertise, la réception et la justification du combustible destiné aux paquebots. Voici de quelle manière l'administration procède :

A Douvres, l'entrepreneur délivre les quantités demandées par un bon signé du mécanicien et approuvé par le commandant. Les quantités reçues sont constatées par l'officier en second et le machiniste.

Les bons doivent accompagner les comptes du fournisseur.

A Ostende, le charbon est fourni au magasin sur la commande faite par le chef supérieur; celui-ci reçoit la lettre de voiture et ordonne la vérification du poids indiqué. Le déchargement et le transport à bord des steamers s'effectuent par des entrepreneurs avec lesquels l'administration passe un contrat chaque année.

Les mécaniciens, ainsi que le magasinier, tiennent un journal des remises et des consommations mensuelles et à la fin de l'année ils dressent une justification matérielle, qui est soumise à l'administration centrale, puis à la Cour des Comptes.

Ainsi pour exercer le contrôle, le Département des Affaires Étrangères peut comparer les bons délivrés par les commandants, les procès-verbaux de réception et les comptes des fournisseurs avec les états de remises et de consommations des mécaniciens et la situation du magasin à la fin de l'exercice.

Quant à l'expertise des charbons, ce n'est qu'en employant le combustible que l'on est à même de s'assurer de leur qualité; après la traversée, le mécanicien constate, le cas échéant, que le charbon était mauvais et qu'on n'a pas obtenu la pression nécessaire; mais c'est au moment de la réception qu'on devrait contrôler la qualité du combustible; il faudrait le soumettre à une analyse préalable.

Une commission a été instituée par le Département des Travaux publics pour la réception et l'expertise des charbons; elle les analyse et les compare avec des échantillons-types; le prix est établi d'après la quantité plus ou moins grande de matières étrangères que le combustible comprend; si la quantité est reconnue mauvaise, la fourniture est rebutée.

Il serait nécessaire, pour le service des paquebots, de pouvoir analyser la combinaison chimique des charbons, en même temps qu'on en fait l'expérimentation; on pourrait alors, à chaque fourniture, comparer les produits avec les échantillons.

Il paraît désirable que l'administration de la marine puisse s'entendre avec celle des chemins de fer pour la réception et la vérification des charbons nécessaires aux paquebots. La fourniture du combustible aux malles-postes pourrait être comprise dans le cahier des charges des charbons à livrer au chemin de fer; les commandes de la marine s'effectueraient par l'intermédiaire du Département des Travaux publics, qui ferait procéder à l'expertise et à la réception. Il n'y aurait ainsi qu'un cahier des charges et l'administration de la marine se bornerait à créer les ordonnances de paiement.

L'administration des chemins de fer a obtenu d'excellents résultats en instituant une prime pour les mécaniciens qui apportent de l'économie dans la consommation du charbon. Il serait peut-être avantageux d'appliquer ce système aux machinistes des paquebots. Cette mesure eût déjà été proposée si nous n'avions pas eu des navires d'une puissance de machines différente; aujourd'hui il serait impossible de vérifier quel est le mécanicien qui veille le mieux à l'emploi du combustible. La prime pourra être établie lorsque les navires seront tous de même type.

Un arrêté royal du 14 février 1846 attribue aux commandants des malles la surveillance sur les fournitures et l'emploi du combustible. La commission estime que les officiers ne devraient pas s'occuper du charbon; leur besogne ne leur permet pas toujours de prêter une attention suffisante à ces détails. Les mécaniciens seuls, comme dans le service des chemins de fer, devraient être responsables de la réception et de l'emploi du combustible; mais il faut au moins deux agents pour exercer cette surveillance, afin d'empêcher qu'il n'y ait entente entre un mécanicien et un fournisseur.

La commission a voulu aussi s'éclairer sur le mode de réception et de vérification des toiles à voiles, cordages, graisses, huiles, etc.; elle a recherché s'il existait une concurrence suffisante pour la fourniture de ce matériel et si, dans les dépenses de ce chef, il n'y aurait pas d'économies à réaliser.

Des commissions sont instituées par l'administration de la marine pour la réception et l'entreprise des objets en question, qui sont mis chaque année en adjudication publique.

Le personnel des malles est compétent pour la vérification des toiles à voiles et des cordages; quant aux huiles, elles sont, avant d'être admises, analysées par un chimiste.

On pourrait soumettre à des essais les différentes huiles à l'effet d'apprécier quelles sont celles qui conviennent le mieux pour les machines des paquebots et de permettre à un plus grand nombre d'entrepreneurs de prendre part à l'adjudication.

La commission recommandera d'allouer également des primes aux mécaniciens pour le graissage des machines.

La Cour des Comptes a demandé un arrêté organisant le personnel et le contrôle des matières pour les divers services de la marine. Vous avez, Monsieur le Ministre, témoigné l'intention d'instituer une commission spéciale pour l'élaboration de ce règlement; elle aura à compléter les dispositions qui viennent d'être proposées.

Cette commission pourra, de plus, s'occuper de toutes les améliorations qu'elle croirait utile d'apporter dans les détails des services, et, si elle le juge convenable, elle appellera dans son sein les commandants des paquebots, ce qui répondra à une proposition faite dans l'une de nos séances. Il vous paraîtra peut-être convenable d'inviter la Cour des Comptes à y déléguer aussi un de ses fonctionnaires.

Un membre de la commission a demandé s'il ne conviendrait pas de transférer au Département des Travaux publics le service des paquebots. Question incidente.

Cette mesure peut présenter des avantages et des inconvénients. Elle entraînerait le transfert au Département des Travaux publics des autres services qui sont du domaine de l'administration de la marine, tels que le pilotage, le remorquage, l'éclairage de l'Escaut et des côtes, les écoles de navigation, le génie maritime, etc. Nous ne nous sommes pas crus autorisés à nous prononcer sur un partage d'attributions entre les Départements ministériels et nous laissons au Gouvernement le soin de résoudre une question qui, déjà soulevée il y a plusieurs années et déferée au jugement du feu Roi, a été tranchée par Sa Majesté en faveur du Ministère des Affaires Étrangères.

La commission, Monsieur le Ministre, est arrivée au terme de son mandat.

Elle croit avoir rencontré tous les points sur lesquels le Gouvernement désire être éclairé.

Dans son opinion, des intérêts du caractère le plus sérieux réclament le maintien de communications postales directes et, par conséquent, d'un service régulier de paquebots entre la Belgique et la Grande-Bretagne.

Elle ne croit pas devoir conseiller au Gouvernement d'accepter les propositions qu'elle a examinées et qui ont pour objet de céder ce service à l'industrie privée.

En se prononçant, de fait, pour le maintien de l'exploitation officielle, elle a expressément entendu que l'État ne laisserait pas cette entreprise dans sa situation actuelle, et qu'il y apporterait toutes les améliorations dont un examen consciencieux a révélé l'urgente nécessité.

Nous avons l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous transmettre les procès-verbaux des séances de la commission, ainsi que les documents dont ils font mention, et nous vous prions d'agréer l'assurance de notre haute considération.

La Commission :

Bⁿ LAMBERMONT.
MERCIER.
L. BRONNE.
MONGENAST.
F. KISSEL.

Le Secrétaire,
ALLO.

ANNEXE N^o 1.

A Monsieur le Baron Lambert, etc., etc., à Bruxelles.

Bruxelles, le 4 avril 1868.

MONSIEUR LE BARON,

Les propositions qui m'ont été adressées, par MM. Tait frères, de Londres, au sujet de la reprise du service des paquebots à vapeur entre Ostende et Douvres, m'ont engagé à confier à une commission spéciale le soin d'examiner les diverses questions qui se rattachent au maintien de cette ligne de navigation et à son exploitation, soit par l'État, soit par l'industrie privée.

Je me suis mis d'accord avec mes collègues des Finances et des Travaux publics pour désigner comme membres de cette commission, sous votre présidence,

MM. MERCIER, directeur-général de la trésorerie et de la dette publique,

» MONGENAST, directeur de l'exploitation des chemins de fer,

» BRONNE, directeur des postes,

» KISSEL, chef de la direction de la marine.

M. ALLO, premier commis, attaché à la direction de la marine, sera chargé de la rédaction des procès-verbaux des séances.

La commission se réunira le 16 de ce mois, à 10 heures, au Ministère des Affaires Étrangères.

Je vais indiquer, succinctement, les points sur lesquels le Gouvernement, désireux de s'entourer de tous les éclaircissements possibles, croit devoir appeler, d'une manière spéciale, l'attention de la commission.

Le service des paquebots a commencé en 1846.

La commission se rendra d'abord compte des phases successives par lesquelles il a passé depuis cette époque jusqu'au moment actuel.

Quels résultats l'entreprise a-t-elle produits pour le pays?

Cette question devra s'envisager sous tous ses points de vue.

A quel prix ces résultats ont-ils été obtenus?

Pour traiter ce point d'une manière complète, il faudra former le bilan du service depuis son origine.

Le moment sera alors venu d'examiner les propositions soumises au Gouvernement par MM. Tait, ainsi que toutes celles que d'autres compagnies feraient parvenir à mon Département avant la fin des travaux de la commission.

Il va sans dire que la commission pourra appeler dans son sein les auteurs des propositions et se procurer ainsi directement les renseignements dont elle croirait avoir besoin.

Éclairée sur les conditions offertes par les soumissionnaires, la commission aura à juger si, exploitée par l'industrie privée, l'entreprise des paquebots rendrait des services moindres ou plus grands que ceux qu'on retire de la régie officielle.

Elle recherchera ensuite si les services attendus de l'exploitation privée coûteraient plus ou coûteraient moins à l'État que ceux de l'administration actuelle.

Enfin elle s'assurera si, confiée aux mains d'un armateur ou d'une société, l'entreprise offrirait des garanties suffisantes de stabilité et de durée.

La commission sera ainsi amenée, finalement, à se prononcer sur les deux points suivants dans lesquels tous les autres se résument :

Y a-t-il lieu de maintenir un service de paquebots entre Ostende et Douvres?

Dans l'affirmative, l'État doit-il continuer d'exploiter ce service, ou est-il préférable d'accepter les propositions des entrepreneurs qui offrent de s'en charger?

En citant les divers points indiqués ci-dessus, je n'entends pas, Monsieur le Baron, assigner à la commission un cadre dans lequel elle devrait renfermer son examen; je ne veux point non plus tracer une limite quelconque à sa liberté d'appréciation.

Ce que le gouvernement désire, c'est de se rendre un compte exact de la situation du service des malles et de pouvoir prendre, en parfaite connaissance de cause, une résolution sur la meilleure manière d'exploiter cette entreprise.

La commission aura sans doute à s'aider du concours d'officiers ou d'ingénieurs de la marine.

Le service actif auquel sont attachés ces Messieurs ne leur permet pas d'assister, d'une manière permanente, aux séances de la commission, mais j'ai donné des instructions pour que ces officiers se rendent aux convocations que vous leur adresserez lorsque la commission jugera leur présence nécessaire à l'une ou l'autre de ses réunions.

Agréez, etc., etc.

JULES VANDER STICHELEN.



ANNEXE N^o 2.



TABLEAU GÉNÉRAL
DES DÉPENSES ET DES RECETTES DE LA LIGNE,
DEPUIS 1845 JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1867.



ANNÉES.	DÉPENSES.					ANNÉES.	VOYAGEURS.	PAQUETS.
	CAPITAUX de 1 ^{er} établissement, de construction et d'achat de navires	D'EXPLOITATION.	INTÉRÊT à 4 1/2 0/0 l'an, des capitaux de 1 ^{er} établissement, de construction et d'achat de navires	AMORTISSEMENT des capitaux de 1 ^{er} établissement, etc., calculé sur une période de 25 ans, soit à raison de 4 0/0	Total.			
1845	977,565 66	•	•	•	•	1845	•	•
1846	•	190,790 •	43,981 36	30,004 54	212,805 90	1846	83,775 28	•
1847	•	213,404 •	42,222 11	30,004 54	204,720 65	1847	140,660 18	•
1848	•	200,508 •	40,402 83	30,004 54	270,005 39	1848	129,985 11	780 47
1849	•	292,994 •	38,705 60	30,004 54	370,702 14	1849	170,670 15	790 62
1850	•	271,719 •	36,944 34	30,004 54	347,757 88	1850	178,256 65	2,225 75
1851	•	262,562 •	35,185 09	30,004 54	336,641 65	1851	195,408 05	2,863 85
1852	•	266,869 •	33,425 85	30,004 54	339,389 37	1852	115,470 50	3,797 20
1853	•	260,803 •	31,066 38	30,004 54	337,654 12	1853	106,118 18	5,657 80
1854	•	277,200 •	29,907 33	30,004 54	346,201 87	1854	90,584 80	6,596 50
1855	•	272,168 •	28,148 07	30,004 54	339,410 61	1855	96,101 85	8,494 80
1856	•	291,244 •	26,388 82	30,004 54	356,727 36	1856	108,958 15	8,507 60
1857	•	276,563 •	24,629 36	30,004 54	340,287 10	1857	99,418 90	8,051 20
1858	112,500 •	281,519 •	27,932 81	43,594 54	352,846 35	1858	110,757 45	8,578 20
1859	172,500 •	279,658 •	33,733 53	50,494 54	363,886 09	1859	95,868 15	9,256 50
1860	150,000 •	295,642 •	38,211 30	56,494 54	390,547 34	1860	94,052 50	11,877 60
1861	100,000 •	303,788 •	40,169 05	60,494 54	404,451 59	1861	91,530 80	12,762 83
1862	400,000 •	466,687 •	55,346 79	76,494 54	598,528 33	1862	291,720 10	15,655 20
1863	40,000 •	558,015 •	55,804 54	78,004 54	689,912 08	1863	231,694 30	58,792 50
1864	668,157 •	704,774 •	80,556 45	104,820 02	889,950 47	1864	264,962 75	63,729 30
1865	40,000 •	810,572 •	75,439 55	106,420 02	992,431 57	1865	264,968 •	71,505 23
1866	805,000 •	832,258 •	108,875 65	138,620 02	1,099,753 67	1866	196,845 85	67,120 40
1867	160,000 •	987,776 •	105,837 74	145,020 02	1,268,655 76	1867	225,392 55	84,598 89
	3,623,500 66	8,661,201 •	1,031,572 97	1,329,681 80	11,022,255 77		3,376,978 05	431,420 44

RECETTES.					EXCÉDANT des RECETTES sur les dépenses.	EXCÉDANT des DÉPENSES sur les recettes.	SOMMES que le Gouvernement payait avant la création du service pour le transport des lettres.
SUBSIDES du Gouvernement anglais.	TRANSPORTS divers.	PRODUIT DES LETTRES		Total.			
		en transit 9/10 pour les paquebots.	Internationales. 2/5 pour les paquebots.				
"	"	"	"	"	"	"	"
"	40 65	72,300 08	44,854 04	200,968 05	"	11,897 85	25,500 "
"	"	90,541 02	47,214 78	284,416 88	"	10,503 77	25,500 "
"	200 76	134,651 "	49,099 70	315,506 10	"	63,759 29	25,500 "
"	104 12	220,065 12	52,315 54	455,845 55	83,055 41	"	25,500 "
"	910 57	223,742 07	55,068 98	460,204 02	112,446 41	"	25,500 "
"	3,480 98	247,704 59	57,967 36	505,424 63	168,783 "	"	25,500 "
"	1,882 20	177,812 64	61,018 26	357,980 80	18,591 43	"	25,500 "
"	3,407 49	283,753 10	64,229 76	465,146 42	127,492 30	"	25,500 "
"	3,876 88	374,925 78	67,943 60	545,727 56	197,525 69	"	25,500 "
"	2,988 56	433,331 82	71,168 70	612,083 73	272,675 12	"	25,500 "
"	2,107 52	430,892 28	74,914 42	625,379 97	268,652 61	"	25,500 "
"	2,871 45	429,861 42	78,857 28	619,060 25	278,773 15	"	25,500 "
"	3,180 25	253,959 39	83,007 66	439,462 95	106,616 60	"	25,500 "
"	3,678 06	230,090 04	87,376 48	426,269 23	62,385 14	"	25,500 "
"	3,131 42	263,643 39	91,975 24	464,680 15	74,532 51	"	25,500 "
"	7,207 23	228,060 36	96,816 04	437,277 26	32,825 67	"	25,500 "
"	5,295 40	331,726 50	101,911 60	746,286 80	147,758 47	"	25,500 "
"	1,024 66	311,727 69	107,275 53	690,514 53	602 45	"	25,500 "
108,014 "	1,200 01	331,957 55	112,921 46	882,765 07	"	7,185 40	25,500 "
120,679 "	1,039 89	366,018 75	118,864 76	942,875 63	"	49,555 94	25,500 "
114,171 73	648 97	402,584 67	125,120 80	906,492 42	"	193,261 25	25,500 "
112,892 07	215 50	477,754 92	131,706 10	1,030,559 83	"	208,073 93	25,500 "
463,736 80	50,501 57	6,333,844 97	1,782,228 "	12,450,729 83	1,952,511 49	544,037 45	361,000 "

ANNEXE N° 3.

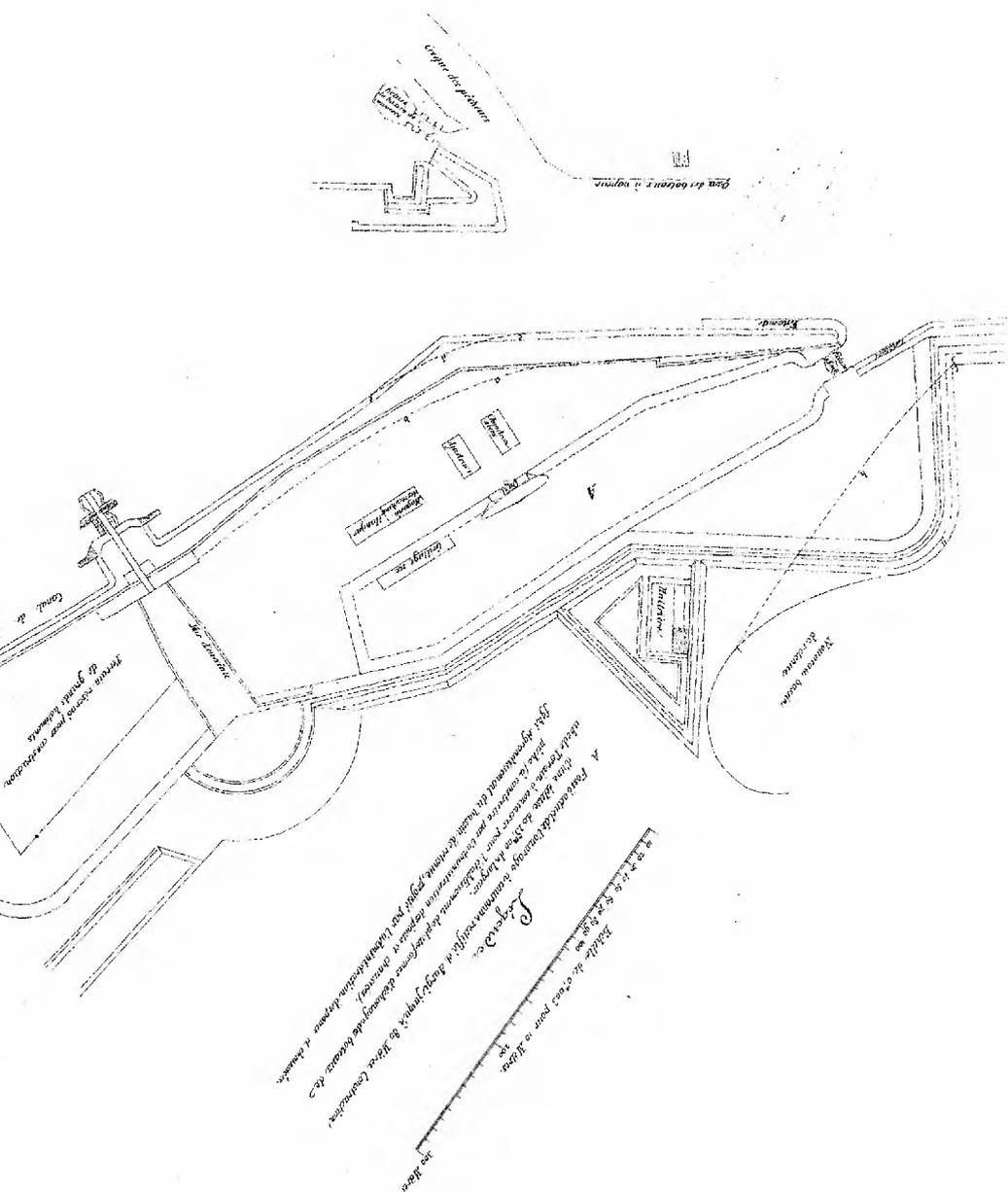
COMPTE DU TRÉSOR.

<i>Doins.</i>			<i>Avoir.</i>	
Recettes directes	fr. 4,514,630 86		Dépenses d'exploitation	fr. 8,661,201 .
— indirectes { $\frac{9}{10}$ du produit des lettres en transit	8,116,072 97		Intérêts à 4 $\frac{1}{2}$ % des capitaux	1,051,572 97
{ $\frac{2}{5}$ " " internationales. }	887,545 80		Amortissement à 4 %	1,529,681 80
Balance ou créance du Trésor.	887,545 80		Capitaux restant à amortir.	2,295,819 86
	Fr. 15,518,075 65			Fr. 13,518,075 65

ANNEXE N° 4.

BILAN DU SERVICE DES MALLES-POSTES.

<i>Actif.</i>			<i>Passif.</i>	
Valeur du matériel et des établissements existants.	fr. 2,125,000 »		Dette envers le Trésor	fr. 887,545 80



Chaque page

A Fortification de terre est une construction
 destinée à résister à l'attaque d'un ennemi.
 Elle se compose de plusieurs parties :
 1. Le corps de place, qui est la partie
 principale de la fortification.
 2. Les bastions, qui sont des saillies
 destinées à protéger le corps de place.
 3. Les courtines, qui sont des murs
 qui relient les bastions.
 4. Les remparts, qui sont des murs
 qui entourent la fortification.
 5. Les fossés, qui sont des tranchées
 destinées à empêcher l'ennemi
 d'approcher de la fortification.
 6. Les ouvrages extérieurs, qui sont
 des constructions destinées à
 protéger la fortification avant
 qu'elle ne soit attaquée.
 7. Les ouvrages intérieurs, qui sont
 des constructions destinées à
 protéger la fortification pendant
 qu'elle est attaquée.