

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 MARS 1875.

Convention du 31 octobre 1872, relative à la cession des malles d'ancien type de la ligne d'Ostende à Douvres (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de loi ayant pour but d'approuver la convention du 31 octobre 1872, relative à la vente des paquebots *la Perle* et *le Diamant*, bateaux d'ancien type du service postal entre Ostende et Douvres, a donné lieu à peu d'observations de la part des sections et de la section centrale. Toutes les sections ont adopté le projet; toutefois, la première a chargé son rapporteur de provoquer, au sein de la section centrale, de la part du Gouvernement, des explications sur la disposition de l'article 2 du projet de loi relative à la nécessité d'appliquer à l'amélioration du matériel du service postal d'Ostende à Douvres, la somme de 260,000 francs formant le prix de vente des steamers *la Perle* et *le Diamant*.

Cette question a été soumise à M. le Ministre des Travaux publics, qui a fait parvenir à la section centrale la réponse dont il sera rendu compte plus loin.

Dans la quatrième section, le projet a donné lieu à l'observation suivante : Les malles de l'ancien type appartenant encore à l'État, étant, à peu près, construites sur le même modèle, il importe de savoir si elles sont égales quant à la détérioration; le Gouvernement ne pouvant traiter pour la vente sans l'intervention approbative de la Législature, il pourrait fixer d'avance la valeur réelle des navires à aliéner.

En section centrale, un membre, en réponse à cette question, a fait observer que le prix de 140,000 francs auquel le Gouvernement a vendu *la Perle* et

(1) Projet de loi, n° 107.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. MACHERMAN, VAN ISEGHEM, VAN OYFLOOP, DE CLERCQ, SANTRIN et VANDEN STËFEN.

celui de 120,000 francs qu'il a obtenu pour *le Diamant*, a été un prix convenable et en rapport avec la valeur de ces navires, au moment de la vente; que l'État possède encore *le Saphir*, *la Topase* et *l'Émeraude*, qui, sauf ce dernier bâtiment diffèrent peu avec le tonnage, la force des chevaux et la vitesse des navires vendus.

Voici la comparaison :

NAVIRES.	TONNAGE GÉNÉRAL.	FORCE.	VITESSE EN BEAU TEMPS.
La Perle	368 tonneaux.	150 chevaux.	14 nœuds.
Diamant	335 id.	120 id.	13 id.
Saphir	343 id.	120 id.	13 id.
Topase	343 id.	120 id.	13 id.
Émeraude	291 id.	100 id.	12 id.

Les navires de l'ancien type ne sont pas d'une vente courante, on doit attendre les circonstances: l'établissement d'un nouveau service ou la nécessité pour une exploitation existante d'augmenter immédiatement son matériel naval. Il est impossible de fixer d'avance la valeur à laquelle on pourrait trouver des acheteurs.

Il peut se présenter, pendant l'intervalle de nos sessions, des occasions de vendre soit l'un ou l'autre navire; impossible, dans ce cas, de déposer un projet de loi avant de conclure, impossible aussi de prévoir au juste le prix qu'on pourrait obtenir pour les navires. Il faut avoir confiance dans l'Administration, qui saisira la première occasion favorable pour vendre, au prix le plus élevé possible, les navires dont elle n'a plus besoin. On doit exiger seulement que le Gouvernement en rende compte à la Législature. Il faut tenir encore en réserve, en cas d'accident aux autres navires, *le Saphir* qui se trouve en bon état, ayant encore des chaudières neuves.

Voici la réponse de M. le Ministre à la demande d'explications faite par la première section :

« Bruxelles, le 14 mars 1873.

» MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

» Le Gouvernement se trouve en mesure d'indiquer l'affectation qui serait
 » donnée aux 260,000 francs par le projet de loi destiné à approuver la con-
 » vention du 31 octobre 1872, relative à la cession des anciennes malles-
 » postes *Perles et Diamant*.

» D'abord il est de la plus grande nécessité que l'Administration ait en
 » réserve des chaudières pour que les nouveaux steamers puissent remplacer
 » les anciens appareils sans retard; aujourd'hui, ces bâtiments doivent
 » chômer parfois pendant trois mois en attendant la livraison et la mise en
 » place des chaudières.

» C'est là une source de difficultés réelles lorsque l'on considère que le
 » nombre de nos paquebots est extrêmement restreint et que le service a,
 » depuis deux années, reçu une nouvelle extension; nous faisons actuelle-
 » ment entre Ostende et Douvres et vice versâ 1460 traversées par an. Par
 » conséquent, il faut, pour assurer la régularité des communications, que
 » l'Administration puisse ne tenir un bâtiment en chômage que pendant le
 » temps nécessaire seulement pour embarquer de nouvelles chaudières.

» En ce qui concerne le gaz à établir dans l'atelier des malles-postes,
 » depuis longtemps les inconvénients résultant de l'emploi de l'huile de colza
 » ou du pétrole ont été reconnus; ce dernier système d'éclairage est insuffi-
 » sant et très-coûteux : les bris de verres sont fréquents et viennent arrêter
 » les ouvriers dans leur travail. La mesure proposée a donc un double but :
 » une économie pour le Trésor et une amélioration pour le service.

» Il s'agit ici d'une dépense de premier établissement qui n'est pas com-
 » prise dans le Budget.

» Dans le même ordre d'idées, la construction sur l'ouvrage à couronne
 » d'Ostende, d'un atelier de fonderie de bronze et de cuivre, est éminemment
 » désirable. Cet établissement nous permettrait de ne plus recourir à l'in-
 » dustrie privée; en se substituant à celle-ci, l'Administration ne peut que
 » réaliser une économie de temps et d'argent.

» Enfin, il est inutile d'établir la nécessité d'un dragueur à Ostende; ce
 » serait vouloir prouver l'évidence.

» Je me rallie, Monsieur le Rapporteur, à la proposition de la section cen-
 » trale, d'ajouter à l'article 3 du projet de la loi les mots : « *sauf à en rendre*
 » *compte à la Législature.*

» En terminant, j'exprimerai le désir que la Chambre puisse, le plus tôt
 » possible, émettre un vote sur ce projet. La Société française de Calais a
 » reconnu la nécessité de réparer et même de renouveler à bref délai, cer-
 » taines pièces des appareils à vapeur des malles *Perle et Diamant*, et elle
 » attend, pour faire procéder à ces travaux, que la cession des deux navires
 » soit rendue définitive.

» Agréez, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma considération très-
 » distinguée

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» F. MONCHEUR. »

En conséquence, M. le Ministre des Travaux publics propose à la section
 centrale de rédiger ainsi l'article 2 :

« Un crédit spécial de 260,000 francs est ouvert au Département des Tra-
 » vaux publics pour l'amélioration du matériel fixe et naval de la ligne
 » d'Ostende à Douvres et l'achat d'un bateau dragueur. »

Les explications que M. le Ministre a fournies par sa lettre à la section centrale justifient pleinement les changements au libellé de l'article 2.

En effet, il est nécessaire d'avoir toujours des chaudières de réserve; excepté la *Belgique*, tous nos autres steamers sont construits sur le même modèle, par conséquent, ils ont les mêmes chaudières; du moment qu'elles sont usées et ne peuvent plus servir, il y a une économie de temps et d'argent réelle de les remplacer immédiatement, afin de diminuer considérablement la durée du chômage, sinon les autres navires ont alors un service forcé à faire, ce qui est désavantageux.

La section centrale partage entièrement le projet du Gouvernement d'éclairer les ateliers de la marine au moyen du gaz; l'éclairage actuel présente les plus grands inconvénients non-seulement pour le service proprement dit, mais aussi pour les ouvriers.

Depuis bien longtemps la nécessité a été reconnue d'avoir pour nos ports et nos canaux des dragueurs. Un semblable bateau est indispensable pour le port d'Ostende, afin de maintenir le port et la barre toujours à la même profondeur et d'empêcher l'envasement de quelques parties du port. Il faut enlever au fur et à mesure les atterrissements qui peuvent se former, car il est reconnu que si on laisse accumuler le sable et la vase, les dépenses pour l'enlèvement deviennent alors une charge plus onéreuse.

L'intérêt du service postal exige que le port d'Ostende soit accessible à chaque heure de la marée, afin que les navires puissent y entrer immédiatement. Il faut de la célérité et de la régularité dans l'expédition des dépêches postales et éviter tout retard possible. Le service postal, en transit, de l'Angleterre et des pays transatlantiques vers la plus grande partie du continent est trop important pour la Belgique, pour qu'elle ne fasse pas tous les efforts possibles afin de l'améliorer.

Il faut, dans ce but, outre le jeu continuel des chasses, un bateau dragueur pour l'enlèvement des atterrissements qui se forment, comme du reste cela se pratique dans les autres ports de marée, qui ont à leur disposition des bateaux dragueurs. De plus, le bateau pour lequel le Gouvernement demande un crédit pourra être employé, le cas échéant, dans des canaux des Flandres.

La section centrale, d'accord avec M. le Ministre des Travaux publics, propose d'ajouter à l'art. 3, les mots: *sauf à en rendre compte à la Législature.*

Le Rapporteur,
JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,
P. TACK.

PROJET DE LOI MODIFIÉ.

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention conclue le 31 octobre 1872, entre le Gouvernement et le sieur Pierre de Wavre, représentant la Société des paquebots-poste français de Calais à Douvres pour la cession en toute propriété à la Société susdite des steamers de l'État *Perle et Diamant* ayant desservi la ligne postale et des voyageurs entre Ostende et Douvres.

ARTICLE 2.

Un crédit spécial de deux cent soixante mille francs (260,000 francs) est ouvert au Département des Travaux publics pour l'amélioration du matériel fixe et naval de la ligne d'Ostende à Douvres et l'achat d'un bateau dragueur.

ARTICLE 3.

Le Ministre des Travaux publics est autorisé à vendre de gré à gré ou autrement les autres steamers d'ancien type d'Ostende à Douvres, sauf à en rendre compte à la Législature.
