

A

(N° 135.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 MARS 1843.

PILOTAGE.

CRÉDIT EXTRAORDINAIRE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Une des dispositions les plus importantes de l'article 9 du traité du 19 avril 1839, est celle qui porte « qu'il sera loisible aux deux pays d'établir dans tout » le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront » jugés nécessaires pour fournir les pilotes. »

La loi du 1^{er} juin 1839 a donné au Gouvernement les moyens de construire cinq bateaux pilotes que l'on destinait au premier établissement du pilotage belge à l'embouchure de l'Escaut.

Ces cinq bateaux furent achevés dans le courant de l'année 1840, et l'on s'occupa peu à près de réunir un certain nombre de pêcheurs et d'autres marins familiers avec la navigation de nos côtes; ces élèves furent embarqués pendant dix-huit mois environ sous la conduite de chefs expérimentés, et croisièrent sans interruption dans les diverses passes de l'embouchure de l'Escaut; enfin, après un examen sévère, passé devant une commission nommée en vertu du décret du 12 décembre 1806, vingt-trois d'entre eux subirent avec distinction l'examen de pilote, dans le mois de juillet 1842.

Avant d'aller plus loin, il ne sera pas inutile de vous rappeler ce qu'était l'exploitation du pilotage d'Anvers, au 15 août 1842.

Le pilotage de l'Escaut comprend six services différents, savoir :

- 1° A L'ENTRÉE. *a.* De la mer à Flessingue (pilotage de mer).
b. De Flessingue à Anvers (pilotage intérieur).
c. De Flessingue à Terneuzen (pilotage intérieur pour les navires en destination de Gand).
- 2° A LA SORTIE. *d.* D'Anvers à Flessingue (pilotage intérieur).
e. De Terneuzen à Flessingue (pilotage intérieur pour les navires partant de Gand).
f. Enfin de Flessingue à la mer (pilotage de mer).

Des six services spécifiés ci-dessus, la Belgique n'exploitait que celui annoté sous la lettre *d*, c'est-à-dire, d'Anvers à Flessingue; les cinq autres étaient exclusivement au pouvoir des pilotes néerlandais.

Il fallait donc prendre une position nouvelle, et rendue difficile par de nombreux obstacles.

Les mêmes entraves avaient existé sous l'empire français et sous le Gouvernement des Pays-Bas.

L'organisation d'un service complet de pilotage dans l'Escaut fut décrété par le Ministre de la Marine, le 6 frimaire an XI, et bien que la guerre rendit superflu et même impossible le service de pilotage de mer, il fallut de longues années pour arriver à former convenablement les stations de pilotage établies à Flessingue par le Gouvernement français.

Le Gouvernement des Pays-Bas ne parvint plus tard à les compléter qu'après de nombreux sacrifices.

Il n'y avait en Belgique, avant la loi du 1^{er} juin 1839, ni matériel ni personnel disponibles, et néanmoins il fallait soutenir dès le premier jour de l'existence du nouveau service belge, une concurrence de tous les instants, contre une administration établie depuis longtemps, disposant d'un personnel et d'un matériel nombreux, et ayant une position acquise par plus de trente années d'existence.

D'autres difficultés semblaient encore devoir entraver le but proposé, et notamment le droit contesté à la Belgique, avant la conclusion des arrangements définitifs avec la Hollande, d'établir une station à terre à Flessingue, et la crainte des rixes que pouvait amener la concurrence.

Le Gouvernement a la satisfaction de vous annoncer que jusqu'à ce jour l'administration belge a triomphé de tous ces obstacles, et qu'elle possède également six services de pilotage en concurrence avec l'administration néerlandaise.

Des motifs d'une certaine valeur s'opposaient à l'établissement du nouveau service avant la solution définitive des questions restées en suspens entre la Belgique et les Pays-Bas, mais il était impossible d'assigner une époque certaine à l'arrangement définitif qui vient d'être conclu; les marins formés à grands frais depuis 18 mois, commençaient à se rebuter après une attente aussi longue, et manifestaient ouvertement l'intention de se livrer à des occupations plus productives pour eux; leur retraite aurait rendu inutiles les sacrifices pécuniaires faits jusqu'alors, et aurait reculé indéfiniment peut-être l'organisation d'un pilotage belge aux bouches de l'Escaut.

Le Gouvernement attachait trop de prix à l'existence du pilotage, si intimement liée à celle de la liberté de l'Escaut, pour ajourner plus longtemps son organisation. Indépendamment de l'intérêt public, il y avait encore une ques-

tion de dignité nationale à soutenir, des droits formellement consacrés et que la Belgique n'avait obtenus que par des sacrifices pécuniaires dont ils formaient la compensation la plus importante.

Il fallait aussi conserver et rendre productifs les frais qu'avait occasionnés l'instruction des pilotes; l'époque de l'organisation du service fut donc fixée au 15 août 1842, et quatre bateaux furent affectés à la station des bouches de l'Escaut.

Depuis cette époque, le succès a dépassé ce que l'on pouvait espérer des moyens réduits que l'administration avait à sa disposition. Les pilotes belges ont fait leur service de la manière la plus louable, et malgré toutes les difficultés d'une organisation semblable, avec un personnel tout neuf, malgré l'hiver et les tempêtes continuelles qui ont sévi depuis deux mois, le pilotage belge des bouches de l'Escaut n'a pas à déplorer le moindre accident.

Vous trouverez plus bas la liste générale des bâtiments entrés ou sortis, avec désignation de la nation à laquelle le pilote de chaque navire appartenait.

Les recettes du nouveau service se sont élevées, depuis le 15 août jusqu'au 31 décembre 1842, à fr. 58,455 86 c.

Pendant la même période, les dépenses de ce même service s'élevèrent à fr. 38,686 13 c, comme suit :

Solde fixe du personnel	fr.	19,111 43
Remises aux pilotes.		12,851 70
Contribution à la caisse des veuves, 5 p. % des recettes. . . .		2,922 79
Entretien des bateaux.		3,800 21
		38,686 13

Détérioration des bateaux.

10 p. % par an du capital de 125,000 francs, pour 5 mois.	5,205 »
5 p. % par an du capital de 125,000 francs, pour 5 mois.	2,602 50
	46,493 63
La recette s'élève à.	58,455 86
Bénéfice net	11,962 23

en 4 $\frac{1}{2}$ mois; intérêts à 5 p. % payés; plus 10 p. % de détérioration.

Ces résultats avantageux, qui témoignent hautement de la confiance générale des navigateurs dans la nouvelle exploitation belge, ont été obtenus avec quatre bateaux et vingt-trois pilotes; depuis le 1^{er} décembre le nombre des bateaux a été porté à cinq, et celui des pilotes à vingt-neuf.

Il ne sera pas inutile de faire connaître ici que l'administration concurrente du pilotage néerlandais dispose, à elle seule, de huit bateaux pilotes, faisant régulièrement le service des bouches de l'Escaut, et qu'elle y ajoute un neuvième bateau qui, bien que spécialement réservé pour le chef de l'administration, n'en est pas moins employé, en cas d'urgence, au service actif du pilotage.

Ces bateaux sont montés par 38 patrons ou pilotes de mer brevetés, et en outre par un nombre presque égal d'anciens élèves-pilotes, qu'on ne peut nommer faute d'emploi, et qui font également un service régulier comme les pilotes.

Il s'en suit que l'administration néerlandaise possède à Flessingue un matériel et un personnel double de ceux dont la Belgique peut disposer actuellement; cet

avantage est encore rendu plus grand par la manière dont le service se trouve réparti.

Si la moitié des navires qui descendent l'Escaut et prennent la mer se servaient de pilotes belges, et l'autre moitié de pilotes néerlandais, l'administration néerlandaise serait forcée d'avoir constamment la moitié de ses bateaux pilotes dans l'intérieur, pour piloter les navires à la sortie, tandis que l'autre moitié de ses bateaux pilotes croiserait à la mer pour piloter les navires à l'entrée, et dans ce cas, la Hollande n'aurait à opposer au service de pilotage belge que deux bateaux contre un; mais il n'en est pas ainsi: la plupart des bâtiments allant d'Anvers ou de Gand à Flessingue et de Flessingue à la mer, profitent de l'avantage que leur donne la Belgique, de pouvoir régler définitivement leurs comptes avant le départ; ils payent, en conséquence, le droit de pilotage à Anvers ou à Gand, et sont conduits à la mer par les pilotes belges. Cette préférence donnée au pilotage belge nécessite le maintien à Flessingue de trois bateaux, qui suffisent à peine pour ce service.

L'administration néerlandaise, au contraire, n'ayant aucun service à faire à l'intérieur, emploie tous ses moyens d'action à la croisière du dehors; aussi, selon les circonstances et les vents régnants, met-elle trois et même quatre bateaux en concurrence du seul bateau belge du service extérieur.

Ceci explique suffisamment comment il se fait que le nombre des pilotes de mer, à l'entrée, se trouve partagé d'une manière aussi inégale; il y a même lieu de s'étonner que les pilotes belges soient parvenus à enlever à peu près la moitié du nombre total des navires pilotés à l'entrée par l'administration néerlandaise, alors que cette dernière dispose à la mer de moyens quatre fois plus puissants que les nôtres.

Voici le tableau exact des navires entrés à Anvers ou sortis de ce port, avec indication du pilote qu'ils ont pris.

Résultats du 15 août au 31 décembre 1842.

NOMBRE TOTAL.	PILOTES DE MER A L'ENTRÉE.		PILOTES DE RIVIÈRE A LA REMONTE.	
	BELGES.	NÉERLANDAIS.	BELGES.	NÉERLANDAIS.
682 navires entrés . .	208	474	261	421
Huit navires sont entrés sans pilotes de mer.				

NOMBRE TOTAL.	PILOTES DE RIVIÈRE A LA DESCENTE.		PILOTES DE MER A LA SORTIE.	
	BELGES.	NÉERLANDAIS.	BELGES.	NÉERLANDAIS.
560 navires sortis . .	519	41 ¹	474	86

¹ Les bateaux à vapeur anglais sont presque les seuls navires qui aient fait usage d'un pilote néerlandais.

Bâtiments entrés dans l'Escout avec un pilote en destination de Gand.

NOMBRE TOTAL.	PILOTES DE MER A L'ENTRÉE.		PILOTES DE RIVIÈRE A LA REMONTE.	
	BELGES.	NÉERLANDAIS.	BELGES.	NÉERLANDAIS.
97 navires entrés . . .	24	69	34	63
Quatre navires entrés sans pilote.				

Bâtiments sortis de Gand par Terneuzen et allant à la mer.

NOMBRE TOTAL.	PILOTES DE RIVIÈRE A LA DESCENTE ¹ .		PILOTES DE MER A LA SORTIE.	
	BELGES.	NÉERLANDAIS.	BELGES.	NÉERLANDAIS.
58 navires sortis . . .	26	32	51	7

Les recettes des nouveaux services de pilotages, établis le 15 août et le 28 octobre, s'élevaient, au 31 décembre, aux sommes suivantes :

ANVERS.

Du 15 août.	Recettes du pilotage de la mer à Flessingue	fr.	18,651	81
	Id. de Flessingue à Anvers		23,676	19
	Id. id. à la mer		12,105	75

GAND.

Du 15 août.	Id. de la mer à Flessingue		1,624	18
	Id. de Flessingue à Terneuzen		671	26
Du 28 octob.	Id. de Terneuzen à Flessingue		450	12
Du 15 août.	Id. de Flessingue à la mer		1,080	36

TOTAL GÉNÉRAL. fr. 58,259 67

4 navires entrés à Gand sans pilotes 196 19

Fr. 58,455 86

Il ne sera pas inutile de faire remarquer ici que le droit de pilotage se perçoit par décimètre de tirant d'eau des navires, que les bâtiments à l'entrée ont, par conséquent, un droit plus élevé à payer que les bâtiments à la sortie, et qu'en outre, le tarif de pilotage à l'entrée est beaucoup plus élevé, toutes conditions égales, que celui du tarif à la sortie.

¹ Ce service de pilotage n'a pu être organisé par la Belgique que le 28 octobre, à défaut d'hommes capables. Cette circonstance a donné un grand avantage aux pilotes néerlandais; mais depuis le 28 octobre jusqu'au 31 décembre 1842, sur 30 navires sortis, 26 ont pris un pilote belge.

Il est donc important que la Belgique soit à même d'avoir en mer les mêmes moyens d'action que la Hollande.

Afin d'arriver à ce but, auquel tendent tous les efforts de l'administration, et pour achever l'œuvre déjà commencée avec succès, il est nécessaire d'augmenter le matériel et le personnel du pilotage belge à Flessingue. Le matériel actuel est insuffisant, la besogne continuelle des bateaux ne leur donne que rarement l'occasion de faire les petites réparations d'entretien; il faudrait qu'un bateau pût chômer à tour de rôle pendant une quinzaine de jours, afin d'être prêt à tout événement. Si des avaries survenaient à l'un des bateaux, le service de mer, qui est le plus productif, devrait être interrompu. Des mesures ont été prises pour augmenter le personnel : depuis que le grand mouvement de la navigation a cessé, c'est-à-dire, dès le commencement de la mauvaise saison, un des cinq bateaux pilotes a été temporairement détaché du service proprement dit; treize élèves, choisis parmi les plus anciens et les plus capables, y ont été embarqués sous la conduite d'un patron expérimenté. Ils vont achever leur instruction pendant l'hiver; il y a lieu d'espérer que, dans quelques mois, ils auront acquis toutes les connaissances nécessaires, et qu'ils seront en état de subir l'examen exigé pour l'obtention du grade de pilote. Le nombre des pilotes s'élèvera à 42 après leur admission, et il suffira aux exigences du service pendant cette année, sans qu'il soit nécessaire de demander un supplément de crédit pour leur solde.

La demande qui vous est faite pour la construction de quatre bateaux pilotes a pour but de compléter ces mesures d'organisation définitive.

On a pu se convaincre par ce qui s'est passé en 1842, que les recettes procurées par l'adjonction des quatre bateaux nouveaux seront pour le trésor une nouvelle source de revenu, et que l'influence du pays s'augmentera sur l'Éscout occidental.

Vous trouverez ci-après le devis de ces bateaux.

Si les travaux peuvent commencer sans retard, on a lieu d'espérer que la construction en sera terminée pour l'hiver prochain. Ces bateaux seront immédiatement après employés à Flessingue, aussi longtemps que la concurrence existera dans toute sa force. Plus tard, quand les besoins du service seront devenus moins grands, deux de ces bateaux pourront être détachés pour former une nouvelle station dans la Manche et le Pas-de-Calais.

L'importance de ce dernier service n'est pas moins grande pour la Belgique et son commerce, que celle de la station de Flessingue.

Lorsqu'il sera convenablement établi, il donnera au pilotage belge une supériorité marquée, qui pourra difficilement lui être ravie; c'est aussi celui à la formation duquel les navigateurs attachent le plus de prix; en effet, la plupart des navires destinés pour l'Éscout, et entre autres surtout les navires étrangers, craignent avec raison de s'aventurer dans la mer du Nord, qui renferme tant de hauts-fonds et dont les côtes rapprochées de la Flandre et de l'Angleterre sont environnées de bancs rendus plus dangereux encore par l'irrégularité des courants et la fréquence des brumes. Aussi les capitaines s'estiment souvent trop heureux de trouver des pilotes anglais auxquels ils sont forcés de donner parfois jusqu'à 20 ou 25 guinées, et qui se chargent, non sans danger pour les bâtiments, de les conduire, bien qu'ils n'aient pour la plupart qu'une connaissance plus qu'imparfaite des côtes de la Belgique. C'est pour éviter un impôt

onéreux à la navigation , tout en lui donnant de nouvelles sécurités , que l'établissement de cette station est indispensable ; elle sera entreprise avec bénéfice par l'État.

Déjà sous le Gouvernement des Pays-Bas , les pilotages de la Meuse et du Texel ont établi dans la Manche , pour les ports de Rotterdam et d'Amsterdam , des stations qui existent encore aujourd'hui. Les villes anséatiques ont également la leur.

L'Escaut seul avait été privé de cette faveur , malgré les réclamations incessantes des assureurs et des personnes intéressées à la navigation.

Cédant aux sollicitations continuelles qui lui étaient adressées , l'administration des Pays-Bas se décida enfin , peu de temps avant les événements de 1830 , à envoyer un bateau pilote de Flessingue croiser dans la Manche ; mais cette mesure , qui aurait répondu aux besoins de la navigation si elle avait été convenablement organisée , manqua complètement son but. On plaça à bord de ce bateau des pilotes de l'embouchure de l'Escaut , fort expérimentés peut-être pour la navigation du fleuve , mais ignorant complètement celle de la mer du Nord. Le seul avantage qui résultait de leur embarquement était de les avoir à bord quelques heures plus tôt qu'auparavant ; parfaitement inutiles aux capitaines auxquels les bancs de Flandre étaient familiers , ils l'étaient encore davantage aux étrangers , puis que ceux-ci étaient obligés de les mener en vue de Blankenberg , avant qu'ils pussent commencer à piloter les navires. Leur présence ne dispensait pas les capitaines de la nécessité onéreuse de prendre un pilote anglais pour la mer du Nord.

Ce service , du reste , a été abandonné dès 1830 , comme n'offrant aucun avantage à la Hollande.

Aujourd'hui que les traités ont soumis l'Escaut à un régime exceptionnel , en écartant les entraves de sa navigation , en donnant à la Belgique le droit de surveillance et la faculté d'y établir des services de pilotage , aujourd'hui que nous avons fait usage de ces droits , la dignité du pays et l'intérêt du trésor exigent d'achever l'œuvre commencée et d'en assurer le succès pour l'avenir.

Ces considérations m'ont engagé à présenter aux Chambres le projet de loi ci-joint , que Sa Majesté m'a chargé de soumettre à vos délibérations.

Le Ministre des Affaires Étrangères ,

COMTE DE BRIEY.



PROJET DE LOI.

Leopold ,

Roi des Belges ,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères ,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Un crédit de *cent trente-cinq mille francs* (135,000 francs) est ouvert au Ministère des Affaires Étrangères (*Marine*) , pour la construction de quatre bateaux pilotes destinés au service de la station des bouches de l'Escaut.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 5 mars 1845.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères ,

COMTE DE BRIEY.

DEVIS ESTIMATIF

De construction de deux bateaux pilotes de 16^m50 de longueur et de deux bateaux pilotes de 18^m00 de longueur, destinés au service du pilotage des bouches de l'Escaut.

Coque d'un bateau pilote de 16 ^m 50	13,000	»
Armement, mâture et inventaire	15,000	»
25 tonnaux de lest en fer à 14 francs par 100 kilogrammes . .	3,500	»
	<u>31,500</u>	»
Pour deux. fr.	<u>63,000</u>	»
Coque d'un bateau pilote de 18 ^m	15,000	»
Armement, mâture et inventaire	17,000	»
28 tonnaux de lest en fer à 14 francs par 100 kilogrammes . .	3,920	»
	<u>35,920</u>	»
Pour deux. fr.	<u>71,840</u>	»
	<u>63,000</u>	»
	134,840	»
Confection des plans.	160	»
TOTAL du crédit demandé . . . fr.	<u>135,000</u>	»