

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 AVRIL 1843.

RAPPORT fait par M. DE LA COSTE, au nom de la section centrale (¹) chargée d'examiner le projet de loi relatif (²) à une demande de crédit pour la construction de bateaux-pilotes.

MESSIEURS,

Vous avez renvoyé à la section centrale chargée de l'examen du budget de la Marine, une proposition de M. le Ministre des Affaires Étrangères et de la Marine, tendante à obtenir un crédit de fr. 135,000 pour la construction de quatre bateaux-pilotes, destinés au service de la station des bouches de l'Escaut.

La Chambre se souviendra que les sommes demandées au budget de la Marine, de l'exercice courant, pour les bâtiments de guerre, ayant été réduites, au premier vote, savoir : celle qui figurait à l'art. *personnel*, de fr. 330,524 à fr. 297,471-60 et celle qui était portée à l'art. *matériel*, de fr. 293,877 à fr. 249,796-45, différence totale, en moins, fr. 77,132-95, et cette réduction ayant été remise en discussion au second vote, le Ministre, tout en admettant la possibilité d'opérer une semblable économie, témoigna le désir que les crédits demandés fussent maintenus dans leur intégralité, afin de pouvoir affecter le montant de cette économie à la construction de trois bateaux pour le pilotage ; mais, sur l'observation faite par plusieurs membres et en particulier par le rapporteur de la section centrale, que la construction des bateaux dont il s'agit, pourrait faire l'objet d'une proposition spéciale, le Ministre ne s'opposa plus à la réduction, qui fut définitivement adoptée par la Chambre.

(¹) La section centrale était composée de MM. RAIXEN, *président*, SCHRYVEN, LEBEAU, KEAVYN, DE VILLEGAS, DE MEER DE MOORSSEL, et DE LA COSTE, *rapporteur*.

(²) Projet de loi, n° 135.

C'est cette proposition spéciale qui vous est soumise ; mais, au lieu de trois bateaux, le Ministre en demande quatre, et, tandis qu'il les évaluait à fr. 25,000 environ chacun, il en porte maintenant la dépense à fr. 31,500, pour ceux qui n'ont que 16^m,50 de longueur, et à fr. 35,920, pour ceux de 18 mètr. Ces différences devaient nécessairement fixer l'attention de votre section centrale ; elle a demandé à ce sujet des explications au Ministre. D'après celles qu'il a fournies, un cinquième bateau ayant été affecté, le 1^{er} décembre 1842, au pilotage des bouches de l'Escaut, on avait pu présumer que ce service serait suffisamment assuré au moyen de trois autres embarcations semblables ; mais ce nouveau bateau, quoique destiné à l'instruction des élèves, a dû remplacer un bateau avarié ou en réparation d'entretien. Lorsque les bateaux employés étaient encore tous neufs, ajoute M. le Ministre, ils pouvaient être presque constamment sous voile, sans jours de chômage ; mais ce service forcé ne peut se maintenir ; il faut, pour assurer l'établissement d'un pilotage complet, que huit bateaux soient en service continu et qu'un neuvième soit prêt à remplacer un bateau qui exigerait de réparations.

Quant à la dépense par bateau, voici, en substance, les éclaircissements donnés à cet égard par M. le Ministre :

Les prix d'adjudication ont varié de fr. 24,450 à fr. 24,900, mais à cette somme il fallait ajouter le prix du lest en fer, soit 25,000 kil. à fr. 14, fr. 3,500. Ces bateaux n'avaient que 15 mètr. de longueur ; on avait choisi le modèle des meilleurs bateaux pilotes d'Ostende ; il a été reconnu que ces bateaux, quoique fort bons voiliers, parfaitement construits, laissent quelque chose à désirer pour l'emploi qui en est fait à Flessingue et qui exige plus de célérité. Leur peu de longueur fait plonger avec force l'avant dans la mer et l'équipage est constamment mouillé quand la brise fraîchit. On a donc jugé convenable, pour donner plus de marche et moins de tangage aux bateaux, de les construire dans des dimensions un peu plus grandes, d'après les modèles d'un *bateau pilote d'Anvers qui réunit toutes les conditions désirables.

Les deux bateaux qui sont destinés au service de la Manche doivent encore excéder les autres en grandeur. Leur croisière dure 15 jours, tandis que celle de l'Escaut n'est que d'une semaine. Il faut plus de place pour les provisions, et la nature du service exige que les bateaux présentent plus de résistance à la mer.

Ces explications, en ce qui concerne le montant de la dépense par bateau, ont paru suffisantes à votre section centrale, persuadée qu'elle est que le Département de la Marine apportera dans la construction desdits bateaux toute l'économie qui peut et doit résulter soit d'une active surveillance, soit de la concurrence et de la publicité dans tout ce qui en est susceptible ; mais il reste diverses questions à examiner :

Les quatre bateaux demandés sont-ils nécessaires pour atteindre le but du pilotage belge dans les bouches de l'Escaut ?

Y a-t-il urgence de les construire tous cette année ou ne pourrait-on, par exemple, répartir cette dépense sur deux exercices ?

Ne pourrait-on y pourvoir, en tout ou en partie, au moyen d'économie sur les différents articles du budget de la marine ?

Tels sont les trois points sur lesquels la Chambre aura principalement à se décider et qui vont être successivement examinés.

Il est hors de doute que l'établissement d'un pilotage belge dans les bouches de l'Escaut est un avantage précieux pour notre navigation qui n'est plus, sous ce rapport, à la merci d'une administration étrangère. A cela il faut ajouter ce que ce service, la construction et l'entretien des embarcations, procurent d'aliment à l'activité, au travail national, et cela sans aucun sacrifice réel, puisque le pilotage rend plus que les frais. Enfin, il faut encore prendre en considération l'utilité de ce service comme pépinière d'excellents marins.

Aussi votre section centrale n'a nullement hésité à reconnaître qu'il faut maintenir notre pilotage dans les bouches de l'Escaut et même l'étendre pour l'assurer ; mais ceci ne décidait point la question de savoir si quatre bateaux sont dès-à-présent nécessaires.

Votre section centrale a communiqué ses doutes à cet égard à M. le Ministre, et comme la question intéresse surtout notre navigation, il a été convenu que les Chambres de commerce d'Anvers et de Gand seraient préalablement entendues. Leurs réponses, qui sont annexées au présent rapport, sont de tout point favorables au projet du Département de la Marine. Une pétition qui vous a été adressée sur ces entrefaites par plusieurs armateurs et négociants d'Anvers et que vous nous avez renvoyée par décision du 29 de ce mois, tend également à appuyer ce projet et en représente l'urgence comme d'autant plus grande qu'il est, disent les pétitionnaires, indispensable que la construction de ces bateaux soit terminée avant le commencement de l'année 1844. Les bateaux demandés pour l'Escaut et pour la Manche, ajoutent-ils, doivent assurer aux capitaines des navires en destination de la Belgique, la faculté d'être guidés dans leur route par un pilote avant d'avoir quitté la Manche, et une diminution très forte dans les frais considérables qu'ils sont obligés de faire actuellement en prenant des pilotes anglais qui ne présentent point les mêmes garanties.

Quoique ces derniers avantages ne dussent point être obtenus sur-le-champ, si, comme il est dit dans l'exposé des motifs de la loi proposée, (page 6), les bateaux destinés pour la Manche devaient cependant d'abord être employés dans les bouches de l'Escaut et ne devaient l'être dans la Manche que plus tard et éventuellement, toutefois, le vœu si hautement exprimé par le commerce en faveur de la mesure en discussion, engage votre section centrale à en adopter le principe, sauf au Gouvernement à examiner si la station de la Manche ne devrait pas être organisée dès que les bateaux seront construits.

Il est évident que plutôt cette construction sera terminée et plutôt le commerce et la navigation jouiront des avantages que le projet de loi leur promet ; plutôt aussi l'État profitera-t-il de l'augmentation présumée de produits du pilotage. Il y aurait, sous ce double rapport, quelque inconvénient à répartir la dépense sur deux exercices, ce qui, sans cela, eût paru désirable à votre

section centrale, dans un moment où la situation du trésor impose le devoir de n'ajouter aux charges des budgets qu'avec une grande circonspection ; on n'insistera donc pas sur cette considération qui a dû être pesée par le Gouvernement.

Quant à la question de savoir si la dépense ne pourrait être couverte en tout ou en partie au moyen d'économies, la négative paraît établie par les renseignements suivants donnés par M. le Ministre des Affaires Étrangères :

« La réduction de fr. 77,000 que la Chambre a cru devoir opérer sur les art. 1 et 2 du chap. II du budget de la Marine, dépasse les économies qui en 1842. ont pu être réalisées sur ces deux articles, et qui ont été affectées par la loi du 7 avril, à la construction d'un bateau à vapeur pour le passage d'eau d'Anvers.

» Il n'y a, pour le moment, aucun matelot détaché à bord des bâtiments du commerce, à la charge des armateurs ; le peu de développement de la navigation n'a pas obligé les capitaines à faire jusqu'ici de semblables demandes au Gouvernement, et tout annonce, qu'il en sera de même dans le courant de l'année.

» Quant aux congés que l'on pourrait accorder, il importe de ne pas perdre de vue que tous les marins servent par suite d'un engagement volontaire pour un terme fixé, et qu'on ne peut, sans injustice, les renvoyer sans solde dans leurs foyers, comme des miliciens, à moins qu'ils n'acceptent de plein gré ce congé. »

Suivant des renseignements ultérieurs communiqués également par le Département de la Marine, les navires : le *Comte de Flandre* (actuellement en mer), la *Louise-Marie* (partie pour St-Thomas), le *Macassar* (en ce moment à Singapour), et la canonnière, n° 1, stationnée à Ostende, n'ont à bord que le nombre d'hommes qui leur est strictement indispensable ; et c'est parmi le personnel du brigantin le *Congrés* et des canonnières n°s 5, 7, 10 et 11, qu'il faut que l'on trouve non-seulement les hommes nécessaires pour les prochains voyages vers Singapour, mais encore les équipages destinés à aller protéger la pêche nationale dans les mers du Nord, le personnel qu'exigent les différents services sur l'Escaut et la garde des bâtiments de la marine, etc.

En résumé, M. le Ministre, déclare formellement qu'il y a impossibilité de réaliser de nouvelles économies sur ce chapitre, ni sur aucun autre du budget : le personnel du pilotage sur lequel on a pris, l'année dernière, une assez forte somme pour la construction d'un bateau à vapeur, est aujourd'hui au grand complet : les autres allocations, ajoute-t-il, suffisent à peine à couvrir la dépense.

A l'égard du pilotage des bouches de l'Escaut et de la Manche, en particulier, il ne sera pas inutile de faire remarquer qu'il réclame un personnel de 42 pilotes, tandis qu'il n'en figure que 40 au budget pour ce service : quelques mutations de personnel permettront cependant de rétribuer ces deux pilotes au dessus du complet, mais le chiffre sera, dit le Ministre, entièrement absorbé ; la solde du personnel existant au 1^{er} janvier 1843 exige, pour un an, fr. 130,950,

tandis que le crédit alloué est de fr. 131,540, différence, comme on voit, tout à fait insignifiante.

Après avoir pesé ces différentes considérations, votre section centrale croit devoir vous proposer l'adoption du projet de loi dont vous lui avez renvoyé l'examen.

Elle vous propose de plus que la pétition des divers armateurs et négociants d'Anvers, mentionnée ci-dessus, reste déposée sur le bureau pendant la discussion.

Le rapporteur,
E. DE LA COSTE.

Le président,
RAIKEM.

*La chambre de commerce et des fabriques de Gand à M. le Ministre des
Affaires Étrangères.*

Gand, ce 30 mars 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Ayant pris communication du contenu de votre dépêche du 27 de ce mois, n^o 50/82^B, nous avons été unanimes pour reconnaître toute l'utilité de l'établissement de pilotage créé à Flessingue dans le courant de l'année dernière; en effet, cet établissement s'est déjà trouvé en position de rendre d'importants services à des navires se rendant de la Belgique à la mer ou de la mer en Belgique; nous désirons donc vivement qu'il puisse se consolider, et, comme pour y parvenir, il est hors de doute qu'un plus grand nombre de bateaux-pilotes ne soit nécessaire, surtout pour donner au pilotage de l'Escaut, en étendant son service jusques dans la Manche, toute l'extension dont il est susceptible, nous espérons que la Législature accordera au Gouvernement la somme demandée pour la construction de quatre nouveaux bateaux-pilotes, destinés à réaliser une amélioration si importante et toute entière dans l'intérêt de notre commerce maritime.

La chambre de commerce et des fabriques,

BONAERT.

Le membre de la Chambre, faisant fonctions de secrétaire,

N.-J. CLAUS.

*La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers à M. le Ministre des
Affaires Étrangères.*

Anvers, le 31 mars 1863

MONSIEUR LE MINISTRE ,

Le commerce d'Anvers a vu avec beaucoup de regret que le projet de loi allouant un crédit de fr. 135,000, pour la construction de quatre bateaux-pilotes, a rencontré de l'opposition au sein de la Chambre des Représentants.

L'organisation d'un pilotage belge n'est pas destiné à rendre aux navigateurs fréquentant nos ports, uniquement les services qu'ils pouvaient requérir auparavant du pilotage néerlandais. Le grand avantage que le commerce est fondé à attendre d'un pilotage national, c'est, comme vous l'avez sagement apprécié, Monsieur le Ministre, d'avoir constamment des bateaux-pilotes à l'entrée de la Manche, pour conduire les navires le long des côtes si dangereuses de Flandre jusqu'au port de destination.

Aujourd'hui les navires de long cours arrivés à la hauteur de Douvres sont obligés de prendre des pilotes anglais qui leur font payer des salaires très élevés, et qui, souvent, n'ont qu'une connaissance imparfaite des dangers de nos côtes. Un service belge qui dispenserait les navires de recourir à ces intermédiaires étrangers, serait doublement utile en ce qu'il rendrait la navigation vers nos ports plus économique en même temps qu'il en augmenterait la sécurité.

Cette amélioration si importante pour la navigation est d'ailleurs réclamée dans l'intérêt même du service, qui ne pourra obtenir la préférence des navigateurs étrangers, à moins de présenter une supériorité réelle comparativement à celui de la Hollande. Or, le concours de quatre bateaux-pilotes, joints à ceux déjà en activité, est absolument indispensable pour qu'un service, organisé sur ce pied, soit à l'abri d'interruptions fréquentes.

Nous osons espérer, Monsieur le Ministre, que ces considérations prépondérantes d'utilité publique seront appréciées par les Chambres, et nous vous prions instamment d'user de toute votre influence pour que le projet, dont le commerce est redevable à votre bienveillante sollicitude, obtienne la sanction législative.

Agréé, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération,

La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

TH. DE COCK, *président.*

Le secrétaire,

PAUL DIERCXSENS.