

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 3 DÉCEMBRE 1840.

---

*RAPPORT* fait par M. EUGÈNE DE SMET, au nom de la section centrale, sur le Budget de la Marine pour l'exercice de 1841 (\*).

---

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport dont j'ai été chargé par votre section centrale, sur le Budget de la Marine pour l'exercice de 1841.

Si l'examen de ce Budget n'a pas donné lieu à beaucoup d'observations dans les sections, il a néanmoins fourni l'occasion à plusieurs d'entre elles d'émettre l'opinion qu'il conviendrait de supprimer en tout ou en partie la marine militaire. La première section estime que la marine militaire peut être supprimée en conservant toutefois les bâtiments nécessaires au service du pilotage, sauvetage et la garde douanière des côtes.

La quatrième est aussi d'opinion que la flottille de guerre est en partie complètement inutile, et qu'on pourrait sans inconvénient supprimer les chaloupes canonnières au nombre de sept.

La cinquième pense de même, et invite le Gouvernement à prendre des mesures telles que, sans préjudice aux positions acquises, elle soit progressivement diminuée et enfin supprimée.

M. le Ministre ayant été entendu sur les observations faites par les trois sections précitées, a produit une note sur les services réels que rendait la marine militaire, laquelle est jointe au rapport.

La section centrale, déterminée par les considérations consignées dans cette note, et par les lumières qui ont jailli de la discussion à laquelle elle a été livrée, a, à la majorité de cinq voix, un membre s'étant abstenu, pensé qu'il n'y avait pas lieu de s'arrêter pour le moment aux observations faites par les 1<sup>re</sup>, 4<sup>me</sup> et 5<sup>me</sup> sections, sur lesquelles toutefois elle attire une sérieuse attention du Gouvernement; en conséquence elle s'est occupée des détails, qui n'ont donné lieu à aucune observation, et le Budget a été adopté sans amendement.

*Le Rapporteur,*

**EUG. DE SMET.**

*Le Président,*

**FALLON, ISIDORE.**

---

(\*) La section centrale était composée de MM. FALLON, président, DE RENESSE, DE PUYDT, DE MEER DE MOORSEL, DELFOSSE, DAVID et DESMET, rapporteur.

## BUDGET DE LA MARINE.

---

### *Service des bâtiments de l'État. — Utilité et nécessité du maintien de la Marine.*

Le traité du 19 avril 1839, en donnant à la Belgique la co-souveraineté de l'Escaut, lui a imposé des devoirs sur la partie du fleuve qui traverse son territoire. Un de ses devoirs est la surveillance de la quarantaine.

Les navires d'une provenance suspecte ne subissent pas d'entraves à leur entrée dans le fleuve, mais ils sont astreints à hisser un pavillon distinctif qui les fasse reconnaître des autorités néerlandaises. Ils sont, dans ce cas, convoyés par des canonnières jusqu'à la frontière belge, où se trouve placée notre canonnière d'avant-poste. Celle-ci continue la même surveillance jusqu'au fort Ste-Marie, où se trouve la station belge de quarantaine, sous la surveillance d'une autre canonnière. Deux, et au besoin, trois canonnières, quand il y a plusieurs bâtiments en quarantaine, sont exclusivement employées à ce service. Une autre est constamment en station au fort Lillo, pour y prêter appui à la douane. La durée de chaque station est de quinze jours. On comprend facilement qu'il serait impossible d'exiger qu'un équipage y restât constamment consigné à bord, loin de toute communication: les bâtiments se relèvent alternativement, de sorte que, chaque année, chacun d'eux passe six mois dans les trois postes d'observation de Lillo, du fort Ste-Marie et de Saefdingen.

Les bâtiments qui ne sont pas aux avant-postes ou à la quarantaine, sont occupés à faire de l'eau pour ceux qui s'y trouvent et pour le reste de la flottille; à fournir au magasin de la marine, à Anvers, les corvées nécessaires au bon entretien du matériel qui y est déposé; à fournir le personnel du bateau à vapeur qui fait le service du passage d'Anvers à la Tête de Flandre; et enfin, à exécuter les réparations dont chacun d'eux a besoin pour être maintenu en parfait état de conservation.

Un septième bâtiment, qui est dans l'Escaut, est monté par le commandant de la flottille, qui surveille toutes les parties du service des bâtiments sous ses ordres.

A Ostende, deux canonnières sont affectées à la garde de cinq bateaux pilotes de ce port, et à l'exécution des mesures prescrites pour les rôles d'équipage des bateaux de pêche; une partie de leur personnel monte, à tour de rôle, à bord de l'*Aviso* qui, pendant les mois d'hiver, surveille la pêche au poisson frais dans la Mer du Nord; le reste est employé à entretenir en bon état le matériel de rechange déposé dans le magasin de la marine, à Ostende.

En cas d'échouement ou de naufrage, ces équipages prêtent aide et assistance aux navires en danger: c'est à leur zèle et à leur activité, que plusieurs arma-

teurs ont dû déjà la conservation du grément et de l'inventaire de bâtiments jetés à la côte dans ces parages.

Un autre bâtiment, la goélette *la Louise*, chargé, cette année, de surveiller la grande pêche dans la Mer du Nord, a croisé, pendant tout l'été, aux îles Schetland, aux îles Feroé en Islande, sur le grand banc de Doggersbank. L'officier commandant ce navire, avait à bord toutes sortes d'objets de rechange et des vivres pour les nombreux pêcheurs belges qui se rendent chaque année dans ces parages. Cette croisière, prescrite par l'arrêté royal du 28 février 1840, a, en outre, pour but d'empêcher la fraude de la part des pêcheurs qui concourent à l'obtention de la prime que l'État accorde pour la pêche.

Un officier de santé de la marine a tous les instruments et les médicaments nécessaires pour nos pêcheurs blessés ou malades. Cette précaution est loin d'être inutile aux belges, qui se rendent au nombre de sept à huit cents dans les lieux de la pêche.

M. le consul belge des îles Schetland s'est embarqué, pendant plusieurs jours, sur ce navire; il a successivement installé ses agents, dans les îles de son ressort, et l'on a acquis la conviction que, dès la présence d'un bâtiment de l'État dans ces parages, le commerce illicite auquel se livraient plusieurs de nos pêcheurs, au détriment de leurs armateurs, a entièrement cessé.

Ce bâtiment, qui est actuellement en mission en Portugal, a visité, d'après les instructions qu'avait reçues son commandant, plusieurs ports du nord de l'Écosse; la presse anglaise a parlé de ce navire dans les termes les plus flatteurs, et des officiers supérieurs et généraux de la marine de la Grande-Bretagne ont hautement témoigné du bon ordre et de la bonne installation de cette goélette, ainsi que de la discipline exemplaire de son équipage.

Nous avons pris connaissance des lettres flatteuses qui ont été adressées par eux au Département de la Marine.

La présence des équipages de la marine, à Anvers et à Ostende, n'a pas été non plus sans utilité pour le commerce.

L'administration, d'accord avec la Législature qui a accordé des primes pour la construction des navires, n'a rien négligé pour former des matelots nationaux; quoique plus de deux cents marins nationaux, formés par la marine, naviguent actuellement à bord des bâtiments du commerce, la disette de marins s'est fait tellement sentir pendant cette année, qu'à plusieurs reprises des armateurs ont demandé que des marins de l'État vinssent compléter leurs équipages; plus de cinquante marins ont été embarqués de cette manière pendant l'année 1840.

L'État cesse de les payer pendant leur absence; ils sont aux gages de l'armateur, afin de ne pas détruire la concurrence et donner à une maison de commerce un avantage réel sur d'autres qui ne jouiraient pas de la même assistance. Les capitaines qui ont eu de ces marins à leur bord, se sont hautement loués de leur aptitude, de leur zèle et de leur bonne volonté.

Il y a peu de jours, à Ostende, un navire belge qui avait perdu ses chaînes dans un des derniers ouragans, et qui se trouvait dans l'impossibilité de les remplacer, en a reçu de la marine, et a pu dès lors continuer immédiatement son voyage.

Plusieurs aspirants ont été embarqués à bord du bâtiment-école *l'Hydrographe*, qui a péri malheureusement à Valparaiso dans le mois de juin dernier.

Le capitaine Lucas , qui commandait ce navire , a donné les rapports les plus favorables sur leur conduite et leurs connaissances.

Plusieurs autres ont navigué , avec l'autorisation du Gouvernement , à bord de navires du commerce.

On se rappelle la pénurie de capitaines belges qu'éprouvent les armateurs . Ces jeunes gens sont appelés à remédier peu à peu à cet inconvénient , que la marine peut seule faire cesser . Un seul fait démontre la vérité de cette assertion : depuis la réorganisation des écoles de navigation , en 1834 , trois personnes seulement ont obtenu le brevet de capacité de capitaine au long cours ; deux d'entre elles sont d'anciens aspirants de marine , sortis volontairement des corps pour naviguer au commerce .

La classe des officiers qui auront passé par les deux marines , formera en outre , plus tard , un excellent noyau de consuls , qui auront à la fois l'instruction spéciale , l'énergie militaire et la connaissance des intérêts commerciaux , nécessaires dans l'exercice de leurs importantes fonctions .

### *Pilotage.*

Les renseignements détaillés , produits par M. le Ministre des Travaux Publics à l'appui du Budget de la Marine pour l'exercice 1840 , nous dispensent d'entrer dans de longs développements à ce sujet . Nous nous bornerons à constater que la dépense de ce service est en rapport direct avec ses produits . Si des obstacles indépendants de la volonté du Gouvernement , c'est-à-dire , l'adoption d'un règlement définitif de pilotage , que la commission mixte d'Anvers est appelée à rédiger pour la navigation de l'Escaut , se sont opposés à l'organisation entière de cette branche du service public , tout du moins fait espérer que bientôt l'État pourra établir des stations de pilotage aux embouchures du fleuve . Les trois règlements provisoires adoptés par les deux Gouvernements , vers la fin de l'année 1839 , ont reçu leur entière exécution . La surveillance que le traité confie à des commissaires permanents s'exerce sur tout le fleuve et à ses embouchures . Le personnel du pilotage à Ostende et à Anvers , n'a pas subi de modification .

### *Passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre.*

Le Ministre des Finances avait eu , depuis 1830 , le service des bacs et bateaux et celui du passage d'Anvers dans ses attributions , contrairement à la loi du 7 frimaire an VII , qui donne l'entretien et le service de ces bateaux au Ministère de l'Intérieur (Travaux Publics) , en confiant seulement la recette du droit de passage au Département des Finances .

Les deux Ministres des Finances et des Travaux Publics s'entendirent pour faire rétablir cette administration dans son état normal , et le transfert des dépenses , des frais d'exploitation et d'entretien eut lieu , au Budget de 1840 , du Budget des Finances à celui des Travaux Publics dont la marine faisait partie à cette époque .

M. le Ministre des Travaux Publics se vit , peu après , forcé de faire chômer le seul bateau qui existât au mois de février ; des réparations urgentes nécessitaient une interruption de service pendant quatre ou cinq mois ; il fallait pen-

dant ce temps opérer le passage à l'aide d'embarcations , à bord desquelles on plaçait des rameurs qui recevaient deux francs par jour.

M. le Ministre , pour éviter des frais extraordinaires à l'État , fit détacher sur ces embarcations un nombre de marins double de celui des rameurs qu'on payait dans de pareilles circonstances ; le résultat de cette mesure fut une notable économie et un service plus accéléré , plus sûr et plus régulier.

On ne tarda pas à reconnaître qu'il était indispensable , pour la conservation du matériel et des machines , d'en confier la haute surveillance et l'entretien journalier à des hommes du métier. Un ingénieur mécanicien du chemin de fer fut chargé du soin de veiller aux machines , et des officiers de la marine furent préposés comme chefs de ce service , pour tout ce qui concerne la propreté et l'entretien du bateau ; la recette continuant toujours à être faite par les agents du Département des Finances. Pour quiconque a vu le bateau à vapeur , avant que la marine en eût la surveillance , et qui , depuis , a pu faire la comparaison , il est inutile de dire que le service a reçu de sensibles améliorations , que ne pouvaient y apporter , malgré leur bonne volonté , des fonctionnaires étrangers à la navigation et à la mécanique , et hors d'état , dès lors , d'apprécier les mesures convenables au service et d'assurer l'exécution des ordres donnés pour l'entretien de ces embarcations.

Si , comme tout le fait espérer , un bateau à vapeur met les rives de l'Escaut en rapport direct avec le chemin de fer , le personnel à nommer sera pris entièrement sans augmentation de dépense parmi les équipages de la marine.

Déjà depuis le court espace de temps que la marine a fait ce service , de jeunes matelots instruits par le machiniste , remplissent à bord les fonctions de chauffeur.

#### *Sauvetage.*

Un arrêté royal du 30 octobre 1838 a organisé ce service.

Les stations sont établies à Adinkerke , à Nieuport , à Ostende , à Blankenberg et à Knocke. Dans chacune de ces stations un bateau au moins , pourvu de tous les appareils et des ustensiles de communication nécessaires pour porter secours aux marins et aux navires en détresse , est constamment prêt à être mis à la mer.

Un obusier et des projectiles sont mis à la disposition du chef de la station , à l'effet d'être employés quand l'état de la mer empêche à toute embarcation même insubmersible , l'approche du bâtiment naufragé. Une bombe lancée de la côte passe au delà du navire ; elle traîne à sa suite une corde retenue au rivage par une de ses extrémités.

Cette corde est ainsi lancée au vaisseau ; elle établit une communication entre la côte et les naufragés , et peut servir de trajectile à ces derniers.

On commence à éclairer la mer au moyen de quelques fusées , quand l'obscurité qui accompagne les nuits de tempête empêche les moyens de sauvetage d'être convenablement dirigés. On reconnaît ainsi la position du navire échoué , la route que doit suivre le bateau sauveur , et la direction à donner au projectile de sauvetage.

Un système de récompenses et de secours contribue à répandre parmi les marins sauveteurs une noble émulation ; des exercices réguliers ont formé et entre-

tiennent l'instruction des marins et des artilleurs qui doivent concourir à l'accomplissement de cet acte de philanthropie, enfin le commandement absolu donné au chef de l'embarcation, dès qu'elle est mise en mer, ou qu'elle a débordé du quai ou du rivage, promet des résultats heureux en cas de naufrage. On comprend l'efficacité de cette mesure, lorsqu'on réfléchit que toute importante que soit la manière dont les projets ont été conçus, la vie dépend toujours de la promptitude de leur exécution.

Des indemnités sont dues au Trésor Public par le navire secouru selon la gravité du péril et la valeur de la cargaison.

L'établissement d'un service complet de sauvetage est un acte qui honore le Gouvernement.

---