

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 DÉCEMBRE 1843.

RAPPORT fait par M. DE LA COSTE, au nom de la section centrale ⁽¹⁾ chargée d'examiner le Budget de la Marine, pour l'exercice 1844 ⁽²⁾.

MESSIEURS,

Les développements du Budget de la Marine présenté par le Gouvernement, pour l'année 1844, offrent, dans la forme, une simplification qui répond à l'observation consignée, à cet égard, dans le rapport de votre section centrale chargée de l'examen du même Budget, pour l'année courante.

Ce dernier s'élevait primitivement à la somme de. fr.	960,849 »
Une réduction de.	77,132 95
ayant été opérée par la Chambre sur le chapitre II, ledit Budget fut arrêté à la somme de. fr.	883,716 05
Mais par trois lois, en date du 12 avril dernier, il fut alloué des crédits spéciaux, savoir : pour la construction de 4 bateaux-pilotes, de. fr.	135,000 »
pour entretien de la <i>British Queen</i> , de.	30,000 »
et pour frais de la police maritime, de.	30,000 »
Ce qui porte les dépenses consenties pour 1843, à.	1,078,716 05
Cette année il est demandé.	1,066,275 »
Différence en moins.	12,441 05

Dans cette somme de 1,066,275 francs, la dépense du pilotage, portée à 342,000 francs, et celles de 48,758 francs pour le service des bateaux à vapeur de

(1) La section centrale est composée de MM. VILAIN XIII, *président*, VERWILGHEN, DE GARCIA DE LA VEGA, DE CHIMAY, TROYE, KERVYN et DE LA COSTE, *rapporteur*.

(2) Budgets généraux, n° 2.

l'Escaut, et de 30,000 francs pour la police maritime, ensemble 420,758 francs, sont plus que balancées par les recettes qui proviennent de ces services particuliers, et qui font partie des Voies et Moyens, respectivement pour 350,000 francs, pour 56,000 francs et pour 30,000 francs, ensemble 436,000 francs. La somme de 42,000 francs demandée pour la construction de deux bateaux-pilotes pour la station d'Ostende, se rapporte à la même catégorie de dépenses, et n'est pas de nature à se reproduire annuellement. Enfin le crédit pour la *British Queen* est une dépense toute spéciale et nécessairement transitoire. Si l'on distrait ces sommes du montant total du Budget, il reste celle de 603,517 francs, y compris 16,500 francs pour le sauvetage. La marine, proprement dite, ne réclame donc qu'environ 587,000 francs, que l'on peut considérer en partie comme un fonds d'encouragement pour le commerce et l'industrie, auxquels le Gouvernement, par l'emploi qu'il fait des équipages, a cherché à assurer le bienfait de départs à époques fixes vers certains points du globe, comme Syngapore et l'Inde, ainsi que d'un fret très-modéré.

Toutefois, comme nonobstant la réduction de fr. 77,132 95 c^s, opérée par la Chambre sur le Budget de 1843, deux sections (la 2^e et la 6^e) ont rappelé, cette année, les promesses d'économies graduelles qui furent faites par le Gouvernement dans les discussions précédentes, votre section centrale a cru devoir examiner ce point avec une nouvelle attention.

CHAPITRE PREMIER.

Administration centrale. fr. 9,550 »

Adopté sans observation par toutes les sections, ainsi que par votre section centrale.

CHAPITRE II.

Bâtiments de guerre. fr. 547,267 »

Outre l'observation générale de deux sections, relatée ci-dessus, il a été demandé par la troisième section pourquoi l'État ne vend pas les navires *en disponibilité* (ce sont, suivant les explications données dans les développements du Budget, les canonnières nos 1, 4, 6, 9, 10 et 12), pour autant, ajoute la même section, que ces navires soient hors de service. De son côté, la sixième section a exprimé le vœu que, lorsque le Gouvernement désire substituer aux bâtiments qu'il possède, des navires d'un rang supérieur, il fasse, pour ces constructions nouvelles, des propositions formelles à la Chambre, au lieu d'y destiner des fonds demandés sous une autre désignation. Dans cette vue, la même section désire que l'art. 2 soit subdivisé en plusieurs articles distincts.

De son côté, la section centrale a remarqué qu'au lieu d'un *avis* mentionné dans les développements du Budget de l'année courante, parmi les bâtiments dont se compose la marine de l'État, un brick sur chantier y était compris cette année.

Elle s'est enfin demandé si un personnel aussi complet et aussi nombreux que celui qui est indiqué à l'art. 1^{er} n'outrepasse pas la mesure de nos besoins, et s'il n'y aurait point d'économies possibles sur l'art. 2.

Avant de se prononcer au sujet de ces articles, elle a donc cru devoir communiquer à M. le Ministre des Affaires Étrangères les questions et les observations qui vont être transcrites ci-dessous avec les réponses de ce Ministre.

1^o *Tous les bâtiments hors de service sont-ils vendus ?*

RÉPONSE. — « Le Gouvernement a fait vendre, dans le courant de 1842, le » brigantin les *Quatre Journées* et les canonnières goëlettes nos 2 et 3; ils étaient » à cette époque les seuls bâtiments hors de service. Dans le courant de 1844, » on exposera en vente publique le brigantin *le Congrès*, qui se trouve encore » en activité de service; les autres canonnières désarmées sont loin d'être assez » défectueuses pour être regardées comme étant hors de service. »

2^o *Est-il nécessaire de conserver tous les bâtiments en disponibilité, bâtiments dont le nombre est supérieur à celui des bâtiments armés ?*

RÉPONSE. — « Les canonnières en disponibilité sont, à l'exception de deux, » construites d'après le modèle hollandais; leur membrure est extrêmement » forte et leur forme particulière les rend impropres à un autre service que » celui pour lequel elles ont été employées, et auquel elles conviennent parfait- » tement. Elles sont destinées à remplacer, en cas de réparations, les canon- » nières du même modèle qui sont chargées de la surveillance de la quaran- » taine. Le Gouvernement des Pays-Bas emploie également à ce service des » canonnières exactement semblables aux nôtres.

» Les deux autres sont des canonnières goëlettes, actuellement désarmées à » Ostende, et qui pourraient être encore utilement employées comme gardes » de quarantaine, dans le cas où une maladie contagieuse nécessiterait des » stations de quarantaine à Nieupoort et à Ostende, comme cela a déjà eu lieu » en 1831 et 1832.

» Il faut pour l'Escaut deux ou trois canonnières de rechange, et une des ca- » nonnières actuellement en disponibilité devra remplacer le brigantin *le Con- » grès*, qu'on se propose de vendre en 1844.

» La vente immédiate des canonnières en disponibilité, ou d'une partie » d'entre elles, rapporterait peu de chose à l'État, tandis que leur entretien » coûte une très-faible somme.

» L'entretien de ces bâtiments peut être évalué à environ 2,000 francs tous » frais compris.

» On ne croit pas que les canonnières pussent se vendre plus de 6,000 francs » l'une parmi l'autre.

» Il n'y a donc point nécessité absolue de les garder, mais on croit que leur » conservation est plus profitable à l'État que leur vente. »

3^o *Avec quels fonds se propose-t-on de payer le brick sur chantier, et à quel usage doit-il servir ?*

RÉPONSE. — « La valeur de la coque du brick a été économisée sur le Budget » de 1842.

» L'article du matériel, art. 2, chapitre II, s'élevait alors à 293,877 francs;

» ce crédit a été diminué considérablement pour l'exercice 1843; il n'y a été
 » porté que pour 249,796 francs, et il ne figure dans le Budget de l'exercice
 » 1844 que pour la même somme.

» La valeur de la coque du brick a pu être payée sur l'art. 2, chapitre II du
 » Budget de 1842, moyennant :

» 1^o La différence entre le Budget de 1842 et celui de 1843. fr. 44,081 »
 » Le n^o 14 du même article *dépenses imprévues*. . . . fr. 10,000 »

» Les autres 26,000 francs ont été économisés en accordant des congés aux
 » matelots et en remettant à l'exercice 1843 des dépenses qui n'étaient pas ab-
 » solument indispensables.

» 58,000 francs environ ont déjà été payés sur la somme totale du prix d'ad-
 » judication du brick.

» L'excédant est encore disponible au Budget de 1842, et c'est avec ces fonds
 » que le prix total en sera payé à l'entrepreneur.

» En commençant la construction d'un brick destiné à rendre des services
 » réels à la mer et à remplacer, s'il y avait lieu, des canonnières défectueuses,
 » le Département de la Marine a cédé aux instances réitérées du Département
 » de l'Intérieur qui, à plusieurs reprises, a réclamé l'achat ou la construction d'un
 » bâtiment destiné à surveiller la pêche, quand la *Louise-Marie* serait en ré-
 » paration ou employée à une mission transatlantique.

» Nous joignons ici l'extrait d'une lettre écrite récemment encore pour le
 » même objet (1).

» Le Département de la Marine trouvait sa justification dans les opinions
 » émises plusieurs fois dans le sein de la Chambre des Représentants et du Sénat
 » par plusieurs de leurs honorables membres, qui désiraient voir remplacer
 » successivement par des bâtiments capables de tenir la mer, les canonnières
 » construites dans les premiers moments qui suivirent les événements de 1830,
 » avant l'existence du personnel de la marine, et dont l'emploi était forcément
 » restreint aux eaux de l'Escaut supérieur.

» La goëlette la *Louise-Marie* avait été achetée dans ce but en 1840; un des
 » membres de la Chambre des Représentants avait accepté les fonctions de
 » membre de la commission nommée à cette époque pour effectuer l'acquisition
 » dont il s'agit.

» Cette commission se composait d'un membre du Sénat, d'un membre de
 » la Chambre des Représentants et du président de la société maritime de
 » Bruxelles; une circonstance fortuite ayant empêché le membre du Sénat de

(1)

Bruxelles, le 5 janvier 1843.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par lettre du 30 novembre dernier (*Marine*, n^o 81)..... Je regretterai beaucoup, Monsieur le Ministre, que la pêche soit privée du concours de la *Louise*. Ici se fait mieux sentir que jamais combien il serait désirable que vous pussiez doter la marine d'un deuxième navire semblable à celui-là. Je répèterai que cela serait d'une très-grande utilité, tant pour le commerce que pour l'industrie de la pêche.

Le Ministre de l'Intérieur.

(Signé.) NOTHOMB.

» se réunir à ses collègues, les deux autres membres s'adjoignirent un honorable armateur de Bruges.

» Le marché fut conclu; la goëlette armée par la marine de l'État, commença immédiatement une croisière en Islande et dans la Mer du Nord, pour protéger et surveiller la pêche. Depuis cette époque, ce bâtiment n'a point cessé de rendre des services et d'être employé activement. Il a accompli trois croisières de surveillance de pêche, deux voyages vers l'Amérique centrale et un autre en Portugal.

» Lors de la discussion des Budgets de l'exercice 1841, 1842 et 1843, aucun membre de la Chambre n'éleva la voix pour faire des observations au sujet de l'achat de *la Louise*; si l'on parla de ce bâtiment, ce fut en quelque sorte pour applaudir à la marche nouvelle qui avait été suivie.

» Tous les avantages que l'on a trouvés dans l'acquisition de *la Louise* seront assurés et de beaucoup augmentés par la construction du brick dont il est question; son artillerie sera composée des caronades de 30, provenant des canonniers hors de service et vendues; elle se complétera par plusieurs canons-obusiers du même calibre, qui se trouvent aujourd'hui en voie de fabrication, ainsi que les armes blanches. C'est avec les fonds réclamés au Budget de 1844 qu'on achètera le grément, la voilure, les ancres et d'autres objets d'armement. »

40 *La section centrale estime que le nombre des officiers est trop considérable relativement au nombre de bâtiments armés.*

RÉPONSE. — « Le personnel des officiers et aspirants de la marine, tel qu'il est porté au Budget, suffit avec beaucoup de peine aux différents services dont est chargé ce corps.

» La section centrale le reconnaîtra sans doute, quand elle aura pris connaissance des explications qui suivent.

» Les lignes régulières de navigation à voiles établies par le Département de l'Intérieur entre la Belgique et divers points du globe, produisent les meilleurs résultats. Comme elles ont pour effet de procurer des moyens réguliers et économiques pour l'expédition des marchandises à destination de ces contrées, l'industrie nationale y trouve des avantages réels, et leur établissement tourne au profit du commerce de transit lui-même, en attirant les produits de l'industrie allemande.

» Le Département de l'Intérieur ayant l'intention d'étendre successivement ces services vers d'autres points qui offrent une importance marquée pour le commerce et l'industrie, notamment vers Singapore et la Chine, réclama le concours de la marine pour établir cette ligne de navigation, que les limites du crédit affecté à cet objet au Budget de l'Intérieur le forçaient d'ajourner à une époque plus ou moins éloignée.

» En effet, au lieu d'une prime pécuniaire que la limite de ce crédit ne permettait pas d'allouer, parce que la prime devait être fort élevée pour l'Inde, on a cru préférable d'accorder à ces navires un équipage de la marine de l'État avec ses vivres.

» A l'aide de cette nouvelle combinaison, un service de navigation à voiles a été établi entre Anvers, Singapore, Batavia et Canton, de telle manière que

- » les produits nationaux ou les objets de manufactures en transit par la Belgique sont transportés aux Indes à un taux excessivement réduit.
- » L'expérience a déjà prouvé que l'industrie drapière avait trouvé dans ces expéditions un nouveau moyen d'écouler avantageusement ses produits.
- » Pendant l'année 1843, trois navires, dont deux d'un tonnage considérable, ont été affectés à cette ligne de navigation.
- » Le brick *le Charles*, de 240 tonneaux de jauge, a mis à la voile pour Batavia le 16 juin 1843.
- » Le trois mâts le *Macassar*, du port d'environ 800 tonneaux, a mis en mer le 12 novembre, et *l'Emmanuel*, du port de 1100 tonneaux environ, est actuellement en armement et mettra à la voile le 15 décembre prochain.
- » Pour compléter ces renseignements, nous indiquons ci-dessous la position occupée par chacun des officiers de la marine.

EMPLOI DES OFFICIERS DE LA MARINE.

NATURE DU SERVICE.	Capitaines-lieutenants.	Lieutenants de vaisseau.	Enseignes.	Aspirants de 1 ^{re} classe.	Chirurgiens.	Officiers d'administration.	Ingénieurs.	Observations.	
Administration centrale . . .	1	»	»	»	»	»	»	Neuf aspirants de 2 ^{me} classe à l'école militaire, un enseigne et un aspirant de 1 ^{re} classe en non-activité, pour infirmités temporaires.	
<i>Le Charles</i>	»	»	2	2	1	»	»		
<i>Le Macassar</i>	»	1	5	4	1	1	»		
<i>Le comte de Flandre</i>	»	1	»	»	»	»	»		
<i>L'Emmanuel</i>	»	1	5	5	1	1	»		
<i>La Louise-Marie</i>	»	1	1	1	1	1	»		
<i>La British Queen</i>	1	»	»	1	»	»	»		
<i>Le Congrès</i>	1	»	1	1	1	1	»		
Canonnière n° 5	»	»	1	»	»	1	»		
Id. n° 7	»	»	1	»	»	1	»		
Chantier à Bruges	»	1	»	»	»	»	1		
Id. à Anvers	»	»	»	»	»	1	1		
TOTAUX	5	5	12	12	5	7	2		

- » Il résulte de ce tableau que le plus grand nombre des officiers se trouvent actuellement à la mer; plusieurs d'entre eux sont embarqués activement depuis plus de 3 ans.
- » Il ne reste dans le pays que le nombre d'officiers strictement nécessaire pour la composition d'un conseil de guerre. »

5^o *Monsieur le Ministre ne prévoit-il pas la possibilité d'économies à faire sur les vivres, économies motivées par le prêt de matelots à des navires du commerce ?*

RÉPONSE. — « Il résulte des explications que nous venons de donner sur la nature de navigation transatlantique, que les vivres et les habillements des équipages embarqués sur le *Charles*, le *Macassar* et l'*Emmanuel* sont à la charge de l'État; la nature même des vivres que l'on emploie dans ces expéditions, c'est-à-dire le biscuit et la viande salée, augmente considérablement les dépenses ordinaires des vivres, de manière que la ration de mer doit être comptée au moins à 20 % au-dessus du prix de revient de la ration de vivres frais, en y comprenant les détériorations que subissent les vivres malgré les soins que l'on apporte à leur conservation.

» Les quatre navires le *Macassar*, le *Charles*, l'*Emmanuel* et la *Louise* sont montés par un personnel d'environ 250 hommes, dont la ration doit être calculée d'après cette base.

» Deux bâtiments devront de nouveau partir pour l'Inde dans le courant de 1844. »

6^o *Quel a été l'emploi, en 1842, du crédit porté à l'art. 2 du chap. II ? La section centrale désire que cet emploi soit renseigné n^o par n^o ?*

RÉPONSE. — « La section centrale trouvera ci-dessous les renseignements qu'elle a demandés. Je crois cependant devoir lui faire remarquer qu'une somme de 5,000 francs a été prise sur l'art. 2, chap. II, du Budget de 1842, pour la construction du bateau à vapeur de Tamise, en exécution de la loi du 6 avril 1842, qui permettait d'imputer indistinctement le prix de ce bateau à vapeur sur les économies à réaliser sur tous les chapitres du Budget indistinctement.

État indiquant l'emploi du crédit porté à l'article 2 du chapitre II du Budget de la Marine pour l'exercice 1842.

ALLOCATION. 293,877 francs.

	DÉPENSES.	PRÉVISIONS DU BUDGET.	DIFFÉRENCE.
N ^o 1. Vivres	141,171 »	190,000 »	48,829 »
2. Chauffage et lumière.	9,600 »	16,577 »	6,777 »
3. Renouvellement et achat de futailles.	4,000 »	10,000 »	6,000 »
4. Instruments de chirurgie, médicaments, vivres de malades.	5,990 »	6,000 »	2,010 »
5. Mâture et coque de 15 bâtiments	10,419 »	14,000 »	5,581 »
6. Grément à renouveler	8,768 »	15,000 »	4,252 »
7. Poudre pour la flottille et le service de la quarantaine.	800 »	1,000 »	200 »
8. Voile de rechange et tentes.	9,070 »	12,000 »	2,950 »
9. Fournitures de bureau pour les officiers commandants et comptables	1,500 »	1,500 »	»
10. Frais de route et de déplacement	1,500 »	1,500 »	»
11. Entretien de l'artillerie, des armes blanches et buffleteries	3,500 »	3,500 »	»
12. Achat d'huiles, de couleurs et menus objets.	4,825 »	5,000 »	177 »
13. Renouvellement des canots et entretien des embarcations.	9,680 »	10,000 »	320 »
14. Dépense imprévues	»	10,000 »	10,000 »
	208,821 »	293,877 »	85,056 »
En vertu de la loi du 6 avril 1842, relative à la construction d'un bateau à vapeur pour le service de Tamise, il a été imputé sur cet article une somme de	5,000 »	»	»
Prix de la construction d'un brick	80,000 »	»	»
	293,821 »	»	»

Ce Budget ne sera clôturé qu'au 31 décembre 1844.

Votre section centrale ne peut partager l'opinion du Ministre au sujet des canonnières en disponibilité; ces bâtiments ne coûtent maintenant qu'une faible somme pour entretien, mais d'année en année la dépense des réparations augmentera, tandis que la valeur ira en diminuant; on croit donc qu'il en faudrait conserver quelques-unes pour remplacer les canonnières armées en réparation, mais qu'il n'y a pas besoin de six bâtiments de rechange pour cinq bâtiments en activité. La vente des canonnières qui excèdent les besoins, si elle ne produit point une somme considérable, balancerait cependant, en partie, celle que nous coûteront les constructions nouvelles.

Quant à celles-ci, il avait été déclaré l'année dernière que le Gouvernement n'en avait point en vue; c'est donc avec surprise que votre section centrale a appris qu'un brick est en construction, que la coque en a déjà coûté 58,000 francs, somme qui sera complétée jusqu'à concurrence de 80,000 francs, imputables sur le crédit ouvert pour le matériel des bâtiments de guerre au Budget de 1842, et à laquelle doivent venir s'ajouter les frais de mâture, grément et armement; en un mot, que l'État est engagé dans une dépense très-considérable à l'insu et sans le contrôle des Chambres qui, d'après les explications données, ont dû croire qu'il ne s'agissait à l'art. 2 que de dépenses relatives aux navires existants.

Votre section centrale ne contestera pas l'utilité que peut avoir le nouveau brick; mais n'y a-t-il pas une utilité plus grande, plus certaine, et d'un ordre plus élevé, à ce que les règles d'une bonne comptabilité soient observées, à ce que la confiance qui doit exister entre le Gouvernement et les Chambres Législatives ne reçoive pas la moindre atteinte? La réponse n'est pas douteuse pour votre section centrale. Afin que, du moins à l'avenir, des constructions nouvelles ne soient plus entamées sans le concours des Chambres, elle pense avec la sixième section qu'il conviendra que ces constructions fassent l'objet d'un crédit distinct. Il sera dès lors bien entendu qu'elles ne peuvent en aucune façon être imputées sur d'autres articles, ce qui constituerait un transfert, interdit par l'art. 116 de la Constitution.

En conséquence de tout ce qui précède, votre section centrale vous propose l'adoption de l'art. 1^{er}, et la division de l'art. 2, conformément au projet ci-dessous, fourni par le Département des Affaires Étrangères; seulement, comme le crédit pour l'équipement partiel du brick se rapporte à une dépense qui n'a encore rien de déterminé ni de précis, elle pense qu'il conviendrait de le fixer à une somme ronde de 33,000 francs.

**NOUVELLE DIVISION DU CHAPITRE II DU BUDGET DE LA MARINE,
FAITE D'APRÈS LA DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.**

Art. 1 ^{er} .	Personnel	fr. 297,471	»
—	2. Vivres	148,000	»
—	3. Entretien	68,320	»
—	4. Équipement partiel du brick	33,476	»
		Fr. 547,267	»

DÉVELOPPEMENTS DES NOUVEAUX ARTICLES :

ART. 3. — *Entretien.*

1. Chauffage et lumière	12,000	»
2. Renouvellement et achat de futailles	5,000	»
3. Instruments de chirurgie, vivres des malades	4,000	»
4. Mâture et coque des bâtiments	9,000	»
5. Grément à renouveler	10,000	»
6. Poudre, etc.	1,000	»
7. Voiles de rechange et tentes	10,000	»
8. Fournitures de bureau	1,500	»
9. Frais de route, etc.	1,500	»
10. Entretien de l'artillerie	2,000	»
11. Achat d'huile	4,000	»
12. Renouvellement des canots.	5,000	»
13. Dépenses imprévues	3,320	»
	Fr. 68,320	»

ART. 4. — *Équipement partiel du brick.*

Achat de voiles, ancres et objets d'armement	33,476	»
--	--------	---

CHAPITRE III.

Magasin de la marine fr. 11,200 »

« Votre section centrale trouvant de nouveau sous ce titre des dépenses pour *achat de matériel*, a cru devoir demander à M. le Ministre en quoi consiste la différence entre ce matériel et celui qui fait l'objet de l'art. 2 du chapitre précédent. Voici la réponse qu'elle a reçue, et qui lui paraît satisfaisante.

RÉPONSE. — « Les objets qui composent le matériel porté à l'art. 2, chap. II, » et au chap. III, sont exactement les mêmes; mais nous devons expliquer les » motifs pour lesquels une division a dû être établie. D'après les règlements en » vigueur dans la marine, tous les objets de matériel nécessaires aux bâtiments » de l'État sont fournis par adjudication publique, et la réception ou le rejet de » fournitures est prononcé par une commission de cinq officiers de la marine; » lorsque les objets fournis doivent être employés à bord des bâtiments en ac- » tivité de service, ils sont payés avec le crédit qui figure à l'article matériel » des bâtiments de guerre.

« Mais lorsqu'un bâtiment nécessite des réparations, et qu'il est mis provisoi- » rement en disponibilité, ou bien encore lorsqu'un bâtiment est désarmé, le » matériel qui en provient est remis au magasin de la marine; dans ce cas, les » réparations de ce matériel, qui reste déposé au magasin, et la dépense qu'elles » occasionnent, doivent être certifiées véritables par l'officier commandant la » division dans laquelle le magasin est compris, par l'officier du matériel attaché » à poste fixe au magasin, et enfin par le garde-magasin.

« On conçoit qu'un officier qui n'a pas surveillé les réparations et qui se trouve » peut-être embarqué, ou à la mer, ne peut certifier véritable et prendre sous

» sa responsabilité la déclaration d'un compte relatif à des fournitures de magasin, et que pour la régularité il est indispensable d'effectuer la division qui figure au Budget. »

D'après ces explications, votre section centrale vous propose d'allouer le crédit demandé.

CHAPITRE IV.

<i>Pilotage.</i>	fr.	342,000	»
Ce crédit ne s'élève pour 1843 qu'à		246,440	»
Il y a une augmentation de	fr.	<u>95,560</u>	»

Trois sections (la 4^{me}, la 5^{me} et la 6^{me}) ont demandé que cette augmentation fût justifiée; la sixième section ajoute qu'il y a lieu d'examiner pourquoi l'administration du pilotage, devenue plus coûteuse, rapporte cependant moins.

L'extension du service du pilotage ayant amené chaque année un accroissement de recette, la sixième section n'a eu sans doute en vue que d'établir une comparaison entre les recettes et dépenses de l'ancienne administration du pilotage et de l'administration actuelle, qui s'exerce pour compte de l'État : Votre section centrale se réfère à cet égard à une notice fournie par le Département des Affaires Étrangères, et transcrite à la suite du présent rapport.

Quant à la majoration de la dépense, on trouve déjà à cet égard d'assez amples explications dans le Budget même; mais comme il résulte de la correspondance du Département des Affaires Étrangères avec la section centrale, chargée de l'examen du Budget de la Marine pour 1843, qu'en 1842, lorsque le service du pilotage des bouches de l'Escaut n'était pas encore organisé, il restait disponible de ce chef *une somme de 8,000 francs par mois* ⁽¹⁾, votre section centrale, tout en reconnaissant les avantages que procure à notre navigation le développement du service du pilotage, tout en comprenant fort bien que ce service dans les bouches de l'Escaut étant maintenant en pleine activité, il ne fallait plus compter sur des économies, s'est demandé cependant comment il se faisait que non-seulement les économies cessassent, mais que la dépense du service nouveau dût absorber, outre le montant de ce qui tombait précédemment en économie, la somme ci-dessus de 95,560 francs, dont le crédit serait augmenté suivant la proposition du Gouvernement.

D'après les éclaircissements donnés par le Département des Affaires Étrangères, la chose s'explique ainsi :

L'économie de 8,000 francs par mois avait lieu lorsque le pilotage des bouches de l'Escaut n'était point organisé.

Ce service ayant été établi au moyen de *cinq* bateaux, l'économie devait cesser; mais le crédit était suffisant.

Son insuffisance naît de ce qu'au 1^{er} janvier 1844, *neuf* bateaux au lieu de

(1) Voir le rapport présenté dans la séance du 9 décembre 1842 (n° 48), pag. 3.

cinq seront mis en activité, et qu'à dater du mois d'avril un nouveau service sera créé dans la Manche.

Ces explications ont paru suffisantes à votre section centrale; seulement, ayant remarqué qu'il était maintenant question de *neuf* bateaux en activité, quoique le prédécesseur du Ministre actuel eût indiqué l'intention d'en mettre *huit* seulement en activité, avec un neuvième de rechange, elle voulut également éclaircir ce point. De la réponse donnée à ce sujet, il résulte que le service est en effet organisé sur le pied qu'avait indiqué le précédent Ministre, mais que le personnel n'en doit pas moins être calculé pour 9 bateaux, l'équipage de l'embarcation qui est remplacée par le bateau de rechange étant employé à terre aux réparations.

Votre section centrale vous propose l'allocation du crédit demandé.

CHAPITRE V.

Service des bateaux à vapeur de l'Escaut . . . fr. 48,758 »

Ce chapitre a été adopté par toutes les sections et par votre section centrale; mais la quatrième section, remarquant que la recette de ces bâtiments n'est évaluée qu'à 56,000 francs, a jugé cet excédant de 7,242 francs assez faible, si l'on considère que l'État a employé à la construction des bateaux à vapeur de l'Escaut des sommes considérables, et devra pourvoir successivement à leur renouvellement. Sur cette observation, votre section centrale a posé au Ministre des Affaires Étrangères la question de savoir si les tarifs des passages à la Tête de Flandre et entre Anvers et Tamise, ne pourraient être élevés sans inconvénient.

Voici la réponse du Ministre :

« Ayant de faire connaître le plus ou moins de convenance qu'il peut y avoir
 » à modifier les tarifs du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre et d'Anvers
 » à Tamise, nous croyons devoir appeler l'attention de la section centrale sur
 » les modifications qu'a subies le tarif du passage d'Anvers à la Tête de Flandre,
 » ainsi que sur l'enquête qui, en 1838, a été faite par ordre de M. le Ministre
 » des Finances, et dont les conclusions ont été de proposer au Gouvernement
 » l'adoption du tarif actuel d'Anvers à Tamise.

Passage d'eau d'Anvers.

» Le bateau qui, avant 1830, effectuait ce trajet, ayant été coulé bas par les
 » Hollandais dans la partie inondée du polder de Borgerweert, le Gouver-
 » nement Belge s'occupa de faire construire un nouveau bateau à vapeur qui
 » reçut le nom *la Ville d'Anvers*, et commença le service le 28 novembre 1835.
 » Le tarif en usage sous le Gouvernement précédent, et qui avait été approuvé
 » par arrêté royal du 25 février 1828, fut maintenu, bien qu'il eût donné lieu
 » à des plaintes au sujet du taux trop élevé des péages, notamment pour les
 » charrettes, les voitures et diligences.

- » Ce tarif a été maintenu jusqu'en 1836, parce qu'aux termes de l'art. 25, § 4 de la loi du 6 frimaire an VII, des modifications ne pouvaient y être apportées qu'avec le concours de la Législature, et que l'urgence de l'organisation du service ne permettait point d'attendre que les Chambres se fussent prononcées à cet égard.
- » Dès le 12 janvier 1836, l'administration communale d'Anvers renouvela ses plaintes contre l'élévation du tarif.
- » Le 20 février 1836, la députation des États de la province d'Anvers se joignit à l'administration communale pour obtenir une diminution.
- » Ces réclamations ayant été reconnues fondées, M. le Ministre des Finances, autorisé à modifier le tarif de la loi du Budget de 1836, arrêta sous la date du 22 août 1836 un nouveau tarif, dans lequel il a cherché à concilier les besoins du trésor et les intérêts des populations nombreuses qui font usage du bateau à vapeur.
- » Les habitants de la Tête de Flandre prouvèrent de leur côté, que par transaction du 25 février 1786, ils avaient été admis à jouir comme par le passé de l'exemption du droit de passage, et qu'en affermant ce passage le 20 vendémiaire an XI, le Gouvernement Français leur avait accordé cette exemption.
- » Pour faire droit à ces réclamations, une décision du 30 juillet 1838 a statué qu'à partir du 1^{er} août suivant, les habitants de la Tête de Flandre ne payeraient plus que la moitié des droits fixés par le tarif du 22 août 1836.
- » Ce tarif a été reproduit textuellement dans l'arrêté royal du 14 mai dernier, portant règlement pour les bateaux à vapeur chargés du passage d'eau d'Anvers, etc.
- » Il est à remarquer en outre que la loi du 6 frimaire an VII est loin de stipuler que les tarifs seront réglés de manière à couvrir les dépenses de l'exploitation ou à présenter des bénéfices.

Service d'Anvers à Tamise.

- » Quant au tarif du trajet d'Anvers à Tamise, il a été fixé par un arrêté pris en exécution de la loi du Budget de 1839. Une enquête a été faite par les soins de M. le Ministre des Finances, et ce tarif a été adopté comme étant celui qui permettait à l'État de couvrir les dépenses de ce service, tout en procurant aux riverains de l'Escaut et aux habitants du district de St.-Nicolas des communications faciles, qui devaient les mettre en relations plus directes avec le réseau des chemins de fer.
- » Il est probable qu'une augmentation de péage d'Anvers à la Tête de Flandre produirait une somme très-faible à l'État, et susciterait des réclamations incessantes. D'un autre côté, les paysans riverains de l'Escaut payaient auparavant 4 sous de Brabant, environ 35 centimes, pour venir par bateau à voiles de Tamise à Anvers; ils en payent 60 par le bateau à vapeur, presque autant que pour effectuer un trajet de 21 kilomètres par le chemin de fer.
- » Une augmentation de tarif aurait pour résultat certain d'éloigner un grand nombre de passagers. »

CHAPITRE VI.

British Queen. fr. 15,000 »

La 2^{me}, la 3^{me} et la 4^{me} section ont demandé quelles sont les vues du Gouvernement à l'égard de ce bâtiment, pour l'avenir; la troisième section voudrait connaître, de plus, les démarches qu'il a faites pour en tirer parti.

La première section désire que cet article de dépense disparaisse définitivement du Budget, dût-on même en venir à la démolition du navire pour en vendre les matériaux; la quatrième et la sixième section concluent également à une prompte vente.

Votre section centrale se permettra de faire remarquer que la nature des questions ainsi posées est fort délicate; les motifs qui pourraient porter à une vente, en supposant que ce fût là le parti le plus avantageux à prendre, ne sauraient manquer, exposés avec force, commentés et exagérés dans le public, de réagir défavorablement sur le succès de cette opération même. La Chambre ne s'étonnera donc pas que les observations ci-dessus relatées des sections aient donné lieu entre le Gouvernement et la section centrale à des communications d'une nature confidentielle, dont elle ne peut faire usage que pour asseoir sa propre opinion.

Il résulte au surplus des renseignements assez étendus que le Gouvernement a fournis à la section centrale, que trois moyens ont fixé son attention pour mettre un terme au séjour improductif de la *British Queen* dans les bassins d'Anvers :

1^{er} MOYEN. — Vendre la *British Queen* telle qu'elle est.

2^{me} MOYEN. — Vendre séparément les machines, sauf à se défaire ensuite des meubles, des objets d'inventaire et des matériaux de la coque.

3^{me} MOYEN. — Construire un nouveau navire d'un moindre tonnage, en utilisant les machines et la majeure partie des matériaux.

A l'appui de cette dernière proposition, on a fait valoir que le Gouvernement agirait avec peu de prudence, s'il s'interdisait, dès à présent, les moyens de renouer des relations qui, dans des circonstances données, pourraient être très-utiles à la Belgique et compenser les sacrifices déjà faits pour les obtenir.

Si, par exemple, a-t-on ajouté, quelque événement survenait en Amérique, tel que l'adoption d'un tarif de douanes plus modéré, la Belgique, privée d'un moyen de transport aussi avantageux qu'un *steamer*, pourrait regretter la destruction ou la vente de la *British Queen*, surtout quand les chemins de fer mettent le port d'Anvers en relation directe avec l'Allemagne.

C'est vers ce parti que penche le Gouvernement; il se borne à demander le crédit de quinze mille francs qui doit servir à entretenir la *British Queen*, se réservant, s'il y a lieu, d'adresser une proposition ultérieure aux Chambres.

Dans votre dernière session, à l'occasion des crédits demandés pour la *British Queen*, la vente en a été provoquée par toutes les sections. Dans la discussion, on a insisté sur l'élévation des dépenses qu'avaient occasionnées les trois voyages de ce navire, et sur le peu d'importance des transports qu'il a effectués. D'un

autre côté on a dit que les circonstances pouvaient devenir plus favorables; on a représenté encore que l'industrie pourrait offrir son concours au Gouvernement, qu'il ne fallait pas trop précipiter une décision, mais que le Ministère, dans le cours de l'exercice, étudierait sans doute et ferait étudier la question de savoir si, dans de meilleures conditions, on ne pourrait utiliser la *British Queen*. M. le Ministre des Affaires Étrangères refusa de s'expliquer sur des démarches qui auraient été faites relativement à la vente du bâtiment, se bornant à déclarer « que le Gouvernement regardait comme un devoir de se tenir en mesure » de tirer la meilleur parti possible de la *British Queen*, dans les intérêts généraux du pays. »

Ce parti ne consiste pas, sans doute, à laisser indéfiniment la *British Queen* dans les bassins d'Anvers. Si la *British Queen* peut être utilisée autrement que par une vente, soit de la manière pour laquelle le Gouvernement semble pencher maintenant, sans néanmoins se prononcer encore, soit de toute autre, une proposition formelle devra être faite aux Chambres législatives, qui auront à voter les fonds nécessaires, et cette proposition, accompagnée d'explications qui n'auront plus besoin alors de demeurer secrètes, de développements qui démontreront les avantages du service réorganisé et combattront les craintes de nouveaux mécomptes, mettra la Chambre à même de se prononcer en parfaite connaissance de cause. Elle pourra alors mettre en balance les nouveaux sacrifices réclamés du pays avec les avantages promis, et examiner si ceux-ci ne pourraient être obtenus par des voies aussi sûres et moins coûteuses.

Les frais qu'exige la présence de la *British Queen* dans les bassins d'Anvers pendant l'année 1844, frais que M. le Ministre n'évalue plus cette année qu'à 15,000 francs au lieu de 30,000, pour des motifs qui n'ont point été indiqués, ne sont pas tels, même en y ajoutant ceux de la partie du personnel de la marine préposée à la garde du navire, qu'il y ait de ce chef urgence à prendre une décision; elle doit être mûrie; mais elle a pu l'être dans le courant de cette année, elle pourra l'être encore pendant une partie de l'année prochaine, et votre section centrale doit supposer qu'avant la fin de cette session le Gouvernement aura fixé ses idées et pourra vous les faire connaître d'une manière positive.

C'est à ce point de vue, et non pour effectuer une économie de peu d'importance, à la considérer isolément, que votre section centrale, conformément au vœu énoncé dans votre session dernière par plusieurs sections, vous propose de réduire d'un tiers le crédit demandé, et de le fixer, en conséquence, à 10,000 fr., cette somme devant suffire au *pro rata* du temps qui est jugé devoir s'écouler jusqu'à ce que le Gouvernement ait mis les Chambres à même de prendre un parti définitif, ou ait disposé lui-même de la *British Queen* de la manière qu'il jugera la plus conforme aux intérêts du pays, sans imposer à celui-ci des charges pour lesquelles le concours du pouvoir législatif serait nécessaire.

CHAPITRE VII.

Police maritime fr. 30,000 »

Lors de l'examen du projet de loi sur la police maritime, un plan d'organisation de ce service a été transmis à la Chambre : il se trouve à la suite du rapport qui nous a été fait sur ce projet, dans la séance du 22 mars dernier (n° 166).

Satisfaisant au vœu exprimé par la première et la quatrième section, votre section centrale a demandé si l'organisation a eu lieu en effet de la manière indiquée au projet. La réponse du Ministre va être transcrite :

- » Quelques légères modifications ont été introduites.
 » Nous allons mettre en regard le projet d'organisation et l'organisation
 » réelle, telle qu'elle existe aujourd'hui.

*Projet d'organisation de la police maritime.**Organisation actuelle.***ANVERS.**

Un commissaire maritime de 1 ^{re} classe . fr.	5,000	»	Un commissaire de 1 ^{re} classe fr.	5,000	»
Un — — de 3 ^e —	2,000	»	Un — de 3 ^e —	2,000	»
Un préposé à la vérification des passeports.	1,500	»	Un commis aux passeports	1,200	»
Un commis	1,200	»	(Cet employé n'a pas de nomination définitive.)		
Trois agents de police	2,160	»	Deux agents de police	1,440	»
			(Le troisième agent reste à nommer.)		
			Un commis	1,200	»

OSTENDE.

Un commissaire de 2 ^e classe fr.	4,000	»	Un commissaire de 2 ^e classe fr.	4,000	»
Un — de 3 ^e —	2,000	»	Un — de 4 ^e —	1,500	»
Un commis	1,200	»	Un commis	1,200	»
Deux agents	1,440	»	Deux agents de police	1,440	»

GAND.

Un commissaire de 3 ^e classe fr.	2,000	»	Un commissaire de 3 ^e classe fr.	2,000	»
Un agent	720	»	(Reste à nommer un agent.)		

NIEUPORT.

Un commissaire de 4 ^e classe fr.	1,000	»	Un commissaire de 5 ^e classe fr.	500	»
---	-------	---	---	-----	---

BRUXELLES.

Un commissaire de 4 ^e classe fr.	1,000	»	Un commissaire de 5 ^e classe fr.	500	»
---	-------	---	---	-----	---

BRUGES.

Un commissaire de 4 ^e classe fr.	1,000	»	Un commissaire de 5 ^e classe fr.	500	»
---	-------	---	---	-----	---

LOUVAIN.

Un commissaire de 4 ^e classe fr.	1,000	»	Un commissaire de 5 ^e classe fr.	500	»
---	-------	---	---	-----	---

TERMONDE.

Fournitures de bureau fr.	2,000	»	(Un commissaire de 5 ^e classe à nommer.)		
Loyer d'un bureau à Ostende	500	»			
Primes d'arrestation	280	»			

TOTAL. fr. 30,000 »

TOTAL des traitements alloués aux fonctionnaires déjà nommés 22,980

A REPORTER. 22,980 «

Organisation actuelle.

REPORT.	fr.	22,980	»
-----------------	-----	--------	---

Reste à nommer :

Un commissaire de 5 ^e classe, à Termonde	500	»
Un agent à Anvers	720	»
Un — à Gand	720	»
Somme pour parfaire le traitement du commis chargé de la vérification des passeports à Anvers	300	»
Loyer du bureau de vérification des passeports à Anvers et des bureaux des commissaires maritimes de la même ville.	1,200	»
Idem à Ostende	500	»
Masse d'habillement de six gardes de police.	550	»
Part dans les primes d'arrestation à payer aux agents qui ont fait ces arrestations	500	»
Fournitures de bureau	2,050	»

TOTAL.	fr.	<u>30,000</u>	»
----------------	-----	---------------	---

» Le traitement des commissaires maritimes a été fixé de la manière suivante, par l'arrêté royal du 8 mars 1843.

Commissaire de 1 ^{re} classe	fr.	5,000	»
— de 2 ^e —		4,000	»
— de 3 ^e —		2,000	»
— de 4 ^e —		1,500	»
— de 5 ^e —		500	»

» En résumé, le projet d'organisation ne diffère de l'organisation réelle que par la création d'une 5^e classe de commissaires maritimes, laquelle a été affectée aux ports secondaires.

» Cette légère modification a permis de faire face à toutes les dépenses du service, moyennant 30,000 francs, ce qui eût été impossible avec le projet primitif. »

Ce chapitre, dont votre section centrale vous propose l'adoption, a encore donné lieu dans le sein de la quatrième section à une observation sur laquelle il paraît utile de fixer l'attention du Gouvernement : il a été dit que la législation n'offre pas à la police maritime une action régulière et efficace en matière de désertion de matelots étrangers, et l'on a demandé s'il n'y aurait pas lieu à combler cette lacune.

CHAPITRE VIII.

<i>Secours maritimes.</i>	fr.	16,500	»
-------------------------------------	-----	--------	---

Adopté.

CHAPITRE IX.

<i>Secours aux marins blessés, frais d'hôpital et secours aux veuves d'officiers qui, n'ayant pas de droits à la pension, se trouvent dans une position malheureuse</i>	4,000	»
---	-------	---

Adopté.

CHAPITRE X.

*Construction de deux bateaux-pilotes pour la station
d'Ostende fr. 42,000 »*

Deux sections (la première et la cinquième) ont désiré que la nécessité de cette dépense fût ultérieurement justifiée : la première section demande si on ne pourrait employer à ce service des canonnières en disponibilité.

Quant à cette dernière observation, il y a déjà été répondu par celles qui ont été consignées ci-dessus au sujet de ces canonnières; mais votre section centrale a satisfait au vœu des deux sections, en demandant la justification du crédit, demande à laquelle le Ministre des Affaires Étrangères a répondu en ces termes :

RÉPONSE. — « Ainsi que l'annonce le projet de Budget, les deux bateaux actuels » de la station d'Ostende ont été construits en 1818. Il est urgent qu'ils soient » remplacés; on n'ignore pas que ces bateaux passent alternativement dix jours » dans le port et dix jours à la mer, et qu'ils ne peuvent rentrer au port malgré » les coups de vent les plus violents, à moins d'être désemparés; on conçoit que » dès lors ces bateaux doivent être parfaitement bons, et que leur équipage doit » pouvoir placer sa confiance dans la force et la solidité du bateau.

» Le crédit de fr. 42,000, demandé pour deux nouveaux bateaux, à bord » desquels on utilisera tous les objets qui peuvent encore servir à bord des » anciens, se divise de la manière suivante :

» 1 ^o Construction de la coque d'après les dernières adjudica-		
» tions	fr.	11,000 »
» Menuiserie et distribution intérieure		1,300 »
» Mâture sans ferrailles		1,000 »
» Voilure au complet		3,757 »
» Guindeau et jeu de palles à pompes.		600 »
» Gréement		1,000 »
» Confection du gréement		300 »
» Peinturage		500 »
» Caisses en fer pour l'eau douce		800 »
» Ferrure de la mâture et réparation aux vieux objets d'inven-		
» taire		743 »
		<hr/>
» Pour un bateau.		21,000 »
		<hr/>
» Pour deux		42,000 »

» Somme égale au crédit demandé. »

Votre section centrale vous en propose l'allocation.

Si les diverses modifications qu'elle a suggérées sont admises, le titre V du projet de Budget général des dépenses du royaume devra être changé conformément au tableau ci-après.

Le Rapporteur,

E. DE LA COSTE.

Le Président,

VICOMTE VILAIN XIII.

TITRE V. — MARINE.

NUMÉRO des articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	CHARGES		TOTAL.
		ORDINAIRES.	EXTRAORDINAIRES.	
	CHAPITRE PREMIER.			
	<i>Administration centrale.</i>			
1	Personnel.	6,050 »	»	9,550 »
2	Matériel.	3,500 »	»	
	CHAPITRE II.			
	<i>Bâtiments de guerre.</i>			
1	Personnel	297,471 »	»	546,792 »
2	Vivres.	148,000 »	»	
3	Feu, lumière, entretien.	68,321 »	»	
4	Équipement partiel du brick.	»	35,000 »	
	CHAPITRE III.			
Uniq.	Magasin de la marine.	11,200 »	»	11,200 »
	CHAPITRE IV.			
Id.	Pilotage.	342,000 »	»	342,000 »
	CHAPITRE V.			
Id.	Service des bateaux à vapeur de l'Escaut.	48,758 »	»	48,758 »
	CHAPITRE VI.			
Id.	<i>British Queen.</i>	»	10,000 »	10,000 »
	CHAPITRE VII.			
Id.	Police maritime.	30,000 »	»	30,000 »
	CHAPITRE VIII.			
Id.	Secours maritimes (sauvetage).	16,500 »	»	16,500 »
	CHAPITRE IX.			
Id.	Secours aux marins blessés, frais d'hôpital et secours aux veuves d'officiers de marine qui, n'ayant pas de droits à la pension, se trouvent dans une position malheureuse.	4,000 »	»	4,000 »
	CHAPITRE X.			
Id.	Construction de deux bateaux-pilotes pour la station d'Ostende.	»	42,000 »	42,000 »
	TOTAUX DU TITRE V. fr.	975,800 »	85,000 »	1,060,800 »

NOTICE

FOURNIE PAR LE DÉPARTEMENT DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, AU SUJET DU PILOTAGE.

Le projet de Budget pour la marine, exercice 1844, comprend au chapitre IV une somme de 342,000 francs pour le service du pilotage; d'un autre côté, le Budget des Voies et Moyens porte une somme de 350,000 francs comme revenu probable du pilotage pendant la même période.

Cette différence de 8,000 francs seulement a amené quelques personnes à penser que le personnel des stations de pilotage avait été considérablement augmenté, puisque, dans leur opinion, les établissements de pilotage d'Anvers et d'Ostende étaient, avant 1839, une source abondante de revenus.

Si nous nous rapportons aux procès-verbaux de la reprise du service du pilotage par l'État, nous voyons qu'il se composait à cette époque d'un personnel en regard duquel nous indiquerons le personnel porté au Budget de 1844, avec le traitement affecté à chaque grade.

STATION D'OSTENDE.

1839.

Un inspecteur	{	Traitement fr.	1,058 20	}	1,458 20
		Émoluments	400 »		
Un sous-chef de pilotes (<i>place vacante par le décès du titulaire</i>)					»
Un commis	{	Traitement	960 »	}	1,260 »
		Émoluments	300 »		
Un receveur, 3 % sur le produit brut des recettes, environ					2,000 »
Un concierge					508 »
Un signaleur					190 44
Deux patrons pilotes	{	partageant outre le traitement fixe 30 % sur les droits payés à l'entrée et 20 % sur les droits à la sortie.			2,539 68
Douze pilotes					9,142 86
Deux élèves pilotes					1,015 87
Six matelots					3,047 61
					21,162 66

1844.

Un inspecteur	fr.	2,500	»
Un sous-chef de pilotes (<i>place vacante</i>)		»	»
Un commis		1,260	»
Un receveur, 3 % sur la recette, soit environ		2,000	»
Un concierge		508	»
Un signaleur		190	44
Deux patrons pilotes	} partageant en outre 25 % à l'entrée et 25 % à la sortie. }	2,040	»
Douze pilotes		8,640	»
Quatre élèves pilotes		1,920	»
Quatre matelots		1,920	»
		<hr/>	
		20,978	44

En 1839	fr.	21,162	66
En 1844		20,978	44
		<hr/>	
Différence en moins	fr.	184	22

Le personnel de la station d'Ostende n'a donc subi aucune augmentation depuis la reprise du service par l'État.

STATION D'ANVERS.

1839.

Une commission directrice de 3 membres (<i>fonctions gratuites</i>).			
Un greffier-receveur	fr.	2,400	»
Un chef des pilotes à terre		2,400	»
Un commis		1,260	»
Un concierge		838	09
Un matelot		838	09
Un chef canotier		1,020	»
Trois rameurs		2,514	27
Dix pilotes de 1 ^{re} classe ⁽¹⁾		9,600	»
Dix id. de 2 ^e classe ⁽¹⁾		8,400	»
Dix id. de 3 ^e classe ⁽¹⁾		7,200	»
Quatre élèves-pilotes		1,421	76
<i>Ces élèves recevaient en outre 9 francs par voyage ; ceci est supprimé aujourd'hui.</i>		900	»
		<hr/>	
	Fr.	38,792	21

(1) Les pilotes ne recevaient pas de traitement fixe, ils jouissaient de 75 p. % sur les recettes brutes ; supposons que le traitement fixe était le même.

1844.

Un inspecteur.	fr.	3,500	»
Un commissaire permanent de l'Escaut.		2,500	»
Un chef des pilotes à terre.		2,400	»
Un sous-chef.		200	»
Un greffier-receveur.		2,400	»
Un commis.		1,260	»
Un concierge		840	»
Un patron-pilote		960	»
Deux matelots.		1,680	»
Un mousse.		300	»
Un chef canotier		1,020	»
Quatre rameurs		3,360	»
Dix pilotes de 1 ^{re} classe.		9,600	»
Dix id. de 2 ^e classe.		8,400	»
Seize id. de 3 ^e classe .	{	9.	6,480
		7.	4,200
Six élèves-pilotes.		3,240	»
	Fr.	52,340	»

En 1839 fr. 38,792 21

En 1844. 52,340 »

Différence en plus. . . . fr. 13,547 79

Il ne faut pas perdre de vue qu'en 1839, les pilotes d'Anvers faisaient exclusivement le service d'Anvers à Flessingue à la descente du fleuve, et qu'ils remontaient à vide, c'est-à-dire, sans conduire de bâtiments de Flessingue à Anvers, tandis qu'actuellement ils conduisent indistinctement les navires à la remonte comme à la descente. Le retour est plus lent; un navire, à la remonte, allant moins vite que les petites embarcations des pilotes, ceci a nécessité une légère augmentation de personnel.

Il n'existait non plus à Anvers qu'un seul bateau en 1839; le service de la station des bouches de l'Escaut et celui de Terneuzen ont impérieusement réclamé l'adjonction d'un second bateau, pour lequel il a fallu un patron, un matelot et un mousse.

Les augmentations qu'a donc subies l'administration d'Anvers depuis 1839, se bornent :

1^o A un inspecteur, qui a remplacé la commission directrice. fr. 3,500 »

2^o A un commissaire permanent de l'Escaut, nommé en vertu du traité de 1839. 2,500 »

A REPORTER. fr. 6,000 »

REPORT. fr.	6,000 »
3° A un sous-chef, qui reçoit 200 francs au-dessous du traitement des pilotes de 1 ^{re} classe, parmi lesquels il a cessé de figurer; ce sous-chef fait le service comme les autres pilotes, mais il est, en outre, chargé du placement des bouées.	200 »
4° A un patron pilote.	960 »
5° Un matelot et un rameur.	1,680 »
6° Un mousse.	300 »
7° Six pilotes de 3 ^e classe.	3,600 »
8° Et deux élèves.	1,080 »
	<hr/>
Fr.	13,820 »

Nous venons de démontrer que le personnel d'Anvers et d'Ostende n'avait subi, depuis 1839, que les augmentations strictement imposées par le traité ou par les nouveaux services établis depuis cette époque.

Il nous reste à prouver que les bénéfices faits par les pilotages d'Anvers et d'Ostende sont loin d'avoir constitué une source importante de revenus pour les administrations communales de ces deux villes.

Économies faites à Anvers.

Les économies faites depuis 1814, par l'administration du pilotage d'Anvers, jusqu'au 1^{er} juillet 1839, y compris les intérêts accumulés des économies de chaque année, en 25 ans à peu près, se sont élevées à fr. 197,588 72 c^s, c'est-à-dire, pas encore à 8,000 francs par an, sauf l'achat d'une maison et la construction d'un bateau de l'intérieur, coûtant environ 18,000 francs.

La ville d'Anvers n'a jamais gardé à son profit les droits ou les économies des recettes du pilotage.

Les recettes du droit de pilotage d'Anvers s'élevaient en moyenne à 95,000 francs par an (1), lorsqu'un arrêté du 7 août 1838 a réduit de 20 p. %, à partir du 1^{er} septembre de la même année, le tarif des droits de pilotage d'Anvers à Flessingue.

Cette somme de 95,000 francs se divisait de la manière suivante :

75 p. %, soit. fr.	71,250 »
étaient remis aux pilotes.	
Le personnel à terre, c'est-à-dire, le greffier, etc., coûtait.	12,387 »
L'entretien des chaloupes et d'un bateau-pilote, coûtait.	1,426 »
L'entretien du local	2,576 »
Feu et lumière.	760 »
Frais de bureau.	300 »
Bouées (il n'y en avait alors que 7, nous en avons aujourd'hui 14)	2,312 »
	<hr/>
Fr.	91,011 »

(1) Nous exceptons de ce calcul les années 1831, 1832 et 1833, qui ne rapportèrent pas la moitié des années ordinaires.

Ceci est l'extrait du compte de 1838, année pendant laquelle aucun travail extraordinaire n'a eu lieu, et qui prouve à l'évidence l'excédant modique que présentaient à Anvers les recettes du pilotage sur les dépenses de l'administration.

La recette du pilotage à Anvers, pendant les six derniers mois de 1839 (la reprise avait été faite le 1 ^{er} juillet, et les derniers mois de l'année sont ceux qui rapportent le plus), a été de.	fr.	47,752 69
Celle de l'année 1840 de.		81,760 »
Celle de » 1841 de.		85,230 92

Ces chiffres prouvent qu'avec l'organisation en vigueur avant 1839, l'administration du pilotage d'Anvers n'eût pas été en état de couvrir entièrement les dépenses de 1840 et 1841, avec les recettes des droits de pilotage effectuées pendant ces deux années.

Économies faites à Ostende.

A Ostende, les circonstances politiques qui, en 1831, 1832 et 1833, diminuèrent de plus de moitié les recettes du pilotage à Anvers, exercèrent une influence tout opposée : les bâtiments qui ne pouvaient entrer dans l'Escaut se réfugiaient tous dans le port que leur offrait la Flandre ; les recettes du pilotage atteignirent pendant ces trois années une somme qui dépassait de beaucoup le double des recettes ordinaires.

Nous sommes obligés de laisser, par conséquent, la recette de ces années en dehors des calculs d'après lesquels nous devons établir la moyenne des économies faites à Ostende (1).

Les économies faites à Ostende en 1834 s'élèvent à.	fr.	18,423 98
— en 1835 — à.		17,853 80
— en 1836 — à.		16,505 58
— en 1837 — à.		16,999 09
— en 1838 — à.		21,696 45

Il est à observer en outre que, sur ces économies, devaient se prélever les pensions des pilotes pour lesquelles, depuis 1839, une somme de 5 % a continuellement figuré au Budget du pilotage.

Nous voyons donc, d'après les explications qui précèdent, qu'on ne peut guère évaluer à plus de 25,000 francs par an, les économies réunies des deux pilotages d'Anvers et d'Ostende, depuis la réduction de 20 % faite sur les droits de pilotage d'Anvers, réduction maintenue par le traité de 1839 et la convention définitive du 7 mai 1843.

(1) La somme totale des économies faites du 1^{er} décembre 1830 au 1^{er} juillet 1839, s'élève à fr. 224,877 64 c.

Le Gouvernement, se fondant sur un jugement rendu par la cour d'appel de Bruxelles, chambres réunies, a réclamé cette somme de la ville d'Ostende, qui, par l'arrêt, est considérée comme simple mandataire de l'État.

En évaluant à 350,000 francs les recettes du pilotage en 1844, le Département de la Marine a voulu faire preuve d'une grande réserve en ne donnant pas une importance trop grande aux prévisions, qui, peut-être, par des circonstances tout à fait exceptionnelles et imprévues, pourraient ne pas se réaliser. Il a préféré rester dans les bornes d'une sage modération, convaincu qu'il était préférable d'indiquer aux Chambres les dépenses certaines du pilotage que de leur offrir un exposé trop beau des résultats de ce service.

Qu'on nous permette un instant de nous appuyer sur des faits et non sur les chances que le pilotage peut avoir en 1844.

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

Dès 1830, le commerce d'Anvers avait démontré au Gouvernement que l'établissement d'un pilotage belge aux bouches de l'Escaut était une des garanties les plus grandes de la liberté du fleuve; on n'hésitait pas à déclarer, à cette époque, que l'établissement de ce pilotage constituerait une charge pour la Belgique, mais qu'on ne devait pas reculer devant cette considération, et que les résultats qu'aurait produits cet établissement seraient des plus avantageux pour la Belgique.

Mu par ces motifs, dont il appréciait toute la portée, le Gouvernement n'hésita pas à faire négocier à Londres la reconnaissance formelle du droit qu'avait la Belgique d'établir un pilotage aux bouches de l'Escaut.

Nous avons cru devoir rappeler ces circonstances, afin que l'on pût se rendre compte de la portée qu'a l'établissement d'un pilotage belge à Flessingue, pour faire apprécier l'utilité d'une semblable organisation, et pour démontrer, en outre, qu'il serait encore de l'intérêt de la Belgique de la maintenir, même au prix de quelques sacrifices.

Il n'en est heureusement pas ainsi : prenons pour exemple les résultats produits par les trois services de pilotage réunis (Ostende, Anvers et Flessingue), dans la première année qui a suivi l'établissement de cette dernière station.

On voit à la page 86 du Budget, que du 1^{er} septembre 1842 au 1^{er} septembre 1843, les recettes du pilotage se sont élevées à fr. 325,332 59 c^s; ces recettes n'étaient portées au Budget des Voies et Moyens que pour 250,000 francs, ce ne serait donc plus un bénéfice net de 25,000 francs, mais bien de 79,000 francs, somme à laquelle il faut ajouter en outre 5 p. % sur les recettes, ou 15,000 francs pour la caisse des pensions, retenue qu'on n'effectuait pas avant 1839.

Le bénéfice serait donc de 93,000 francs.

Toutefois, comme la somme de 246,440 francs allouée au Budget de la Marine pour le service du pilotage en 1843, sera insuffisante, et qu'un crédit spécial devra être demandé à la Chambre pour atteindre la somme nécessaire, nous croyons que le bénéfice réel ne doit être porté qu'à 45,000 francs environ.

L'exercice 1843 entier produira certainement une somme plus forte encore.

Les recettes du pilotage, depuis le 1^{er} janvier jusqu'au 1^{er} novembre 1843, s'élèvent à fr 284,525 29 c^s.

Comme nous l'avons dit plus haut, un crédit supplémentaire d'environ 45,000 francs devra être demandé aux Chambres pour le paiement des remises

des pilotes , mais nous avons tout lieu de croire que l'excédant total des recettes sera d'environ 50,000 francs.

Nous ne croyons pas devoir répéter ici les considérations qu'a fait valoir mon prédécesseur pour obtenir la construction de quatre nouveaux bateaux pilotes à l'embouchure de l'Escaut : les résultats que nous présentons , et qui offrent la preuve d'une augmentation réelle dans les produits du pilotage et dans l'excédant des recettes sur les dépenses , doivent nécessairement s'accroître par suite de l'adjonction de ces quatre bateaux pilotes , qui vont être terminés dans peu de jours.

Si , d'un côté , le trésor public en retire un bénéfice , la navigation maritime , le commerce et les armateurs en retirent de bien plus grands avantages .

Avant l'établissement d'un pilotage belge aux bouches de l'Escaut , les capitaines ne rencontraient les pilotes qu'à la hauteur de Blankenberg et même beaucoup plus à l'intérieur des passes , quand le temps était gros ; souvent même il était impossible d'en avoir ; aujourd'hui les navires venant par la Manche reçoivent leur pilote souvent par le travers de Dunkerque et presque toujours devant Ostende , il arrive que tel navire marchand , qui auparavant n'eût pas rencontré de pilote , se trouve maintenant accosté cinq ou six fois par eux , depuis sa sortie de la Manche jusqu'à son arrivée devant les passes.
