

(1)

(N° 212.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} MAI 1850.

Budget du Département des Affaires Étrangères, pour l'exercice 1851 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DE T'SERCLAES.

MESSIEURS,

Le Budget du Ministère des Affaires Étrangères pour l'exercice 1851, ne présente que deux augmentations, ensemble de 3,000 fr., sur le Budget voté pour l'exercice courant : à part quelques diminutions et transferts dont il sera parlé ci-après, il est calqué sur celui de 1849, qui, après une discussion sérieuse et approfondie, a organisé les dépenses de ce Département sur des bases nouvelles.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Quatre questions seulement ont été examinées dans la discussion générale du Budget :

1^o *Réunion au même Département ministériel des affaires du commerce et de l'industrie.*

La cinquième et la sixième sections ont appelé l'attention de la section centrale sur la possibilité de modifier les attributions du Ministère des Affaires Étrangères et du Ministère de l'Intérieur, de manière à réunir, dans le même Département, les affaires concernant le commerce intérieur, le commerce extérieur et l'industrie : question déjà plusieurs fois soulevée, et, entre autres, dans la discussion du Budget de 1850 (3).

Pour mettre la Chambre à même d'apprécier l'état actuel des choses, nous énumérons ci-après, dans les termes des arrêtés organiques des deux Ministères, les attributions des services qui s'occupent de ces affaires.

(1) Budget, n° 128.

(2) La section centrale, présidée par M. DE LEHAYE, était composée de MM. OST, A. DUMON, VAN ISEGHEM, JULLIOT, DE LUESEMANS et DE T'SERCLAES.

(3) Voir le rapport de M. Prévinaire, *Documents parlementaires*, session 1848-1849, n° 256, pag. 2.

I.

Division de l'Industrie. — (Ministère de l'Intérieur.)

ATTRIBUTIONS.

- 1° Brevets d'invention, de perfectionnement et d'importation ;
- 2° Tenue des archives, des inventaires et registres concernant les brevets ;
- 3° Collection de modèles et d'échantillons relatifs aux brevets ;
- 4° Publications relatives aux brevets d'invention ;
- 5° Marques et dessins de fabrique ;
- 6° Relations avec le comité consultatif pour les affaires industrielles ;
- 7° Subsidés en faveur de l'industrie ;
- 8° Comités industriels ;
- 9° Ateliers d'apprentissage et de perfectionnement ;
- 10° Essais de métiers ;
- 11° Distribution d'ustensiles et de métiers ;
- 12° Renseignements relatifs aux inventions utiles, encouragements ;
- 13° Musée de l'industrie ;
- 14° Expositions de produits de l'industrie ;
- 15° Établissements dangereux, insalubres ou incommodes ;
- 16° Police des établissements industriels, travail des enfants dans les manufactures ;
- 17° Livrets d'ouvriers, caisses de secours et de prévoyance et autres institutions en faveur des classes ouvrières ;
- 18° Appareils contre les incendies ;
- 19° Affaires relatives aux machines et appareils venant de l'étranger ;
- 20° Collection des produits de l'industrie du pays et de l'étranger ;
- 21° Comptabilité, tenue des registres, indicateur particulier de la division.

II.

Direction du commerce extérieur et des consulats. — (Ministère des Affaires Étrangères.)

ATTRIBUTIONS.

- 1° Correspondance avec les agents politiques, commerciaux et consulaires, sur les objets qui concernent les intérêts commerciaux et maritimes du royaume ;
- 2° Instructions, négociations, traités, conventions et autres actes publics concernant le commerce et la navigation. Questions commerciales relatives à l'exécution des traités politiques et autres. Réclamations du commerce étranger envers le Gouvernement belge ;
- 3° Consulats, organisation, instructions, interprétation des lois et règlements, immunités consulaires, personnel des agents, lettres de provision, lettres d'exéquatur, commissions ;
- 4° Indicateur de la direction.

III.

Direction du commerce intérieur. — (Ministère des Affaires Étrangères.)

ATTRIBUTIONS.

- 1° Correspondance avec les Ministres, les fonctionnaires, autorités et corps

constitués de l'intérieur du royaume, sur les objets qui concernent les intérêts commerciaux et maritimes du pays;

2° Travail des préparations pour les traités de commerce et de navigation ;

3° Communication au commerce et à l'industrie des renseignements et rapports des agents politiques et des consuls ;

4° Collection des tarifs de douane et des règlements de commerce étrangers, leur appréciation dans l'intérêt économique du pays ;

5° Travail de préparation pour les mesures de tarif, de douane, de transit et de navigation ;

6° Services réguliers de navigation à voile et à vapeur, subsidiés par le Gouvernement, et encouragements divers au commerce d'importation ;

7° Écoles de navigation, collation des bourses instituées près de ces écoles ;

8° Primes pour construction de navires de mer ;

9° Lettres de mer pour navires d'origine étrangère ;

10° Pêche maritime et caisse de prévoyance pour les pêcheurs ;

11° Chambres de commerce, approbation des listes des commerçants notables pour l'institution des juges des tribunaux de commerce ;

12° Bourses de commerce, agents de change et courtiers ;

13° Sociétés de commerce, sociétés de prévoyance, avec chances tontinières, compagnies d'assurances mutuelles, comité consultatif pour les affaires de sociétés ;

14° Règlements et mesures de commerce intérieur, ventes à l'encan de marchandises neuves, questions concernant les rapports qui existent entre l'institution des livrets et celle des conseils de prud'hommes, et d'autres intérêts commerciaux, règlements pour l'épreuve des armes à feu et d'autres produits ;

15° Conseils de prud'hommes ;

16° Indicateur de la direction.

M. le Ministre des Affaires Étrangères consulté, a d'abord repoussé l'idée de centraliser ces divers services dans un même Département ; il a ensuite combattu la possibilité de réunir en un service unique les trois divisions qui traitent aujourd'hui les affaires du commerce et de l'industrie. Nous reproduisons ci-après les considérations déduites dans la note ministérielle :

« La réunion en une seule administration des trois branches de service, du commerce intérieur, du commerce extérieur et de l'industrie, faciliterait peut-être le travail des Ministres, mais, au fond, ce ne serait ni une simplification, ni une économie.

» Il suffit de se rendre compte de l'importance de ces branches d'administration pour acquérir la conviction que chacune d'elles doit nécessairement être dirigée par un fonctionnaire supérieur chef de service.

» Pour ne parler ici que des deux directions de commerce ressortissant au Ministère des Affaires Étrangères, que l'on veuille bien jeter les yeux sur la définition de chaque service, reproduite dans l'*Almanach royal*, et l'on deviendra convaincu que les attributions du directeur du commerce intérieur et celles du directeur du commerce extérieur sont complètement distinctes, et qu'elles ne sont pas susceptibles d'être centralisées en un seul service.

» A part les attributions spéciales à chacun de ces fonctionnaires, et qui déjà

» ont une importance réelle, surtout en ce qui concerne le directeur du commerce intérieur, les matières commerciales, traitées par l'un et par l'autre sont tout à fait distinctes ou, si elles ne le sont pas, doivent être examinées par eux à un point de vue entièrement différent.

» Le directeur du commerce intérieur est chargé de la partie relative à la législation et aux règlements, en tout ce qui touche le commerce intérieur, la navigation et la pêche. Le tarif de douane, les encouragements au commerce et à la navigation, la correspondance avec les chambres de commerce, les renseignements à communiquer à ces corps et aux commerçants, sont du ressort de ce fonctionnaire.

» Le directeur du commerce extérieur, de son côté, est chargé de la correspondance avec les agents diplomatiques et consulaires sur toutes les matières commerciales, et de toutes les rédactions concernant les négociations commerciales et les relations de commerce internationales.

» Ces simples explications prouvent qu'en aucun cas, la direction du commerce extérieur ne saurait être distraite des attributions du Ministre des Affaires Étrangères.

» Si l'on voulait réunir en une administration unique les affaires du commerce intérieur, du commerce extérieur et de l'industrie, il faudrait ou en revenir simplement à ce qui existait auparavant, ou créer un administrateur chargé de la direction supérieure des affaires de l'industrie et du commerce intérieur et extérieur; mais cela ne dispenserait pas d'avoir à la tête de chacun de ces services un directeur spécial comme aujourd'hui.

» On aurait centralisé, mais on aurait créé un rouage de plus et une dépense nouvelle. »

Quoi qu'il en soit, votre section centrale, frappée de la connexité évidente des attributions des trois divisions qui existent aujourd'hui aux Départements de l'Intérieur et des Affaires Étrangères, persiste à penser qu'il y aurait utilité réelle et simplification dans la marche des affaires, si elles étaient réunies au même Département : à la majorité de quatre voix contre une, elle émet le vœu que la question soit sérieusement étudiée par le Gouvernement, au point de vue de la facilité de l'administration et de l'économie, et elle estime que le Département des Affaires Étrangères paraît le plus propre à recevoir ces attributions, dont la plus grande partie lui est aujourd'hui dévolue.

2° *Droits de chancellerie.*

La deuxième section avait demandé des explications sur l'application de la loi du 28 juillet 1849 relative aux droits de chancellerie; en section centrale, un membre avait émis le vœu que la perception des droits, au lieu d'être restreinte, comme aujourd'hui, aux sujets français et néerlandais, fût appliquée indistinctement à tous les étrangers, sauf les arrangements internationaux à prendre ultérieurement.

La loi du 28 juillet 1849 a été suivie d'un arrêté royal, en date du 7 août suivant, qui a réglé l'application de cette loi.

Le texte de l'un et l'autre documents se trouve dans le n° 221 du *Moniteur belge* du 9 août dernier.

Le principe de la loi est la réciprocité. Le dernier paragraphe de l'article unique de la loi est ainsi conçu : « L'étranger appartenant à un pays où le Belge »
 » jouit de l'exemption des droits susdits sera admis au bénéfice d'une com-
 » plète réciprocité. »

La Belgique ne peut donc soumettre à la perception de droits que les citoyens de pays où les Belges sont frappés d'un impôt semblable; ce qui n'a lieu qu'à Paris et, dans une mesure beaucoup plus faible, à La Haye.

3° *Emploi des étrangers dans la marine marchande.*

La troisième section invite le Gouvernement à présenter le plus tôt possible un projet de loi ayant pour but d'interdire aux marins étrangers le droit de commander les navires marchands nationaux; cette interdiction existe en Angleterre et en France, et une commission d'armateurs et de fonctionnaires convoquée par le Gouvernement à Anvers, a élaboré un projet de loi sur la matière vers la fin de 1848.

La section centrale s'est occupée de cet objet, en rapport avec l'art. 12 de la loi du 21 juillet 1844, ainsi conçu :

« § 1. A dater d'une époque à fixer par le Gouvernement, les marins belges »
 » et étrangers ne pourront être admis en qualité de capitaine, de 1^{er} ou de 2^e »
 » lieutenant, dans la marine marchande belge qu'après avoir subi un examen »
 » de capacité.

» § 2. Le Gouvernement fera les règlements nécessaires à cet effet. »

Des explications données par le Gouvernement, il résulte ce qui suit :

« Aucune loi n'autorise le Gouvernement à défendre d'employer des marins »
 » étrangers sur les navires belges. Si, à certains égards, et notamment dans »
 » l'intérêt des marins belges, il peut paraître désirable que l'on restreigne »
 » l'emploi des marins étrangers, ou du moins l'emploi des officiers étrangers à »
 » bord de ces navires, il y a un autre intérêt peut-être plus important encore »
 » à ménager, celui des armateurs et, par suite, celui du commerce maritime. »
 » Les armateurs ont, en effet, tout intérêt à pouvoir recourir, au besoin, aux »
 » marins étrangers pour le commandement de leurs navires. Le nombre des »
 » officiers belges est restreint : obliger, dès-lors, d'une manière absolue les »
 » armateurs à les employer exclusivement, pourrait avoir pour résultat de »
 » mettre les armateurs dans l'embarras en les exposant à ne pouvoir pas tou- »
 » jours satisfaire aux besoins du commerce.

» Les avantages accordés par la législation en vigueur à la navigation sous »
 » pavillon belge ne sont pas assez considérables pour permettre d'imposer des »
 » restrictions trop sévères au commerce d'armement. Au reste, il est vrai de »
 » dire qu'en général, les armateurs sont invités par leur intérêt même à choisir »
 » de préférence parmi les régnicoles les officiers pour la direction de leurs »
 » navires, du moment où ils trouvent en eux de l'aptitude; car, tout naturelle- »
 » ment, cette qualité de régnicole est pour les armateurs une garantie »
 » nouvelle.

» Quant à l'art. 12 de la loi du 21 juillet 1844, statuant qu'à partir d'une »
 » époque à déterminer par le Gouvernement, aucun marin belge ou étranger

» ne pourra être admis comme officier dans la marine marchande qu'après
 » avoir subi un examen de capacité, le Gouvernement a soumis à une instruc-
 » tion spéciale le point de savoir si le moment était venu de faire intervenir
 » une disposition dans ce sens. Il n'est pas encore possible d'assigner un ré-
 » sultat à cette instruction. »

Relativement aux travaux de la commission réunie à Anvers en 1848, M. le Ministre des Affaires Étrangères a donné les explications suivantes :

« Il s'est agi de trois mesures concernant la marine marchande belge.
 » savoir :

» 1° Astreindre à un examen de capacité tout officier belge ou étranger
 » avant qu'il puisse être admis à bord d'un navire belge ;
 » 2° N'admettre en qualité d'officier à bord d'un navire belge que des ma-
 » rins belges ou naturalisés ;

» 3° Obliger les armateurs à prendre des mousses à bord de leurs navires.
 » Une commission mixte a été réunie à Anvers, en 1848, pour l'examen
 » de ces points. En principe, et sauf certaines dispositions transitoires ou de
 » nature à rendre ces mesures moins absolues, elle a été favorable à celle-ci.
 » Le Gouvernement n'a pas pris encore de résolution.

» Si, d'un côté, de telles mesures seraient favorables aux navires belges,
 » elle n'ont pas le même caractère pour le commerce d'armement ; et, ainsi
 » qu'on l'a fait observer, celui-ci n'est pas favorisé d'avantages assez grands
 » pour motiver ou justifier les obligations et restrictions qu'il s'agirait de lui
 » imposer.

» D'autre part, en consultant l'état actuel du personnel de la marine belge,
 » comparativement à ce qu'il était en 1848, on reconnaît que le nombre des
 » marins belges sans emploi de service est devenu sensiblement moindre. Ce
 » qui tend à rendre d'une portée très-secondaire la mesure indiquée dans le
 » § 2.

» Il est, de plus, à observer, en ce qui touche le placement de mousses à bord
 » de navires (§ 3 ci-dessus), que la mesure reçoit de fait son application à l'oc-
 » casion des services réguliers de navigation : en effet, il y a obligation de
 » placer, en qualité d'apprenti-smarins, deux jeunes gens désignés par l'admi-
 » nistration sur tout navire faisant le service ; et les armateurs aussi emploient
 » spontanément des mousses sur leurs navires en général.

» De ces données sommaires, il est permis de conclure que les mesures dont
 » il s'est agi ont une faible portée, soit pour la marine marchande, soit qu'il
 » n'y ait aucune urgence à les mettre en vigueur. »

Sans trancher la question, la section centrale pense qu'il y aurait certains avantages à mettre en vigueur les dispositions proposées par la commission d'Anvers, et elle désire que le Gouvernement en fasse un examen ultérieur.

4° *Attributions consulaires dans le Levant.*

Cette matière, qui intéresse au plus haut point nos relations commerciales, a déjà souvent attiré l'attention de la Chambre.

La section centrale s'est assurée qu'un projet de loi élaboré par le Ministère des Affaires Étrangères est en ce moment soumis à l'examen du Ministère de la Justice.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a pris l'engagement de le présenter aux Chambres dans le courant de la présente session, et vraisemblablement dans un délai très-court.

EXAMEN DES ARTICLES.

CHAPITRE I^{er}.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 1^{er}. — *Traitement du Ministre* fr. 21,000 »

Adopté.

ART. 2. — *Traitement du personnel des bureaux* 105,050 »

La deuxième section avait demandé ce qui suit :

PREMIÈRE QUESTION. — *A l'art. 2 figure la même somme qu'au Budget de 1850. Le personnel est resté le même; cependant une modification a été introduite. Ce dernier paragraphe, intitulé : fonds de réserve, est supprimé. Dans cet état, on demande pourquoi cette augmentation de crédit et de traitement?*

Voici la réponse du Gouvernement :

« Le chiffre de 105,050 francs pour le personnel, auquel est jointe une somme »
 » de 2,000 francs pour *fonds de réserve*, constitue l'allocation destinée à rétri- »
 » buer le personnel, dans les limites de l'arrêté organique de l'administration »
 » centrale des Affaires Étrangères.

» Le nombre des employés a été successivement réduit depuis trois ans. Pour »
 » laisser intact le *fonds de réserve*, il aurait fallu se priver des services d'un em- »
 » ployé très-digne d'intérêt et, d'ailleurs, fort utile. Cet employé aurait dû, en »
 » ce cas, recevoir un traitement des deux tiers de son traitement d'activité, aux »
 » termes des règlements existants. Le Gouvernement a cru faire acte de meil- »
 » leur administration en conservant provisoirement ses cadres actuels à l'aide »
 » de la somme de 2,000 francs dont s'agit. Il a, du reste, l'espoir que le départ »
 » régulier d'un employé lui permettra, dans un temps peu éloigné, de mettre »
 » les choses sur un pied normal, en harmonie avec les besoins du service.

» Il est à remarquer, au surplus, qu'en usant aujourd'hui de la faculté de »
 » mettre un employé en disponibilité, l'économie ne serait, sur une somme de »
 » 2,000 francs, que d'environ 600 francs. »

DEUXIÈME QUESTION. — *En 1851, on augmente le § d, Commerce intérieur, de 1,200 francs, et le § c, Marine, de 800 francs. Pourquoi cette augmentation, puisque le nombre des agents est resté le même?*

Voici la réponse de M. le Ministre des Affaires Étrangères :

« Cette augmentation n'est qu'apparente; elle résulte de ce fait, que, deux »
 » employés hors cadre, qui, en 1850, figuraient au secrétariat général, parti- »
 » cipent aujourd'hui aux travaux et font partie du personnel des directions »
 » du commerce intérieur et de la marine.

» L'existence d'employés hors cadre a été signalée dans les tableaux fournis
 » à la section centrale chargée de l'examen du Budget pour 1849. Ces tableaux
 » ont été imprimés dans le rapport de M. de Luesemans, pages 67 et 68. »

Le règlement organique du Ministère des Affaires Étrangères, avec l'état nominatif de tous les employés, sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

Le chiffre a été adopté, à l'unanimité, par toutes les sections et la section centrale.

ART. 3. — *Premier terme des pensions à accorder éventuellement* fr. 2,000 »

Adopté.

Cette allocation est distincte de celle qui est portée à l'art. 43. Cette dernière concerne exclusivement les pensions de la marine qui sont soumises à une législation spéciale.

ART. 4. — *Secours, etc., etc.* fr. 1,000 »

Adopté.

ART. 5. — *Matériel.* 37,600 »

La section centrale remarque que le litt. C de cet article comprend, entre autres, les assurances contre incendie : elle pense qu'il serait plus régulier, si le Gouvernement juge à propos de faire assurer les bâtiments de l'État, qu'une mesure générale fût prise, à la diligence de M. le Ministre des Finances, qui porterait, dans leur ensemble, à son Budget les crédits nécessaires.

Le chiffre est adopté.

ART. 6. — *Achat de décorations, etc.* fr. 8,000 »

Adopté.

CHAPITRE II.

TRAITEMENTS DES AGENTS POLITIQUES.

La première section avait demandé qu'une légation fût établie près la Cour de St-Pétersbourg. La section centrale s'en réfère à cet égard aux explications données par le Gouvernement à la Chambre, lors de la discussion du traité récemment conclu avec la Russie.

La cinquième section prie son rapporteur de s'informer si, à l'exception de M. le lieutenant-général baron Willmar, il n'existe plus d'agent diplomatique qui cumule d'autres fonctions.

Nous insérons ici la réponse qu'a faite M. le Ministre des Affaires Étrangères :

« A l'exception du lieutenant-général Ministre à La Haye, il n'y a plus dans
 » le corps diplomatique d'agent qui appartienne à l'armée.

» Toutes les puissances comptent des officiers généraux dans les rangs de
 » leur diplomatie. Il suffit, pour s'en convaincre, de parcourir, dans l'*Almanach*
 » de Gotha, la liste des agents diplomatiques étrangers. »

ART. 7. — *Missions en Allemagne* fr. 87,000 »

La deuxième section avait posé la question suivante :

A-t-on maintenu un secrétaire de légation à Francfort depuis la dissolution du pouvoir central? Si le maintien de deux secrétaires est utile en Allemagne, ne conviendrait-il pas de les attacher l'un à Berlin et l'autre à Vienne?

Le Gouvernement a répondu en ces termes :

« La Chambre a alloué au Gouvernement un chiffre global pour les *missions en Allemagne*. Elle lui a laissé le soin de répartir les agents suivant les besoins du service.

» Le Gouvernement a jugé que la présence d'un secrétaire de légation était plus utile à Vienne qu'à Francfort, et des deux secrétaires salariés que comporte l'organisation diplomatique en Allemagne, l'un a été adjoint à la légation de Berlin, l'autre à la mission de Vienne.

Il est donc, dès à présent, satisfait au vœu émis par la deuxième section. »

ART. 8 et 9.

Adoptés.

ART. 10. — *Pays-Bas. — Traitement, etc.* fr. 32,000 »

Toutes les sections adoptent, mais la sixième a exprimé de nouveau, à l'occasion de ce chiffre, le désir de voir remplacer nos Ministres à l'étranger, notamment aux Pays-Bas, par de simples chargés d'affaires. La section centrale, qui ne s'associe nullement à ce vœu, croit cependant devoir communiquer ici les motifs donnés par M. le Ministre des Affaires Étrangères pour justifier l'importance de la légation accréditée à la cour de La Haye :

« La légation belge à La Haye est, en même temps, accréditée à Hanovre ; son importance est telle, qu'il est impossible d'en remettre la gestion à un chargé d'affaires. Pour apprécier cette importance, il faut prendre en considération le voisinage des deux pays, leurs relations d'affaires, les questions qui se rattachent aux divers traités et conventions conclus entre eux, celles qui résultent de leur ancienne union et l'ensemble de leur situation politique et commerciale.

» On peut dire que la légation à La Haye est une de nos légations qui ont le plus d'affaires à traiter. Outre le Ministre et un secrétaire, deux attachés y sont constamment occupés. »

ART. 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17.

Adoptés.

ART. 18. — *Mexique. — Traitement, etc.* fr. 18,000 »

Les deuxième et troisième sections demandent :

Est-il nécessaire de conserver au Mexique un agent consulaire ou diplomatique? En cas d'affirmative, le Gouvernement ne pourrait-il pas y nommer un agent en disponibilité?

M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu comme suit :

« Il est nécessaire que nous ayons un agent au Mexique — Ce pays présente, au point de vue commercial, une importance assez grande; c'est un débouché avantageux, notamment pour les *toiles*. Un agent mexicain doit être bientôt accrédité à Bruxelles.

» L'intention du Gouvernement est de nommer au poste de *Mexico* un des agents en disponibilité. Cette nomination sera faite très-incessamment. »

La section centrale, persuadée de l'utilité d'une légation au Mexique, insiste pour que l'on y appelle sans retard l'un des agents diplomatiques en disponibilité; il importe, en effet, que le chiffre des traitements d'inactivité puisse être réduit, soit que les agents diplomatiques se montrent disposés à se rendre dans les résidences qui leur sont assignées par le Gouvernement, soit qu'ils jugent à propos de ne pas accepter ces missions.

CHAPITRE III.

CONSULATS.

ART. 19. — *Traitement, etc.* fr. 49,000 »

En 1849, il a été donné communication à la Chambre d'un projet présenté par une société de commerce d'Anvers, ayant pour but d'encourager le commerce d'exportation. A cet effet, des comptoirs devaient être fondés à Syngapour et sur d'autres côtes des Indes orientales. — La section centrale a demandé ce qui était advenu de ce projet, et quelle était l'opinion de M. le Ministre des Affaires Étrangères sur cet objet? .

Elle a reçu la réponse suivante :

« Dans la session précédente, le Gouvernement a fait connaître son opinion sur l'utilité de la création d'une maison de commerce ou d'un comptoir belge soit à Syngapour, soit sur tout autre point des Indes orientales. — Cette opinion est restée la même. — Le Gouvernement est disposé à prêter son concours à la formation d'un tel établissement.

» Le projet mis en avant, l'année dernière, par plusieurs négociants d'Anvers, est resté sans suite, parce que ces Messieurs ont retiré leur proposition, ou du moins l'ont modifiée de telle sorte que le Gouvernement, qui avait accueilli l'idée primitive, n'a pu accepter le projet présenté en dernier lieu. »

La somme de 49,000 fr. se répartit pour l'exercice 1850 comme suit :

		TRAITEMENT ANNUEL
M. MOUET,	Consul général à New-York.	15,000 »
DE ROTE,	Id. id. à Alger	10,000 »
CLOQUET,	Id. à Guatemala	12,000 »
GASPARY,	Id. à Tunis.	1,200 »
SERRUYS,	Id. à Rotterdam	2,000 »
BOURCERET,	Id. à Flessingue	2,000 »
D'ARDENNE,	Id. général à Leipzig	800 »
DUNCAN,	Id. à Lerwick	1,000 »
GRAFF,	Vice-consul à Cologne	3,000 »
GÜYS,	Id. à Smyrne	2,000 »
TOTAL.		fr. 49,000 »

La section centrale avait exprimé le vœu que le consulat d'Alger fût supprimé, et qu'en attendant l'établissement d'un comptoir à Manille, on y envoyât un consul rétribué.

M. le Ministre des Affaires Étrangères nous a fait connaître à cet égard ce qui suit :

« En 1848, un consul général rétribué a été nommé en Algérie ; cet agent »
 » a visité l'intérieur du pays et a adressé au Gouvernement des rapports très- »
 » complets et très-circonstanciés ; deux de ces rapports, qui intéressaient les né- »
 » gociants, ont été mis à leur disposition, et ils ont servi à faire connaître »
 » toutes les ressources que les possessions françaises, dans le nord de l'Afrique, »
 » peuvent offrir au commerce et à l'industrie belges.

» Aujourd'hui, le Ministère est allé au devant du vœu exprimé par la section »
 » centrale. Dès à présent, le poste de consul rétribué à Alger a été supprimé, »
 » et le titulaire a été nommé au poste de Naples. Nos relations avec l'Italie »
 » méridionale semblent susceptibles d'extension, et le Gouvernement a pensé »
 » qu'il était utile de créer dans cette contrée un consulat rétribué. Il a dési- »
 » gné, pour occuper ce poste nouveau, l'ancien consul général à Alger.

» Cet agent portera ses investigations sur les différentes parties de l'Italie ; il »
 » a déjà fait preuve de beaucoup de zèle et d'une aptitude remarquable pour »
 » les explorations industrielles et commerciales ; il est permis de croire qu'il »
 » rendra d'utiles services en Italie. »

On avait supposé qu'un comptoir belge se serait formé sur l'un ou l'autre point des Indes orientales ; dans ce cas, l'établissement consulaire aurait dû se combiner avec le comptoir. Mais, ainsi que nous venons de le voir, ces prévisions ne se sont point réalisées jusqu'à présent.

Quant au consulat de Manille, le Gouvernement est d'avis qu'un poste de consul rétribué dans l'Indo-Chine est nécessaire ; mais le crédit étant épuisé, il faudrait augmenter l'allocation d'au moins 18,000 francs, et il a paru que l'on pouvait attendre encore pour pétitionner cette somme.

M. le Ministre des Affaires Étrangères nous a communiqué ensuite qu'il se proposait de répartir, en 1851, l'allocation de la manière suivante :

Emploi de la somme pétitionnée.

Consulat général à New-York	fr.	15,000	»
Id. id. à Naples		10,000	»
Id. à Guatemala.		12,000	»
Id. général à Cologne		5,000	»
Id. id. à Leipzig		800	»
Id. à Lerwick		1,000	»
Id. à Rotterdam.		2,000	»
Id. à Flessingue		2,000	»
Id. à Smyrne.		2,000	»
Id. à Tunis		1,200	»
TOTAL.		fr.	49,000

Le chiffre de 49,000 francs a été voté par toutes les sections et par la section centrale. Nous insérons ci-après le résumé des observations des sections sur plusieurs points de détail, et les réponses du Gouvernement.

On a agité de nouveau la question de l'établissement d'un consulat à Lille.

- « Le Gouvernement a fait faire une enquête. Il a consulté les chambres de
 » commerce des localités le plus directement intéressées.
 » Celles de Gand, d'Alost et de Roulers, se sont prononcées pour.
 » Celles de Tournay, de Courtrai, d'Ypres, de Bruges, d'Ostende, se sont
 » prononcées contre.
 » Ces dernières font valoir qu'un consulat de Belgique à Lille n'est pas in-
 » dispensable; qu'il occasionnerait infailliblement à l'État une dépense assez
 » notable.
 » Qu'en outre, la présence d'un consul nécessiterait l'accomplissement de
 » formalités et de visas qui ne sont pas requis aujourd'hui, et qui, s'ils devaient
 » être remplis, ne laisseraient pas d'occasionner quelque embarras et quelque
 » dépense aux habitants de Courtrai, de Tournay, d'Ypres, etc.
 » En présence de cette opposition, le Gouvernement n'a pas cru, jusqu'à
 » présent, devoir créer un consulat belge à Lille. »

Y a-t-il en Russie des agents consulaires? Quel est leur nombre? Quelle est leur résidence et quels sont leurs traitements?

Nous avons des consuls à St-Petersbourg, à Moscou, à Narva, à Riga, à Odessa, à Taganrog.

Aucun de ces agents ne jouit d'un traitement.

La quatrième section avait demandé quelques renseignements sur une mission qui aurait été confiée à M. Houry, en Algérie.

Il résulte des informations prises au Ministère : qu'il y a plus de deux ans M. Houry, devant se rendre en Algérie, pour ses affaires personnelles, reçut une légère somme pour diverses traductions qu'il avait faites, et à la condition de fournir un rapport sur le commerce et la colonisation dans l'intérieur de l'Afrique.

Du reste, M. Houry n'a pas eu de mission du Gouvernement, et il ne touche aucun traitement.

La quatrième section désire aussi avoir des renseignements sur la situation actuelle de la colonie de Santo-Tomas, sur l'importance de nos relations commerciales avec ce pays, sur les mesures que le Gouvernement compte prendre pour le maintien de cette colonie, qui, par sa position à proximité de l'isthme de Panama, du Mexique et de l'État de Nicaragua, où s'établira probablement un passage vers l'Océan pacifique, doit augmenter en importance pour la Belgique.

Le Gouvernement a présenté à la Chambre le traité d'amitié, de commerce et de navigation qui a été conclu, l'an dernier, entre la Belgique et la république de Guatemala. Il semble que l'occasion de fournir des renseignements viendra naturellement lors de l'examen et de la discussion du traité. On ne pourra, d'ailleurs, en s'abstenant d'entamer ici cette question, que simplifier la discussion du Budget des Affaires Étrangères. La Chambre, on n'en doute pas, entrera dans ces vues. Il s'agit d'épargner un double emploi, dans des circonstances où le temps est si précieux.

Pourquoi le consul belge à Rotterdam reçoit-il une indemnité?

L'indemnité de 2,000 francs dont jouit le consul à Rotterdam lui est allouée

en raison des soins multipliés que lui impose l'activité des rapports de navigation entre Rotterdam et Anvers, et parce qu'il ne perçoit pas les taxes consulaires sur les navires belges naviguant sur les eaux intérieures.

Quant au surplus, le tableau contenant les noms de tous les agents consulaires de Belgique et leurs résidences sera déposé sur le bureau pendant la discussion du Budget.

CHAPITRE IV.

FRAIS DE VOYAGE.

ART. 20. — *Frais, etc.* fr. 70,500 »

Adopté.

Le relevé des ordonnancements faits sur ce chapitre, du 1^{er} janvier 1849 au 22 mars 1850, sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

CHAPITRE V.

FRAIS A REMBOURSER AUX AGENTS DU SERVICE EXTÉRIEUR.

ART. 21. — *Indemnité, etc.* fr. 5,700 »

ART. 22. — *Frais de correspondance, etc.* fr. 74,300 »

Adoptés.

Même observation que ci-dessus, relativement aux ordonnancements.

CHAPITRE VI.

MISSIONS EXTRAORDINAIRES, TRAITEMENTS D'INACTIVITÉ ET DÉPENSES IMPRÉVUES.

ART. 23. — *Missions extraordinaires, etc.* fr. 40,000 »

ART. 24. — *Dépenses imprévues, etc.* 4,000 »

Adoptés.

Même observation que ci-dessus, relativement aux ordonnancements.

CHAPITRE VII.

COMMERCE, NAVIGATION, PÊCHE.

En section centrale on a élevé diverses objections sur l'utilité de deux écoles de navigation. Une seule ne suffirait-elle pas? On demande le chiffre moyen des élèves de l'école d'Anvers depuis trois ans; de même pour Ostende.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. — « Les écoles de navigation sont exclusivement » des externats, et comme elles sont principalement fréquentées par de jeunes » marins belges et par d'autres jeunes gens appartenant presque tous à la classe » pauvre ou peu aisée de la société, l'enseignement y est gratuit, et l'on met » même à la disposition des élèves les ouvrages et instruments nécessaires à » l'enseignement. L'un des grands avantages qu'offrent ces écoles, c'est d'être » continuellement ouvertes aux marins et aux pêcheurs pendant qu'ils sont à » terre.

» On conçoit que ces avantages seraient en grande partie détruits ou com-

» promis s'il n'y avait qu'une seule école soit à Anvers, soit à Ostende. Les jeunes
 » gens de ces localités, et les marins qui y abordent, seraient sans nul doute privés
 » de tout enseignement nautique, s'ils étaient condamnés à aller le chercher
 » au dehors. Au surplus, la dépense des deux écoles reste bien minime, quoi-
 » qu'on ait réussi à y adjoindre, non-seulement un cours d'anglais et un cours
 » de commerce pratique, applicable à la marine marchande, mais, en outre,
 » une inspection générale pour les deux écoles. Voici le nombre moyen des
 » élèves qui ont fréquenté les deux écoles :

ANNÉES.	ÉCOLE DE NAVIGATION D'ANVERS.	ÉCOLE DE NAVIGATION D'OSTENDE.
» 1847.	125	95
» 1848.	124	105
» 1849.	121	119 »

ART. 25. — *Écoles.* fr. 11,720 »

ART. 26. — *Frais divers.* 7,280 »

Les deux chiffres ont été adoptés.

ART. 27. — *Chambres de commerce.* 12,000 »

Adopté.

ART. 28. — *Frais divers, etc.* 19,900 »

Adopté.

ART. 29. — *Encouragements, etc.* 1,050 »

ART. 30. 113,350 »

La quatrième section avait voté, à la majorité de trois voix contre deux abstentions, la suppression des allocations qui figurent aux art. 29. 30 et 31.

Nous croyons utile de reproduire ici les arguments qui justifient les propositions du Gouvernement :

« Le crédit alloué depuis plusieurs années en faveur des services réguliers
 » de navigation entre la Belgique et les pays étrangers, est extrêmement utile
 » à l'industrie et au commerce. Ces services ont notamment le grand avantage
 » de leur procurer des occasions régulières d'expédier, moyennant un fret
 » très-modéré stipulé en leur faveur, les produits belges vers les principales
 » contrées lointaines d'outre-mer, notamment vers le Mexique, vers l'Amé-
 » rique centrale, vers le Brésil, vers le Chili et le Pérou, vers les Indes orien-
 » tales et vers les échelles du Levant. Les armateurs belges, appelés tous à
 » soumissionner pour les divers départs que comprennent les services, y trou-
 » vent aussi, de leur côté, l'avantage de pouvoir utiliser leurs navires à défaut
 » d'un meilleur emploi. Il est à remarquer que d'autres services précédem-
 » ment subsidiés, par exemple vers les États-Unis et vers Rio, ont pu être
 » abandonnés à la concurrence privée, parce que ces services ont eu pour effet
 » de déterminer la diminution générale du fret et l'établissement de services
 » particuliers vers ces contrées, résultat d'autant plus favorable au commerce,
 » que le Gouvernement a pu ainsi consacrer à l'établissement d'autres lignes
 » de navigation, les fonds qu'il affectait à ces services. Il est permis de con-
 » clure de ces observations sommaires que, dans l'intérêt du commerce et de
 » l'industrie, il y a lieu de maintenir le crédit dont il s'agit.

» Ce qui précède s'applique à la proposition de supprimer l'allocation comprise à l'art. 30 du chap. VII du Budget, c'est-à-dire aux *frais divers* des services à voiles.

» Quant à la suppression également proposée (par la quatrième section) du crédit de 20,000 francs porté à l'art. 31 pour *primes de navires*, elle ne saurait avoir lieu aussi longtemps que la loi même du 7 janvier 1837 n'aura pas été rapportée. Cette loi, on le sait, alloue des primes à la construction des navires de mer, et l'allocation portée sous ledit art. 31, n'est que la conséquence obligée de cette loi. Le terme de celle-ci expire le 1^{er} janvier 1852; c'est alors seulement que pourra être décidé le point de savoir s'il y a lieu de supprimer toutes primes de l'espèce, primes qui, cependant, ne sont en quelque sorte que la compensation des droits d'entrée du tarif des douanes sur les objets servant à la construction et aux armements maritimes, notamment sur les bois, sur les toiles à voiles, sur les cordages, ancres, chaînes, etc. »

La section centrale, d'accord avec le Gouvernement, propose de supprimer les désignations *à vapeur* et *à voiles*, qui allongent inutilement le libellé de l'art. 29.

Un exemplaire du règlement des services réguliers de navigation, qui sera déposé sur le bureau pendant la discussion, indique (voir le tableau annexé au règlement) l'emploi détaillé de la somme qui sera fait en 1850. Pour chacun des services, le montant des primes est indiqué en regard, et la somme des frais divers est également indiquée à la fin du tableau.

La section centrale, ainsi que les quatrième et sixième sections, avaient demandé au Gouvernement que les soumissions fussent acceptées à l'avenir par tous les ports indistinctement, et que l'on ne se bornât pas, en règle générale, à Anvers.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu comme suit :

« Les services réguliers de navigation ne sont point établis dans l'intérêt des ports, non plus que dans celui des armateurs : ils sont établis dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, auxquels ils ont pour but essentiel de procurer des occasions régulières et économiques de faire des expéditions de marchandises vers les contrées lointaines. »

» Or, comme Anvers est le centre en quelque sorte obligé des expéditions d'outre-mer, c'est là forcément que doit se trouver le point de départ des différents services; c'est aussi là seulement qu'on peut assurer à ces services leur condition indispensable, la régularité, par un concours suffisant de navires. Les chambres de commerce des autres ports ou localités paraissent l'avoir fort bien apprécié : la seule chambre de commerce d'Ostende a demandé une modification au régime en vigueur, et cette modification consistait tout simplement à admettre, comme *essai*, en ce qui touche le service d'Anvers à Valparaiso, que, pour les deux derniers départs de ce service en 1850, il pût être présenté et admis, le cas échéant, des navires partant du port d'Ostende. Une modification dans ce sens a été introduite dans le règlement des services à voiles pour 1850. »

La section centrale adopte les deux chiffres.

Le transfert à l'art. 37 d'une somme de 400 francs, et à l'art. 45 d'une somme de 200 francs, n'a donné lieu à aucune observation.

ART. 31. — *Primes pour construction de navires.* . . . fr. 20,000 »

Plusieurs sections, et la section centrale, ont demandé si le Gouvernement peut prendre l'engagement de faire face à ce service avec la somme proposée au Budget ?

Dans le cas contraire, quelle somme serait nécessaire pour éviter les crédits supplémentaires ?

Voici la réponse du Ministre des Affaires Étrangères :

« Les sommes disponibles pour allocation de primes sont, à la date du » 20 mars 1850 :

» Sur le crédit supplémentaire alloué par la loi du 2 janvier » 1850	fr.	29,132	»
» Sur le crédit alloué au Budget du Département des Affaires » Étrangères pour l'exercice 1850.		20,000	»
» Sur le crédit du Budget pour 1851.		20,000	»
» Somme totale disponible		69,132	»
» Le nombre des navires en construction, à la date du 20 » mars, est de 10, d'un tonnage présumé de 3059 tonneaux, ce » qui implique, à raison de 30 francs par tonneau, une dépense » totale de		91,770	»
» Insuffisance de crédit	fr.	22,638	»

» Il résulte de ces chiffres que, dès à présent, on peut évaluer à 22,638 » francs l'insuffisance des crédits, y compris celui de 1851 ; et comme, d'un » autre côté, on ne saurait prévoir avec quelque certitude combien de navires » seront encore mis en construction en 1850-1851, force sera de recourir à » la demande d'un crédit supplémentaire si, comme on le doit présumer, tous » les navires mis en construction sont lancés. »

La section centrale, frappée des inconvénients qui résultent de la demande de crédits qui sont reconnus d'avance insuffisants, insiste pour que le Gouvernement cherche à préciser les dépenses, afin d'éviter les crédits supplémentaires.

Le terme de la loi du 7 janvier 1837 expire le 1^{er} janvier 1852 : un membre de la section centrale a formellement exprimé le vœu que cette loi ne fût pas renouvelée, et que le Gouvernement s'occupe, dès à présent, d'élaborer une loi sur la nationalisation des navires étrangers, afin de remplacer le système des primes. La section centrale recommande cet objet à l'attention spéciale du Gouvernement. La question de savoir s'il convient de modifier le régime d'entrée des navires étrangers nationalisés est soumise, en ce moment même, à une instruction avec le concours des chambres de commerce. Il est à désirer qu'elle soit décidée par les Chambres au début de la prochaine session.

ART. 32. — *Pêche maritime, indemnité, etc.* . . . fr. 7,750 »

ART. 33. — *Pêche maritime, primes* 92,250 »

La quatrième section admet à regret la prime accordée à la pêche maritime

en considération de la situation malheureuse où se trouve notre pêche nationale, par suite du traité désastreux conclu avec la Hollande. Elle espère que le système des primes sera bientôt totalement abandonné.

Voici la réponse du Gouvernement :

« Puisque, tout en exprimant ses regrets de l'existence de primes en faveur de la pêche maritime, la quatrième section ne formule aucune proposition, on se bornera à dire ici, que ces primes se justifient parfaitement par la situation de cette industrie et par le préjudice que lui cause le traité du 29 juillet 1846.

» On ajoutera qu'elles se justifient encore pour les chances, les risques et les frais considérables attachés à l'exercice de cette industrie, qui forme le principal élément d'existence de la population de notre littoral maritime et qui est, pour la navigation sous pavillon belge, une pépinière de marins dont elle ne saurait se passer. On croit superflu, pour le moment du moins, d'entendre, à cet égard, dans de plus grands développements. »

La position fâcheuse où se trouve réduite la pêche nationale a attiré l'attention de plusieurs sections et de la section centrale : des réformes sont reconnues nécessaires dans les règlements, les droits d'octroi, la vente du poisson en minque, etc.

M. le Ministre des Affaires Étrangères nous a fait connaître qu'une enquête administrative se fait actuellement sur la situation de cette industrie intéressante et sur les moyens de remédier à la situation actuelle. Le Gouvernement en attend le résultat prochainement, et il pourra alors apprécier ce qui est praticable.

Le relevé des indemnités à allouer pour le service de la pêche en 1851, fourni par M. le Ministre des Affaires Étrangères, sera déposé sur le bureau pendant la discussion. Ces indemnités s'élèvent à la somme de 7,950 francs au lieu de 7,750 francs portés au projet de Budget. Il y aurait donc augmentation de 200 francs sur les crédits votés à l'art. 32 pour l'exercice 1850 : elle provient de la convenance d'augmenter de pareille somme les frais de service et de surveillance de la pêche à Flessingue.

M. le Ministre des Affaires Étrangères nous a annoncé l'intention de proposer un changement dans ce sens lors de la discussion du Budget. La section centrale, considérant qu'il n'y aurait aucun inconvénient à opérer un transfert à cet effet, vous propose, en conséquence, de fixer le chiffre de l'article 32 à fr. 7,950 »

et celui de l'art 33 à 92,050 »

Le libellé de l'art. 33 du projet de loi doit porter, au lieu des mots *frais divers*, celui de *primes* qui se trouve dans les développements. Le Gouvernement se rallie à cette modification.

Les articles 25 à 33 formant le chap. VII sont adoptés.

CHAPITRE VIII.

MARINE. — PILOTAGE.

ART. 34. — *Personnel*. fr. 169,410 »

De nombreuses questions ont été posées sur cet article, tant en section c en-

trale que dans les sections particulières : nous les faisons suivre ici avec les réponses du Ministre des Affaires Étrangères.

QUESTION. — *A-t-on fait depuis 1849 (exercice) des nominations de pilotes de 1^{re} et de 2^{de} classe, autres qu'au traitement respectif de 60 et 50 francs par mois?*

RÉPONSE. — « Aucune. Le Gouvernement a annoncé, depuis deux ans, que » les pilotes à ce traitement ne seraient pas remplacés.

QUESTION. — *Les pilotes d'Anvers sont-ils immatriculés à l'administration centrale?*

RÉPONSE. — « L'article 16 du décret impérial du 1^{er} décembre 1806 ordonne » que tous les pilotes soient immatriculés aux bureaux de l'inscription ma- » ritime.

» L'art. 3 de l'arrêté royal du 2 août 1842 a décidé que le bureau de l'inscrip- » tion maritime serait remplacé, dans ce cas, par l'administration centrale de la » marine.

» Ce registre matricule comprend, non-seulement les pilotes d'Anvers, mais » tous les individus quelconques attachés au pilotage :

- » Inspecteurs,
- » Sous-inspecteurs,
- » Chefs-pilotes,
- » Pilotes,
- » Élèves-pilotes,
- » Matelots,
- » Canotiers,
- » Rameurs et gardes-fanaux. »

QUESTION. — *A-t-on mis à la pension des pilotes de 1^{re} et de 2^{de} classe à Anvers, depuis l'adoption du dernier Budget?*

RÉPONSE. — « Aucun pilote d'Anvers n'a été mis à la pension depuis l'adop- » tion du dernier Budget. »

QUESTION. — *Quelle est la position comparative par station du pilotage néerlandais et belge, en 1849?*

RÉPONSE. — « Le tableau ci-annexé contient tous les renseignements dési- » rables.

» La légère différence que ce tableau présente avec celui de 1848 est occa- » sionnée par les quatre bateaux à vapeur qui font un voyage par semaine sur » Hull, et qui se servent exclusivement de pilotes néerlandais.

» Le nombre des navires accostés à la mer par les pilotes belges a été plus » élevé en 1849 qu'en 1848. »

QUESTION. — *Quelles ont été les recettes du pilotage par station?*

RÉPONSE. — « Les recettes du pilotage ont été :

» A Anvers.	fr.	355,159 87
» A Ostende		43,673 64
» A Gand		26,540 17
		<hr/>
» Fr.		425,373 68

» FANAUX.

» Anvers, droit ordinaire fr.	34,845 32
» Ostende, id.	7,923 »
» Gand, id.	3,639 43

» FANAL DE WIELINGEN.

» Anvers fr.	16,408 02
» Gand.	1,719 63

» TOTAL. . . fr. 489,909 08 »

QUESTION. — *La comptabilité du pilotage laisse à désirer; ne pourrait-on pas la régulariser?*

RÉPONSE. — « La question posée en ces termes pourrait faire croire que de » graves abus existent dans la comptabilité du pilotage.

» Mais il suffit pour lui ôter l'importance qu'elle paraît avoir au premier » abord, de dire, qu'à la fin de chaque mois, les receveurs du pilotage dressent » leur compte de *fin d'année*, l'adressent, par la voie hiérarchique, au Ministre, » qui le transmet à la Cour des Comptes, et que jamais, depuis 1839, époque de » la reprise du pilotage par l'État, la Cour des Comptes n'a fait la moindre ob- » servation sur la comptabilité de ce service; et l'on tient à la disposition de la » section centrale les arrêts que la Cour des Comptes a portés depuis un mois » sur la gestion de tous les receveurs du pilotage, en 1849.

» On peut être convaincu, dès lors, que la comptabilité du pilotage est tenue » avec la plus scrupuleuse régularité. Voici, en effet, comment elle est réglée :

» Dès le jour où le Gouvernement fit la reprise des services du pilotage, un » arrêté ministériel du 4 juillet 1839, n° 266, ordonna aux receveurs de verser » intégralement leurs recettes tous les cinq jours chez les agents du trésor. » Une exception fut faite pour Ostende, afin d'éviter des frais de route trop » élevés, car le receveur aurait dû se rendre six fois par mois à Bruges. Il fut » entendu qu'à Ostende les versements auraient lieu tous les quinze jours seu- » lement.

» L'observation de la section centrale ne peut donc porter que sur une sim- » ple formalité, non-seulement indépendante de la comptabilité du pilotage, » mais même étrangère au Département de la Marine.

» Voici en quoi elle consiste :

» Le Département des Finances et la Cour des Comptes, lorsqu'ils dressent » les tableaux des recettes des différents services de l'État, indiquent les recettes » du pilotage, non d'après les versements périodiques des receveurs, mais dans » une somme globale annotée dans le trimestre pendant lequel l'arrêt définitif » de la gestion du receveur a été rendu.

» Il est facile d'apprécier, d'après cette simple explication, que l'on ne peut, » pour ce motif, prétendre que la comptabilité du pilotage laisse à désirer.

» Pour les dépenses, l'observation est la même. La Cour des Comptes ne » compte les sommes en dépense qu'à la date où elle a porté un arrêt qui ap- » prouve ces dépenses, et nullement à la date où elle reçoit les pièces comp- » tables.

» Il semble que le meilleur juge dans cette affaire est la Cour des Comptes,
 » qui peut témoigner, au besoin, de la parfaite régularité des dépenses de la
 » marine. »

Quoi qu'il en soit, la section centrale persiste à penser que les produits du pilotage devraient être renseignés dans les recettes du trésor sur le même pied que ceux de la poste, du chemin de fer et des douanes. Ce vœu avait déjà été exprimé par l'honorable M. Van Iseghem, dans le rapport qu'il a fait sur une demande de crédit supplémentaire au Département des Affaires Étrangères, le 16 mai 1849 (*Documents parlementaires*, session 1848-1849, n° 249 p. 2). Dans la séance du 19 mai (*Ann. parlementaires*, p. 1385), M. le Ministre des Affaires Étrangères promit de s'entendre à cet effet avec son collègue du Ministère des Finances. Aujourd'hui l'honorable M. d'Hoffschmidt nous a informé qu'il se proposait de renouveler ses démarches.

Droit de fanal pour l'entretien du feu flottant de Wielingen.

La loi du 24 décembre 1846 (*Moniteur* n° 360) a autorisé le Gouvernement à percevoir, tant à l'entrée qu'à la sortie, un droit de fanal supplémentaire de trois centimes par tonneau sur tout navire, se rendant par l'Éscaut de la mer en Belgique ou de Belgique à la mer, et ce à dater de la mise en activité du feu flottant de *Paarde-Markt*.

Les difficultés qui se sont élevées pour le placement de ce feu flottant ont été levées au mois de novembre 1848.

La perception du droit a commencé immédiatement.

Il a rapporté en 1848 fr. 2,100 93 c., en 1849 fr. 18,127 65 c.

QUESTION. — *La section centrale demande que l'on renseigne le produit du droit de fanal séparément du droit de pilotage.*

RÉPONSE : « Toutes les écritures et justifications de recettes des droits de
 » fanaux sont tenues séparément, tant par les receveurs que par l'administra-
 » tion centrale de la marine.

» Le Budget des Voies et Moyens porte sous une seule rubrique : *Droits*
 » *de pilotage et de fanaux*; par conséquent, et pour exécuter la loi, les re-
 » cettes doivent être renseignées simultanément.

» C'est ainsi que le pilotage (*personnel*) contient le traitement des gardes-
 » fanaux. »

» Il n'y a pas d'inconvénient, du reste, à faire cette division. »

QUESTION. — *La section centrale demande s'il ne serait pas opportun de supprimer les places d'inspecteur du pilotage et de suuvelage, pour réunir ce service à celui des bateaux à vapeur?*

RÉPONSE. — « Lors de l'examen du Budget de 1849, une section avait déjà
 » émis l'idée de la possibilité de la suppression de l'inspecteur des pilotes à
 » Ostende; le Ministre avait reconnu (page 38 du Rapport) que son service
 » pourrait être attribué au commandant de la marine à Ostende; mais le titu-
 » laire étant très-âgé, il pense qu'il vaudrait mieux de différer cette suppres-
 » sion.

» Le Gouvernement persiste à penser que la réunion des trois services des
 » bateaux à vapeur du pilotage et du sauvetage, qui ont de nombreux points
 » de contact, sous une direction forte et intelligente, pourra s'effectuer avec
 » avantage. Mais les raisons qui, en 1849, faisaient ajourner ce remaniement
 » subsistent encore. »

La section centrale ne combat pas l'opinion exprimée par M. le Ministre, mais elle désire que le Gouvernement ne recule pas devant les considérations indiquées, si le service est exposé à en souffrir. .

Le chiffre de 169,410 francs est adopté.

ART. 35. — *Remises, etc.* fr. 187,510 »

2 p. 0/0 à payer à la caisse des pensions du pilotage.

QUESTION. — *La section centrale demande pourquoi cette somme n'est pas prélevée sur les remises des pilotes?*

RÉPONSE. — « Cette somme est prélevée sur les remises des pilotes. En effet,
 » pour ne citer que la station d'Ostende, un arrêté ministériel du 28 février
 » 1845, n° 50/62, pris en exécution de l'arrêté royal du 2 août 1842, a fixé à
 » 37 p. 0/0 la remise du droit de pilotage à l'entrée et à 27 p. 0/0 à la sortie.

» Cet arrêté, dont copie sera déposée sur le bureau, stipule que sur ces 37
 » et 27 p. 0/0, 2 p. 0/0 seront versés à la caisse des veuves et que les pilotes re-
 » cevront en mains 35 et 25 p. 0/0 du droit de pilotage, lesquels seront partagés
 » entre eux au marc le franc.

» Tous les autres arrêtés, fixant les remises, sont conçus dans les mêmes
 » termes.

» Ce mode a été adopté pour éviter de longues et dispendieuses écritures,
 » et rendre insensible aux pilotes la retenue qu'ils subissent pour leurs veuves.

» D'après le mode en vigueur, il suffit, en effet, de prendre à la fin de chaque
 » mois et d'ordonnancer au profit de la caisse des veuves, la somme égale aux
 » 2 p. 0/0 que cette institution doit recevoir, au lieu de faire pour chaque pi-
 » lote de longs calculs de retenues, dont le résultat serait identique. Pour citer
 » un exemple, c'est absolument comme si une centaine d'employés à 1,200
 » francs devaient payer une retenue de 3 p. 0/0 sur leur traitement; il serait
 » infiniment plus facile de dresser un état de solde de 97 francs pour chacun
 » d'eux, et ensuite, de créer un mandat unique de 300 francs pour la retenue
 » de la caisse. »

Adopté.

ART. 36. — *Passages d'eau. — Personnel.* 11,850 »

Adopté.

ART. 37. — *Police maritime. — Personnel* 27,900 »

Outre le transfert de 400 francs dont il a été question à l'art. 29, cet article contient une augmentation de 1,000 francs pour le traitement du commissaire maritime de Nieupoort, et de 500 francs pour celui de Termonde.

Le Gouvernement justifie comme suit cette allocation nouvelle :

« Lors de la discussion du Budget des Affaires Étrangères pour 1849, la
 » Chambre vota la suppression du commissariat maritime de Termonde. De-
 » puis cette époque, l'administration communale et la chambre de commerce
 » de cette ville ne cessèrent de présenter au Gouvernement des réclamations,
 » afin d'obtenir le rétablissement d'un commissariat maritime; il fallait, depuis
 » le 1^{er} janvier 1849, que les courtiers de navires fissent le voyage d'Anvers,
 » chaque fois qu'un navire devait quitter le port de Termonde pour prendre
 » la mer; le commissaire maritime d'Anvers pouvant seul percevoir les droits
 » et autoriser la sortie du bâtiment, il en résultait des frais, des courses inu-
 » tiles et des retards fâcheux pour le commerce et la navigation.

» Le Gouvernement prenant en considération ces motifs très-fondés, a
 » nommé un commissaire maritime *ad interim* à Termonde, et n'a pu jusqu'ici,
 » lui attribuer de traitement. Une somme de 500 francs est portée au Budget
 » de ce chef.

» Le Gouvernement a jugé qu'il était équitable de classer les commissariats
 » maritimes, autant que possible, d'après leur importance relative: il est évi-
 » dent que le commissariat maritime d'un port de mer ne doit pas être mis sur
 » la même ligne que ceux des ports intérieurs, tels que Bruxelles, Bruges,
 » Louvain, Termonde, qui sont tous de la 5^{me} classe.

» Le montant des sommes perçues dans chacun de ces commissariats peut
 » donner la mesure de leur importance relative.

» La recette du commissaire de Nieuport a été, pendant l'année 1849, six
 » fois plus forte que celle du commissariat maritime de Bruxelles, huit fois
 » plus forte que celle de Louvain, etc. »

La section centrale adopte le chiffre.

ART. 38. — *Primes d'arrestation, etc.* fr. 2,800 »

Pas d'observation. — Adopté.

ART. 39. — *Sauvetage. — Personnel* fr. 15,800 »

La sixième section avait posé la question suivante :

Ne serait-il pas plus utile d'organiser le système de sauvetage à l'aide d'un système de primes plutôt que par des traitements ?

Voici la réponse du Gouvernement :

« Le remplacement du personnel actuel par un personnel soldé au moyen de
 » primes, a été proposé au Gouvernement, mais, pour la station d'Ostende
 » seulement, attendu que, dans les autres localités, on réunit avec beaucoup de
 » peine, le personnel nécessaire. A Heyst, on n'a pu le former que par une bri-
 » gade de douaniers-matelots. Le système de primes, du reste, est à l'étude.

» Dans tous les cas, on ne pourrait se dispenser d'avoir des sous-chefs ayant
 » un traitement fixe; on s'exposerait sans cela à laisser la conduite du bateau
 » de sauvetage entre les mains de personnes inexpérimentées.

» Je dois ajouter que le personnel du sauvetage tel qu'il est actuellement
 » organisé, a reçu à de nombreuses reprises et tout récemment encore, des
 » Gouvernements étrangers, des médailles et des rémunérations pécuniaires. »

Cet article présente une augmentation de 1,500 francs pour le traitement à allouer à un conducteur des travaux des embarcations du sauvetage.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a fourni, à cet égard, les renseignements suivants :

- « Des améliorations ont été récemment apportées au matériel du sauvetage :
- » un chariot a été construit pour transporter avec plus de célérité les embarcations du sauvetage jusqu'au point de la côte, le plus près du danger.
- » Des chariots semblables seront successivement donnés aux différentes stations du sauvetage : la surveillance de l'emploi de ces chariots a paru assez importante pour en charger exclusivement un homme spécial, devant s'occuper, avant tout, de tenir ce matériel toujours prêt à fonctionner aussitôt que le danger est signalé.
- » Cette surveillance n'absorbera point, il est vrai, tout le temps du conducteur ; mais on se propose d'utiliser celui-ci d'une autre manière encore : c'est pour ce motif qu'il a été choisi parmi les hommes habitués aux travaux du chantier et qui se trouvent dans les attributions du génie maritime. Il surveille les réparations des embarcations et bâtiments appartenant aux divers services de la marine. »

En section centrale, un membre a proposé le rejet de la somme de 1,500 francs, par le motif que le personnel a jusqu'à présent suffi aux besoins.

La suppression a été admise par quatre voix contre une et une abstention ; en conséquence, la section centrale réduit le chiffre à . . fr. 14,300 »

ART. 40. — Paquebôts à vapeur, etc. — Traitement, etc. fr. 14,350 »

Le Gouvernement a fourni, à notre demande, un compte résumé de l'exploitation de ce service que nous croyons utile d'insérer ici :

Dépenses de l'exploitation du service des malles-postes pour l'exercice 1849.

MATÉRIEL. — Réparations	fr.	88,597	44
— Charbons		75,573	16
— Huile, graisse, étoupe, etc.		15,853	84
— Frais d'agence à Bruxelles, Ostende et Douvres, et publications.		9,229	31
		<hr/>	
		187,033	75
PERSONNEL. — Agents et courriers	fr.	12,273	02
— Mécaniciens et chauffeurs	»	12,839	76
		<hr/>	
		25,112	78
		<hr/>	
TOTAL, non compris le personnel militaire	fr.	212,146	55

Dans cette somme on n'a pas compris le personnel militaire, pour suivre la marche adoptée dans l'Exposé des motifs du 11 juin 1844 (n° 395), mais afin de pouvoir faire entrer cette dépense dans les calculs. Voici les frais occasionnés par l'équipage :

Personnel militaire	fr.	62,739	20
Vivres au personnel militaire		20,148	»
		<hr/>	
		82,887	20
		<hr/>	
TOTAL, y compris le personnel militaire	fr.	295,035	75

La recette pour l'exercice 1849 s'est élevée à fr. 171,564 89 c.

La dépense de l'exploitation du service des bateaux à vapeur entre Anvers et la Tête-de-Flandre et Tamise, s'est élevée, en 1849, savoir :

PERSONNEL	fr.	11,656	10
MATÉRIEL. — Réparations, frais d'entretien des embarcations	fr.	25,408	74
— Charbons		20,247	25
— Huile, graisse, étoupe, etc., etc.		9,289	85
		<hr/>	
		54,945	80
TOTAL	fr.	66,501	90

La recette des bateaux à vapeur d'Anvers a lieu par les soins du Ministère des Finances. Voici les chiffres fournis par ce département :

Le service d'Anvers à la Tête-de-Flandre a produit, en 1849	fr.	18,770	67
Celui d'Anvers à Tamise		20,051	24
		<hr/>	
ENSEMBLE	fr.	38,801	91

Deux questions ont, en outre, été posées par la section centrale :

QUESTION. — *Le départ des bateaux à vapeur ne peut-il pas avoir lieu à l'arrivée des convois du chemin de fer? Ne faut-il pas attribuer à l'incertitude actuelle des heures de départ la préférence que les voyageurs accordent souvent à la ligne française?*

RÉPONSE. — « Déjà l'attention du Gouvernement s'est portée sur les améliorations que l'on pourrait fructueusement introduire dans le service des malles-postes. Le Département des Travaux Publics, d'accord avec celui des Affaires Étrangères, est en train d'organiser de nouveaux convois du chemin de fer qui permettront aux dépêches parties le matin de Cologne d'être rendues à Douvres avant 2 heures du matin, de manière à être distribuées à Londres 24 heures après leur départ de Cologne.

» Par contre, les dépêches parties de Londres à 8 heures 30 minutes du soir seront rendues le lendemain matin à 9 heures à Anvers et à Bruxelles, et à Cologne vers 5 heures de l'après-midi.

» Dans cette combinaison, les bateaux partiront à heure fixe. Le vœu de la section centrale est donc déjà rempli par le Gouvernement. »

QUESTION. — *Ne peut-on pas donner des coupons à Bruxelles, directement de cette ville pour Londres?*

RÉPONSE. — « Le Gouvernement vient de conclure des arrangements avec l'administration du chemin de fer de Londres à Douvres, et de Cologne à la frontière belge, pour que les voyageurs puissent se pourvoir de coupons valables pour le parcours entier de Cologne à Londres et *vice versa*.

» Des négociations sont entamées pour que la même facilité soit accordée aux voyageurs jusqu'à Berlin. Tout fait espérer que cette amélioration pourra bientôt se réaliser.

» C'est aux soins de l'agent général que le Gouvernement doit cette organisation, qui avait rencontré jusqu'ici une opposition très-vive. »

La somme de 3,750 francs demandée pour le traitement de l'agent à Bruxelles, a donné lieu, dans la troisième section et dans la section centrale, à des observations analogues à celles déjà présentées lors de la discussion du Budget de 1849.

Des renseignements détaillés fournis par M. le Ministre des Affaires Étrangères, seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

Le chiffre a été adopté, à l'unanimité, par toutes les sections (sauf la troisième) et par la section centrale.

ART. 41. — *Bâtiments de l'État. — Personnel* . . . fr. 195,783 34

QUESTION. — *Plusieurs officiers de notre marine sont employés au service de puissances étrangères, ne devrait-il pas en résulter une économie pour la Belgique ?*

RÉPONSE. — « Six enseignes et un aspirant de 1^{re} classe sont passés au service de l'Allemagne.

» Les uns se trouvaient en activité, les autres en disponibilité.

» Les premiers ont dû nécessairement être remplacés. De plus, le cours naturel des choses a amené, ou doit amener avant la fin de 1851 quelques promotions, justifiées par l'ancienneté du grade et par de bons et loyaux services dûment constatés. On comprendra que, dans les circonstances actuelles, l'équité et le bien du service commandent certaines mesures dans l'intérêt de ceux de nos officiers qui sont restés dans les cadres de la marine belge.

» Ces considérations sont d'une nature telle, que si l'on n'en tenait compte, on peut assurer que le découragement ne tarderait pas à atteindre le personnel de la marine. »

Chantier.

La section centrale estime que les réparations se feraient plus utilement par l'industrie privée, sous la surveillance de l'ingénieur. M. le Ministre des Affaires Étrangères nous a communiqué, à cet égard, les renseignements ci-après :

« S'il s'agissait de constructions nouvelles, le Gouvernement ne verrait aucun inconvénient à les confier à l'industrie privée ; c'est, du reste, la marche qu'il a suivie constamment jusqu'à ce jour. Mais, ce système présente les plus grands désavantages lorsqu'il s'agit de réparations.

» Les constructeurs ne peuvent, dans ce cas, entreprendre les travaux par adjudication et moyennant une somme globale.

» En supposant qu'on puisse avoir recours à l'adjudication publique pour des travaux de réparations, on doit fixer dans le marché les prix par un bordereau normal, et alors il est impossible au Gouvernement de savoir à quoi il s'engage.

» En démolissant un bordage, on trouve souvent des membrures attaquées, et le constructeur peut réaliser des bénéfices énormes, si le bordereau de prix lui est avantageux.

» Ce que l'on appelle le chantier à Anvers, se compose uniquement d'un hangar et d'une cale, sur laquelle sont halés les navires; les ouvriers qui sont nécessaires, sont engagés par l'ingénieur, qui les renvoie quand il n'a plus besoin d'eux.

» On prétend que ces ouvriers travaillent moins que chez un entrepreneur ;

- » c'est précisément le contraire, car l'ingénieur les a à sa disposition et les con-
 » gédie dès que leur travail ou leur activité laissent à désirer.
- » Supposé, au contraire, qu'un entrepreneur fasse les réparations avec ou
 » sans bordereau de prix; il est le seul maître de ses ouvriers, sur lesquels l'in-
 » génieur n'a aucune action.
- » A l'exception de la *Louise-Marie*, qui a reçu une refonte à Anvers, ce sont
 » les bateaux pilotes seuls qui viennent se réparer au chantier.
- » Tous les travaux de forge, de peinture, de voilure, sont laissés à l'indus-
 » trie privée; le charpentage seul est fait par l'ingénieur.
- » Les bateaux pilotes, exposés continuellement aux plus mauvais temps, doi-
 » vent être construits avec les meilleurs matériaux. Le Gouvernement néerlandais
 » qui, de 1815 à 1844, avait abandonné à l'industrie privée les réparations
 » des bateaux pilotes, s'est vu forcé de les réparer lui-même dans les
 » chantiers de l'État, et l'on peut assurer, de même que la Belgique, il en a
 » retiré profit et économie: une réparation mal faite est quelquefois tout à fait
 » inutile; d'ailleurs, ces réparations de bateaux-pilotes sont toujours urgentes,
 » et l'industrie privée peut très-rarement, du jour au lendemain, disposer
 » d'une cale pour halier de suite le bateau sur chantier. Si le hasard fait qu'une
 » cale soit disponible, le constructeur, par cela même, est à l'abri de toute
 » concurrence et peut faire payer à l'État le prix qu'il veut.
- » Il est généralement reconnu que les constructions neuves rapportent peu
 » de chose aux constructeurs, et que ce sont les réparations qui leur procurent
 » les plus grands bénéfices.
- » Dans l'intérêt bien entendu et du service et du trésor public, on ne sau-
 » rait, sans danger, confier les réparations de charpentage à l'industrie
 » privée. »

Disponibilité.

La section centrale avait exprimé le désir que les officiers en disponibilité fus-
 sent employés à la première occasion.

Nous insérons ici la réponse du Gouvernement :

- « La section centrale paraît supposer que ce sont toujours les mêmes officiers
 » qui restent en disponibilité, tandis que d'autres conservent invariablement la
 » position d'activité.
- » Voici la marche que le Gouvernement a adoptée :
- » La position de disponibilité a commencé, pour quelques officiers, le 1^{er} jan-
 » vier 1849. Dès le mois de juillet de la même année, tout l'état-major de la
 » *Louise-Marie*, composé de :
- » Un lieutenant de vaisseau de première classe ;
 - » Trois enseignes de vaisseau ;
 - » Deux aspirants de première classe ;
 - » Un officier de santé ;
 - » Un officier d'administration,
- » qui avaient joui de l'activité depuis le 1^{er} janvier, a été mis en disponibilité
 » et un même nombre d'officiers qui se trouvaient en disponibilité depuis cette
 » époque a été remplacé en activité.

- » Au mois de janvier 1850, cet état-major a été encore une fois changé et
- » remplacé, en grande partie, par des officiers en disponibilité.
- » De sorte que parmi les officiers débarqués il se trouve :
- » Un lieutenant de vaisseau mis en disponibilité sur sa demande ;
- » Un enseigne, id.
- » Deux enseignes, l'un blessé, l'autre malade, tout deux mis en disponibilité
- » sur leur demande.
- » Dès le retour de la *Louise-Marie*, le Gouvernement avisera à remplacer ces
- » officiers.
- » En un mot, depuis le mois de janvier 1849, on a fait alterner les états-
- » majors de manière à répartir, autant que possible avec égalité, le service à
- » la mer. »

Adopté.

ART. 42. — *Vivres*. fr. 54,385 »

Adopté.

ART. 43. — *Pensions*. 15,500 »

Ce chiffre se décompose en trois *littera* :

a. Pour mémoire.	
b. Premier trimestre des pensions à accorder. fr.	1,500 »
c. Secours aux marins blessés, médicaments, etc.	4,000 »
d. Dotation à la caisse de prévoyance.	10,000 »
	15,500 »

La section centrale, considérant que les deux premiers chiffres sont destinés à subvenir à des besoins variables, tandis que le dernier constitue une allocation permanente, propose de scinder cet article en deux et de les libeller comme suit :

ART. 43. — *Pensions*. fr. 5,500 »

ART. 44. — *Dotation à la caisse de prévoyance* 10,000 »

ART. 44 du projet (45 de la section centrale). — *Magasin*. 2,000 »

La sixième section avait posé une question, que nous faisons suivre ici avec la réponse du Gouvernement :

QUESTION. — *Ne serait-il pas avantageux de procéder à la vente du brick le Duc de Brabant et à celle de son matériel, et, par suite, de supprimer les places de gardiens du matériel et des habillements?*

RÉPONSE. — « Le Gouvernement a expliqué, lors de la discussion en section » centrale du Budget des Affaires étrangères pour 1849, qu'il n'était nullement » entré dans son intention de faire considérer le désarmement du brick et le » renvoi d'une partie des équipages comme un acheminement à la suppression » complète de la marine militaire. Il a ajouté que son intention bien formelle

» est de le conserver et de l'utiliser, quand les besoins du commerce et de la
» navigation le réclameront.

» Les circonstances n'ont point modifié cette opinion.

» La chambre de commerce d'Anvers a insisté pour que le brick fût armé et
» envoyé dans certains parages ; il se peut qu'avant l'exercice 1851, le Gouver-
» nement propose aux Chambres d'allouer un crédit pour l'armement de ce
» navire.

» De toute manière, la suppression du brick n'entraînerait pas celle du ma-
» gasin d'habillements ni de ses gardiens. Aussi longtemps que la marine ne
» sera pas supprimée entièrement, il faudra habiller les hommes et, par consé-
» quent, conserver les magasins d'habillements. »

Adopté.

ART. 45 du projet (46 de la section centrale). — *Matériel*
des divers services. fr. 319,500 »

Adopté.

Le Rapporteur,

B^{ns} DE T'SERCLAES.

Le Président,

DE LEHAYE.



RÉSUMÉ.

(Le tableau suivant indique les modifications proposées par la section centrale, au projet de Budget du Ministère des Affaires Étrangères pour l'exercice 1851.)

ARTICLES du GOUVERNEMENT.	ARTICLES de la SECTION CENTRALE.	LIBELLÉ du GOUVERNEMENT.	LIBELLÉ de la SECTION CENTRALE.	CHIFFRES du GOUVERNEMENT.	CHIFFRES de la SECTION CENTRALE.
29	"	"	Supprimer les mots : à vapeur, à voiles.		
32	"	"	"	7,750 "	7,950 "
33	"	"	"	92,250 "	92,050 "
Id.	"	Frais divers. . .	Primes.		
39	"	"	"	15,800 "	14,300 "
43	45	Pensions	Pensions	15,500 "	5,500 "
"	44	"	Dotation à la caisse de prévoyance		10,000 "
44	45	"	"		
45	46	"	"		
TOTAUX				2,084,258 34	2,082,758 34
				DIMINUTION 1,500 "	

COMPTE-RENDU DE L'EXPLOITATION DU PILOTAGE

ENTRÉE.											
Pilotage de la mer à Flessingue.					Pilotage de rivière à la remonte.						
NOMBRE DE BÂTIMENTS.		RECETTES.		Total des RECETTES.	NOMBRE DE BÂTIMENTS.		RECETTES.		Total des RECETTES.		
Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.		Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.			
		fr.	cs.	fr.	cs.			fr.	cs.	fr.	cs.
960	672	93,945	05	66,176	92	1060	576	92,845	57	51,625	52
				160,110	95					144,409	09

Droits de pilotage perçus par l'Administration Belge.

De la mer à Flessingue.	fr.	93,945 05	soit 58 ¹⁰ / ₁₆
De rivière à la remonte.		92,845 57	» 64 ³ / ₁₄
De rivière à la descente		124,567 60	» 91 ¹² / ₁₅
De Flessingue à la mer		60,457 84	» 72 ⁴ / ₈
TOTAL	fr.	371,812 04	

RÉCAPITU

Recettes faites par l'Administration belge.	
Id.	néerlandaise.

DANS L'ESCAUT, PENDANT L'ANNÉE 1849.

SORTIE.															
Pilotage de rivière à la descente.					Pilotage de Flessingue à la mer.										
NOMBRE DE BATIMENTS.		RECETTES.		Total des RECETTES.	NOMBRE DE BATIMENTS.		RECETTES.		Total des RECETTES.						
Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.		Pilotes belges.	Pilotes néerlandais.	Pilotage belge.	Pilotage néerlandais.							
		fr.	c ^s .	fr.	c ^s .			fr.	c ^s .	fr.	c ^s .				
1741	158	124,567	60	10,987	48	155,555	08	1420	450	60,457	84	22,942	51	85,400	15

Droits de pilotage perçus par l'Administration néerlandaise.

De la mer à Flessingue	}	fr. 66,176 92 soit 41 ⁹ / ₁₆
De rivière à la remonte		51,625 52 » 35 ¹¹ / ₁₄
De rivière à la descente		(1) 10,987 48 » 8 ¹ / ₁₅
De Flessingue à la mer		22,942 51 » 27 ⁴ / ₈
TOTAL		fr. 151,732 25

LATION.

.....	fr. 571,812 04 soit 71 ⁹ / ₃₂₃
.....	151,732 25 » 28 ⁵¹⁴ / ₃₂₃
TOTAL	fr. 323,544 27

(1) Les chiffres des droits de pilotage perçus par l'Administration néerlandaise ne sont point les chiffres exacts de la recette faite, le tirant d'eau des bâtiments conduits par ses pilotes étant inconnu. Pour former ceux qui figurent dans le présent état, on a été obligé de prendre pour base le nombre de bâtiments conduits par des pilotes belges et la recette donnée par eux. On est arrivé ainsi à établir des chiffres proportionnels qui cependant sont, en réalité, supérieurs à la recette effectuée, attendu qu'en général, les bâtiments servis par des pilotes belges ont un tirant d'eau plus fort que ceux conduits par des pilotes néerlandais.

La station de Gand figure pour la somme de fr. 24,411 85 c^t dans le montant général des recettes du pilotage belge.