

1

(N° 66.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 DÉCEMBRE 1848.

**Budget du Département des Affaires Étrangères et de la Marine ,
pour l'exercice 1849 ⁽¹⁾.**

ART. 35 ET 36.

(Réclamations des pilotes.)

*Rapport supplémentaire fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾,
par M. DE LUESEMANS.*

MESSIEURS ,

Dans le rapport de la section centrale sur le Budget du Département des Affaires Étrangères et de la Marine , pour l'exercice 1849, déposé dans la séance du 24 novembre dernier, la section centrale a proposé à la Chambre la réduction d'une somme : 1° de 3,360 francs sur les *litt. M et N* de l'art. 35, et 2° de 24,270 francs sur l'art. 36, station d'Anvers (remises).

Elle justifiait sa proposition par des considérations détaillées. (*Voir* pag. 39 et suiv. du rapport.)

Les pilotes d'Anvers, que cette mesure allait atteindre, adressèrent, sous la date du 1^{er} décembre 1848, une pétition à la Chambre, par laquelle ils réclament le rejet de la proposition de la section centrale.

Cette pétition est fondée sur les diverses circonstances suivantes :

« Lorsque le pilotage était régi, avant les traités de 1839, par l'administration

⁽¹⁾ Budget, n° 1.

Rapport, n° 42.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. DE BROUCKERE, était composée de MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, DE PERCEVAL, CANS, DE LUESEMANS, OSY et VAN ISEGHEN.

» communale, les pilotes de rivière d'Anvers avaient, pour toute tâche, de
 » conduire d'Anvers à Flessingue les bâtiments qui sortaient pour se rendre
 » ensuite à la mer. Aussitôt après leur course de pilotage finie, ils revenaient chez
 » eux, sans devoir s'imposer de grands frais, pour y attendre, dans leur famille,
 » un nouveau voyage. Le tarif des droits de pilotage était alors beaucoup plus
 » élevé qu'aujourd'hui, et ils recevaient cependant une remise, montant à 75 p. %
 » du droit, qui portait leur salaire annuel depuis 2,600 francs jusqu'à 3,200 francs,
 » malgré que le nombre des arrivages fut bien moins grand ; en outre, les séjours
 » de veille qu'ils faisaient à bord des bâtiments leur étaient comptés à raison de
 » 12 francs par jour.

» Ils avaient dans cette position un salaire élevé et un travail léger.

» Après la reprise du pilotage par le Gouvernement, le tarif des droits a été
 » considérablement diminué, les séjours de veille ont été réduits à fr. 4-25 par
 » jour, et leurs remises abaissées d'abord à 45 p. %, ont été enfin amenés au taux
 » inférieur de 50 p. % à la descente et 20 p. % à la remonte.

» Depuis que ce mode a été mis en activité, leurs salaires sont tombés en
 » moyenne de 1,700 à 2,400. Cette année les plus avantagés auront tout au plus
 » 2,000 francs.

» Il y a donc eu pour eux réduction considérable dans leurs émoluments et
 » cependant leur travail est devenu de plus en plus pénible ; en un mot, leurs
 » avantages ont été amoindri et par contre on leur a imposé quatre fois plus de
 » travail.

» L'obligation de conduire les navires de Flessingue à Anvers les force de
 » séjourner à Flessingue, et, après y être restés pendant cinq ou six jours, il
 » arrive très-souvent qu'ils sont forcés de revenir à leurs frais s'il n'entre point
 » de bâtiments. »

En résumé, les pilotes d'Anvers prient la Chambre de vouloir bien prendre en
 considération très-sérieuse, les diminutions successives qui leur ont été faites, le
 surcroît de travail auquel on les a astreints, et enfin les dépenses considérables
 auxquelles ils sont assujettis et qui réduisent de beaucoup le chiffre apparent de
 traitement qui leur est alloué pour l'entretien de leur famille.

Les pilotes d'Anvers s'appuyent encore sur les dangers de leur profession, et
 sur la responsabilité qui pèse sur eux.

Une deuxième pétition des négociants, armateurs et courtiers d'Anvers, appuie
 celle des pilotes, ils croient que l'adoption de la réduction proposée par la Chambre
 aurait pour résultat de désorganiser complètement le service du pilotage d'Anvers,
 car, disent-ils, la plupart des pilotes et surtout les meilleurs d'entre eux, quitte-
 raient immédiatement le service pour aller naviguer comme marins ; plusieurs
 d'entre eux ont déjà reçu, à diverses époques, des propositions pour aller naviguer
 comme seconds et comme officiers. Le pilotage serait donc à réorganiser, et le
 commerce et la navigation y perdraient considérablement ; le trésor lui-même
 perdrait, car la confiance dont jouit aujourd'hui le pilotage belge venant à man-

quer, les recettes baisseraient dans une proportion qui dépasserait de beaucoup l'économie que la section centrale a voulu réaliser.

Ce serait le pilotage hollandais qui profiterait exclusivement de la diminution des recettes qui aurait lieu au détriment du trésor.

La chambre de commerce d'Anvers était émue également, et elle a adressé une pétition à la Chambre conçus dans le même sens, et répétant à peu près les mêmes arguments que la précédente.

Enfin, quelques pilotes d'Anvers, absents lors de l'envoi de la première pétition, déclarent adhérer à celle-ci.

C'est de ces diverses réclamations que notre section centrale a dû prendre connaissance, d'après une décision de la Chambre qui les lui a renvoyées avec invitation de faire un rapport supplémentaire s'il y a lieu.

Les demandes du commerce et du pilotage d'Anvers eurent leur représentant dans la section centrale.

L'opinion émise d'abord par cette dernière fut également défendue par un membre.

Vous connaissez, Messieurs, les détails de la réclamation : nous allons vous faire connaître les réponses auxquelles elles donnent lieu.

Ainsi qu'il résulte de la pétition de la chambre de commerce, avant le traité de Londres de 1839, et les réglemens intervenus à la suite, entre la Belgique et la Hollande, le pilotage de la mer et celui en remonte jusqu'à Anvers étaient exclusivement dévolus à l'administration néerlandaise.

Le pilotage de l'Escaut à la descente était régi par l'administration communale, les pilotes d'Anvers avaient pour seule tâche de conduire d'Anvers à Flessingue les bâtimens qui sortaient pour se rendre à la mer.

Par suite du traité de Londres, le pilotage fut rendu commun aux deux nations, la Belgique s'occupa d'organiser un pilotage belge. Un arrangement fut conclu à cet effet, par une commission mixte présidée par l'honorable M. Henri de Brouckere, alors gouverneur d'Anvers, et président de notre section centrale.

D'après ce réglemen, une station belge fut établie à Flessingue pour le pilotage de mer, ce service fut desservi par des marins pris pour la plupart parmi les pêcheurs du littoral.

Par contre, une station hollandaise pour le pilotage des rivières a été établie à Anvers.

Avant de passer outre nous croyons devoir faire connaître la situation des pilotes d'Anvers, avant l'arrangement, nous puiserons nos renseignements dans des documents officiels.

Il résulte des développemens donnés par M. le Ministre des Affaires Étrangères à l'occasion de budget de 1844, que le produit moyen *brut* du pilotage d'Anvers depuis 1830 à 1839 (excepté pendant les années 1831 à 1833, pendant lesquelles l'Escaut a été en partie fermé) était de 93,000 francs.

Les développements donnés par M. le Ministre des Affaires Étrangères et de la Marine au budget de 1840, nous apprennent que les pilotes d'Anvers ne recevaient *aucun traitement fixe*, ce qui est conforme à la pétition dont nous nous occupons.

Nous pouvons conclure de ces données, qu'il doit y avoir erreur dans la note fournie par M. le Ministre des Affaires Étrangères, lorsqu'il dit (page 36 du rapport de la section centrale), que l'administration a été obligée de maintenir *les traitements* à 960, 840 et 720 francs.

Quoiqu'il en soit, ces 93,000 francs étaient répartis entre les pilotes et l'administration.

73 p. % étaient partagés entre les premiers, divisés en trois classes, savoir : chefs pilotes, pilotes, et élèves pilotes.

Les 23 p. % restant servaient à payer : 1° le traitement des membres de l'administration ; 2° l'entretien des bateaux et embarcations devant Anvers, et 3° à former une caisse de pensions pour les malades et les veuves.

Il y avait à Anvers 33 pilotes en tout, ce qui leur faisait une moyenne de 2,023 francs pour chacun d'eux (1).

Ce calcul est contraire, comme on le voit, aux prétentions des pilotes d'Anvers, soutenant qu'ils recevaient des émoluments moyens, variant de 2,600 à 3,200 francs.

En outre, tous les frais quelconques étaient à leur charge.

Leur pension alors était de 600 francs soit 30 francs par mois.

Voilà quelle était leur position avant 1839, position qu'ils soutiennent avoir été si sensiblement empirée par suite du traité.

Voyons maintenant la position qui leur est faite par suite de ce traité et telle qu'elle résulte du budget qui est soumis à la Chambre, ainsi que la position qui résulterait pour eux des propositions de la section centrale.

Les pilotes d'Anvers ont le droit de reconduire les navires de Flessingue à Anvers. Ils sont alors nourris à bord, et n'ont aucune autre dépense à faire.

Ils reçoivent encore aujourd'hui un traitement fixe, variant comme nous l'avons vu dans le tableau inséré au rapport (page 40), de 960, 840, 720 à 600 francs.

En outre, le Gouvernement porte au budget à l'art. 47, *Matériel*, une somme de 4,000 francs pour nourriture des pilotes en service extraordinaire dans l'Escaut.

Ils jouissent éventuellement d'une pension calculée d'après leurs années de service et qui, d'après les indications du budget de 1849, s'est élevée pour un des pilotes, en 1848, à 1,747 francs.

(1) Voir observations générales sur le budget de la marine de 1840, p. 169.

Si l'on récapitule les divers avantages on arrive à cette conséquence, que les 55 pilotes qui reçoivent un traitement fixe, les seuls dont il ait été fait mention au budget, reçoivent en traitement et en remises, savoir :

Ceux de la 1 ^{re} classe	fr.	2,955
Id. 2 ^e id.		2,854
Id. 3 ^e id.		2,715
Id. 4 ^e id.		2,595

Nous avons vu plus haut qu'avant 1859 les 55 pilotes qui existaient à Anvers recevaient, en moyenne, 2,055 francs; les calculs ci-dessus prouveraient que, dans l'état actuel des choses, loin d'avoir vu leur condition empirée depuis le traité de 1859, les pilotes de 4^e classe recevraient actuellement environ 600 francs de plus que la moyenne de ce qu'ils recevaient avant le traité.

Les propositions de la section centrale n'auraient d'autre effet que de réduire le traitement des pilotes d'Anvers, savoir : ceux de 1^{re} classe à 2,020 fr. et ceux de 2^e classe à 1,900.

Cette somme serait égale, pour les pilotes de 1^{re} classe, à celle qu'ils recevaient avant 1859, et pour les pilotes de 2^e classe elle ne serait guère moindre, mais ils auraient un avantage considérable résultant de la certitude d'une pension.

En outre et d'après les résolutions toutes prises, d'après les seuls documents officiels que la section centrale a eu sous les yeux, l'anomalie signalée par la 2^e et la 6^e sections venait à disparaître, les pilotes d'Anvers seraient placés dès lors sur la même ligne que les pilotes de Flessingue.

Tous ses calculs étaient fondés sur des documents officiels, elle les croit d'une exactitude irréprochable.

Voilà, Messieurs, où la section centrale en était de son travail, lorsqu'elle apprit par une correspondance particulière, communiquée par un de ses membres, « que, outre les 55 pilotes ordinaires, dont il est fait mention au budget, il existerait encore 30 à 35 pilotes extraordinaires, qui ne touchent aucun traitement fixe, mais feraient un service très-actif et qui auraient reçu, pendant les dernières années, de 25 à 30,000 francs prélevé sur les remises détaillées au budget. »

Cette lettre nous apprit également, que l'état nominatif des pilotes est entre les mains de M. le Ministre et lui a été envoyé récemment par un des fonctionnaires du pilotage d'Anvers. Ces pilotes auraient reçu des brevets et des médailles comme les pilotes ordinaires. Il aurait été également adressé au Ministère un état indiquant les remises qui leur ont été payées.

Tous ces renseignements avaient manqué à la section centrale, ils ne se trouvaient, ni dans le budget, ni dans les développements, ni dans les pétitions des pilotes. La section centrale devait donc les ignorer.

Dans cet état de choses, le rapporteur de la section centrale a été chargé de réclamer du Gouvernement, de nouveaux renseignements : il adressa à M. le Ministre des Affaires Étrangères quelques demandes que nous allons faire connaître avec les réponses qui y furent faites.

D. *Est-il vrai qu'il existe à Anvers 30 ou 33 pilotes extraordinaires ; quelle est leur position dans le pilotage ?*

« R. Il y en a 37.

» Les pilotes sont porteurs d'un brevet et d'une médaille de pilote extraordinaire (en cuivre). Ils sont astreints au même examen que les pilotes ordinaires ; c'est en un mot une réserve qui ne reçoit pas de traitement fixe ; ils n'ont pour salaire que la remise sur le droit de pilotage payé par les navires qu'ils ont pilotés. Ils ne fonctionnent qu'à défaut de pilotes fixes. Ce sont des bateliers des pêcheurs qui ont une industrie et des moyens d'existence indépendante de ceux que leur procure le pilotage. »

D. *Sont-ce des pilotes, formant un personnel en dehors de celui qui est rétribué conformément aux prévisions du budget ?*

« R. Ils ne reçoivent pas de traitement fixe, mais ils reçoivent comme les autres pilotes la remise sur le droit de pilotage des navires qu'ils pilotent ; cette remise est donc payée sur le crédit porté au budget comme celle des pilotes fixes. »

D. *Ces pilotes sont-ils nécessaires ?*

« R. Dans les moments où il y a beaucoup de mouvement dans le port d'Anvers on devrait, si l'on ne pouvait pas recourir aux pilotes extraordinaires, abandonner les navires au pilotage hollandais. »

La section centrale a désiré encore connaître le montant des remises qui ont été allouées aux pilotes extraordinaires, M. le Ministre des Affaires Étrangères lui a transmis l'état suivant :

Etat des sommes payées pour remises aux pilotes extraordinaires des stations d'Anvers, de Flessingue, de Willebroeck et de Sennegat, pendant les années 1846, 1847, et du 1^{er} janvier 1848 au 30 novembre suivant.

ANNÉES.	D'ANVERS	DE FLESSINGUE	DE WILLEBROECK	TOTAL GÉNÉRAL
	à FLESSINGUE.	à ANVERS.	et Sennegat à ANVERS.	PAR ANNÉE.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1846	14,650 68	7,895 90	2,022 28	24,568 86
1847	12,907 44	7,556 86	1,286 03	21,750 33
Du 1 ^{er} janvier 1848 au 30 novemb.	3,175 89	4,745 85	1,167 41	9,089 15

Devant ces documents donnés à la section centrale, dans la séance de ce jour, elle n'a pas hésité à renoncer à la réduction qu'elle avait proposée par suite de l'ignorance dans laquelle elle avait été laissée jusque-là de l'existence de 37 pilotes extraordinaires.

Un membre a alors proposé de décider au budget que le *maximum* des remises que pourra toucher chaque pilot d'Anvers sera de 1,300 francs. — Il en résulterait que les pilotes de la 1^{re} classe, actuellement en fonctions, pourraient avoir, leur traitement compris fr. 2,260

Ceux de la 2^e classe 2,140

1^{re} catégorie de la 3^e classe 2,020

2^e id. id. 1,900

Dans la suite la réduction serait opérée conformément à l'intention du Gouvernement de réduire les traitements fixes à 600 et 720 francs.

La majorité de la section centrale décide qu'elle attendra, pour se prononcer, les explications de M. le Ministre.

Le Rapporteur,

CH. DE LUESEMANS.

Le Président,

HENRI DE BROUCKERE.
