

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} AVRIL 1854.

Budget du Ministère des Affaires Étrangères, pour l'exercice 1853 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. VAN ISEGHEM.

MESSIEURS,

Le Budget des Affaires Étrangères peut se diviser en trois catégories de dépenses bien distinctes : la première concerne le service de notre diplomatie et de nos consulats ; la seconde est relative au commerce, à la navigation et à la pêche, et la troisième comprend la marine de l'État, le pilotage et ses dépendances.

C'est certainement la première qui est la plus importante ; dans les circonstances actuelles, notre diplomatie est appelée à rendre de grands services au pays : aussi presque aucune objection n'a été faite par les sections sur cette catégorie de dépenses ; c'est une preuve qu'en règle générale, nos agents diplomatiques remplissent leurs fonctions avec zèle.

Mais, d'un autre côté, des observations et un assez grand nombre de demandes de renseignements ont été faites sur d'autres chapitres.

Le Budget présenté pour l'exercice 1853 diffère peu de celui qui a été voté précédemment ; d'après la note préliminaire qui l'accompagne, il présente, sur celui de l'exercice 1854, une augmentation de dépenses de 80,000 francs. Cette augmentation est réclamée par le Gouvernement pour la construction d'un nouveau bateau destiné au service du pilotage des bouches de l'Escaut.

Aucune discussion sur l'ensemble du Budget n'a eu lieu dans les sections.

(1) Budget, n° 158.

(2) La section centrale, présidée par M. VILAIN XIII, était composée de MM. OSY, VAN ISEGHEM, VAN OVERLOOP, DE PERCEVAL, DUNON et THIBAUT.

DISCUSSION DES ARTICLES.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Les articles 1 à 6 n'ont soulevé aucun débat. Les divers chiffres sont les mêmes que ceux du Budget de l'exercice courant, à l'exception toutefois d'une somme de 1,500 francs portée en plus à l'art. 3. Cette somme n'est pas une augmentation de dépenses; elle est seulement un transfert du chapitre VIII. Le crédit nécessaire pour payer le premier terme des pensions était, dans les Budgets précédents, divisé en deux: 2,000 francs figuraient au chapitre 1^{er}, et 1,500 francs au chapitre VIII. Le Gouvernement propose maintenant de réunir ces deux chiffres en un seul article. La section centrale adopte ce changement.

CHAPITRE II.

TRAITEMENTS DES AGENTS POLITIQUES.

Les articles 7 à 18 sont adoptés, sans observation, par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 19. — *Indemnités à quelques secrétaires et attachés de légation.* fr. 12,000 »

La deuxième section demande la note nominative des indemnités accordées pendant l'année 1853, et la cinquième section est d'avis que cette allocation de 12,000 francs ne doit servir qu'à indemniser des fonctionnaires non rétribués, et nullement à donner des augmentations de traitement.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a remis à la section centrale le détail réclamé par la 2^e section; cette note sera déposée sur le bureau pendant la discussion du Budget.

Il résulte de l'examen de cette pièce que, sur le crédit de 12,000 francs, il a été payé, pour indemnités en 1853, fr. 11,935 55 c^s. Ces paiements ont été faits à des secrétaires et attachés de légation qui ne jouissaient d'aucun traitement à charge du trésor.

L'article est adopté.

CHAPITRE III.

ART. 20. — *Traitements des agents consulaires et indemnités à quelques agents non rétribués* fr. 82,600 »

Les 1^{re}, 2^e et 3^e sections désirent connaître la répartition de cette somme.

La troisième section appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité, pour la dignité du pays et la sécurité du commerce, d'être circonspect dans le choix des consuls.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la section centrale une note détaillée des sommes allouées sur cet article pendant 1853. Elles s'élèvent à fr. 78,169 45 c^s. Cette note sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

Le Gouvernement a remis, en outre, l'état des imputations à faire en 1854 sur le crédit de 82,600 francs; il porte ce qui suit :

Consul général à Lima, traitement	fr. 25,000	»
— à Syngapore, —	15,000	»
— à Leipzig, indemnité	800	»
Consul en Australie, traitement	10,000	»
— à Gorée, —	5,000	»
— à Sydney, indemnité	3,000	»
— à Tunis, —	1,200	»
— à Flessingue, traitement.	2,000	»
— à Rotterdam, indemnité	2,000	»
— à Smyrne, —	2,000	»
— à Lerwick, —	1,000	»
Vice-consul à Cologne, traitement	3,600	»
	fr. 70,600	»
Reste disponible.	12,000	»
	fr. 82,600	»

Les sections centrales chargées d'examiner les Budgets de 1853 et de 1854 avaient appelé l'attention du Gouvernement sur l'importance qu'avaient acquise, sous le rapport commercial et industriel, quelques pays d'outre-mer, et, par conséquent, sur la nécessité qu'il y avait de créer d'autres consulats rétribués, tout en supprimant ceux qui pouvaient, sans inconvénient, être confiés dorénavant à des négociants.

Par son rapport au Roi, inséré au *Moniteur Belge* du 24 juillet 1853, M. le Ministre des Affaires Étrangères a établi les bases d'une nouvelle organisation consulaire, principalement pour les consuls généraux: il a, de son côté, démontré l'utilité qui existait pour la Belgique d'avoir, sur quelques points du globe qu'il indiquait plus spécialement, de ces agents rétribués, entièrement dévoués à leur mission, ayant un autre caractère que les consuls ordinaires.

Le rapport du Ministre a été bien accueilli par le pays, et il n'y a aucun doute que l'envoi des consuls généraux dans ces ports, devenus si importants, sera favorable à nos relations commerciales et contribuera à un accroissement dans le chiffre de nos affaires, tout en donnant au négoce belge une sécurité de plus.

Ces nominations ont été faites dans les limites du crédit alloué par le Budget, et le Gouvernement reste juge du chiffre des traitements qu'il accorde. Cependant la section centrale trouve que le chiffre de 25,000 francs accordé au consul général à Lima est trop élevé, en comparaison des autres consuls généraux, et notamment de nos chargés d'affaires au Brésil et aux États-Unis, qui ne figurent au Budget que pour 18,000 francs. On ne peut pas le méconnaître, la vie en Australie, à Syngapore et à Rio-Janeiro, est aussi chère qu'à Lima, surtout à Rio-Janeiro, où le corps diplomatique a d'autres charges, et des obligations à remplir qui occasionnent plus de frais que dans toute autre partie de l'Amérique.

Pendant le courant de 1853, les places de consuls généraux payés à Naples, à New-Yorck et à St-Petersbourg, ont été supprimées et le Gouvernement a établi

des consulats généraux à Lima, à Singapore, en Australie, et à Gorée (côte d'Afrique). Le consulat général de Guatemala est vacant. ce qui explique le solde de 12,000 francs disponible à l'art. 20. La Chambre connaît l'état de nos affaires à Guatemala : une question d'une certaine importance y est pendante depuis quelques années; un Ministre plénipotentiaire est parti pour ce pays avec une mission extraordinaire.

La section centrale adopte le chiffre pétitionné par le Gouvernement.

CHAPITRE IV.

FRAIS DE VOYAGE.

ART. 21. — *Frais de voyage des agents du service extérieur et de l'administration centrale, frais de courriers, estafettes, courses diverses* 70,500 »

Le détail de la dépense faite en 1853, réclamé par la première et par la deuxième section, se trouvera déposé sur le bureau pendant la discussion.

Les dépenses liquidées jusqu'à ce jour sur ce chapitre se montent à fr. 74,461 54 c^s, mais tous les états de frais de 1853 ne sont pas encore parvenus au Département des Affaires Étrangères.

Le crédit est admis.

CHAPITRE V.

FRAIS A REMBOURSER AUX AGENTS DU SERVICE EXTÉRIEUR.

ART. 22. — *Indemnités pour un drogman, six cavasses, employés dans diverses résidences en Orient, et pour un capou-oglan.* fr. 6,030 »

ART. 23. — *Frais divers* fr. 73,970 »

La première et la deuxième section ont également réclamé la note des frais payés en 1853.

Ces deux états seront déposés sur le bureau pendant la discussion du Budget.

A l'occasion de l'art. 23, un membre de la section centrale se plaint de ce qu'après un naufrage et la perte totale du navire et de la cargaison, un pauvre marin, s'il est secouru par un de nos agents consulaires et s'il reçoit quelques frais de route pour revenir en Belgique, est obligé de rembourser à l'État les faibles secours qu'il a obtenus. Ce membre appelle sur cette question d'humanité toute l'attention du Gouvernement. — Les articles sont adoptés

CHAPITRE VI.

MISSIONS EXTRAORDINAIRES, TRAITEMENTS D'INACTIVITÉ ET DÉPENSES IMPRÉVUES.

ART. 24. — *Missions extraordinaires, traitements d'agents politiques et consulaires en inactivité.* fr. 36,000 »

ART. 25. — *Dépenses imprévues non libellées au Budget* fr. 4,000 »

La première et la deuxième section désirent connaître le détail des imputations faites en 1853 sur ce chapitre.

La troisième section charge son rapporteur d'appeler l'attention de la section centrale sur l'art. 24 ; elle demande des explications pour savoir comment il se fait que le chiffre qui, d'après le libellé, devrait être variable, demeure invariable.

La quatrième section engage le Gouvernement à utiliser les agents diplomatiques qui se trouvent maintenant en disponibilité.

Ces diverses observations ont été transmises au Gouvernement ; M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu, en ce qui concerne la question posée par la troisième section :

« Le chiffre de l'allocation demeure invariable, mais il ne saurait y avoir
» d'inconvénient à ce que le crédit laisse parfois un disponible. On règle les
» dépenses, non d'après l'allocation, mais d'après les besoins du service. »

Et il ajoute, en réponse à la quatrième section :

« Le Gouvernement a été au-devant de ce désir. Il y a peu de mois encore,
» un ministre plénipotentiaire qui, depuis 1848, touchait un traitement de
» disponibilité de 6,000 francs, a été rappelé à l'activité. Il remplit en ce mo-
» ment une mission spéciale dans l'Amérique centrale.

» Il ne reste plus que deux agents du service extérieur en inactivité ; l'un ré-
» clame sa pension de retraite du chef d'infirmités. »

Au commencement de 1853, cinq agents diplomatiques et consulaires se trouvaient en disponibilité ; ils avaient ensemble 21,000 francs de traitement d'inactivité. La section centrale constate avec satisfaction que ce chiffre est réduit maintenant à 8,000 francs. Trois agents ont été rappelés en activité : un Ministre plénipotentiaire, comme dit l'organe du Gouvernement, a été envoyé en mission extraordinaire dans l'Amérique centrale, un consul général a été désigné pour un nouveau poste et un autre agent diplomatique est entré dans l'administration provinciale. La position de disponibilité est tout à fait temporaire et elle est loin d'être une position permanente ; la section centrale, d'accord avec la quatrième section, engage le Gouvernement à faire en sorte que les traitements de disponibilité ne deviennent pas des charges continuelles du Budget. On comprend que cette position peut avoir une certaine durée quand le fonctionnaire a un âge avancé, qui le met dans un cas exceptionnel en attendant sa mise à la pension ; mais autrement il faut qu'il soit employé le plus promptement possible dans l'un ou l'autre service gouvernemental, et les considérations personnelles doivent céder devant l'intérêt général.

Le détail des dépenses du chapitre VI sera déposé sur le bureau. — Les articles sont adoptés.

CHAPITRE VII.

COMMERCE, NAVIGATION, PÊCHE.

A l'occasion de ce chapitre, deux membres de la section centrale ont appelé l'attention de M. le Ministre des Affaires Étrangères sur des plaintes faites par quelques armateurs belges au sujet de nouvelles dispositions insérées récemment dans les rôles d'équipage pour la marine marchande, et de la sévérité qu'on met souvent dans l'exécution de quelques articles du Code pénal.

Par un de ces changements, il est défendu au capitaine de payer, à l'étranger, le moindre à-compte à un de ses matelots, sans l'intervention de notre consul,

et les armateurs prétendent, comme les rôles, en cas de dissentiment entre les deux parties, doivent être exécutés par nos agents consulaires, qu'il convient de rendre ces contrats aussi clairs et aussi complets que possible.

Quant au Code pénal, les membres de la section se plaignent des arrestations de capitaines, sans motifs sérieux, et ils doutent que la police maritime ait le droit, à l'arrivée d'un navire, de s'emparer du journal de bord pour voir s'il est en règle; ils ajoutent que, si même ces agents avaient cette mission, ils devraient être circonspects et que, pour des cas qui ne présentent aucune gravité, ils ne devraient pas traduire aussi légèrement les capitaines devant les tribunaux.

Une note en réponse à ces observations et à plusieurs autres a été remise de la part du Gouvernement à la section centrale: elle n'est pas de nature à satisfaire entièrement ceux qui se sont fait l'écho des plaintes si fondées du commerce d'armement.

Il est arrivé déjà plus d'une fois que les tribunaux ont acquitté les prévenus, mais il reste toujours des frais inutiles à payer aussi bien pour le Gouvernement que pour le commerce.

Dans une conférence que la section centrale a eue avec le chef du Département des Affaires Étrangères, les mêmes membres ont insisté de nouveau sur les plaintes déjà mentionnées; ils ont appelé l'attention toute spéciale du Gouvernement sur la nécessité d'avoir égard aux vœux exprimés par un intérêt aussi important que celui de l'armement, qui ne demande, dans cette circonstance, ni faveur, ni subside, mais une certaine liberté pour gérer ses propres affaires et de ne pas être gêné trop souvent. M. le Ministre, en réponse à cette interpellation, a promis d'examiner de nouveau, avec bienveillance et avec la plus grande attention, toutes les observations présentées, ajoutant que son désir, comme c'est du reste son devoir, est de protéger cet immense intérêt, dont il connaît toute l'importance.

ART. 26. — <i>Écoles de navigation. Personnel</i> fr.	15,920 »
ART. 27. — — — — — <i>Frais divers</i>	7,280 »
ART. 28. — <i>Chambres de commerce.</i>	12,000 »
ART. 29. — <i>Frais divers et encouragements au commerce</i>	15,700 »

Ces quatre articles ont été adoptés par toutes les sections et par la section centrale, avec une demande cependant de la 2^{me} section de connaître les dépenses faites en 1853 sur l'art. 29.

Le tableau de ces dépenses, qui a été remis par M. le Ministre des Affaires Étrangères, sera déposé sur le bureau.

Encouragements pour la navigation entre les ports belges et étrangers, sans que, dans l'un ou l'autre cas, les engagements puissent obliger l'État au delà du crédit alloué pour l'exercice 1855, et sans que les crédits puissent excéder 40,000 francs par service.

ART. 30. — <i>Personnel.</i>	1,050 »
ART. 31. — <i>Frais divers</i>	113,350 »

Ces chiffres sont les mêmes que ceux des années précédentes, mais le Gouver-

nement ne met plus dans le libellé les mots : *Sauf pour le service au delà du cap Horn*, par suite de la suppression du service régulier subsidé qui avait été établi vers le Chili. Toutes les sections adoptent; la 1^{re} seule fait des observations : comme, vu l'augmentation du fret, plusieurs voyages arrêtés par le programme annuel, n'ont pas eu lieu en 1853 et ne se feront pas non plus cette année, ce qui aura pour résultat de laisser disponible une somme d'une certaine importance; elle demande si le Gouvernement ne pourrait pas s'entendre avec une société pour établir une navigation régulière à vapeur entre la Belgique et Rio-Janeiro, au moyen de l'excédant du crédit qui serait considéré comme subsidé; le Budget ne serait donc pas grevé.

M. le Ministre des Affaires Étrangères, consulté sur cette question, a fait parvenir à la section centrale la note suivante :

« Pour appliquer le restant disponible du crédit de 1853 à un tel service, il » faudrait un transfert de la somme au Budget de 1855. Ce disponible peut être » évalué à environ 35,000 francs.

« Rien n'est du reste décidé quant à l'établissement de ce service. »

M. le Ministre a ajouté verbalement « qu'il reconnaissait l'utilité d'une pareille » navigation; qu'il avait communiqué à une société qui s'est présentée, ses intentions, et qu'il désire un service qui présente des chances de durée; que le » sacrifice à faire par l'État doit être échelonné sur un certain nombre d'années. »

D'après un tableau qui a été communiqué par le Gouvernement, les dépenses faites en 1853 s'élèvent à 78,085 fr. 80 c., de manière que le solde se monte effectivement à 35.263 fr. 20 c. — La section centrale adopte les articles.

ART. 32. — *Pêche maritime. Personnel.* fr. 7,950 »

ART. 33. — — — *Primes* » 92,050 »

Ces deux articles sont adoptés par toutes les sections et par la section centrale.

La note détaillée de ces crédits se trouve déposée sur le bureau.

ART. 34. — *Coutume à Lamina, chef des Nalou pour l'exercice*
de 1854 fr. 5,000 »

Adopté avec une demande de la deuxième section, de connaître la position actuelle de notre établissement à Rio-Nunez.

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

« Les affaires entre la Belgique et le Rio-Nunez ne se ralentissent pas; les » expéditions continuent.

» Notre goëlette, la *Louise-Marie*, effectue actuellement une croisière sur la » côte occidentale d'Afrique et le commandant est chargé de réunir de nouveaux » renseignements.

» La Chambre sait qu'un consulat général a été récemment créé à Gorée, » dans le but d'aider au développement de nos relations avec les marchés échelonnés sur la côte occidentale d'Afrique. »

CHAPITRE VIII.

MARINE. — PILOTAGE.

ART. 35. — *Personnel* fr. 168,450 »

ART. 36. — *Remises à payer aux pilotes et autres dépenses relatives au pilotage (crédit non limitatif)* . . . fr. 200,610 »

La deuxième section fait observer que, par l'art. 36, § 3, du règlement du 20 mai 1843 fait en exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839, les navires qui prennent dans la Manche un pilote en destination de Flessingue, doivent payer la moitié du droit en sus, et, en outre, un droit fixe de 63 fr. 50 c^e, et que, par l'art. 47, en cas de charriage de glaces dans l'Escaut, le droit de pilotage est le double. La section désire connaître combien de navires ont payé cette augmentation de droits de pilotage, et si cette disposition du traité est rigoureusement exécutée; l'auteur de la proposition fait remarquer que si, dans l'intérêt de la concurrence, le Gouvernement a dû renoncer à cette augmentation, il aurait dû peut-être présenter un projet de loi, ou prendre d'autres dispositions.

Ces observations ont été soumises à M. le Ministre des Affaires Étrangères; ce haut fonctionnaire a fait remettre à la section centrale une note en réponse à la question soulevée par la deuxième section (annexe A). Le rapporteur de cette section prétend qu'il n'est pas d'accord avec les renseignements donnés par le Gouvernement, qui dit que les services des pilotes ne commencent que lorsqu'on arrive en vue de la dernière bouée; il soutient que les pilotes font leur besogne dans la Manche dès qu'ils montent à bord d'un navire, c'est pour cela que les capitaines étrangers ont presque renoncé à une habitude, qu'ils avaient assez généralement, de prendre des pilotes anglais pour les conduire à Flessingue. Il ajoute que le pilotage de la Manche occasionne des dépenses extraordinaires à l'État. Il ne conteste pas les avantages que la navigation retire du service, mais il désire une marche régulière dans l'administration et demande que tous les ports belges soient traités sur le même pied; il appelle de nouveau sur les faits cités toute l'attention du Gouvernement.

La deuxième section a aussi désiré connaître :

- 1^o Le chiffre des recettes du pilotage en 1853, par station;
- 2^o Les remises accordées et les traitements payés aux pilotes des divers ports;
- 3^o L'organisation de la caisse des pensions du pilotage, et si la Cour des Comptes a un contrôle sur cette caisse;
- 4^o Si le Gouvernement s'occupe d'améliorer les feux de la côte.

Quant à la première question, voici, d'après le Gouvernement, le chiffre des recettes, par station, en 1853 :

Pilotage de la mer à Flessingue	fr. 134,346 75
— de Flessingue à la mer	69,988 47
— de rivière à la remonte	130,548 82
— — à la descente	130,748 49
— d'Ostende	36,785 34
— de Gand	16,179 86
— de Termonde	2,049 05
	Fr. 520,646 78

L'année 1853 doit être considérée, dit le Gouvernement, comme une année exceptionnelle, puisque la recette dépasse de 106,000 francs la moyenne des cinq dernières années; cette augmentation peut être attribuée aux nombreux arrivages de céréales.

Pour satisfaire à la deuxième question, M. le Ministre des Affaires Étrangères nous a fait parvenir le tableau des remises et traitements des pilotes. Il sera déposé sur le bureau pendant la discussion. La section centrale remarque une différence entre le nombre de pilotes porté sur ce tableau et celui qui est indiqué dans les développements du Budget.

En réponse à la troisième question, relative à la caisse de pensions du pilotage, M. le Ministre a remis à la section centrale la note suivante :

« Pour satisfaire à cette demande, on transmet à la section centrale les statuts » de cette caisse.

» Elle a été instituée par arrêté royal du 30 juin 1839; elle servait alors, en » vertu du décret du 12 décembre 1806, à payer les pensions des pilotes, de » leurs veuves et de leurs orphelins.

» L'art. 60 de la loi du 21 juillet 1844, a scindé les charges et les revenus de » cette institution.

» L'État sert actuellement les pensions des pilotes, et la caisse celles des veuves » et orphelins.

» Le compte de partage a été soumis à la Cour des Comptes et a reçu son » approbation.

» D'après les statuts, l'administration de la caisse est confiée à cinq personnes : » quatre membres et un caissier.

» Un membre de la Cour d'appel de Bruxelles fait partie de la direction, qui » soumet tous les ans le compte au Ministre.

» Aucune loi, aucun arrêté ne prescrit l'intervention de la Cour des Comptes » dans cette caisse spéciale, dont les fonds n'appartiennent pas à l'État. »

Dans les développements du Budget, il figure 2 p. 0/0 à payer à la caisse de pensions du pilotage, soit 11,360 francs; ces 2 p. 0/0 appartiennent aux pilotes et doivent servir à alimenter la caisse; car, au lieu de leur payer, par exemple, 47 p. 0/0 de remises, chiffre fixé par l'arrêté royal, ils ne reçoivent en mains que 45 p. 0/0 et 2 p. 0/0 sont versés à la caisse. Les remises sont variables et les traitements fixes; ne serait-il pas plus convenable de faire, sur la totalité des gages, une retenue quelconque en rapport avec les besoins de cette institution.

En réponse aux observations faites sur les feux de notre littoral, M. le Ministre dit :

« La construction des phares concerne le Département des Travaux publics.

» L'allumage des appareils est seul dans les attributions du Département des » Affaires Étrangères.

» Un seul phare donne lieu à *des plaintes fondées* : c'est celui d'Ostende.

» Depuis plusieurs années, le Ministre des Affaires Étrangères n'a cessé d'en » réclamer l'amélioration.

» Cette affaire est en instruction. »

Les art 35 et 36 sont adoptés par la section centrale.

Un membre de la section centrale a, de plus, interpellé M. le Ministre sur la nécessité de créer une école de mousses, convenable et pratique. Il se plaint de la pénurie des matelots qui se fait sentir depuis quelque temps, et qui est provoquée par plusieurs circonstances; le manque de marins dans les temps actuels est, d'après lui, bien défavorable aux intérêts belges; il demande si une telle école ne pourrait pas être organisée avec le concours du Département de la Justice.

L'honorable Ministre a répondu qu'il reconnaît l'utilité d'une pareille institution; que déjà, à l'établissement de Ruysselede, on apprend à des jeunes gens le métier de matelot; que quelques-uns ont déjà été embarqués, et il regrette que les ressources du Budget ne permettent pas l'organisation d'une école flottante qui serait à la fois pratique et théorique.

PASSAGE D'EAU.

ART. 37. — *Personnel* fr. 11,850

Toutes les sections adoptent.

La deuxième demande si la société du chemin de fer du pays de Waes ne s'est pas présentée pour reprendre ce service.

La troisième section pense qu'il est indispensable que le service de passage et celui de la navigation sur Tamise soient confiés à une société particulière; elle estime qu'il n'y a pas lieu de se contenter d'un simple appel, qu'il faut faire un cahier de charges en règle et mettre en adjudication, sans retard, ce double service.

Pour le cas où il ne se présenterait pas d'adjudicataire convenable, la section est d'avis qu'il y a lieu de faire l'acquisition d'un nouveau bateau léger pour le service sur Tamise; les bateaux actuels entraînent trop de frais, et loin de produire un bénéfice, ils donnent de la perte. Un bateau léger produirait probablement des bénéfices.

Ces demandes d'explications ont été adressées au Gouvernement. Voici la réponse que la section centrale a reçue :

« Le 10 juin dernier, le conseil d'administration de la société du chemin de fer du pays de Waes a posé au Gouvernement plusieurs questions relativement à la cession du service du passage d'eau de la Tête de Flandre.

» Le Ministre des Affaires Étrangères a fait connaître que le Gouvernement attendait toutes les propositions qu'on pourrait lui faire pour la reprise du service des bateaux à vapeur de l'Escaut, et qu'il n'avait point l'intention d'imposer à l'avance aucune condition aux personnes qui seraient disposées à s'occuper de ce service.

» La correspondance n'a plus eu de suite.

» La demande d'un bateau à vapeur se rapporte à un bâtiment léger destiné à transporter les voyageurs sur l'Escaut et la Durme, entre Anvers et Hamme.

» Ce bateau ne pourrait, sous aucun rapport, servir au passage de la Tête-de-Flandre.

» Le Gouvernement a exposé les motifs qui l'ont empêché de présenter une demande de crédit spécial pour cet objet. »

En section centrale, un membre a demandé à M. le Ministre des Affaires Étrangères :

1° Pourquoi le Gouvernement n'avait pas abandonné à l'industrie privée le service de passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre, ainsi que l'exploitation du service des bateaux à vapeur de Tamise à Anvers :

2° Quelles charges le Gouvernement imposerait à l'industrie privée pour reprendre ces services.

M. le Ministre a répondu verbalement que « l'industrie privée n'avait pas » sérieusement offert de se charger de ces services, et que le Gouvernement ferait » connaître les charges à quiconque offrira de reprendre cette exploitation. »

Les recettes du passage d'eau se sont élevées en 1853 :

D'Anvers à la Tête-de-Flandre, à	34,142 »
D'Anvers à Tamise, à.	18,512 59
Fr.	52,654 59

La section centrale adopte le chiffre proposé au Budget.

POLICE MARITIME.

ART. 38. — *Personnel* 25,400 »

ART. 39. — *Primes d'arrestation aux agents et vacations aux experts et agents chargés de la surveillance de l'embarquement des émigrants (crédit non limitatif)* 4,000 »

Ces deux articles sont adoptés, sans observations, par toutes les sections et par la section centrale.

SAUVETAGE.

ART. 40. — *Personnel* 14,300 »

Adopté sans observation, par toutes les sections.

PAQUEBOTS A VAPEUR ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

ART. 41. — *Trailement des courriers et agents.* 14,350 »

La cinquième section présente une observation ; elle charge son rapporteur d'appeler l'attention de la section centrale sur la convenance qu'il y aurait de supprimer l'indemnité de 3,750 francs figurant aux développements du Budget, pour un agent à Bruxelles.

La section centrale, avant de se prononcer, a désiré connaître l'opinion du Gouvernement. La réponse transmise par M. le Ministre des Affaires Étrangères est ainsi conçue :

« Le Gouvernement ne peut admettre la suppression proposée par la cinquième section.

- » Voici la besogne de l'agent de Bruxelles :
- » Il occupe, dans une des rues les plus fréquentées de la ville, un bureau devant lequel se trouvent des enseignes, des écritaux et des affiches, qui font connaître le service aux voyageurs. Il rédige les annonces mensuelles, les expédie sur toute la ligne des chemins de fer et des bateaux à vapeur, jusqu'à Strasbourg; il donne des instructions aux agents et courriers, d'après les ordres qu'il reçoit de l'administration centrale, et il est spécialement destiné à être mis en rapport avec les voyageurs.
- » Depuis le commencement jusqu'à la fin de la journée, les voyageurs abondent dans les bureaux pour demander des renseignements, soit sur le service lui-même, soit sur les correspondances de l'administration des bateaux à vapeur. Il faut qu'à toute heure on puisse leur donner les renseignements désirables et recommander nos malles-postes.
- » Si, à Ostende, on a jugé nécessaire d'avoir, à côté de l'officier supérieur des malles, un agent civil pour les relations à entretenir avec les voyageurs, à plus forte raison encore doit-on reconnaître la nécessité d'une agence à Bruxelles.
- » Si l'agence est inutile, comme le suppose la cinquième section, comment se fait-il que, depuis 1824, la société du *General Steam Navigation Company* entretienne à Bruxelles une agence qui coûte certainement trois ou quatre fois plus que l'agence des malles-postes? C'est qu'apparemment elle y trouve son bénéfice, car elle a, à Anvers et à Ostende, des agents locaux, et montre des courriers sur le chemin de fer.
- » Une société particulière est cependant presque toujours à l'abri de ce reproche de prodigalité que l'on adresse bien souvent au Gouvernement, sans se rendre compte des circonstances qui provoquent ces frais indispensables.
- » Les courriers du service des malles-postes doivent être mis en relation avec presque tous les hôteliers; il faut empêcher qu'ils ne profitent de leur position pour recommander les hôtels au détriment les uns des autres; enfin la besogne d'un agent central est tellement nécessaire, que toutes les sociétés qui ont établi des services de bateaux à vapeur en Belgique ont dû recourir à une semblable organisation.
- » L'agent général de Bruxelles est en relation avec le chemin de fer rhénan et la Société générale des bateaux à vapeur de Cologne, c'est-à-dire que, d'Ostende à Strasbourg, chaque bateau, chaque voiture contient les annonces de notre service, sans qu'il en résulte pour l'État d'autres frais que ceux de l'impression.
- » On peut prouver que les agents et courriers ont produit :

» en 1846 la somme de. fr.	11,321 36
» en 1847.	49,639 50
» en 1848.	55,864 22
» en 1849.	58,043 25
» en 1850.	84,476 05
» en 1851.	125,676 55
» en 1852.	79,777 95
» en 1853.	75,552 25

» Le Gouvernement anglais en a bien reconnu l'utilité. Ses recettes à Ostende et à Douvres se sont tellement accrues depuis 1846 que, par une convention, l'amirauté s'est engagée à payer, en Angleterre, c'est-à-dire à Londres et à Douvres, des courriers et des agents dont le traitement et autres dépenses s'élèvent à près de 12.000 francs par an. Mais, par contre, la Belgique s'est engagée à maintenir ses courriers et ses agents sur le continent.

» Le renvoi de l'agent général, qui est l'âme du service des courriers, serait sans aucun doute considéré par l'amirauté comme une atteinte portée à la convention. et elle serait en droit de reprocher au Gouvernement belge cette infraction notable. Il est probable même que les dépenses de publication et d'agence seraient considérablement diminuées en Angleterre, et que la suppression de l'agent occasionnerait, en une année, un déficit bien plus considérable que l'économie produite par la suppression. »

La section centrale apprécie les motifs pour lesquels le Gouvernement trouve qu'il est utile de conserver un agent général à Bruxelles pour ce service international; elle pense qu'un pareil agent doit être maintenu, mais elle engage M. le Ministre, en cas de vacature, de ne plus nommer que des Belges à ces fonctions. — Elle adopte l'article.

RATIFIANTS DE L'ÉTAT.

ART. 42. — <i>Personnel</i>	fr. 235,831 67
ART. 43. — <i>Vivres</i>	38,600 »

La deuxième section demande un tableau exact des sommes payées, pour indemnité de vivres, aux officiers de la marine, pendant l'exercice 1853.

Ce tableau a été remis à la section centrale par M. le Ministre des Affaires Étrangères; il restera déposé sur le bureau pendant la discussion.

Un membre de la section centrale prétend que, sous plus d'un rapport, les officiers de la marine à terre sont traités autrement que leurs collègues du Ministère de la Guerre.

La section centrale engage M. le Ministre à appliquer à tous les officiers de la marine détachés à terre, quel que soit leur grade, le règlement du Département de la Guerre relatif aux officiers détachés au Ministère de la Guerre.

Les articles 42 et 43 sont adoptés par la section centrale.

ART. 44. — <i>Secours aux marins blessés, à leurs veuves, etc., et médicaments.</i>	fr. 4,000 »
---	-------------

ART. 45. — <i>Dotation à la Caisse de prévoyance.</i>	10,000 »
---	----------

Adoptés.

ART. 46. — <i>Magasin</i>	fr. 2,000 »
-------------------------------------	-------------

Adopté par toutes les sections.

La section centrale engage le Gouvernement à donner l'ordre de ne pas laisser trop longtemps en magasin les objets reconnus hors de service. et de les faire délivrer immédiatement aux domaines. — Elle adopte l'article.

ART. 47. — *Matériel des divers services* fr. 349,500 »

Cet article, à cause de l'importance du chiffre des dépenses, mérite un examen approfondi.

La deuxième section a présenté plusieurs observations.

La première consiste à savoir combien ont coûté les réparations du brick le *Duc de Brabant*, et les dépenses effectuées, par littéra. pendant l'exercice 1853.

La section centrale mettra en regard la note de ces dépenses⁽¹⁾, qui a été fournie par le Gouvernement, et les développements indiqués au Budget de 1853.

	Depenses faites en 1853.	Prévisions de 1853
Pilotage	fr. 82,229 36	fr. 90,800 »
Passage d'eau	40,970 82	37,000 »
Police maritime.	7,212 92	6,700 »
Sauvetage	1,833 53	2,200 »
Malles-postes	151,386 51	160,800 »
Matériel et entretien des autres bâti- ments	29,614 54	20,000 »
Magasin	1,904 »	2,000 »
Réparation du brick le <i>Duc de Bra- bant</i>	66,491 06	(¹) 63,000 »
	<u>fr. 381,662 74</u>	<u>fr. 382,500 »</u>

Deuxième observation. Elle demande quel service font nos 14 bateaux-pilotes.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir la note suivante :

- « Deux bateaux sont affectés à la station d'Ostende. Ils font alternativement
» dix jours de service en rade.
» Onze bateaux pilotes sont à Flessingue. Un bateau, le n° 6, est à Anvers, où
» se trouve également une ponne marquée n° 1, spécialement destinée au place-
» ment des bouées.
» Le service des onze bateaux de Flessingue est réparti de la manière
» suivante :
» Un bateau, chargé de la rade de Flessingue, ramène les pilotes sortant
» avec des navires par la passe des Wielingen.
» Un second bateau fait le même service pour les passes du Deurlo et de
» Westcapelle.
» Quatre bateaux croisent dans la Manche ou dans la partie de la mer du
» Nord située à l'Ouest d'Ostende.
» Quatre bateaux ont leur station sur la côte, à Blankenberghe, à l'entrée du
» Deurlo et de la passe de Westcapelle, à la hauteur de l'île de Schouwen.

(¹) La différence de 3,491 fr. 06 c^t, entre les dépenses et la somme allouée par la loi du 14 mars 1853, a été employée à l'achat des objets de rechange pour la campagne de 1854.

(Note du Gouvernement.)

- » Un bateau enfin est en réparation ou en réserve pour parer aux accidents.
- » Les bateaux de la Manche font 18 jours de croisière ; ceux de la côte, 14 jours.
- » Chaque bateau rentre à tour de rôle et reste quatre jours dans le port pour se ravitailler.
- » La durée des croisières est souvent prolongée par suite de changements de vents qui amènent une grande quantité de navires à la fois. Les patrons sont alors forcés de revenir à Flessingue afin d'y reprendre leurs pilotes. Ils retournent immédiatement à la mer sans entrer dans le port.
- » Le service du pilotage néerlandais est réglé de la même manière avec un nombre égal de bateaux.
- » La concurrence oblige souvent les patrons à s'éloigner considérablement.
- » Les résultats obtenus prouvent la vigilance des pilotes belges.
- » On a dit plus haut qu'une ponne attachée à la station d'Anvers est affectée au service des bouées dans la rivière. Elle transporte à Flessingue l'eau et le matériel nécessaires à la station des bouches de l'Escaut. Elle porte, en outre, assistance aux navires échoués et leur fournit, le cas échéant, des câbles et des ancres.
- » Le bateau n° 6 est semblable aux autres bateaux pilotes, sauf son installation intérieure, qui se trouve disposée pour des officiers au lieu d'être exclusivement pour un équipage de pilotes et de matelots.
- » Un bateau de ce genre est spécialement attaché en Hollande à chacun des arrondissements du pilotage, pour le service exclusif de l'inspecteur.
- » Chacun de ces navires est monté par un équipage complet et permanent à bord.
- » Le bateau d'inspection d'Anvers portant le n° 6 est employé au transport des agents du pilotage ou des commissaires permanents. D'après la convention du 20 mai 1843, ces derniers doivent faire des reconnaissances et vérifier la position et l'état des bouées dans le fleuve et dans ses embouchures, afin de veiller à l'entretien convenable du balisage.
- » Ce bateau sert encore à effectuer, plusieurs fois par an, les sondages dans les cours du fleuve et dans les passes.
- » Il est employé enfin à des missions spéciales qui se présentent assez fréquemment.
- » Presque tous les ministres qui se sont succédé aux Départements de la Guerre et des Travaux Publics, les inspecteurs généraux de l'armée et des ponts et chaussées, les généraux commandant la division ou la province et leurs états-majors, les généraux commandants du génie et de l'artillerie, différentes commissions des ponts et chaussées, les élèves du cours d'application de l'école militaire, ont eu le bateau n° 6 à leur disposition pour inspecter les forts ou les travaux effectués dans la bas Escaut, faire des reconnaissances, des relèvements ou des études locales sur le fleuve.
- » Comme le bateau n° 6 est le seul, en Belgique, qui puisse servir à des missions de ce genre, s'il n'existait point, on serait obligé d'en construire un semblable ; une embarcation ouverte ou un bateau servant au transport des marchandises ne pourrait remplir le même but.
- » Dans les premières années de l'établissement du pilotage, l'organisation

» incomplète de la station et du service des bouches de l'Escaut, exigeait de
 » fréquents voyages à Flessingue. Le transport des pilotes entre les diverses sta-
 » tions se faisait alors presque exclusivement par le bateau n° 6. Aujourd'hui le
 » pilotage belge est complètement organisé à Flessingue. Le nombre des bateaux
 » à vapeur ayant plus que quintuplé dans l'Escaut, fournit presque journalie-
 » ment des moyens de transport dont les pilotes profitent. Il en résulte que les
 » occasions d'employer ce navire sont devenues moins fréquentes que dans le
 » principe.

» Une autre cause empêche d'en tirer tous les services qu'il pourrait rendre.
 » Le personnel ne se compose que d'un patron, deux matelots et un mousse,
 » constamment employés à bord de la ponne; le bateau d'inspection n'ayant
 » point d'équipage fixe, on doit souvent renoncer à en retirer toute l'utilité
 » possible. »

Troisième observation : Frais de route des officiers de marine.

La même section demande si le Gouvernement a apporté des changements au tarif des frais de route quand on voyage par toute autre voie que le chemin de fer, et si le Gouvernement paye de semblables frais quand les voyages se font par les bateaux appartenant à l'État. La section communique l'extrait suivant du cahier des observations de la Cour des Comptes, page 8 (session actuelle) :

« Dans son rapport de l'année dernière, page 21, la Cour a exposé qu'il con-
 » venait, dans l'intérêt du trésor, d'apporter des modifications aux frais de
 » route des officiers de la marine, fixés par l'arrêté royal du 23 juin 1837,
 » comme n'étant plus en harmonie avec les dépenses réelles lorsque les voya-
 » ges ont lieu par chemin de fer.

» Cette remarque a été reconnue fondée lors de la discussion du Budget des
 » Affaires Étrangères pour 1854. Un honorable membre de la Chambre a été
 » plus loin. Il a formellement exprimé le désir que le tarif des frais de route et
 » de séjour pour les voyages hors du Royaume, tels que ceux d'Anvers à Fles-
 » singue qui se font par les navires du Gouvernement, fût également révisé.

» La Cour s'empresse de constater que, depuis lors, un arrêté royal, en date
 » du 2 septembre dernier, a réduit de moitié les indemnités de route des offi-
 » ciers supérieurs de la marine, lorsque le tarif s'effectue par le chemin de
 » fer.

» Toutefois, en ce qui concerne le tarif des frais de route à l'étranger, au-
 » cune disposition n'est intervenue jusqu'à ce jour. »

Voici la réponse du Gouvernement à la troisième observation :

« Les frais de voyage des officiers supérieurs sont de 2 francs par lieue par
 » route ordinaire, et de 1 fr. par 5 kilomètres sur la voie ferrée.

» Le Gouvernement ne paye point de frais de route quand les officiers se ren-
 » dent à l'étranger par des bateaux appartenant à l'État; il a été, jusqu'ici, fait
 » exception à l'égard des deux voyages annuels que les commissaires perma-
 » nents doivent faire à Flessingue, et ce à raison des frais extraordinaires aux-
 » quels ils sont astreints.

» La dépense effectuée de ce chef est insignifiante et ne s'élève pas à 200
 » francs. »

La section centrale trouve que, quand l'État fournit les moyens de transport, les fonctionnaires n'ont aucun droit à recevoir des frais de route, mais seulement une indemnité de séjour, lorsqu'ils séjournent hors de leur résidence officielle; d'accord avec la Cour des Comptes, elle appelle de nouveau l'attention de M. le Ministre des Affaires Étrangères sur ce point.

La note nominative des frais de route et de séjour qui nous a été communiquée par le Gouvernement sera déposée sur le bureau; il en est de même du tableau indiquant les frais payés pour le matériel des commissariats maritimes.

L'article 47 est adopté par la section centrale.

ART. 48. — *Construction d'un bateau-pilote* fr. 80,000

Toutes les sections ont réservé leurs votes, en attendant des explications ultérieures.

La section centrale a demandé si l'intention du Gouvernement est de construire un bateau à hélice, quelle sera la consommation de la houille, quel service spécial fera le navire et sur quel crédit on payera le charbon?

La réponse du Gouvernement est comme il suit :

« Le Budget de 1855 n'a eu en vue que la construction du bateau à hélice, lequel ne sera terminé que vers la fin de l'année et n'employera, par conséquent, point de houille pendant cet exercice.

« La consommation ordinaire est de 4 à 5 kilogrammes par heure de chauffe et force de cheval; soit par heure, pour 20 à 25 chevaux, 100 kilogrammes.

« On ne peut déterminer à l'avance la consommation totale d'une année. Il faut prendre une moyenne approximative.

« En supposant que le bateau chauffe un jour sur cinq, pendant douze heures, ce qui est excessif et dépasse toute prévision, cela ferait 36 fois 24 heures ou 864 heures de chauffe à 5 kilogrammes par cheval = 4,320 kilogrammes × 20 chevaux = en chiffres ronds, 86,000 kilogrammes qui, à 30 francs, coûteront 2,580 francs.

« Il est à remarquer qu'au lieu de prendre le charbon à Flessingue, où il serait fort cher, le bateau s'approvisionnera soit à Ostende, soit à Douvres, à des prix réduits.

« Le service du bateau à hélice se fera dans la Manche. L'exposé remis à la section pour justifier la nécessité de cette construction, donne à cet égard tous les renseignements possibles. »

Au sein de la section centrale, M. le Ministre des Affaires Étrangères a encore donné d'autres explications; elles ont été satisfaisantes et de nature à permettre de proposer à la Chambre le vote du chiffre pétitionné par le Gouvernement.

La section centrale espère que le crédit de 80,000 francs sera suffisant; elle recommande au Gouvernement de faire cette construction avec toute l'économie possible; il reste entendu que cette somme est destinée uniquement à la construction d'un bateau-pilote.

CHAPITRE IX.

ART. 49. — *Frais de perception des droits de chancellerie. Personnel* fr. 3,000 »

Toutes les sections adoptent, sauf la troisième qui rejette le crédit, par six voix et une abstention.

La section centrale s'est adressée au Gouvernement pour avoir quelques explications sur l'utilité d'avoir une chancellerie rétribuée à Paris.

M. le Ministre a répondu :

« La présence d'un chancelier à la légation de Paris est indispensable. Il » serait hors de propos de confier des fonctions de comptabilité, entraînant un » maniement de fonds considérable, exigeant beaucoup d'écritures et d'assiduité, à un employé qui n'aurait pas de connaissances spéciales et qui ne » serait point rétribué.

» Le recettes en 1853 se sont élevées à

» 1^o fr. 3,300 » pour légalisation de 550 actes notariés ;
 » 2^o » 513 » pour légalisation de 171 actes de l'état civil ;
 » 3^o » 27,500 » pour visa de 5,519 passe-ports.

fr. 31.313 » Recette totale.

En présence de ces faits, il est clairement prouvé qu'un chancelier rétribué est indispensable à notre légation à Paris, et la section centrale admet le chiffre demandé par le Gouvernement.

En résumé, la section centrale, à l'unanimité de ses membres, propose à la Chambre l'adoption du Budget, se montant à fr. 2,400,882 67 c^s.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

V^{te} VILAIN XIII.



ANNEXE.

On s'occupera d'abord de l'art. 47. Il est ainsi conçu :

- « En cas de charriage de glaces, le droit de pilotage sera double.
- » Il est bien entendu que charriage de glaces signifie, non pas l'existence de
- » quelques glaçons flottants, mais d'une quantité de glaces assez considérable
- » pour que la marche des navires en soit sensiblement entravée et qu'il en ré-
- » sulte quelque danger pour la course du pilotage.
- » L'appréciation des cas dont il s'agit au présent article, est laissée à l'arbi-
- » trage de l'administration du pilotage auquel appartient le pilote. »

Aucun navire n'a encore été soumis au double droit de pilotage en cas de glaces, parce que l'inspecteur du pilotage d'Anvers, seul juge compétent aux termes de l'article précité, n'a pas cru devoir en faire l'application.

Pour ce qui concerne l'art. 36, aucun navire n'a jusqu'ici payé les fr. 63 50 c^s plus le demi droit de pilotage en sus du droit ordinaire.

En voici les motifs :

Lorsque le pilotage hollandais existait seul à l'embouchure de l'Escaut, et cet état de choses s'est continué jusqu'en 1842, les navires ne trouvaient presque jamais les bateaux-pilotes au delà de la dernière bouée.

Il y avait à cette époque des plaintes nombreuses contre le pilotage, et moyennant un droit supplémentaire, les capitaines eussent été fort heureux d'obtenir un pilote dans la Manche.

Cette rémunération extraordinaire fixée par l'art. 36 était un encouragement pour couvrir les dépenses d'un service spécial que le Gouvernement néerlandais paraissait disposé à organiser dans la Manche.

Ces prévisions ne se réalisèrent pas; mais, dès l'établissement de la station belge à Flessingue, en 1842, tous les usages furent intervertis: auparavant les navires marchands cherchaient les bateaux-pilotes, et dès ce jour ce furent les bateaux-pilotes qui mirent tout en œuvre pour découvrir les premiers les bâtiments en destination d'Anvers.

La concurrence étendit le cercle qui limitait les stations près de l'Escaut: on s'avança d'abord dans la mer du Nord, puis enfin dans la Manche.

Les pilotes présentent leurs services dans la Manche, il est vrai, mais les capitaines ne les acceptent qu'à la condition de voir seulement commencer l'entrée en fonctions du pilote, quand on arrive en vue de la dernière bouée.

Le capitaine n'engage donc point le pilote pour être conduit par lui de la Manche à Flessingue, comme l'exige l'art. 36, § 3, et, par conséquent, il n'est pas soumis à la taxe supplémentaire de fr. 63 50 c^s plus le demi droit.

Le pilotage hollandais suit exactement la même marche que le pilotage belge. Il a compris que l'embarquement du pilote dans la Manche n'était qu'une sorte de complaisance du capitaine, et qu'il était impossible d'appliquer le troisième paragraphe de l'art. 36, sans faire confier immédiatement tous les navires à l'administration concurrente.

En résumé, les capitaines ont leurs pilotes beaucoup plutôt, peuvent s'aider de leurs conseils et sont certains d'entrer dans le fleuve dès que les circonstances le permettent.

C'est donc un avantage réel pour la navigation.

Du reste, le projet de loi dont parle l'honorable rapporteur serait insuffisant pour modifier l'art. 36 de la convention du 20 mai 1843, qui a été adopté par les deux parties contractantes et ne peut être changé que de commun accord.

Le Gouvernement hollandais l'interprète comme le Gouvernement belge.

