

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 19 MAI 1855.

Budget du Ministère des Affaires Étrangères pour l'exercice 1856 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le Budget des Affaires Étrangères pour l'exercice 1856, présenté à la Chambre par le Ministère précédent, s'élève à la somme de fr. 2,370,582 67 c^s; il est, à peu de chose près, la reproduction de celui qui a été voté pour l'exercice courant.

La différence en moins est de 55,852 francs. Cette diminution provient de ce que le Budget de 1856 ne comprend plus le crédit qui a été voté l'année dernière pour la construction d'un bateau-pilote à hélice, destiné au service de la Manche et de l'Escaut, et qui s'élevait à fr. 80,000 »

dont cependant il faut déduire :

1^o Les sommes nécessaires aux dépenses prévues par les conventions pour l'établissement des lignes de bateaux à vapeur entre Anvers et New-Yorck, et entre Anvers et Rio de Janeiro (art. 32 du Budget) fr. 23,748 »

2^o La différence entre de légères augmentations et diminutions et dont le montant s'élève à 400 »

24,148 »

SOMME ÉGALE. fr. 55,852 »

(1) Budget, n° 105.

(2) La section centrale, présidée par M. DE NAEYER, était composée de MM. DE PERCEVAL, COOMANS VAN CROMPHAUT, VAN ISEGHEM, DE BROUWER DE HOGENDORP et ROUSSELLE.

REPORT. fr. 55,852 »

M. le Ministre des Affaires Étrangères a proposé en section centrale d'allouer à son Budget un crédit extraordinaire de fr. 5,100 » pour l'établissement d'une nouvelle station de sauvetage, dont il sera rendu compte à l'art. 48^{bis}.

La réduction du Budget de 1856 comparé avec celui de 1855, est donc, en définitive, de fr. 50,752 »

Le Département des Affaires Étrangères est, après les Ministères des Finances et des Travaux Publics, celui qui procure le plus de recettes au Trésor public; elles se sont élevées en 1854 :

Pour le pilotage à	fr. 544,237 71
Pour la police maritime	54,461 11
Pour les fanaux	79,610 74
Pour les paquebots à vapeur entre Ostende et Douvres	101,908 23
Pour le passage d'eau et le service de Tamise	50,251 87
Pour les droits de chancellerie	30,691 25
	Fr. 861,160 91

Bien que ce Budget embrasse tout ce qui a rapport à nos relations extérieures, aucune discussion politique ayant trait à nos rapports internationaux, n'a eu lieu, ni dans les sections particulières, ni au sein de la section centrale. Cette absence de toute préoccupation sur les éventualités et sur les suites que peuvent avoir les événements graves dont une partie de l'Europe est, en ce moment, le théâtre; la sécurité que l'avenir inspire aux Représentants belges; les bonnes relations de la Belgique avec toutes les puissances étrangères; la certitude de celles-ci que notre Gouvernement ne sortira jamais de la position définitive de neutralité qui lui a été faite et garantie par les traités qui nous imposent des devoirs que nous saurons remplir; la droiture de nos intentions à laquelle l'Europe entière doit rendre hommage; l'estime et le respect dont notre Auguste Dynastie est entourée à juste titre, non-seulement en Belgique, mais dans le monde entier: cet ensemble de circonstances justifie parfaitement la tranquillité d'esprit des Belges pour leur avenir, et la confiance qu'ils ont dans leur neutralité.

S'il y a eu absence de discussion politique, on s'est néanmoins livré à d'autres discussions, et on a fait un assez grand nombre de demandes d'explications.

La 4^{me} section a désiré connaître à quel point étaient arrivées les négociations concernant nos affaires avec le Guatemala. M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu verbalement qu'un projet de traité, qui satisferait tous les intérêts engagés dans cette difficile affaire, avait été soumis, par son prédécesseur, au gouvernement de Guatemala, et qu'aussitôt que cet État aurait fait connaître ses intentions et aurait accepté la convention, la Législature serait saisie d'un projet de loi relatif à cet arrangement.

La 4^{me} section a aussi chargé son rapporteur de demander au Gouvernement pour quels motifs le traité conclu avec le Mexique n'avait pas encore été ratifié, bien que le terme des ratifications eût été fixé avant le 1^{er} janvier dernier.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la section centrale, la réponse suivante :

« Au mois de janvier dernier, M. le Chargé d'affaires du Mexique a fait connaître officiellement à mon prédécesseur que des soins pressants et la nécessité d'expédier un grand nombre d'affaires urgentes avaient empêché le gouvernement de la République de terminer l'examen du traité de commerce avec la Belgique; que cette tâche serait remplie le plus tôt possible, et qu'en attendant, S. A. S. le Président avait donné des ordres, afin que le commerce et les navires de la Belgique fussent traités de la même manière que ceux des États qui ont avec le Mexique des traités en cours d'exécution.
 » Cette mesure a été notifiée à nos Chambres de commerce.
 » J'ai tout récemment rappelé cette affaire à l'attention de M. le Chargé d'affaires du Mexique. »

La section centrale approuve le Gouvernement d'avoir insisté pour la prompte ratification de cette convention, afin de mettre les intérêts des deux nations, d'une manière définitive, sous la sauvegarde d'un traité.

La 4^{me} section a demandé, en outre, si les consuls belges en Angleterre ont le droit de faire arrêter et emprisonner les marins belges déserteurs, aussi bien après le départ que pendant le séjour du navire dans un port britannique.

M. le Ministre a répondu :

« D'après l'ordre en conseil du 8 février 1855, les marins qui désertent d'un navire belge dans les possessions de S. M. Britannique pourront, à la requête de nos consuls, être appréhendés et conduits à bord du bâtiment auquel ils appartiennent. Il suit de là que l'arrestation est toujours permise pendant le séjour du navire. L'est-elle aussi après le départ? Il semble que non, en présence du *foreign deserters act* sur le modèle duquel l'ordre en conseil du 8 février a été rédigé. »

En examinant cet acte, qui est du 17 juin 1852, on n'y trouve rien qui puisse permettre de faire arrêter les marins déserteurs après le départ du navire; cependant, suivant la loi belge du 5 janvier dernier, les consuls étrangers ont le droit de faire appréhender les marins qui quittent les navires de la nation qu'ils représentent, sans indiquer si le bâtiment est parti ou se trouve encore dans le port. Il y a donc une différence entre les deux législations; la réciprocité entière n'existe pas; il serait, par conséquent, à désirer que le Gouvernement pût obtenir de la Grande-Bretagne ce que nous lui accordons.

Enfin, dans la discussion générale, une dernière question a été posée par la quatrième section : elle désirait savoir si, à l'occasion des attaques malveillantes dirigées à la tribune anglaise par lord Derby contre la bravoure des troupes belges, notre Ministre à Londres a fait immédiatement des démarches dans le but de rétablir la vérité.

M. le Ministre des Affaires Étrangères, à qui cette question a été transmise, a répondu :

« Mon honorable prédécesseur s'est préoccupé, dès le principe, de la question : il a tout particulièrement attiré sur ce point l'attention du Ministre de Belgique à Londres. Celui-ci n'avait, du reste, pas attendu les ordres partis de Bruxelles, pour repousser les insinuations de lord Derby. Il résulte de la correspondance qui s'est engagée que les allusions désobligeantes qui ont été signalées n'ont pas affaibli le moins du monde les sympathies que conservent, pour notre pays, les hommes politiques et les hommes sérieux de l'Angleterre »

M. le Ministre a fait encore verbalement d'autres communications relatives au discours de lord Derby. La section centrale, après avoir entendu toutes les explications données par l'honorable chef du Département des Affaires Étrangères, a acquis l'entière conviction, et a été unanime pour reconnaître, que l'honneur national a été, dans cette circonstance, parfaitement défendu par le Gouvernement et par notre Ministre plénipotentiaire à Londres; elle a aussi été heureuse d'apprendre que les accusations dirigées contre nos troupes, dont l'antique bravoure est si justement appréciée, n'ont pas trouvé le moindre écho dans le Royaume-Uni.

Un membre de la section centrale a interpellé M. le Ministre des Affaires Étrangères sur les difficultés qui ont existé aux États-Unis, au sujet de quelques émigrants partis par le navire *le Rochambeau*. Ce haut fonctionnaire a répondu :

« Douze émigrants belges, embarqués à Anvers à bord du navire américain *le Rochambeau*, furent arrêtés, le 19 décembre dernier, à leur arrivée à New-York, par ordre du maire de cette ville, sous la prévention d'être des condamnés libérés. Dès que le Gouvernement du Roi eût reçu communication de ce fait, il donna à ses agents à Washington et à New-York, les instructions dont ils avaient besoin pour agir dans l'intérêt des détenus. L'affaire était sur le point de s'arranger, quand tout fut remis en question par l'arrivée, à New-York, d'autres émigrants, soupçonnés d'appartenir aussi à la catégorie des condamnés libérés, et qui, du reste, ne venaient pas seulement de Belgique. Ces diverses circonstances, et la correspondance à laquelle elles donnèrent lieu, prirent nécessairement un certain temps.

« Pour en finir, et n'espérant plus aboutir à une transaction amiable, notre consul à New-York, sur les instructions du Chargé d'affaires de Belgique à Washington, demanda judiciairement, par voie de *l'habeas corpus act*, la mise en liberté des détenus, déclarant que ceux-ci n'étaient point des *convicts*, ou condamnés libérés.

« L'affaire fut plaidée devant la cour suprême de l'État de New-York, laquelle donna gain de cause au demandeur. Les émigrants furent mis en liberté, le 24 février dernier.

« Notre consul s'entendit avec la commission d'émigration établie à New-York, et, à raison de 20 dollars par personne, les douze Belges, immédiatement après leur élargissement, furent transportés vers l'intérieur des États-Unis, où ils ont l'espoir fondé de trouver de l'occupation. La dépense totale occasionnée par ces émigrants s'est montée à 3,500 francs.

» Il paraît, du reste, qu'on s'est beaucoup exagéré, aux États-Unis, la portée de cet incident. D'après les feuilles américaines, les émigrants du *Rochambeau* n'étaient rien moins que des criminels (félons), des repris de justice, des condamnés libérés (convicts), dont le Gouvernement belge voulait à tout prix se débarrasser. Or, ces allégations n'étaient point exactes. Des hommes, tous valides, sortis de nos dépôts de mendicité, sont transportés aux États-Unis avec le concours des communes et des établissements de bienfaisance chargés de leur entretien. C'est le fait, non du Gouvernement, mais d'autorités locales.

» Ces hommes, dont le voyage est payé, arrivent à leur destination avec une petite somme d'argent. Ils viennent, non pour être à charge de personne, mais pour chercher du travail dans un pays où le travail est sans cesse demandé. Il n'est pas nécessaire d'ajouter que les émigrants de cette catégorie n'ont jamais constitué qu'une minime fraction de l'émigration belge. On s'est donc trop hâté de s'alarmer aux États-Unis. C'est ainsi qu'en a jugé la cour suprême de New-York.

» Toutefois, nous n'avons pas voulu laisser s'accréditer des préventions qui, en se propageant, pourraient atteindre l'émigration belge sans distinction. De la manière dont les choses sont aujourd'hui réglées, aucun condamné libéré, aucun pauvre extrait des dépôts de mendicité, n'est plus dirigé d'Anvers sur New-York. Nous croyons pouvoir compter que, de son côté, l'opinion publique aux États-Unis, un instant égarée, ne tardera pas à revenir à d'autres dispositions. »

La section centrale a appris avec satisfaction que la question des émigrants par le *Rochambeau*, a été terminée, et elle espère, avec le Gouvernement, que l'opinion publique, aux États-Unis, reviendra de l'erreur dans laquelle elle était tombée.

DISCUSSION DES ARTICLES.

CHAPITRE I^{er}.

ART. 1. <i>Traitement du Ministre</i>	fr. 21,000	»
— 2. — <i>du personnel des bureaux</i>	108,491	»
— 3. <i>Premier terme des pensions à accorder éventuellement</i>	3,500	»
— 4. <i>Secours à des fonctionnaires et employés, à leurs veuves ou enfants qui, sans avoir droit à la pension, ont des titres à l'obtention d'un secours à raison de leur position malheureuse</i>	1,000	»
— 5. <i>Matériel</i>	37,600	»
— 6. <i>Achat de décorations de l'Ordre de Léopold, sans que l'on puisse augmenter ce chiffre par des imputations sur d'autres articles</i>	8,000	»

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

CHAPITRE II.

TRAITEMENTS DES AGENTS POLITIQUES.

A l'occasion de ce chapitre, la 5^{me} section fait remarquer que les agents diplomatiques ne se trouvent pas constamment dans leur résidence. Plusieurs d'entre eux habitent, pendant une partie de l'année, la campagne, et quelques-uns à une distance assez considérable des capitales où ils sont accrédités. Il résulte de cet état de choses de grands inconvénients : les intérêts du pays exigent pour plusieurs motifs que les diplomates soient dans leur résidence.

A cette demande d'explications, M. le Ministre a répondu comme il suit :

« Évidemment, les intérêts du pays exigent que les diplomates soient à leur » poste ; mais s'ensuit-il qu'un agent doit s'interdire, d'une manière absolue, » tout séjour momentanée hors des murs de la capitale dans laquelle il réside ? » Il est des pays où, d'après les usages établis, il y aurait une sorte de singu- » larité à en agir ainsi. Le Gouvernement ne peut, à cet égard, poser des règles » invariables. Seulement, il aura soin de prendre ses précautions pour prévenir » les abus et tout préjudice pour les affaires. »

La section centrale, tout en reconnaissant ce qu'il y a en partie de fondé dans la réponse du Gouvernement, trouve néanmoins qu'il est contraire aux intérêts du pays qu'un diplomate demeure à quelques lieues de sa résidence officielle, et elle engage le Gouvernement à tenir la main à ce que nos agents à l'extérieur soient à leur poste.

ART. 7. <i>Missions en Allemagne</i>	fr.	101,000	»
— 8. <i>France</i>		45,000	»
— 9. <i>Grande-Bretagne</i>		62,000	»

Ces trois articles ont été adoptés sans observation.

ART. 10. <i>Italie</i>	fr.	37,000	»
----------------------------------	-----	--------	---

La 2^{me} section charge son rapporteur de demander si l'intention du Gouvernement est de pourvoir au poste vacant.

Voici la réponse de M. le Ministre à cette question :

« Le Budget porte, pour l'Italie, une allocation de 37,000 francs. Il laisse » au Gouvernement l'alternative d'y envoyer un Ministre plénipotentiaire ou » deux chargés d'affaires. Depuis plusieurs années, la Belgique a, en Italie, » deux chargés d'affaires : l'un à Rome, l'autre à Turin. »

L'article est adopté.

ART. 11. <i>Pays-Bas</i>	fr.	39,000	»
— 12. <i>Russie</i>		62,000	»
— 13. <i>Brésil</i>		18,000	»
— 14. <i>Danemark, Suède et Hambourg</i>		15,000	»
— 15. <i>Espagne</i>		15,000	»

ART. 16. <i>États-Unis</i>	18,000 »
— 17. <i>Portugal</i>	15,000 »
— 18. <i>Turquie</i>	27,000 »

Ces divers articles sont adoptés.

ART. 19. <i>Indemnités à quelques secrétaires et attachés de légation</i>	12,000 »
---	----------

La 1^{re} section demande si cette dernière somme est destinée *exclusivement* à indemniser des secrétaires et des attachés de légation à l'étranger.

La réponse du Gouvernement est conçue en ces termes :

« Elle sert *exclusivement* à récompenser les services rendus par des secrétaires et attachés de légation à l'étranger. »

M. le Ministre a remis, en outre, l'état nominatif des paiements faits en 1854 ; cet état se monte à fr. 11,994 34 c^s, et sera déposé sur le bureau pendant la discussion du Budget. Tous les secrétaires et attachés de légation qui ont obtenu des indemnités résident effectivement à l'étranger.

L'article est adopté par la section centrale.

CHAPITRE III.

CONSULATS.

ART. 20. <i>Traitements des agents consulaires et indemnités à quelques agents non rétribués</i> fr.	82,600 »
--	----------

La 1^{re} et la 4^{me} section désirent connaître l'état de répartition de cette dépense pour 1854 et les prévisions pour l'exercice courant.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a remis à la section centrale le tableau des dépenses imputées sur le Budget de 1854. Ce tableau sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

L'emploi du crédit a été réglé par le Gouvernement de la manière suivante, pour l'exercice 1855 :

Valparaiso, consulat général, traitement . . . fr.	25,000 »
Singapore, — — — —	15,000 »
Australie, consulat, — — — —	10,000 »
Côte d'Afrique, — — — —	5,000 »
Cologne, vice-consulat, — — — —	3,600 »
Sydney, consulat, indemnité	3,000 »
Rotterdam, — — — —	2,000 »
Flessingue, — — — —	2,000 »
Smyrne, — — — —	2,000 »
Tunis, — — — —	1,200 »
Lerwick, — — — —	1,000 »
Leipzig, consulat général, — — — —	800 »
Fr.	70,600 »
DISPONIBLE.	12,000 »
Fr.	82,600 »

Le Gouvernement ajoute :

« Les 12,000 francs qui restent disponibles forment le traitement attaché »
 » au consulat général de Guatemala. Ce poste est aujourd'hui vacant; il est géré »
 » *ad interim* par un vice-consul, auquel une indemnité est payée à raison de »
 » 2,000 francs par trimestre, de sorte qu'au bout de l'année, le disponible ne »
 » serait réellement que de 4,000 francs. Il est dans les vues du Gouvernement »
 » de mettre un terme prochain à cette situation, essentiellement provisoire. Un »
 » nouveau titulaire sera donné au consulat général de Guatemala, et le crédit »
 » de 82,600 francs se trouvera alors totalement absorbé. »

Hors le consul général de Valparaiso, qui a 25,000 francs par an, nos quatre autres agents ont des traitements on ne peut plus modérés; il leur est défendu de faire, pour leur compte, les moindres opérations de commerce; ceux qui obtiennent des indemnités se trouvent, comme négociants, dans une meilleure position; les agents rétribués offrent en général au commerce et à l'industrie plus de garantie d'impartialité et peuvent rendre plus de services que les consuls-négociants; ces derniers n'ont pas le loisir de se dévouer entièrement aux affaires publiques: il est donc nécessaire de conserver au moins les consulats rétribués qui existent en ce moment.

En présence des intérêts importants de la Belgique dans l'État de Guatemala, la section centrale partage l'opinion du Gouvernement, qu'il convient de nommer promptement un titulaire pour ce consulat général, car elle n'ignore pas qu'il y a plus d'une difficulté à résoudre dans ce pays.

La 2^{me} et la 3^{me} section appellent l'attention du Ministre sur la nécessité de n'appeler aux fonctions consulaires que des personnes qui en sont tout à fait dignes.

M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu à cette observation, qu'avant de nommer à l'étranger des consuls, le Gouvernement prend toutes les précautions possibles, et choisit toujours le candidat le plus digne et qui a la meilleure position commerciale.

L'article 20 a été adopté par toutes les sections et la section centrale.

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. fr. 70,500*

La 1^{re} et la 4^{me} section réclament la note des dépenses faites en 1854.

La 2^{me} section demande que cet article soit divisé en littera.

La réponse du Gouvernement est conçue en ces termes :

« Ci-joint un état des frais de voyage liquidés sur le Budget de 1854. » (Ce tableau se trouvera sur le bureau pendant la discussion.)

« La division de l'article en littera ne paraît pas possible. Comment déterminer, dès aujourd'hui, le chiffre dont on aura besoin l'année prochaine pour »
 » frais de déplacement d'agents diplomatiques et consulaires, pour frais de »
 » courriers, etc. »

Il résulte du tableau remis par le Gouvernement que les imputations faites sur l'article 21, depuis le 1^{er} janvier 1854 jusqu'au 5 mai 1855, s'élèvent à fr. 30,065 07 c. La somme disponible au 6 mai est de fr. 40,434 93 c. A l'égard de ce solde, M. le Ministre fait observer que, pendant l'année 1854, il n'y a eu aucune nouvelle nomination ni dans le corps diplomatique, ni dans le corps consulaire, de manière qu'aucun agent n'a dû se rendre pour une première fois à son poste, ni n'en a été rappelé; les agents qui se trouvent dans l'un ou l'autre de ces deux cas ont droit à des frais de voyage en rapport avec leur position. Pendant l'exercice passé, il n'y a eu à payer que des frais de déplacement et quelques légers frais de voyage.

Un membre de la section centrale trouve une certaine largesse dans les frais de voyage accordés à nos agents politiques extérieurs, surtout à ceux qui sont accrédités auprès de deux ou trois cours; il en résulte, dit-il, une véritable augmentation de traitement. Dans l'opinion de ce membre, il conviendrait de ne payer à ces agents que les frais de voyage réels et seulement les frais de logement pendant leur séjour dans une autre résidence.

M. le Ministre des Affaires Étrangères n'admet pas cette opinion; il pense même que les déplacements sont plutôt pécuniairement nuisibles qu'avantageux à nos agents; les frais de voyage accordés à ceux qui nous représentent à l'étranger ne sont pas, d'après lui, exagérés; il promet cependant de faire examiner, avec la plus grande sévérité, les comptes qui seront présentés à son département.

Un autre membre partage l'opinion de M. le Ministre : il trouve qu'en général le chiffre des frais de voyage alloué n'a rien d'extraordinaire; qu'il se pourrait cependant que, dans l'une ou l'autre circonstance, il y eût eu une certaine libéralité; il ajoute que les frais de voyage et de séjour se trouvent fixés par l'arrêté royal du 21 novembre 1846.

La section centrale recommande au Gouvernement la plus grande économie dans ces frais, et trouve que, dans aucune circonstance, on ne peut perdre de vue les intérêts de trésor public. Elle adopte le chiffre proposé par le Budget.

CHAPITRE V.

FRAIS A REMBOURSER AUX AGENTS DU SERVICE EXTÉRIEUR.

ART. 22. *Indemnités pour un drogman, sept cavasses, employés dans diverses résidences en Orient, et pour un capou-oglan.* fr. 6,530 »

Ce chiffre présente une augmentation de 500 francs sur le Budget de 1855, et, par contre, une réduction équivalente sur l'article suivant.

Toutes les sections et la section centrale ont adopté l'article; cependant la 6^{me} section demande à connaître les motifs de l'établissement d'un cavasse à Beyrouth.

Le Gouvernement a transmis la réponse suivante :

« En 1838, la légation de Constantinople a fait parvenir au Gouvernement » un mémoire sur l'organisation de nos consulats en Orient. *Tout consul en*

» *Orient, est-il dit dans ce mémoire, doit avoir un ou deux cavasses, ou soldats*
 » *de garde. C'est une protection pour son domicile et pour sa personne, une*
 » *marque distinctive de son caractère officiel, et il serait à la fois inconvenant et*
 » *dangereux de se soustraire à cette nécessité locale pour une économie mal*
 » *entendue.* »

» Tous les agents belges qui se sont succédé en Orient depuis 1838 ont con-
 » firmé la vérité de cette observation ; de leur avis unanime, il ne faut pas créer
 » de consulats dans le Levant ou il faut y attacher des cavasses.

» L'utilité du consulat de Beyrouth n'a plus besoin d'être démontrée. Quant
 » au consul, qui est Belge, il n'est pas rétribué, et la somme de 500 francs
 » couvre à peine les frais que lui occasionnent la solde et l'entretien d'un
 » cavasse. »

ART. 23. *Frais divers* fr. 73,470 »

La première section demande la division de ce crédit en plusieurs articles ou du moins en *littera*.

Le Gouvernement a répondu :

« Les développements du Budget donnent le détail des dépenses que l'on
 » prélève sur cette allocation et qui varient constamment. On ne saurait fixer
 » dès à présent la somme à laquelle s'élèveront, en 1856, les frais de corres-
 » pondance, les avances aux Belges nécessaires.

» L'impossibilité de diviser l'article en *littera* semble évidente. »

La quatrième section demande le tableau des dépenses faites en 1854.

Le relevé de ces dépenses, remis par le Gouvernement, sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

Le total des imputations faites se monte, jusqu'à ce jour, à fr. 55,499 21 c^s ; sur le disponible de fr. 18,470 79 c^s, il reste à prélever les frais de 81 consulats et vice-consulats, dont les titulaires n'ont pas encore envoyé leurs états.

Parmi les dépenses payées figure une somme de 1,500 francs pour frais de mise en vigueur de la convention littéraire conclue avec la France et qui doit être prélevée, suivant la loi du 23 mai 1854, sur l'art. 23 du Budget.

Un membre de la section centrale se plaint de ce que le Gouvernement exige le remboursement des sommes données à titre de secours à des matelots qui, se trouvant à l'étranger, sont dénués de ressources. Il ajoute que les matelots dans cette position sont des gens on ne peut plus malheureux ; que ce sont pour la plupart des marins qui ont fait naufrage et qui ont perdu tout ce qu'ils possédaient ; qu'à leur retour en Belgique, et du moment qu'ils s'embarquent à bord d'un autre navire, le commissaire maritime reçoit ordre de faire des retenues jusqu'à remboursement des sommes données à titre de secours par nos agents consulaires. Il croit aussi que, par suite de ces retenues, le matelot devient difficile et préfère quelquefois s'embarquer à bord d'un navire étranger. Il dit qu'un ouvrier qui est secouru à l'étranger ne rembourse jamais rien, et que le matelot qui doit s'enrôler par les soins d'un agent du Gouvernement est seul tenu à restituer ce qu'il reçoit à titre de secours pour être repatrié et ne pas mourir de faim. Dans cette circonstance, l'honorable membre

ne défend que le matelot pauvre, et reconnaît qu'aussitôt que la personne secourue est solvable, elle doit rembourser à l'État ce qu'elle a reçu d'un de nos agents.

Cette demande d'explications a été transmise à M. le Ministre des Affaires Étrangères, qui a fait parvenir à la section centrale la note suivante :

« La mesure dont on se plaint est générale. Dans certains cas, elle peut » paraître rigoureuse, mais on conçoit que, si elle recevait des exceptions, il » pourrait en résulter des abus plus ou moins nombreux et *préjudiciables au » trésor public.*

» C'est une règle, dès longtemps établie, que toutes les avances faites par nos » agents à l'extérieur à des Belges momentanément dans le besoin, doivent ren- » trer dans les caisses de l'État.

» En 1854, il a été recouvré par les soins de l'administration centrale une » somme de fr. 3,662 37.

» Le Ministre compte suivre l'exemple donné par son prédécesseur et sauve- » garder, par des soins de tous les jours, les intérêts du trésor. »

La majorité de la section centrale partage sur cette question l'opinion de l'honorable Ministre, et lui recommande même de faire examiner scrupuleusement les états de déboursés, formés par nos diverses légations et nos consulats, et de continuer d'apporter, dans les remboursements à faire à ces agents, toutes les économies possibles.

L'article est adopté.

CHAPITRE VI.

MISSIONS EXTRAORDINAIRES, TRAITEMENTS D'INACTIVITÉ ET DÉPENSES IMPRÉVUES.

ART. 24. *Missions extraordinaires, traitements d'agents poli-*
tiques et consulaires en inactivité fr. 36,000 »

La 1^{re}, la 4^{me} et la 6^{me} section demandent les motifs qui empêchent de mettre en activité les agents politiques en non-activité avec un traitement.

M. le Ministre a répondu :

« Les agents politiques en inactivité, jouissant d'un traitement à charge du » trésor, sont aujourd'hui au nombre de trois : l'un a rang de Ministre pléni- » potentiaire, et pour le replacer, il faudrait qu'un poste de premier ordre pût » lui être offert; des deux autres, l'un est en instance pour obtenir sa pension. » l'autre a été longtemps malade et sa santé n'est pas encore rétablie.

» Il y a deux consuls généraux en inactivité. Aucun des deux ne jouit d'un » traitement d'attente.

» Un seul poste rétribué est vacant : c'est le consulat général de Guatemala.

» Le consulat général de Guatemala n'est pas seulement un poste commercial.

» Des circonstances suffisamment connues, et que la section centrale ne refusera » pas d'apprécier, exigent que le Gouvernement conserve une certaine latitude » dans le choix de l'agent qui sera appelé à le remplir. »

La 1^{re} et la 4^{me} section engagent le Gouvernement à replacer en activité, le plus tôt possible, les agents politiques en disponibilité; la 4^{me} section désire, en outre, que les agents en disponibilité qui refusent une mission soient, privés de tout traitement.

A ces observations M. le Ministre a répondu :

« Le Gouvernement a déjà remplacé des agents en disponibilité. Il a l'intention de continuer à profiter des occasions qui permettront de remettre en activité des agents de cette catégorie.

» Si un agent en disponibilité refusait une mission qui lui serait offerte, je n'hésiterais pas à soumettre au Roi un arrêté ayant pour objet de suspendre son traitement. »

La réponse donnée par M. le Ministre est satisfaisante; la section centrale insiste néanmoins fortement pour que les agents au traitement d'inactivité, qui sont dans l'âge de rendre encore des services soient nommés à l'un ou l'autre emploi gouvernemental. Déjà un précédent a eu lieu.

Elle trouve aussi qu'il est de la dignité de l'administration et de l'intérêt du trésor, de priver de tout traitement d'inactivité l'agent qui refuserait d'accepter telle ou telle fonction à laquelle il serait appelé par le Gouvernement.

Le relevé des imputations faites sur l'art. 24, pendant l'année 1854, sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

L'article est adopté, ainsi que l'article suivant :

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

L'état des dépenses faites en 1854 sera également déposé sur le bureau. Elles s'élèvent, jusqu'au 28 février dernier, à fr. 885 25 c^s.

CHAPITRE VII.

COMMERCE, NAVIGATION, PÊCHE.

ART. 26. *Écoles de navigation, personnel* fr. 16,420 »
— 27. *Idem. frais divers* 7,280 »

Le premier article présente sur le Budget précédent une augmentation de 500 francs, mais, par contre, l'art. 29 du même chapitre est réduit de la même somme.

Le Gouvernement demande ce transfert pour augmenter les traitements des professeurs qui enseignent la langue anglaise dans nos deux écoles de navigation. La section centrale ne fait pas la moindre objection contre cette augmentation, les traitements étant encore modérés.

D'après l'opinion d'un membre, les écoles de navigation rendent de grands services à la navigation maritime; les jeunes gens qui se destinent à la marine marchande y reçoivent une instruction solide; depuis que l'État exige des marins qui s'embarquent comme officiers un diplôme de capacité, le nombre

des élèves s'est accru, et tous tâchent de passer leur examen et acquièrent, par conséquent, beaucoup plus d'instruction.

Le tableau des dépenses faites en 1854 se trouvera sur le bureau pendant la discussion.

Les articles sont adoptés.

ART. 28. <i>Chambre de commerce</i>	fr. 12,000 »
— 29. <i>Frais divers et encouragements au commerce</i>	15,200 »

Adoptés sans observation.

ART. 30. <i>Encouragements pour la navigation entre les ports belges et étrangers, etc. Personnel.</i>	fr. 1,050 »
— 31. <i>Idem. Frais divers</i>	113,350 »

La 1^{re} section désire savoir quels sont les départs qui ont eu lieu l'année passée au moyen du chiffre pétitionné au dernier Budget, et la 4^{me} section demande quelle somme est restée disponible, en 1854, pour être affectée au service des bateaux à vapeur entre Anvers et Rio de Janeiro.

Il résulte du tableau fourni par le Gouvernement que, pendant l'année 1854.

Un départ subsidie a eu lieu pour Smyrne :			
Trois	—	—	la Vera-Cruz ;
Un	—	—	la Guayra ;
Un	—	—	Singapore ;
Un	—	—	Calcutta ;
Deux	—	—	Istapa ;
Et un	—	—	Sydney.

Ce divers départs ont nécessité une dépense de fr. 60,669 50 ^{cs}, de manière qu'il y a un disponible de fr. 52,680 50 ^{cs} sur le crédit qui figure au Budget de 1854. Sauf peut-être encore des sommes insignifiantes à liquider sur l'art. 31, cet excédant servira au paiement du subsidie accordé par la convention du 25 avril 1854, créant une ligne de navigation à vapeur entre Anvers et Rio de Janeiro. Du moment que deux bateaux à vapeur seront en activité et que la direction prouvera qu'un contrat a été passé pour un troisième steamer, le Gouvernement est tenu au paiement d'un à-compte de 150,000 francs. Pour satisfaire en partie à cet engagement, le Département des Affaires Étrangères a déjà à sa disposition le boni de l'art. 31 du Budget de 1854, s'élevant à 35,000 francs. et, en second lieu, l'excédant mentionné ci-dessus.

La 6^{me} section charge son rapporteur d'examiner, en section centrale, si le subsidie formant l'objet de l'art. 32, et qui s'élève à 49,300 francs, ne pourrait pas être imputé sur l'art. 31, afin de réaliser une économie au profit du trésor. Elle pense que les raisons qui ont fait établir des lignes subsidiées de navigation à voiles entre les ports belges et les ports étrangers n'existent plus.

M. le Ministre des Affaires Étrangères, à qui cette observation a été communiquée, a répondu en ces termes :

» De l'avis des autorités les plus compétentes, et notamment de la chambre
» de commerce d'Anvers, les services réguliers de navigation à voiles con-
» tinuent d'être utiles.

» A la vérité, pendant les circonstances exceptionnelles de 1853 et surtout
» de 1854, plusieurs départs ont manqué, par la raison principale que les
» navires, grâce aux frets très-élevés, trouvaient un emploi plus fructueux
» qu'en concourant à ces services. Mais ces circonstances se sont déjà modifiées
» en partie, et l'on est fondé à attendre plus de régularité à l'avenir. Il est, du
» reste, à observer que c'est au moyen des fonds restés sans emploi sur les
» crédits de 1853—1854, et qui seront éventuellement disponibles sur les cré-
» dits de 1855—1856, que des arrangements ont pu être pris pour l'organisa-
» tion d'un service de navigation à vapeur vers le Brésil. Or, si les opinions
» varient sur le degré d'utilité des services à voiles, on est, on peut le dire,
» unanime à reconnaître la haute importance des services par bateaux à vapeur.

» En fait, les services de navigation à voiles favorisent l'industrie en lui pro-
» curant des occasions régulières et des frets très-modérés à destination des
» contrées lointaines.

» Qu'on veuille bien remarquer, au surplus, que les termes dans lesquels le
» crédit est alloué n'excluent point son application à d'autres services par bâti-
» ments à vapeur, si l'opportunité et la possibilité s'en présentaient. »

Comme le Gouvernement le fait très-bien observer, il y a, pour le moment, impossibilité de réduire le chiffre de l'art. 31 à cause des engagements contractés par les lignes de navigation à vapeur.

La section centrale adopte l'article.

ART. 32. <i>Service de navigation à vapeur entre Anvers et New-</i>			
<i>York, etc.</i>		fr.	28,800 »
<i>Idem entre Anvers et Rio de Janeiro.</i>		-	20,500 »
TOTAL.			Fr. 49,300 »

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 33. <i>Pêche maritime</i> , personnel	fr.	7,950 »
— 34. — primes		92,050 »

Toutes les sections adoptent ces deux articles, excepté la deuxième, qui estime qu'il y a lieu, sinon de supprimer, au moins de réduire ces primes d'une manière notable.

La section centrale a désiré connaître l'opinion du Gouvernement sur les idées émises par la 2^{me} section; elle a reçu de M. le Ministre des Affaires Étrangères la réponse suivante :

« Il est à observer, d'abord, que des primes ne sont accordées :

» 1^o Qu'à des pêches qui entraînent à la fois des frais d'armement consi-
» dérables et des risques marqués, telles que les pêches du hareng, de la morue
» et du poisson frais à l'hameçon ;

» 2° Qu'à la petite pêche de marée, telle qu'elle s'exerce par bâtiments non pontés à Blankenbergh, à Heyst, etc., genre de pêche qui a plusieurs désavantages comparativement à la grande pêche de marée qui s'exerce par bâtiments pontés. Ceux-ci, notamment, peuvent tenir continuellement la mer, tandis que les autres sont généralement obligés de rentrer dans les vingt-quatre heures, outre que le mauvais temps, et même l'hiver, quand il est fort rude, comme le dernier, mettent un obstacle à leurs opérations.

» La grande pêche de marée au chalut ne jouit d'aucune prime.

» N'oublions pas, d'ailleurs, que le crédit alloué est, dès à présent, insuffisant pour le paiement intégral des primes. Il ne permet communément de payer que 84 à 86 p. % de leur montant, d'où il suit qu'elles subissent de fait une réduction de 14 à 16 p. %.

» Enfin, on ne peut pas considérer la pêche maritime comme se trouvant dans une situation prospère.

» Les produits diminuent ou restent stationnaires. Elle est réellement en souffrance à Blankenbergh et dans la plupart des localités où s'exerce la petite pêche de marée.

» Récemment, il est vrai, on a réduit d'une manière considérable les primes existant en Hollande. Mais le crédit réduit s'élève encore à une somme plus élevée que le crédit alloué en Belgique.

» La pêche hollandaise a, d'ailleurs, sur la nôtre des avantages qui permettent, peut-être, de lui enlever toutes primes sans que nous fussions fondés pour cela à traiter la nôtre de même. Elle est beaucoup plus rapprochée des lieux ordinaires de pêche, et le poisson est beaucoup plus abondant sur les côtes de la Hollande que sur celles de la Belgique.

» Pour ces diverses considérations, on croit nécessaire de maintenir, au moins provisoirement, les primes et le crédit actuels.

» Je considère, du reste, ces primes bien moins comme un encouragement donné à la pêche nationale, encouragement auquel je serais opposé par principe, que comme une école pratique pour former des marins, comme une véritable pépinière de matelots. Nous avons des écoles de navigation contre lesquelles personne ne réclame, car tout le monde en comprend la grande utilité; mais je n'hésite pas à dire que, s'il fallait choisir entre ces écoles et la pêche exercée en grand, ce serait pour cet apprentissage pratique que je me prononcerais. »

Un membre ajoute aux diverses considérations mises en avant par l'honorable Ministre qu'aucune industrie n'est plus chanceuse et dangereuse que celle de la pêche; le pauvre pêcheur qui se rend en mer est exposé à tant d'éventualités de vent et de temps, qu'il est impossible de dire dans quelles conditions le retour se fera; aussi, depuis quelques années, cette industrie a eu plusieurs crises à traverser: dans l'intérêt de nos bonnes relations industrielles avec les Pays-Bas, une réduction de droits d'entrée a été accordée par le traité de 1846, qui a été renouvelé en 1851. La Belgique a un traité avec la France, marché d'une grande importance, et aucune réduction n'a pu être obtenue pour notre poisson; cependant des faveurs ont été accordées pour l'importation, en France, de nos fils, de nos tissus, de notre houille, de notre fer et d'autres

de nos produits. En Belgique presque toutes les villes ont des droits d'octroi assez élevés sur le poisson de mer; le prix de transport par chemin de fer a été augmenté; ces deux mesures sont certainement défavorables à la pêche.

Les articles 33 et 34 sont adoptés par la section centrale.

ART. 35. — *Coutume à Lamina, chef des Nalous, pour l'exercice 1855* fr. 5,000 »

La deuxième section seule demande des renseignements sur la situation de notre établissement à Rio-Nunez; elle désire savoir s'il est vrai que Lamina, chef des Nalous, soit mort, et dans le cas affirmatif, elle estime qu'il y a lieu de supprimer l'allocation.

La 4^{me} section désire connaître le but du voyage entrepris par le Brick *le Duc de Brabant*; comme ce voyage se rattache en partie à nos relations avec la côte d'Afrique, M. le Ministre des Affaires Étrangères a préféré réunir les deux questions dans une seule réponse.

Le crédit sollicité étant destiné à payer la coutume de 1855, la section centrale adopte l'article.

CHAPITRE VIII.

MARINE.

A l'occasion de cette branche de service, la 4^{me} section a posé plusieurs questions.

Comme il est dit à l'art. 35, elle demande à connaître le but du voyage du Brick *le Duc de Brabant*.

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

- » Je réponds en même temps à la question posée à l'art. 35 par la 2^{me} section.
- » Nos affaires avec la Sénégambie continuent à suivre une progression ascendante. C'est un marché nouveau sur lequel nous avons définitivement pris pied.
- » Aucun rapport annonçant la mort de Lamina n'est parvenu au Gouvernement.
- » La question de savoir s'il y a lieu, ou non, de renoncer à l'arrangement conclu avec le chef africain est posée depuis plusieurs années. Avant de se prononcer, le Gouvernement a jugé prudent de s'entourer de renseignements pris sur les lieux mêmes. Une sorte d'enquête a été confiée aux soins de notre agent consulaire et des commandants des navires de l'État. Voici les conclusions auxquelles l'on est arrivé : L'expérience avait démontré que, pour exploiter avec avantage le commerce de la côte sénégambienne, il était indispensable d'y posséder un établissement dans lequel les marchandises belges pussent être déposées en sécurité et sans frais onéreux, et qui, de plus, servirait à rassembler, à l'avance, les produits indigènes destinés à composer les cargaisons de retour. C'est dans ce double but qu'une portion de territoire fut achetée par le Gouvernement du Roi, en 1848, sur les

» rives du Rio-Nunez, au prix d'une rente ou coutume de 5,000 francs payable
 » annuellement au chef des Nalous. Mais, depuis cette époque, la situation
 » s'est modifiée. Gorée a été érigé en port franc, et notre traité avec l'Angle-
 » terre a ouvert les possessions britanniques à notre pavillon. La convention
 » de 1848 n'a donc plus, au même degré, sa première raison d'être. Il paraît,
 » d'ailleurs, que la coutume accordée à Lamina est une cause permanente de
 » discorde entre ce chef et ses voisins, de sorte qu'au lieu de seconder le
 » mouvement des affaires, la convention a eu plus d'une fois pour effet de
 » l'entraver en éloignant les caravanes.

» Devant ces considérations, le Gouvernement du Roi a pris le parti de dé-
 » noncer l'arrangement du 4 mars 1848.

» Toutefois, il n'a pas cru qu'il convînt de procéder brusquement. D'un
 » allié, il ne faut pas nous faire un ennemi. Il est, dans tous les cas, néces-
 » saire de déterminer le traitement qui sera appliqué à nos navires dans le Rio-
 » Nunez, après la mise hors de vigueur de la convention actuelle. L'on
 » n'ignore pas que le fils et le neveu de Lamina ont été élevés en Belgique. Le
 » Gouvernement les a fait reconduire dans leur patrie par un navire de notre
 » marine militaire, et il a donné à notre consul à Gorée l'ordre de les remettre
 » lui-même entre les mains du prince des Nalous. Le consul mettra à profit
 » cette occasion favorable pour ménager la transition que nous avons en vue.
 » Il ne m'est pas encore possible de rendre compte de l'issue de la mission con-
 » fiée à cet agent, mission qu'il remplit à l'heure qu'il est. De toute manière,
 » l'allocation de 5,000 francs me semble devoir être maintenue au Budget de
 » 1856, mais il est très-probable qu'il n'en sera plus de même lorsqu'il s'agira
 » de préparer le Budget de 1857.

» Après avoir touché au Rio-Nunez, le brick, *Duc de Brabant*, pouvait ou
 » visiter la côte d'Afrique jusqu'au Cap de Bonne-Espérance et au delà, ou se
 » rendre dans la Plata et au Brésil pour revenir de là directement en Belgique.
 » C'est ce dernier itinéraire qui lui a été tracé. On connaît la situation politique
 » des contrées riveraines de la Plata. Nous avons conclu un traité avec la Répu-
 » blique de l'Uruguay. Il n'a pas semblé opportun d'entamer immédiatement
 » des négociations avec les États voisins. Cependant, depuis l'ouverture des
 » eaux argentines à tous les pavillons, les nations industrielles se sont mises en
 » devoir d'élargir leurs débouchés dans la Plata. Il a semblé au Gouvernement
 » qu'en attendant l'envoi d'un agent diplomatique chargé de poursuivre les
 » négociations, l'exploration de cette rivière par un navire de l'État présen-
 » terait autant d'utilité que d'à-propos. On a plus d'une fois constaté le
 » bon effet que produit, au point de vue commercial, l'apparition d'un pa-
 » villon militaire dans les parages lointains, alors même qu'ils sont amis.
 » Notre commerce recevra, en même temps, des indications précises sur des
 » marchés et des ports qu'il ne saurait trop bien connaître. En passant au
 » Brésil, le brick recueillera des renseignements sur l'état des établissements
 » coloniaux fondés par des Belges dans ce pays. Je n'ai pas besoin de rap-
 » peler à la section centrale que l'ouverture prochaine d'un service de na-
 » vigation à vapeur entre la Belgique et le Brésil doit apporter un surcroît
 » d'intérêt et d'actualité aux questions qui se rattachent à l'émigration.

» Quant à la côte d'Afrique, on peut dire que la Sénégambie est mainte-

» nant bien connue de notre commerce. L'an passé, un pas de plus a été
» fait : un navire de l'État a exploré la côte de Guinée jusqu'au cap Coast. La
» pensée du Gouvernement a toujours été d'initier graduellement notre in-
» dustrie aux ressources de ces contrées. A moins d'imprévu, l'étude attentive
» des comptoirs de la côte sera reprise, vers la fin de la présente année, au
» point où l'on s'est arrêté en dernier lieu. Ce sera l'objet d'une nouvelle
» campagne. Comme précédemment notre consul prendra place à bord du
» brick et joindra ses investigations à celles du commandant. »

Deuxième question de la 4^{me} section. Elle demande quelles sont les intentions du Gouvernement quant au navire *la Louise-Marie* et quel est le montant approximatif des réparations à faire? Elle pense que les réparations de cette nature doivent faire l'objet d'une adjudication publique.

M. le Ministre a fait parvenir la réponse suivante :

« *La Louise-Marie* est destinée à se rendre dans la mer du Nord, à la fin de
» juin ou au commencement de juillet, pour y visiter les parages où s'exerce
» la pêche.

» Ce voyage servira à améliorer les connaissances pratiques de l'équipage
» formé presque entièrement de jeunes matelots. Quant aux réparations, il
» paraît impossible d'en donner un détail même approximatif. Le navire doit
» d'abord être monté sur la coulisse : c'est alors seulement qu'on pourra décou-
» vrir les parties défectueuses. Jusque-là il n'y a que des présomptions qui ne
» s'appuient sur aucun fait. On sait qu'une partie du taille-mer de *la Louise*
» est à renouveler, ainsi que quelques hiloires d'écoutilles; mais, d'après toutes
» les conjectures et l'opinion de l'ingénieur du génie maritime, les réparations
» ne doivent pas s'élever à plus de 8,000 francs. Les intérêts du trésor et
» ceux du service empêchent de recourir à l'adjudication publique. Ce dernier
» système, qui n'est employé par aucun gouvernement, ni pour le matériel de la
» marine, ni pour celui de l'armée, présenterait les plus graves inconvénients.
» D'abord, il ne peut prendre place qu'à la condition d'une surveillance de tous
» les instants, lorsqu'il s'agit de constructions neuves, là où tous les travaux
» ont pu être prévus dans leurs moindres détails et parfaitement stipulés au
» cahier des charges; mais, pour des travaux de réparation, les difficultés sont
» insurmontables et de nature à faire rejeter d'une manière absolue ce mode
» d'exécution. Tous les matériaux, quels qu'ils soient, employés au chantier
» de la marine, sont fournis par adjudication publique et obtenus, par con-
» séquent, au moindre prix possible. Ils peuvent être demandés quelque temps
» avant leur emploi. Il est très-facile d'en vérifier la qualité et de les faire
» fournir de premier choix. Les constructeurs particuliers, au contraire, n'ont
» pas, à peu d'exceptions près, les moyens de faire des approvisionnements à
» l'avance. Ils vont chercher, par petites quantités, les matériaux nécessaires
» qu'ils n'obtiennent, par conséquent, qu'à un prix supérieur à celui que l'État
» paye pour les différentes matières premières. Sous ce double rapport, il est
» donc impossible que le constructeur particulier exécute des travaux à aussi
» bon compte qu'au chantier de la marine. Il doit se réserver, d'ailleurs, un
» bénéfice. Rien que sur la journée des ouvriers, il est généralement admis à

» Anvers que le maître constructeur prélève 50 centimes au moins par homme
 » et par jour, tandis qu'au chantier de l'État, le Gouvernement n'a pas à
 » payer cette augmentation. Elle équivaut cependant à 14 p. % du prix des
 » journées.

» Le système en vigueur a donc en sa faveur :

» 1^o Sa célérité relative;

» 2^o Son prix avantageux;

» 3^o Économie sur des frais de personnel;

» 4^o Économie sur des frais de matériel;

» 5^o Réalisation, au profit de l'État, du bénéfice de l'entrepreneur;

» 6^o Certitude d'un ouvrage bien fait avec des matériaux de premier choix. »

La section centrale commence par approuver entièrement l'opinion du Gouvernement d'envoyer la goëlette *la Louise-Marie* dans la mer du Nord, à l'effet de surveiller notre flottille de pêcheurs; elle trouve que c'est une nécessité et elle désire que le navire puisse partir le plus tôt possible, car à peine la saison actuelle est-elle commencée, que déjà nous avons des sinistres et des pertes à déplorer dans les parages des îles de Feroë; si un bâtiment avait été à cette hauteur, il aurait pu peut-être rendre de grands services et porter secours à des malheureux.

On ne peut pas méconnaître l'importance de notre grande pêche dans la mer du Nord; elle se compose d'environ 130 bateaux, montés par 900 pêcheurs environ. N'est-il pas dangereux de laisser sans secours et sans protection un tel nombre de nos concitoyens.

Toutes les nations maritimes envoient des bâtiments de l'État pour surveiller leurs pêcheurs; il y en a même qui ont des bateaux à vapeur.

Des membres de la section centrale n'admettent pas toutes les idées émises dans la note du Gouvernement relative aux réparations des navires : en premier lieu, pour ce qui regarde la surveillance, l'ingénieur maritime et les contre-maîtres peuvent aussi bien examiner le travail fait par les ouvriers d'un chantier privé que celui des ouvriers engagés par l'État lui-même. Ils ont autant de facilités de vérifier les matériaux quand on les met dans le navire, que lorsqu'on les dépose au chantier. Si, d'un côté, on ne peut, avant que le navire soit ouvert, prévoir quelles sont les réparations à faire, comment, d'un autre côté, peut-on ordonner d'avance et exactement, sans aucune perte de matériaux, les planches, membrures, etc., dont on a besoin? du moment qu'il faut attendre que l'on sache la longueur, etc., n'est-il pas possible qu'on fournisse quelquefois du bois qui n'est pas sec; ce qui, au bout de quelque temps, peut occasionner un tort considérable à la coque du navire. Un constructeur privé peut employer le déchet qui provient du bois plus utilement que l'État, qui ne possède en tout que deux navires et quelques bateaux-pilotes. Un constructeur a toutes sortes de réparations à faire.

Contrairement à ce que dit le Gouvernement dans sa réponse, les constructeurs particuliers ont, en général, les moyens d'avoir des approvisionnements de bois.

On aurait beaucoup de peine à croire que l'État pût acheter à meilleur compte

que l'industrie privée, et on ne comprend pas non plus quelle est l'économie dans les frais du personnel.

Les constructeurs de navires qui entreprennent des réparations surveillent au moins aussi bien leurs ouvriers que l'État peut le faire.

Déjà le Gouvernement a admis le principe des adjudications publiques ; il l'a fait pour les dernières réparations du brick *le Duc de Brabant* ; on pense que si l'État avait fait lui-même ces réparations, elles auraient coûté peut-être 15 p. % de plus.

Pour les réparations actuelles à faire au navire *la Louise-Marie*, la section centrale n'insiste pas ; mais elle recommande au Gouvernement d'avoir toujours recours aux adjudications publiques, du moment que les réparations doivent atteindre un chiffre élevé.

Troisième question de la 4^{me} section. Elle désire connaître les motifs pour lesquels l'arrêté royal du 27 janvier 1855, relatif à une dispense accordée aux enseignes de vaisseau sortant de l'École militaire, n'a pas été publié dans le *Moniteur*, contrairement à l'art. 3 de la loi du 28 février 1845.

M. le Ministre a répondu :

« L'observation de la 4^{me} section est fondée. L'arrêté royal du 27 janvier 1855 » aurait dû être inséré par extrait dans le *Moniteur*. Cette omission involon- » taire est déjà réparée : le *Moniteur* du 4 mai contient cette disposition. »

La section centrale a appris avec satisfaction que le Gouvernement a trouvé l'observation de la 4^{me} section fondée ; elle se plaît à reconnaître que cette irrégularité ne doit pas être attribuée à l'honorable chef actuel du Département des Affaires Étrangères. L'arrêté du 27 janvier avait été pris avant son entrée au Ministère, et aussitôt que l'honorable vicomte Vilain XIII a été informé qu'il n'avait pas été publié dans le *Moniteur*, il a donné ordre de l'y faire insérer immédiatement. Un membre ne peut pas admettre ces mots de la réponse du Gouvernement : *omission involontaire* ; selon lui, les chefs de service du Ministère doivent connaître les lois, et leur devoir est de les exécuter, ou bien ils s'exposent aux reproches d'avoir intérêt à ne pas publier les arrêtés.

Le même membre a des raisons aussi pour ne pas approuver l'arrêté royal déjà cité, qui dispense les officiers de marine sortant de l'École militaire d'un examen pour passer du grade d'enseigne à celui de lieutenant de vaisseau. Les élèves de cette école qui se destinent à la marine sortent, après un examen théorique, avec le grade d'aspirant de première classe : c'est alors la première fois qu'ils s'embarquent, et dans toute leur carrière maritime, ils ne sont plus astreints qu'à un seul examen, celui d'enseigne de vaisseau ; ainsi ils n'ont qu'un seul et unique examen pratique comme marin. Tous ceux qui ont quelques idées de la navigation regrettent une telle disposition. Les jeunes gens, au contraire, qui ont fait des études privées et qui entrent dans la marine royale comme aspirants de deuxième classe, doivent, avant leur admission, subir un examen, ou bien ils sont seconds lieutenants dans la marine marchande ; ils ont ensuite successivement à passer leur examen d'aspirant de 1^{re} classe, d'enseigne de vaisseau et de lieutenant de vaisseau. Comme ordinairement ces jeunes gens ont déjà navigué avant leur entrée dans la marine

royale, ils sont, comme marins, astreints à quatre examens, tandis que ceux qui sortent de l'École militaire n'en doivent subir qu'un seul. A ces objections on pourrait répondre que les élèves qui sortent de l'École militaire sont théoriquement plus instruits que les autres jeunes gens; personne ne conteste ce fait : mais on doit tenir compte aussi de la pratique, des manœuvres des navires, du commandement, etc., ce qui ne s'apprend pas dans les écoles à terre; l'avantage qu'on accorde aux officiers sortant de l'École militaire est réellement trop grand. Pour devenir capitaine dans la marine marchande, n'est-on pas tenu de passer, à divers intervalles, trois examens de marin? Cependant, quant à l'instruction et les connaissances, il doit encore y avoir une grande différence entre un capitaine de la marine marchande et un lieutenant de vaisseau.

Quatrième question de la même section. Elle demande que la position et l'avancement des officiers soient réglés par une loi; elle désire savoir aussi si les derniers arrêtés du Ministre de la Guerre, concernant l'âge auquel les officiers de l'armée de terre sont mis à la retraite, seront applicables aux officiers de la marine.

Voici la réponse que M. le Ministre des Affaires Étrangères a transmise à la section centrale :

« La position et l'avancement des officiers ne sont pas réglés par une loi spéciale votée uniquement en vue du corps, mais les lois de 1836 sur l'avancement et la position des officiers de l'armée de terre ont été scrupuleusement exécutées à l'égard des officiers de la marine. La loi de 1838 sur les pensions militaires contient un article final spécialement applicable à la marine. Or, comme elle s'occupe dans plusieurs de ses articles des positions d'activité, de disponibilité, de non-activité et de réforme, il en résulte implicitement que les lois de 1836 sur la position et l'avancement des officiers de l'armée sont applicables à la marine.

» Quant à l'arrêté de M. le Ministre de la Guerre, concernant l'âge auquel les officiers de l'armée de terre sont admis à la pension, il ne concerne pas la marine. La nature de ce service paraît permettre de ne point placer un officier dans la position de retraite aussi longtemps que ses forces ou sa volonté ne mettent pas obstacle à ce qu'il accomplisse ses devoirs à la mer. »

Une partie de la réponse ne satisfait pas l'auteur de la question; il prétend que deux lois seulement, concernant l'armée, contiennent des dispositions applicables à la marine : la loi du 24 mai 1838 sur les pensions militaires et celle du 10 mars 1847, relative au rang et au mode d'admission et d'avancement des officiers du service de santé; toutes les autres lois concernent uniquement l'armée de terre; elles ont des articles séparés pour les quatre armes, et si le législateur avait voulu les rendre applicables à la marine, il aurait ajouté, comme dans les lois de 1838 et de 1847, des dispositions spéciales. Pour l'armée, les examens et l'avancement se trouvent réglés par la loi, et il n'appartient pas au Pouvoir exécutif seul d'y apporter des changements.

N'est-il pas intervenu, il y a deux ans, une loi pour changer les conditions d'admission et d'avancement dans les armes spéciales? c'est la loi du 8 juin 1853. Pour la marine militaire, tout se fait par arrêté royal.

N'a-t-on pas même vu l'arrêté royal du 27 janvier dernier apporter à la législation de 1815 sur la marine, un changement qui, sans l'observation de la 4^{me} section, n'aurait peut-être jamais été publié ?

La section centrale recommande ces observations au Gouvernement, sans toutefois insister, pour le moment, sur la présentation du projet de loi réclamé par la 4^{me} section.

Un membre appelle l'attention de la section centrale sur les frais de séjour réclamés maintenant par des officiers supérieurs de la marine.

La Cour des Comptes, dans son Cahier d'observations (session 1852-1853), se plaignait des frais de route très-élevés qu'on accordait à ces officiers, et la section centrale chargée de l'examen du Budget de 1854 avait appuyé, dans l'intérêt du trésor, les observations de la Cour. A cette époque, le Ministre des Affaires Étrangères fut consulté ; il répondit que les frais avaient été fixés par analogie au tarif des frais de route accordés aux officiers de l'armée, et que le Département de la Guerre était occupé à préparer un nouveau tarif qui serait rendu applicable aux officiers de la marine. Sur ce dernier point, la section centrale ne fut pas d'accord avec M. le Ministre : elle prétendait qu'il existait même une différence entre les deux catégories d'officiers. Après l'adoption du Budget, un changement eut lieu : un arrêté royal du 2 septembre 1853 réduisit à un franc par lieue les frais de route des officiers supérieurs de la marine voyageant par chemin de fer. Depuis que la réduction a été décrétée, l'auteur de la proposition se plaint que des officiers supérieurs de marine comptent des frais de séjour de 12 francs par journée, quand, par exemple, ils font, pour quelques heures, un voyage de Bruxelles à Anvers, c'est-à-dire, des absences de 5 à 6 heures en tout : ceci est contraire à l'arrêté royal du 30 décembre 1833 ; les officiers de l'armée n'ont pas droit à des frais de séjour quand ils ne couchent pas en dehors de leur garnison. La Cour des Comptes et la section centrale du Budget s'étaient élevées contre l'élévation des frais de route : ils se montaient à fr. 35 20 c^s. Une réduction de la moitié fut obtenue ; mais, par contre, des intéressés exigent maintenant les frais de séjour quand véritablement le séjour n'existe pas, et au lieu d'une diminution de 50 p. 0/0, comme on s'y attendait, il n'y a qu'une réduction de 16 p. 0/0. A l'appui de ses observations, le même membre remet à la section centrale les états des frais de route payés en 1852 et en 1854 aux officiers supérieurs de la marine. Ces états seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

La 4^{me} section demande que le Gouvernement communique à la section centrale l'état des recettes faites, en 1854, à titre de droits de pilotage, de fanal et du commissariat maritime, le tout par station.

Voici la note fournie par le Gouvernement :

PILOTAGE.	De la mer à Flessingue	fr. 133,733 50			
	De la rivière à la remonte	131,608 06			
	De la rivière à la descente	137,694 98			
	De Flessingue à la mer	76,641 33			
	Mesurage.	1,577 28			
				481,234 97	
	D'Ostende.	fr. 44,941 91			
	De Gand			15,789 35	
	De Termonde, d'Anvers à Termonde	979 50			
	— de Termonde à Anvers . . . fr.	1,271 98			
				2,251 48	
					544,237 71
POLICE MARITIME.	Anvers	fr. 43,766 61			
	Ostende.	8,050 »			
	Gand.	1,821 »			
	Nieuport	500 »			
	Bruxelles	148 50			
	Louvain.	106 »			
	Termonde	44 »			
	Bruges	25 »			
				54,461 11	
FANAUX.	Anvers	66,102 67			
	Ostende.	9,829 50			
	Gand	3,433 69			
	Termonde	244 88			
				79,610 74	
					Fr. 678,309 56

Pour l'année 1853, il y a, sur le pilotage seul, une augmentation de recette de fr. 23,590 93 c.

La 1^{re} section demande que le Département des Affaires Étrangères accorde la franchise des droits de pilotage aux yachts venant participer aux régates à Anvers. Cette proposition a été vivement soutenue par l'honorable rapporteur de la 1^{re} section; elle a été transmise à M. le Ministre, qui a fait parvenir à la section centrale la réponse suivante :

« Le Gouvernement a prévenu ce désir: un arrangement a été conclu, il y a
 » peu de temps, avec le Gouvernement Néerlandais pour assimiler les yachts
 » aux bâtiments de guerre, en ce qui concerne les droits de pilotage. Il sera
 » incessamment livré à la publicité. »

Depuis cette réponse, l'arrangement signé, le 20 avril dernier, entre les plénipotentiaires belges et néerlandais, a été inséré dans le *Moniteur*; par cette convention, les yachts sont, à l'avenir, assimilés aux bâtiments de guerre et classés parmi les navires qui sont dispensés, d'après l'art. 48 de la convention du 20 mai 1843, de prendre un pilote. Cette exemption est un acte de justice : les droits de pilotage, à cause du tirant d'eau assez considérable de ces navires, en rapport avec leur tonnage, se montaient à un chiffre assez élevé et était réellement un obstacle à ce que les yachts se rendissent à Anvers pour participer aux fêtes nautiques. Les propriétaires de ces bateaux, en se rendant en Belgique, n'y viennent pas en vue d'une opération commerciale, mais pour faire un voyage d'agrément, et, dès lors, il est équitable de les exempter des impôts de navigation.

PILOTAGE.

ART. 36. *Personnel.* fr. 170,850 »

Cet article présente une augmentation de 2,400 francs, destinée au paiement d'un mécanicien qui sera placé à bord du bateau-pilote à hélice pour la construction duquel les fonds ont été votés au Budget de 1855; il est adopté.

ART. 37. *Remises à payer aux pilotes et autres dépenses relatives au pilotage (crédit non limitatif)* fr. 200,610 »

Les Budgets précédents contiennent le même chiffre; cependant, en 1854, la dépense a été plus élevée. Cette augmentation provient de ce que les recettes du pilotage ont été plus élevées que les prévisions du Budget; par suite les tantièmes ou remise que les pilotes ont le droit de recevoir ont dépassé les calculs faits pour le Budget des dépenses de 1854. La somme étant non limitative, il est dès lors inutile de voter un crédit supplémentaire.

Aux développements du Budget, l'art. 37 est divisé en plusieurs paragraphes; la section centrale y remarque, sous la rubrique de *remises diverses*, une somme de 11,360 francs, du chef de 2 p. % à payer à la caisse de pensions du pilotage.

Déjà la section centrale, chargée de l'examen du Budget de 1855, avait demandé si cette caisse se trouvait sous le contrôle de la Cour des Comptes; le Gouvernement, en donnant des détails sur son organisation, répondit: « qu'aucune loi, qu'aucun arrêté ne prescrit l'intervention de la Cour dans cette » caisse spéciale, dont les fonds n'appartiennent pas à l'État. »

La question ne fut pas examinée plus amplement.

Dans la section centrale actuelle, un membre a pensé qu'une caisse pareille ne devrait pas exister sans le contrôle de la Cour. Les retenues, dit-il, exercées sur la remise allouée aux pilotes, en faveur de la caisse des veuves et orphelins, sont versées dans une caisse spéciale qui échappe au contrôle de la Cour des Comptes.

Un arrêté alloue, entre autres, aux pilotes, une remise de 47 p. % sur le produit du pilotage: 45 p. % leur sont payés par le receveur du pilotage et 2 p. % sont versés à la caisse, par le même comptable de l'État.

Pourquoi ces retenues ne sont-elles pas versées dans les coffres du trésor public et portées au Budget des dépenses et recettes pour ordre, comme le sont toutes les autres retenues de l'espèce, faites sur les traitements des fonctionnaires et employés de l'État?

Et pourquoi les comptes de cette caisse ne sont-ils pas ensuite soumis à l'examen de la Cour des Comptes, comme le sont également les comptes de toutes les autres caisses?

Les pilotes sont nommés, salariés et pensionnés par l'État, et dès lors ils se trouvent, sous le rapport des retenues faites sur leurs remises, dans les mêmes conditions que les autres fonctionnaires et employés de l'État: ces remises ne sont pas une gratification, mais un traitement.

D'après l'art. 29 du règlement de la caisse, les pensions doivent être payées, tous les trois mois, chez les agents du caissier de l'État.

Aucune loi, aucun arrêté, dit-on, ne prescrit l'intervention de la Cour des Comptes dans la caisse spéciale du pilotage, dont les fonds n'appartiennent pas à l'État.

La loi ne prescrit pas spécialement non plus l'intervention de la Cour des Comptes dans les autres caisses de veuves et orphelins, alimentées au moyen de retenues opérées sur les traitements, et cependant la Cour est saisie de leurs comptes.

En ouvrant le Budget des recettes et dépenses pour ordre, ne remarque-t-on pas :

- A l'art. 6, caisse des veuves et orphelins des officiers de l'armée ;
- | | | | |
|-------|---|---|---|
| — 7, | — | — | du ministère de la Justice ; |
| — 8, | — | — | des Affaires Étrangères ; |
| — 9, | — | — | de l'Intérieur ; |
| — 10, | — | — | des Finances ; |
| — 11, | — | — | des Travaux publics ; |
| — 12, | — | — | des membres de l'ordre judiciaire ; |
| — 13, | — | — | des professeurs de l'enseignement supérieur ; |
- 14, caisse provinciale de prévoyance des institutions primaires, etc.

Dans la note préliminaire du même Budget, pour l'exercice 1856, le Gouvernement ne s'explique-t-il pas de la manière suivante :

« Ce Budget est établi en exécution de l'art. 24 de la loi du 15 mai 1846, sur la comptabilité publique : il se compose de tous les fonds étrangers à l'État (fonds des tiers ou particuliers), mais dont le trésor public est chargé d'effectuer la recette et le remboursement, soit directement, soit par l'intermédiaire de ses comptables. Ces opérations sont renseignées pour ordre dans le compte annuel de l'administration des finances. »

Voici, au surplus, comment s'est exprimée, au sujet de cette intervention, la commission instituée pour préparer les mesures d'exécution de la loi générale sur les pensions civiles, commission présidée par l'honorable M. Malou :

« Le compte et le bilan annuel des caisses de veuves et orphelins sont dressés dans les bureaux où se tiennent les écritures de la caisse ; le conseil les examine, le Ministre les arrête provisoirement. *Le règlement définitif des comptes appartient naturellement à la Cour, instituée en vertu de la Constitution pour juger la gestion de tout comptable de fonds de l'État ou de fonds dont les agents de l'État sont dépositaires. L'intervention de cette Cour offre d'ailleurs aux caisses une précieuse garantie.* »

Conformément à l'avis de cette commission, la disposition suivante a été introduite dans tous les statuts des caisses de veuves et orphelins des magistrats, fonctionnaires et employés de l'État :

« Dans les six premiers mois de l'année, les comptes de l'année précédente

» seront adressés, avec les états et pièces justificatives, à la Cour des Comptes,
 » qui les examinera et les arrêtera définitivement. »

Il suffirait donc d'introduire une disposition analogue dans les statuts de la caisse du pilotage, dont les dispositions ne sont plus d'ailleurs en harmonie avec la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles.

En effet, tandis que l'art. 30 de cette loi décrète qu'en aucun cas les caisses des veuves et orphelins ne pourront être subsidiées par le trésor public, le n° 5 de l'art. 2 du règlement porte que l'État subsidie la caisse du pilotage *en cas d'insuffisance*.

Outre la caisse de pensions du pilotage, il existe encore une autre caisse de pensions au Ministère des Affaires Étrangères, celle des veuves et orphelins des officiers de marine; elle n'est pas non plus sous le contrôle de la Cour des comptes, et on se demande pourquoi, si on a jugé nécessaire de placer sous la surveillance de la Cour la caisse de pensions des veuves des officiers de l'armée, il y a une exemption à l'égard de la caisse concernant la marine.

La section centrale appuie l'importance des observations qui précèdent et engage fortement M. le Ministre des Affaires Étrangères à mettre sous le contrôle de la Cour des Comptes toutes les caisses des veuves et orphelins ressortissant à son Département.

L'article est adopté.

PASSAGE D'EAU.

ART. 38. *Personnel* fr. 11,850 »

La 1^{re} section demande la construction d'un troisième bateau pour le service d'Anvers à Tamise, et subsidiairement s'il ne conviendrait pas d'abandonner à l'industrie privée ce service, qui laisse considérablement à désirer entre les mains du Gouvernement.

La 2^{me} section se plaint du service du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre et d'Anvers à Tamise, et estime qu'il y a lieu d'abandonner ce double service à l'industrie privée et de ne voter le crédit que pour six mois.

La 4^{me} section demande de connaître les intentions du Gouvernement quant à la construction d'un nouveau bateau à vapeur pour le passage d'Anvers à la Tête-de-Flandre.

M. le Ministre a répondu :

« La loi du 6 frimaire an III impose au Gouvernement l'obligation d'assurer
 » le service du passage d'eau à la Tête-de-Flandre.

» Le service sur Tamise est au contraire facultatif.

» Pour garantir ces deux services de toutes chances d'interruption, il faudrait
 » disposer de trois bateaux; l'insuffisance du matériel a nécessité, de temps à
 » autre, des chômages pendant lesquels ont réparait les chaudières ou les
 » appareils moteurs. Désirant épargner de nouvelles charges au trésor, mon
 » honorable prédécesseur a décidé de ne point faire construire de bateau sup-
 » plémentaire et d'abandonner le service de Tamise à l'industrie privée. Je ne
 » vois point de motif de modifier cette détermination. Déjà, depuis le 2 avril
 » dernier, un service particulier a été établi entre Saint-Amand et Anvers.

» Par cette combinaison, le deuxième bateau à vapeur de l'État restera affecté

» à sa véritable destination : assurer en tout temps le passage d'eau de la Tête-
 » de-Flandre et servir les besoins militaires de la place d'Anvers. Il est impor-
 » tant que le Gouvernement tienne à sa disposition deux bateaux à vapeur, à
 » l'effet de transporter du matériel et des troupes dans les forts du Bas-Escaut,
 » afin de les relier ainsi au centre de défense. »

La section centrale ne voit aucun inconvénient à remettre à l'industrie privée le service sur Tamise; c'est un simple transport de passagers entre deux endroits d'un fleuve.

Les recettes ont été pendant 1854 :

Passage d'eau à la Tête-de-Flandre	fr.	31,277 10
Service de Tamise.		18,974 77
TOTAL.		50,251 87

L'article est adopté.

POLICE MARITIME.

ART. 39. <i>Personnel</i>	fr.	25,400 »
— 40. <i>Primes d'arrestation aux agents et vacations aux experts et agents chargés de la surveillance de l'embarquement des émigrants</i> (crédit non limitatif). fr.		4,000 »

Adoptés par toutes les sections et par la section centrale.

SAUVETAGE.

ART. 41. <i>Personnel</i>	fr.	14,300 »
-------------------------------------	-----	----------

Adopté sans observation.

PAQUEBOTS A VAPEUR ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

ART. 42. <i>Traitements des courriers et agents</i>	fr.	14,350 »
---	-----	----------

La 1^{re}, la 3^{me}, la 4^{me} et la 6^{me} section adoptent sans observation.

La 2^{me} section estime qu'il y a lieu d'abandonner ce service à l'industrie privée.

Cette proposition a été communiquée au Gouvernement. M. le Ministre a répondu :

« Il y a quelques années, le Gouvernement, à la demande de la Chambre,
 » fit un appel à l'industrie privée pour la cession du service des malles-postes
 » d'Ostende à Douvres. Aucune proposition n'avait été faite jusqu'au mois
 » d'octobre dernier. Une société anglaise offrit alors au Gouvernement d'effec-
 » tuer ce service au prix annuel de 150,000 francs, si le contrat était pour
 » 5 ans, de 137,500 francs, si le contrat était pour 7 ans, et de 125,000 francs
 » si le contrat était pour 10 ans. Elle aurait racheté nos deux meilleurs bateaux
 » au prix de 150,000 francs chacun, à payer en 5 ans, sans intérêts, en déduc-
 » tion du subside du Gouvernement.

» Les dépenses, personnel et matériel, se sont élevées :

En 1851 à	fr. 263,803 40
En 1852	269,029 54
En 1853	268,814 48
En 1854	266,440 50

» Les recettes directes se sont élevées :

En 1851 à	fr. 199,752 88
En 1852	119,149 90
En 1853	117,183 47
En 1854	101,908 23

» La différence, au préjudice de l'État, entre les recettes et les dépenses est
» donc :

En 1851 de	fr. 64,050 52
En 1852	149,879 64
En 1853	151,631 01
En 1854	164,532 27

» En prenant pour base de la comparaison l'année la moins favorable, on
» voit que la perte de l'État a dépassé d'environ 150,000 francs le subside
» demandé par la société.

» La moyenne des dépenses pour les quatre dernières années
» est de fr. 267,021 48
» La moyenne des recettes de 134,498 62

» Différence des moyennes fr. 132,523 36

» soit 17,500 francs de moins que le subside.

» Ces propositions paraissaient inacceptables, lorsque le Ministre des Travaux
» publics, informé de la correspondance échangée entre la Société et le Dépar-
» tement des Affaires Étrangères, manifesta une opposition très-forte au projet
» de cession.

» Il lui paraissait impossible qu'une pareille proposition pût être accueillie,
» quelles qu'en fussent d'ailleurs les conditions.

» Les conséquences d'une cession paraissaient fatales à M. le Ministre des
» Travaux publics sous le rapport des correspondances postales et de nos rela-
» tions politiques. Le Gouvernement a partagé son opinion, et les offres de la
» Société n'ont pas été accueillies.

» Les motifs qui ont guidé le Gouvernement subsistent encore, et il ne croit
» pas qu'il y ait lieu d'abandonner ce service à l'industrie privée. »

La 5^{me} section, tout en adoptant le crédit, demande que le service des bateaux
à vapeur soit transféré du Département des Affaires Étrangères à celui des Tra-
vaux publics.

Ce dernier Département devrait, d'après l'avis de la section, être chargé de
tout ce qui concerne les transports en général.

M. le Ministre a fait parvenir à la section centrale la réponse suivante :

- » La 2^{me} section voudra bien remarquer que la coopération de la marine au
- » service des malles-postes se borne à effectuer les trajets aux jours et aux heures
- » fixés par le Département des Travaux publics.
- » Toutes les recettes dépendent directement du Ministère des Finances.
- » Le Département de la Marine n'est donc que l'entrepreneur du service. Les
- » officiers de marine des malles-postes conduisent le bateau qui leur est confié
- » et relèvent du Département des Affaires Étrangères pour tout ce qui est
- » relatif à la solde, au matériel et à l'entretien des bateaux.
- » Si le Département des Travaux publics prenait possession de ce service, il
- » faudrait que les officiers et les équipages de la marine fussent dirigés par
- » un bureau spécial, ce qui amènerait la création d'une nouvelle dépense sans
- » aucune amélioration dans la transmission des dépêches. Depuis 10 ans que ce
- » service existe, le Département des Travaux publics n'a jamais eu l'occasion de
- » se plaindre des malles-postes. »

L'idée de livrer à l'industrie privée le transport des dépêches entre Ostende et Douvres a aussi été vivement combattue par un membre de la section centrale : il dit qu'on ne peut pas se méprendre sur la nature de ce service ; que son but principal est le transport des lettres, service de la plus haute importance, spécialement pour le commerce et en général pour le public. On peut difficilement admettre le système de livrer entièrement notre correspondance dans les mains des étrangers, et cela encore sans bénéfice pour le trésor public : les propositions qui ont été faites, comme M. le Ministre des Affaires Étrangères nous l'annonce, pour reprendre ce service, nécessiteraient un subside de 150,000 francs, mais encore pour qui ? en faveur des propriétaires d'une ligne concurrente, celle de Calais à Douvres.

On sait que le service entre Douvres et Ostende se fait par bateaux belges et par bateaux anglais. Depuis un an le Gouvernement Britannique a fait un arrangement pour le transport des dépêches, et au lieu que le service se fasse maintenant par des bateaux de la marine royale commandés par des officiers expérimentés, il se fait par des bateaux de particuliers ; une expérience est faite et, d'après les hommes les plus compétents, il laisse, quant à la ligne d'Ostende, beaucoup à désirer.

En cédant le service, l'État ne gagnera rien : le subside qu'on serait obligé d'accorder se monterait à un chiffre plus élevé que la perte directe que le Gouvernement fait en ce moment, et comment se ferait-il ? il est à craindre qu'on aurait à le regretter ; nous avons déjà un triste exemple à citer, et on est effrayé de penser aux conséquences que pourrait avoir un de ces accidents où les dépêches seraient perdues. Il faut, pour ce service si important, de la sécurité et de la promptitude ; il faut des navires en très-bon état, commandés par des marins qui ont le sentiment de leur devoir, par des hommes qui ont obtenu leurs grades après de longues années d'expérience. Sous ce rapport, nos officiers présentent toutes les garanties ; bien qu'ils aient une navigation difficile à faire, ils s'acquittent avec honneur de leur mission.

Une autre clause de la reprise serait la vente de nos deux meilleurs bateaux, à 150,000 francs chacun, ce qui est un chiffre beaucoup au-dessous de leur valeur.

Dans la supposition que l'État cédât le service pour 5 ou 10 ans, et que la compagnie exécutât tant bien que mal le contrat, quelle serait la position du Gouvernement, si l'entreprise de Douvres à Calais ne voulait plus présenter une soumission ou s'il entraît dans ses idées de demander un subside beaucoup plus élevé? le Gouvernement n'aurait plus de bateaux, et il serait à la merci des étrangers. Il est à craindre qu'alors il y ait impossibilité pour l'État d'organiser un nouveau service, et la Belgique se trouverait, le cas échéant, dans la triste nécessité d'emprunter le territoire étranger pour le transport de sa correspondance. On ne peut se faire à cet égard aucune illusion.

Aussi longtemps que l'État belge aura la moitié du service, la compagnie anglaise devra compter avec lui, et il ne dépendra pas de son bon ou de son mauvais vouloir d'apporter quelques changements aux heures de départ, si les besoins du commerce l'exigeaient.

Une autre question qui a aussi son importance, et qui est la conséquence du service belge, est celle des passagers. Dans la supposition que le service cédé à la société anglaise se fit mal, il est positif que les passagers ne débarqueraient plus à Ostende. Ce serait une perte pour notre chemin de fer; car ceux qui arrivent à Ostende, en destination de l'Allemagne, sont obligés de prendre le chemin de fer de l'État, tandis que si on donne la préférence à Calais, ou ces passagers traverseraient la France, ou ceux qui prendraient encore la Belgique pour arriver en Allemagne voyageraient peu par le chemin de fer de l'État.

D'autres membres, ne partageant pas cette manière de voir, font remarquer que des pays plus importants que la Belgique se sont décidés à abandonner à l'industrie privée des services de même nature; que, d'après les propositions soumises au Gouvernement, le subside demandé ne serait que de 125.000 francs par an, en cas d'une convention pour dix ans, et que ces offres ne sont, sans doute, pas le dernier mot de ceux qui sont disposés à faire l'entreprise; d'ailleurs, en abandonnant le service des paquebots à l'industrie privée, l'État serait encore dégrévée des risques auxquels ce matériel, d'une valeur considérable, est nécessairement exposé.

Ces membres, sans faire pour le moment aucune proposition formelle, croient devoir recommander de nouveau, à l'attention du Gouvernement, la pensée de faire un nouvel appel à l'industrie privée, les inconvénients qu'on prétend devoir résulter de la réalisation de ce projet ne leur paraissant aucunement fondés.

L'article est adopté.

BÂTIMENTS DE L'ÉTAT.

ART. 43. *Personnel*. fr. 235,831 67

La 4^{me} section a demandé à quel service sont employés les 29 matelots et mousses, portés dans la 4^{me} colonne des Développements.

M. le Ministre a remis ce détail d'où il résulte qu'il y a 24 matelots et mousses en activité de service, et parmi lesquels il se trouve une ordonnance à Bruxelles; le Gouvernement ajoute :

« Pendant le charriage des glaces, on a été obligé d'engager des bateliers à » raison de 2 francs par jour pour assurer le passage des embarcations sur

» l'Escaut; ces hommes ont tous été congédiés dès que leur service a été jugé
» inutile. »

Il résulte de l'examen de cette note que plusieurs de ces matelots sont employés pour des services qui se trouvent déjà indiqués aux articles 38 et 47 du Budget; il serait plus convenable que tout le personnel pour chaque service fût compris dans un seul article; une partie de ce personnel, nécessaire pour le passage d'eau, se trouve à l'art. 38 et une autre partie à l'art. 43.

La section centrale engage à l'avenir le Gouvernement à avoir égard à cette observation.

L'article est adopté.

ART. 44. Vivres	fr.	88,600	»
— 45. Secours aux marins blessés, à leurs veuves, etc, et médicaments		4000	»
— 46. Dotation à la caisse de prévoyance		5000	»

Ces trois articles sont adoptés sans observation. Comparé au Budget précédent, le dernier article a subi une diminution de 5,000 francs. La situation prospère de la caisse lui permet de supporter cette réduction.

ART. 47. Magasin	fr.	2000	»
----------------------------	-----	------	---

Adopté.

ART. 48. Matériel des divers services.	fr.	352,500	»
--	-----	---------	---

L'article présente une augmentation de 3,000 francs. Cette somme est destinée au paiement du charbon, etc., nécessaire pour le bateau-pilote à hélice actuellement en construction et qui naviguera l'année prochaine.

D'après une note insérée à l'appui des développements du Budget, il se trouve que c'est par erreur qu'on a indiqué, les années précédentes, 14 bateaux-pilotes; il y en avait 15.

La section centrale pense qu'en faisant cette rectification, le Gouvernement a l'intention d'employer, d'une manière active pour le pilotage, un bateau qui se trouvait continuellement à l'ancre devant Anvers.

La 4^{me} section a demandé le détail, par service et *littera*, des dépenses faites, en 1854, sur cet article.

M. le Ministre a fourni la note suivante :

A. Dépenses du pilotage.	fr.	94,744	62
B. Passage d'eau		44,605	14
C. Police maritime		6,206	61
D. Sauvetage		1,702	57
E. Malles-postes		157,394	30
F. Entretien des autres bâtiments de l'État. Le brick <i>Duc</i> <i>de Brabant</i> et la goëlette <i>Louise-Marie</i>		43,219	74
G. Magasin.		1,618	76
	Fr.	349,491	74

La même section a désiré connaître aussi en quoi consistait les objets et matériaux hors d'usage et dont la vente doit être effectuée par les soins du Ministère des Finances. La note remise par M. le Ministre des Affaires Étrangères sera déposée sur le bureau ; les objets vendus et à vendre se monteront à environ 2,400 francs.

La section centrale adopte l'article sans observation.

Depuis la présentation du Budget, M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la section centrale la note suivante.

- « Il existe sur le littoral de la mer du Nord cinq stations de sauvetage :
- » A Heyst, à Blankenbergh, à Nieuport, à la Panne et à Ostende.
- » Elles offrent des secours aux navires en détresse et aux équipages des bâtiments jetés à la côte.
- » Elles ont, à différentes reprises, rendu des services signalés à la navigation.
- » Leur matériel se compose :
- » D'un canot insubmersible et d'un chariot qui permet de transporter avec célérité l'embarcation sur les divers points de la côte.
- » Le chariot et l'embarcation sont abrités sous un hangar en bois.
- » L'emplacement de ces hangars a été choisi par les personnes les plus compétentes et pour la plus grande utilité des marins.
- » A Ostende, le hangar est placé à l'ouest du port, près du phare.
- » Jusqu'ici, quand un sinistre avait lieu à l'est du port, le canot traversait le chenal à l'intérieur et était ensuite halé jusqu'auprès du navire naufragé.
- » A la fin de décembre dernier, lorsque le projet de Budget de 1856 était déjà rédigé, l'inspecteur du pilotage fit connaître au Gouvernement que les travaux du bassin de retenue, en cours d'exécution à l'est du port d'Ostende, rendrait à l'avenir impossible le transport du canot d'une rive à l'autre.
- » Il a demandé, en conséquence, l'établissement d'une nouvelle station de sauvetage à l'est du chenal.
- » Cette affaire a été instruite ; les renseignements fournis ont prouvé que le sauvetage des navires jetés à la côte à l'est d'Ostende pourrait être sérieusement entravé et peut-être même compromis, si l'on n'établissait des moyens supplémentaires de secours.
- » Le devis dressé par l'ingénieur évalue la dépense à 5,100 francs, savoir :

Construction d'un hangar	fr.	2,600	»
Id. d'un canot		1,250	»
Id. d'un chariot pour transporter le canot . . .		1,250	»
			5,100 »

Pour les motifs qui précèdent, le Gouvernement demande, par amendement au Budget de 1856, soumis en ce moment à la Chambre, un nouvel article spécial sous le titre de *Établissement d'une station de sauvetage à l'est d'Ostende*, dont le chiffre serait de 5,100 francs ; cet article formerait l'article 48^{bis} du chapitre VIII du Budget de son Département.

La proposition du Gouvernement est appuyée par un membre de la section centrale ; l'établissement d'une station de sauvetage à l'est d'Ostende est de la plus haute utilité, et devenu indispensable par suite des travaux en voie de construction au port d'Ostende ; de plus, la distance entre ce port et la commune de Blankenbergh est assez forte, et sur tout ce parcours il n'existe aucun canot de sauvetage.

La section centrale adopte, comme crédit extraordinaire, l'amendement suivant de M. le Ministre des Affaires Étrangères :

ART. 48^{bis}. *Établissement d'une station de sauvetage à l'est d'Ostende.* (Charge extraordinaire.) . . . fr. 5,100 »

CHAPITRE IX.

PERCEPTION DES DROITS DE CHANCELLERIE A PARIS.

ART. 49. *Personnel* fr. 3,000 »

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

Le Budget total présenté aux délibérations de la Chambre s'élève à :

Fr. 2,322,582 67 c^s. Charges ordinaires.
53,100 » Charges extraordinaires.

TOTAL. fr. 2,375,682 67 c^s.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

J.-G. DE NAEYER.

