

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 DÉCEMBRE 1860.

Budget du Ministère des Affaires Étrangères, pour l'exercice 1861 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Dans la discussion préparatoire des sections, le Budget des Affaires Étrangères, pour l'exercice 1861, n'a donné lieu à aucun débat politique. Ce silence de la part des mandataires de la nation prouve qu'ils sont convaincus que le Gouvernement entretient avec toutes les puissances étrangères les meilleurs rapports. Cette tranquillité dans les esprits, en présence des préoccupations européennes, démontre que le pays, riche par sa vitalité industrielle, prospère par ses propres ressources, a la plus grande confiance en lui-même, dans son avenir et dans sa neutralité.

Tel qu'il a été présenté avant la clôture de la dernière session, le Budget des Affaires Étrangères, pour 1861, s'élevait à fr. 2,602,931 18 c', et il présentait alors, sur celui de l'exercice courant, une diminution de 13,395 francs. Mais depuis, sous la date du 5 de ce mois, M. le Ministre des Affaires Étrangères a réclamé une augmentation de 80,000 francs, destinée à la construction d'un bateau pilote pour le service des bouches de l'Escaut. De plus, sur des observations faites par la section centrale, M. le Ministre demande en outre une augmentation de 7,000 francs à l'article 20, pour le service des drogmans attachés à notre légation à Constantinople, et à l'article 38 une augmentation de fr. 35,531 49 c', pour remises à payer aux pilotes, en présence de l'accroissement que prend tous les ans le revenu du pilotage.

⁽¹⁾ Budget, n° 113 (session de 1859-1860.)

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. VERVOORT, était composée de MM. DE MOOR, MULLER, DE FRÉ, DE FLORISONE, VAN ISEGHEM et DE RIDDER.

Aux articles susdits, la Chambre verra les motifs qui ont été donnés pour justifier ces augmentations.

Les recettes qui se font par les agents du Ministère des Affaires Étrangères, et principalement par les comptables des services civils de la marine, sont d'une certaine importance; elles se sont élevées, en 1859, à la somme de fr. 976,982 35 c., et compensent en grande partie les crédits votés pour cette administration.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La 5^e section demande si, outre la France, ses colonies et les possessions néerlandaises aux Indes, il existe encore d'autres pays où les navires belges et leurs cargaisons sont surtaxés, ou au moins frappés d'une surtaxe de quelque importance et à combien elle s'élève.

La même section fait observer que, d'après la loi du 16 juin 1856, le Gouvernement belge peut demander aux puissances étrangères la réciprocité pour le traitement national. La section centrale ayant communiqué ces observations à M. le Ministre des Affaires Étrangères, ce haut fonctionnaire lui a fait parvenir la réponse suivante :

- « L'admission du commerce étranger au bénéfice de la loi du 19 juin 1856 a
- » fait l'objet, dans ces dernières années, d'actives négociations.
- » Nos rapports conventionnels ont été modifiés, en général, soit par traités,
- » soit par déclarations, dans le sens de notre nouvelle législation commerciale.
- » La Chambre connaît la longue série d'arrangements qui ont été conclus dans
- » ce but.
- » Elle sait par suite de quelles circonstances, en l'absence de traité, nous avons
- » adopté avec le Zollverein une sorte de *modus vivendi* dont la durée n'est pas
- » limitée.
- » Nos relations commerciales avec les Pays-Bas sont également dans une
- » situation de fait, depuis la non ratification du traité conclu avec cette puissance
- » le 27 octobre 1857.
- » Restent la France, l'Espagne et l'Angleterre, pour ce qui regarde ses colonies.
- » Le traité de navigation du 17 novembre 1849 entre la Belgique et la France
- » touche au terme de sa durée obligatoire. Il peut être dénoncé un an à l'avance.
- » En Espagne, il y a des droits différentiels de différentes catégories :
- » 1^o De navigation, c'est-à-dire applicables à la coque du navire. A cet égard,
- » nos navires sont assimilés aux navires espagnols;
- » 2^o De douane, c'est-à-dire qui atteignent la marchandise.
- » En ce qui concerne ces derniers, nous n'avons jamais pu obtenir, pas plus que
- » les autres États, le traitement national.
- » Quant au taux des droits différentiels, il serait trop long de les énumérer; le
- » tarif des douanes d'Espagne est extrêmement compliqué.
- » Le Gouvernement a renouvelé récemment encore ses démarches à Madrid, en
- » invoquant surtout, comme il l'avait fait précédemment, les dispositions de la loi
- » du 19 juin 1856.

» Dans les Indes anglaises, il y avait naguère encore des droits différentiels en faveur de certains produits venant ou à destination de la mère-patrie; d'après le dernier tarif, celui de 1859, les produits britanniques et les produits étrangers sont traités sur le même pied.

» Dans certaines colonies anglaises, toutefois, il existe encore un droit différentiel en faveur des produits de la mère-patrie; mais ils y jouissent de cette faveur à l'importation sous pavillon belge aussi bien que sous pavillon britannique. »

En prenant connaissance de la note de M. le Ministre, la section centrale fait observer que la législation douanière espagnole conserve des droits différentiels au détriment de la marine étrangère; ainsi, pour quelques articles manufacturés, cette différence de droits oblige souvent les expéditeurs à se servir uniquement de navires espagnols, pour les marchandises en destination de l'Espagne ou de ses possessions.

En présence des changements importants qui ont été introduits dans presque tous les tarifs de douane, l'Espagne est encore un de ces pays qui ont conservé une faveur très-importante pour leur marine marchande, bien qu'elle jouisse cependant dans presque tous les pays étrangers des avantages accordées au pavillon national.

DISCUSSION DES ARTICLES.

CHAPITRE I^{er}.

Les articles 1 à 6 ont été adoptés sans la moindre observation.

CHAPITRE II.

Les divers crédits pour le service de notre représentation politique à l'étranger n'ont soulevé aucune opposition dans les sections; seulement, la cinquième section a demandé à connaître le détail de la dépense faite, en 1859, sur l'article 21. La note remise par M. le Ministre des Affaires Étrangères sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

En section centrale, un membre a demandé à M. le Ministre s'il était exact que le commerce et l'industrie du pays, et notamment les industriels de la province de Liège, réclamassent un deuxième drogman auprès de notre légation à Constantinople, c'est-à-dire le rétablissement de ce qui existait avant 1849. Nos relations avec la capitale de l'Empire ottoman augmentent annuellement; nous avons dans cette résidence deux agents, l'un diplomatique, l'autre consulaire; pour ces deux services, nous n'avons qu'un seul drogman, et il est spécialement chargé de la besogne de notre agent diplomatique.

Voici, à cet égard, la réponse de M. le Ministre des Affaires Étrangères :

« La chambre de commerce de Liège a réclamé contre l'insuffisance du personnel de notre drogmanat à Constantinople.

- » Cette insuffisance a été reconnue par la légation du Roi en Turquie, ainsi que
- » par les négociants belges les plus recommandables établis à Constantinople.
- » Depuis le départ de M. Henry, nous n'avons plus qu'un seul drogman à
- » Constantinople.
- » C'est principalement pour des raisons d'économie que l'on a maintenu cet
- » état de choses jusqu'à présent.
- » Mais par suite du développement de nos relations commerciales avec le Le-
- » vant, les affaires de la légation et du consulat général se sont multipliées, au
- » point de vue des rapports avec la Porte et les autres autorités; un seul drogman
- » ne suffit plus à l'expédition des affaires politiques et des affaires commerciales.
- » C'est en général au premier drogman qu'est dévolue l'expédition des affaires
- » politiques; cependant cette distinction n'existe pas en droit à l'ambassade d'An-
- » gleterre, où tous les drogmans sont placés sur la même ligne.
- » Le traitement des premiers drogmans varie de dix à vingt mille francs.
- » Les relations politiques de la Belgique avec la Turquie, abstraction faite de
- » la question d'économie, n'ayant pas les mêmes proportions que celles de cer-
- » tains autres États, il nous suffira d'adjoindre au drogman actuel un deuxième
- » drogman, en plaçant l'un et l'autre absolument sur la même ligne, sous le rap-
- » port tant des attributions que du traitement.
- » Le chef de la légation partagera entre eux l'expédition des affaires selon
- » leurs aptitudes respectives et les besoins du service.
- » Des mesures seraient prises pour que le concours de l'un ou de l'autre ne
- » fit jamais défaut à la prompt expédition des affaires commerciales.

QUESTION. — Si un deuxième drogman était nécessaire, de quelle somme, demande la section centrale, le Gouvernement aurait-il besoin?

- » RÉPONSE. — Le traitement ne peut pas convenablement être inférieur à 5000
- » francs.
- » Notre drogman actuel n'a que 5000 francs. Cette allocation ne peut être
- » considérée que comme un traitement d'attente; son insuffisance a été constatée
- » par la légation du Roi.
- » La section centrale prendra connaissance avec intérêt de la note ci-jointe (1),

(1) « Le nombre et l'importance des affaires ressortissant de la Sublime-Porte ou des tribu-
 » naux ottomans à Constantinople, et dans lesquelles les nationaux Belges sont parties intéressées,
 » soit comme demandeurs, soit comme défendeurs, s'étant accru dans une proportion marquée
 » depuis quelques années, il est utile de signaler les difficultés qui entravent ou retardent la
 » marche des affaires.

» Les plaintes qu'élèvent chaque jour tous les négociants étrangers établis à Constantinople,
 » donnent à ces observations un caractère d'opportunité incontestable.

» Le plus grand reproche que l'on puisse adresser à la justice ottomane, c'est la lenteur. Il
 » n'est pas rare, en effet, de voir des procès, qui, par leur nature, requièrent une certaine célé-
 » rité, ne recevoir une solution qu'après plusieurs mois de démarches pénibles et incessantes; et,
 » à ce sujet, il sera très-facile de constater que beaucoup de légations étrangères paraissent plus
 » fondées à se plaindre des longueurs de la procédure ottomane que la légation de Belgique, qui
 » est parvenue à se classer parmi les plus favorisées à cet égard, et ce qui est plus, à faire obtenir

» résumant la marche que suivent les affaires devant le *Tidjaret* ou tribunal de commerce; elle appréciera facilement à cette lecture l'importance des services

» souvent aux réclamations de ses nationaux des résultats satisfaisants plus promptement que tout autre légation.

» Pour relever sûrement la cause ou plutôt les causes diverses des lenteurs généralement apportées à l'expédition des affaires, il est nécessaire d'indiquer la marche ou la filière qu'elles doivent parcourir pour arriver à leur terme.

» Par exemple, le drogman est chargé de donner cours à la réclamation d'un sujet Belge à la charge d'un sujet Ottoman.

» Il fait de cette réclamation l'objet d'une note qu'il transmet, en langue turque, à la Sublime-Porte (Ministère des affaires étrangères) au nom et de la part de la légation; la Sublime-Porte, avant de renvoyer l'affaire à l'administration ou devant le tribunal auquel elle appartient, essaie la voie de l'accommodement ou de la transaction; à cette fin, les deux parties sont appelées dans les bureaux pour être entendues contradictoirement. Ce préliminaire de conciliation épuisé sans résultat satisfaisant, une semaine au moins s'est écoulée déjà. L'affaire est alors renvoyée à l'administration ou au tribunal qui doit en connaître. Là, elle subit un temps d'arrêt de quinze jours, plus ou moins, suivant le nombre des affaires pendantes et qui ont la priorité. Cet ajournement n'a rien que de normal, lorsqu'il est réellement causé par la nécessité de donner une solution aux affaires d'une date plus ancienne; malheureusement il arrive que l'arbitraire ou la faveur modifie cet ordre naturel au détriment de l'un et au profit de l'autre, ou bien encore que les instances du drogman réussissent à avancer la mise au rôle de l'affaire dont il est chargé, ce qui est encore un abus regrettable auquel on pourrait mettre fin en classant les affaires d'une part, par ordre de date, et d'autre part, par catégorie, suivant le caractère d'urgence qu'elles présenteraient.

» Enfin l'affaire est appelée et jugée, à moins que la partie adverse, ne comparaisant pas, n'oblige l'administration ou le tribunal à en ajourner l'examen; car la procédure ottomane ne comportant pas de jugement par défaut, la présence des deux parties, ou de leurs mandataires est indispensable. C'est une lacune des plus déplorables; car la partie qui a intérêt à retarder le jugement, fait défaut, résiste aux sommations qui lui sont faites, se dit malade, se cache au besoin, achète quelquefois la complaisance de l'huissier (*mubachir*) chargé de l'amener devant les juges; en un mot, épuise tous les moyens d'éviter une comparution sans laquelle sa condamnation est impossible.

» En supposant même que le défendeur compareisse au jour fixé, et qu'on y consacre plusieurs séances, auxquelles les négociants de Galata, désignés par les légations comme juges-asseesseurs, n'ont pas toujours la complaisance de se rendre régulièrement, ce qui, en prolongeant le débat, retarde d'autant la solution, le jugement rendu doit être rédigé, signé et délivré dans le mois, au plus tard, qui suit la délibération.

» Ici se reproduit l'abus qui a été signalé plus haut à propos de la mise au rôle, c'est-à-dire que l'expédition plus ou moins prompte de la sentence dépend souvent du crédit du drogman, de son influence personnelle, de l'instance de ses démarches et quelquefois aussi de la qualité et des moyens d'action du bénéficiaire du jugement.

» Reste l'exécution qu'il n'est guère possible d'obtenir auprès du Ministère des affaires étrangères en moins de vingt jours; encore cette exécution ne consiste-t-elle, le plus souvent, qu'en l'emprisonnement du débiteur; la saisie mobilière et surtout la saisie immobilière sont des voies d'exécution non-seulement peu usitées, mais encore d'un emploi presque impossible, vu l'état de la législation ottomane; ce que l'on ne saurait trop déplorer aussi bien au point de vue de l'humanité, qu'au point de vue de l'intérêt des créanciers.

» Tel est l'exposé à peu près complet de la marche des affaires entre étrangers et Ottomans; lorsque le demandeur est Ottoman, la même procédure est observée, à cela près que le drogman, mieux armé pour contraindre ses nationaux à se présenter à l'audience fixée, évite une partie des lenteurs dont les principales causes ont été indiquées.

» Les délibérations ainsi que la rédaction des jugements sur toute l'affaire ne se faisant qu'en langue turque, la présence permanente du drogman dans les tribunaux ou administrations est indispensable. »

- » que peut rendre l'interprète chargé de prêter son intermédiaire aux Belges qui
- » ont des différends à vider devant cette juridiction.
- » Il y aura donc lieu d'augmenter de 2000 francs le traitement du drogman
- » actuel.
- » Ces 2000 francs d'augmentation, joints aux 5000 francs à affecter au poste
- » nouveau, formeront une charge totale de 7000 francs.
- » Cette somme de 7000 francs serait ajoutée à celle de 33,000 francs qui figure
- » au chapitre II, article 20, du Budget du Département des Affaires Étrangères
- » pour l'exercice 1861. »

La section centrale est convaincue que, par suite d'un personnel insuffisant de drogmans à Constantinople, intermédiaire indispensable pour les affaires en Turquie, les intérêts commerciaux de nos concitoyens peuvent être compromis, ou au moins que la prompte expédition de leurs affaires peut se trouver retardée, et, en présence des renseignements fournis par l'honorable chef du Département des Affaires Étrangères, elle adopte l'augmentation de 7000 francs réclamée pour notre légation à Constantinople.

Ainsi, l'article 20 est porté à 40,000 francs.

Les articles 7 à 19 et l'article 21 sont adoptés.

CHAPITRE III.

CONSULATS.

L'article 22 présente, sur le crédit qui figure au Budget de l'exercice actuel, une augmentation de 34,000 francs, destinée à élever :

1 ^o Le traitement de notre consul général dans l'Amérique du centre, de fr.	6,000 »
2 ^o Celui de notre consul général dans l'île de Maurice, de . . .	3,000 »
3 ^o Pour établir un consulat général rétribué en Chine . . .	25,000 »
Fr.	34,000 »

Les 1^{re}, 3^{me}, 5^{me} et 6^{me} sections adoptent cette augmentation, sans discussion.

La 4^{me} section demande pour quels motifs on augmente de 6,000 francs le traitement du consul général dans l'Amérique centrale, tandis que celui de l'île de Maurice n'est augmenté que de 3,000 francs.

A cette observation, M. le Ministre a répondu comme il suit :

- « Comme l'a signalé la note préliminaire qui figure en tête du projet de Budget,
- » le taux normal des traitements de nos consulats généraux, sauf l'exception indiquée, est de 18,000 francs.
- » Le traitement du consul général à l'île Maurice est de 15,000 francs; pour le
- » porter à la limite normale de 18,000 francs, une augmentation de 3,000 francs
- » est nécessaire.

» Le traitement du consul général dans l'Amérique centrale n'est que de
» 12,000 francs; pour le mettre sur le même pied que celui des autres agents de
» la même catégorie, il fallait élever le chiffre de 6,000 francs.

» L'accroissement n'est pas le même pour les deux agents, mais il les place sur le
» même niveau.

» La Chambre connaît la série des traités négociés, par notre consul général dans
» l'Amérique centrale, avec les différents États de cette contrée. Cet agent a fait, en
» outre, une exploration des plus complètes de l'Amérique du centre, et il a, à
» d'autres points de vue encore, rendu des services signalés à notre commerce.
» Aujourd'hui il est chargé de remplir au Mexique une mission analogue. Il se
» rendra à Mexico dès que la situation politique du pays le comportera. Tout le
» monde sait combien la vie matérielle est chère au Mexique. Le diplomate belge
» qui y fut envoyé en 1837 touchait 35,000 francs et s'est plaint d'avoir eu à
» s'imposer des sacrifices personnels. »

La 2^{me} section admet les chiffres proposés pour les consulats de l'Amérique du centre et de l'île Maurice; mais, avant de voter le traitement pour un consul général en Chine, elle désire savoir si, pour 1861, il y a possibilité de faire agréer un pareil agent, par le gouvernement du céleste empire. Voici la réponse que M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir sur ce dernier objet à la section centrale :

« La Chambre connaît les événements dont la Chine a été le théâtre dans ces
» derniers temps; de nouveaux événements s'y passent en ce moment peut-être, ou
» sont à la veille de s'y accomplir.

» On ne peut affirmer quand le résultat final sera obtenu; en tout cas, il y a lieu
» de croire que les opérations seront poussées en vue d'un résultat aussi prompt que
» possible.

» Il importe que notre agent soit prêt à profiter des circonstances; d'autres que
» nous, on le sait, s'y sont préparés à l'avance. »

La 4^{me} section, avant d'admettre le chiffre de 25,000 francs, demande quelques renseignements sur l'importance de nos affaires avec le céleste empire, et quel sera le résultat probable de cette nomination quant à nos intérêts matériels.

A ces observations, M. le Ministre a transmis à la section centrale la réponse suivante :

« Quelques produits belges seulement se sont vendus en Chine jusqu'à présent,
» et en quantités restreintes; ces opérations, en outre, n'ont eu lieu que par l'inter-
» médiaire de maisons étrangères.

» Un essai d'expédition directe a eu lieu cette année : un navire chargé de
» 1000 tonneaux de marchandises a appareillé d'Anvers en destination de la Chine
» au mois de mai; il a été suivi d'un second au mois de juillet. Ce mouvement
» mérite d'être secondé.

» Nous n'avons pas de traités avec Siam, la Cochinchine, le Japon, et, à raison de
» ce fait, notre commerce reste exclu de ce dernier pays. En Chine, nous ne jouis-
» sons pas du régime de la nation la plus favorisée.

» Nous n'avons pas un seul agent rétribué dans ces vastes parages. Des consuls

» commerçants ne peuvent toujours suffire. Il est des cas où les autorités chinoises, par exemple, ne veulent traiter qu'avec des agents envoyés.

» Le nouveau consul général aurait pour mission d'explorer successivement tous les pays qui s'étendent depuis Syngapore jusqu'au fleuve Amour, termes extrêmes de sa juridiction; d'adresser au Gouvernement des rapports commerciaux accompagnés d'échantillons; de veiller à ce que les navires et les marchandises belges reçoivent partout le traitement de la nation la plus favorisée; de défendre les Belges et les intérêts belges auprès des autorités supérieures; de compléter l'organisation consulaire au moyen d'éléments belges autant que possible, et enfin de chercher, par tous les moyens en son pouvoir, à amener l'établissement de maisons belges et à encourager l'établissement de relations directes entre la Belgique et ces contrées lointaines. »

Le traitement de nos agents consulaires à l'étranger et les indemnités accordées à quelques agents non rétribués seront, pour l'exercice 1861, comme il suit :

Traitement du consul général à Lima	fr.	25,000	»
— — — à Singapore		18,000	»
— — — en Australie.		18,000	»
— — — à Guatemala		18,000	»
— — — en Turquie d'Asie		11,000	»
— — — à l'île Maurice		18,000	»
— — — à la côte occidentale d'Afrique		10,000	»
— — — en Chine		25,000	»
— — — à Cologne		4,400	»
Indemnité — — — à Flessingue		2,500	»
— — — à Beyrouth.		2,000	»
— — — à Athènes		2,000	»
— — — à Smyrne		2,000	»
— — — général à Rio de Janeiro		2,000	»
— — — à Tunis		1,200	»
— — — général à Leipzig		800	»
— — — à Rotterdam.		600	»
— — — vice consul à Santo Tomas		1,000	»
		Fr.	161,500 »

La section centrale adopte le chiffre de 161,500 francs proposé par le Gouvernement, à la condition expresse, toutefois, que le traitement de 25,000 francs sera payé au titulaire qui sera envoyé en Chine, et qu'en aucun cas, cette somme ne pourra être transférée à un autre agent, soit comme traitement, soit comme indemnité.

CHAPITRE IV.

FRAIS DE VOYAGE.

ART. 23. — <i>Frais de voyage des agents du service extérieur et de l'administration centrale, frais de courriers, estafettes, courses diverses.</i> fr.	70,500 »
--	----------

CHAPITRE V.

FRAIS A REMBOURSER AUX AGENTS DU SERVICE EXTÉRIEUR.

ART. 24. — <i>Indemnités pour un drogman, pour un capou-oglan et pour quatorze khavass, employés dans diverses résidences en Orient</i> fr.	10,380 »
ART. 25. — <i>Frais divers.</i>	75,120 »

CHAPITRE VI.

MISSIONS EXTRAORDINAIRES, TRAITEMENTS D'INACTIVITÉ ET DÉPENSES IMPRÉVUES.

ART. 26. — <i>Missions extraordinaires, traitements d'agents politiques et consulaires en inactivité, et dépenses imprévues non libellées au Budget.</i> fr.	47,000 »
--	----------

CHAPITRE VII.

PERCEPTION DES DROITS DE CHANCELLERIE, ET BUREAU DE LA LIBRAIRIE

A PARIS.

ART. 27. — <i>Personnel</i> fr.	5,240 »
ART. 28. — <i>Frais divers</i>	360 »

Ces divers chapitres n'ont donné lieu à aucune observation, et ont été admis par toutes les sections et par la section centrale; seulement, la cinquième a demandé le détail des dépenses faites, en 1859, sur les articles 23, 25 et 26. Ces trois états, que M. le Ministre des Affaires Étrangères a remis à la section centrale, seront déposés sur le bureau pendant la discussion du Budget.

Aucun membre de notre corps diplomatique ne jouit plus en ce moment d'un traitement d'attente; cependant le crédit de l'article 26, qui figurait dans le Budget de 1859, a été entièrement absorbé à fr. 389 57 c^s, près; il a été employé principalement pour payer les frais de missions extraordinaires, entre autres en Chine et en Perse, et à des courses faites par nos consuls à l'étranger, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie du pays.

CHAPITRE VIII.

COMMERCE, NAVIGATION, PÊCHE.

ART. 29. — <i>École de navigation. Personnel</i> fr.	18,060 »
ART. 30. — <i>Frais divers</i>	8080 »

L'article 29 est augmenté de 800 francs. Cette augmentation est justifiée dans la note préliminaire du Budget.

Ces deux articles ont été adoptés.

Toutefois, la 5^{me} section demande que le Gouvernement examine s'il ne serait pas préférable de faire plutôt présider le jury pour les examens des écoles de navigation par un officier de marine, que par l'inspecteur même des écoles.

ART. 31. — *Chambres de commerce* fr. 12,500 »

Adopté.

ART. 32. — *Frais divers et encouragements au commerce.* . fr. 38,800 »

Cet article est augmenté d'une somme de 25,000 francs, destinée à accorder des subsides à nos jeunes compatriotes qui se proposent de se rendre à l'étranger, afin de faciliter la création de maisons belges dans les pays lointains.

Les 1^{re}, 3^{me}, 4^{me} et 6^{me} sections adoptent.

La 2^{me} rejette, par 6 voix, l'augmentation proposée; un membre s'abstient.

La 5^{me} section, avant de se prononcer, désire connaître quelles conditions on aura à remplir pour l'obtention d'un subside en vue de se rendre à l'étranger, et quels engagements les jeunes gens auront à prendre.

Devront-ils prouver qu'ils ont les ressources nécessaires pour créer une maison belge à l'étranger?

La section centrale a communiqué ces observations à M. le Ministre des Affaires Étrangères; ce haut fonctionnaire lui a remis la réponse suivante :

« Un arrêté royal, en date du 28 décembre 1859, a approuvé le nouveau règlement de l'institut supérieur de commerce d'Anvers. Le principe des bourses de voyage est déposé dans l'art. 51 de ce règlement, article conçu dans les termes suivants :

« Des bourses de voyage pourront être accordées par le Ministre de l'Intérieur sur la demande de la commission, à des élèves qui auront obtenu un diplôme de capacité au moins avec grande distinction.

« La valeur et la durée de ces bourses, ainsi que les conditions auxquelles elles seront subordonnées, sont déterminées par le Ministre. »

« C'est ce principe que le Gouvernement se propose de mettre en pratique en en faisant l'objet d'un règlement spécial.

« Comme il s'agit spécialement d'une question de commerce extérieur, le Gouvernement a pensé que c'est au Budget du Département des Affaires Étrangères que devait figurer le crédit destiné à pourvoir aux bourses dont il s'agit, sauf à ce Département à s'entendre avec celui de l'Intérieur quant aux dispositions réglementaires concernant les conditions de l'allocation, etc. D'un autre côté, le Gouvernement a pensé que, dans un pays où l'enseignement est libre, et où il existe différents établissements qui forment à des degrés divers les jeunes gens à la carrière commerciale, il convenait de ne pas réserver exclusivement les bourses de voyage aux élèves d'un seul établissement; mais qu'il y avait lieu, au contraire, d'offrir cet encouragement en perspective aux jeunes Belges, de quelque institut du pays qu'ils sortissent, pourvu qu'ils réunissent les conditions à déterminer ultérieurement.

» L'une de ces conditions, quant aux élèves de l'institut d'Anvers, serait d'avoir
 » subi, d'une manière satisfaisante, l'examen de sortie de cet établissement; et
 » quant aux élèves qui auraient étudié ailleurs, de passer un examen dont le pro-
 » gramme serait celui de l'examen de sortie de l'institut d'Anvers. Cet examen se
 » ferait devant une commission *ad hoc* à instituer auprès du Département des
 » Affaires Étrangères, en conformité d'un arrêté royal qui réglerait tout ce qui se
 » rattache à la matière.

» La valeur et la durée des bourses pourront être déterminées en raison :

» 1° De l'aptitude montrée par les jeunes gens;

» 2° Des pays à visiter par eux;

» 3° Du séjour qu'ils s'engageront, sous les conditions à déterminer, à faire à
 » l'étranger.

» Ce sont là de simples indications; comme le dit la note préliminaire : c'est de

» concert entre les Départements de l'Intérieur et des Affaires Étrangères, les
 » chambres de commerce entendues, que les dispositions réglementaires seront
 » arrêtées.

» Quant à subordonner l'allocation de bourses de voyage à la preuve que l'aspi-
 » rant possède les ressources nécessaires pour créer une maison belge à l'étranger,
 » il n'entre en aucune façon dans la pensée du Gouvernement d'imposer une telle
 » condition.

» La bourse doit être accessible à tous les jeunes Belges, quel que soit leur
 » état de fortune.

» S'ils possèdent les ressources nécessaires, et qu'ils en aient la volonté, ils
 » établiront une maison à l'étranger, le but en sera d'autant mieux atteint. S'ils
 » n'ont point cet avantage, ils pourront entrer en qualité de commis d'abord,
 » d'associés ensuite, dans des maisons du pays, avec la perspective de s'y établir
 » plus tard pour leur propre compte.

» Ce placement sera d'autant plus praticable, que la plupart de nos consuls à
 » l'étranger sont les chefs de maisons de commerce plus ou moins considé-
 » rables. »

La section centrale demande en outre quelle est la véritable portée du but que
 le Gouvernement se propose d'atteindre en favorisant les jeunes négociants qui se
 rendront à l'étranger.

M. le Ministre a répondu :

« Le but capital de la mesure, c'est d'encourager la création de maisons belges
 » dans les contrées lointaines.

» Une des causes prépondérantes de l'extension des débouchés qu'ont acquis
 » l'Angleterre, la France, l'Allemagne, la Suisse et jusqu'à de simples villes,
 » telles que Hambourg et Brème, c'est le mouvement qui pousse une partie de
 » leurs habitants, les jeunes gens surtout, à voyager à l'étranger, à y résider, à
 » s'y établir.

» Ceux qui ont des capitaux y créent d'emblée des maisons de commerce. Ceux
 » qui n'ont que leur intelligence et leur activité, s'y font commis. Beaucoup, la
 » plupart même, y trouvent des compatriotes.

» De commis, ils deviennent associés, d'associés chefs de maison. On comprend
 » qu'ils adressent de préférence leurs commandes à la mère-patrie. On comprend

» aussi que de la mère-patrie, on leur adresse de préférence les marchandises en consignment, ou les ordres d'achat.

» Il s'établit un courant d'affaires qui s'accroît parfois d'une manière prodigieuse.

» Le Suisse, par exemple, pour citer une nation placée en général dans des conditions relativement désavantageuses, le Suisse est répandu sur toute la surface du globe; c'est le Suisse expatrié qui fait la prospérité industrielle et commerciale de son pays. Après avoir acquis la fortune à l'étranger, il vient l'appliquer reproductivement dans sa patrie. Il y rapporte un autre trésor encore; c'est la longue expérience acquise des goûts, des besoins, de la langue, des ressources, des pays où il a résidé; c'est en outre le lien des relations qu'il y a nouées et qu'il y entretient.

» De ce qu'il y a partout des Suisses, le Gouvernement fédéral est sûr de trouver partout des nationaux pour occuper les postes consulaires.

» Eh bien! ce qui existe pour la Suisse, puisque j'ai spécialement cité ce pays, le Gouvernement veut, dans les limites de sa sphère d'action, s'efforcer de le réaliser pour la Belgique. Il ne songe point à établir des maisons belges aux frais de l'État, mais il croit nécessaire d'indiquer le but au commerce et de stimuler la jeunesse à l'aide d'une mesure dont, comme ledit assez le chiffre du crédit demandé, il faut envisager l'effet moral bien plus que l'importance matérielle.

» Encourager les études commerciales d'une part, faciliter l'accès à la pratique commerciale de l'autre, le tout au point de vue de l'extension de nos débouchés, tel est le but de l'institution des bourses de voyage.

» Il est bien entendu qu'il ne s'agit que des voyages en dehors des pays d'Europe. »

En présence des explications données par M. le Ministre, qui ont été trouvées satisfaisantes, la section centrale adopte l'augmentation proposée par le Gouvernement.

ART. 33. — *Encouragements de la navigation à vapeur entre les ports belges et les ports étrangers (pour mémoire).*

— 34. — a. <i>Service de navigation à vapeur entre la Belgique et New-York : remboursement des droits de pilotage.</i>	fr. 28,800 »
b. <i>Idem entre la Belgique et le Brésil : remboursement des droits de tonnage, de pilotage, de phares et feux (pour mémoire).</i>	
c. <i>Idem entre Anvers et le Levant : remboursement des droits de tonnage, de pilotage, de phares et feux, spécifiés à l'art. 9 de la convention du 12 novembre 1855.</i>	fr. 20,276 »
(Crédits non limitatifs.)	

Toutes les sections adoptent.

Toutefois, la 5^{me} section demande si les lignes transatlantiques ont quelque chance d'être réorganisées.

M. le Ministre a répondu :

« Une proposition a été faite au Gouvernement vers le commencement de l'année, pour la réorganisation et la fusion des deux anciennes lignes de New-York et de Rio.

» Le Gouvernement, en ce qui le concerne, a consenti à accorder, moyennant les garanties nécessaires, le concours qui lui était demandé; mais les intéressés ne s'étant pas entendus sur leurs contributions respectives, cette combinaison a été définitivement abandonnée.

» Plus récemment, un projet a été soumis au Gouvernement pour le rétablissement de la seule ligne de New-York. Il n'a pas été jugé acceptable. »

La même 5^{me} section pose, à l'égard du service du Levant, les questions suivantes au Gouvernement; M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à la section centrale les réponses ci-après :

QUESTION. — Quel est le nombre de navires en activité?

RÉPONSE. — « La Société n'emploie plus de navires étrangers. Le *Mahommed Saïd* et la *Marie de Brabant* lui appartiennent et ont déjà fait plusieurs voyages.

» Le troisième, le *Comte de Hainaut*, qui vient d'être livré à la Compagnie, partira prochainement pour le Levant. »

QUESTION. — Les départs ont-ils lieu d'après les engagements pris?

RÉPONSE. — « La convention du 28 janvier 1859 stipulait que le service entrerait en activité deux mois après l'approbation législative. La loi approuvant la convention a été promulguée le 5 mars de la même année.

» La ligne a été ouverte le 8 mai suivant. Il a donc été satisfait, à trois jours près, aux prescriptions de la convention concernant l'entrée en activité du service.

» Depuis, le service n'a jamais été interrompu. La convention ne déterminait pas le nombre de voyages à effectuer durant le premier semestre de l'exploitation. La Société a eu à lutter contre des difficultés qui marquent presque tous les débuts des entreprises de cette nature. A dater du mois de septembre dernier un départ a lieu chaque mois. »

QUESTION. — Quelle est la somme payée ou à payer?

RÉPONSE. — « Le subside total alloué à l'entreprise est de 330,000 francs; il est payable en *six années*.

» Sur ce chiffre, une somme de 150,000 devait être comptée le 31 août 1859; mais l'ouverture du service ayant été un peu reculée par suite des circonstances mentionnées plus haut, le Gouvernement n'a consenti à verser cette première partie du subside qu'alors que la Société fut entrée en possession de ses deux premiers navires, et que le troisième fut en construction, conformément à l'article 5. La Compagnie n'a rien touché au delà. »

QUESTION. — Est-il permis aux navires de la Société de desservir d'autres ports?

RÉPONSE. — « D'après la convention, les échelles sont facultatives.

» Il ne sera pas inutile, à ce propos, de rappeler que, si ce n'est le subside du
» Gouvernement, qui représente 55,000 francs par année, cette entreprise n'a
» reçu aucun appui financier en Belgique.

» L'organisation des voyages n'a pas présenté de moindres difficultés : si l'on
» n'acceptait de fret que pour l'extrémité de la ligne, on risquerait de partir avec
» un chargement incomplet. Si l'on prenait des marchandises pour les ports inter-
» médiaires, on multipliait les frais et on allongeait la durée des voyages. Il était
» donc nécessaire, du moins dans les débuts, de laisser sous ce rapport une
» certaine latitude à la Société qui, outre les frais d'exploitation toujours con-
» sidérables dans les services de bateaux à vapeur, avait à supporter des
» charges extraordinaires pour l'appropriation des navires, l'installation des
» agences etc., etc.

» Aujourd'hui que les relations sont ouvertes, que le courant des affaires com-
» mence à se régulariser et que la Compagnie est en possession de son troisième
» navire, on peut espérer que la marche du service ne rencontrera plus de diffi-
» cultés. »

QUESTION. — Quelle somme restera disponible à la fin de l'année (art. 2 du pro-
jet de loi du Budget), déduction faite de ce qui aura été payé au service du Levant ?

RÉPONSE. — » Les sommes restées disponibles sur les Budgets
» antérieurs, et successivement reportées, se montaient au 1^{er} jan-
» vier 1860, à fr. 444,873 »
» Il a été payé à la ligne du Levant, le 2 mars 1860 150,000 »
» Semestre à payer sur le subside annuel de 30,000 francs 15,000 »
» Plus l'intérêt échu 4,500 »
» Il restera disponible au 1^{er} janvier 1861 fr. 275,373 »

Déjà, par l'arrangement conclu pour l'établissement du service sur le Levant, la Société concessionnaire a la faculté de faire relâcher ses navires dans dix ports intermédiaires; il est donc à souhaiter que le Gouvernement tienne à ce que les ports de relâche indiqués ne soient pas augmentés, et que, sous ce rapport, il ne permette pas qu'aucun changement soit apporté dans l'exécution de ce contrat; car autrement le service ne pourrait plus être considéré comme une navigation régulière par bateau à vapeur.

A cause de la cessation entière du service entre Anvers et New-York, aucune somme n'a été imputée, en 1859, sur le crédit de 28,800 francs porté à l'article 34, litt. a, et comme pendant ladite année le service sur le Levant n'était pas encore entièrement organisé, une somme de fr. 13,950 40 c^s s'est trouvée disponible sur le litt. c du même article.

L'article 34 a été adopté par la section centrale.

ART. 35. — *Pêche maritime. Personnel* fr. 7,550 »
— 36. — *Primes* 92,050 »

Toutes les sections adoptent, excepté la deuxième; elle émet l'avis qu'il y a lieu

de réduire successivement le crédit alloué pour primes en faveur de la pêche maritime, et elle adopte, par six voix et une abstention, une première réduction de 5,000 francs sur l'article 36 du Budget.

Avant d'entamer à fond la discussion sur la question de la prime en faveur de la pêche nationale, la section centrale a demandé à M. le Ministre des Affaires Étrangères les renseignements suivants :

1° Quelle est la part que chaque localité, et par spécialité de pêche, obtient dans la prime?

2° Quelle est la moyenne du coût de la construction des bateaux à Anvers, Ostende, Nieuport, Heyst, Blankenberghe et la Panne?

3° De quelle manière la prime se divise-t-elle, dans ces diverses localités, entre les pêcheurs et leurs armateurs?

4° Quelle est, en ce moment, l'importance de la pêche maritime dans les diverses localités, et le nombre des bateaux augmente-t-il?

5° A combien peut-on évaluer approximativement le salaire que les pêcheurs gagnent dans chaque localité, non compris leur part de prime?

6° Quel est le nombre des tonnes de morue importées par nos chaloupes de pêche, pendant les années 1856, 1857, 1858 et 1859?

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

Voici la part de chaque localité dans la répartition des trois dernières années.

		1857.	1858.	1859.
		—	—	—
<i>Pêche d'hiver de la morue.</i>	{ Ostende	5,184	3,542	2,231
	{ Nieuport	8,491	7,799	8,924
<i>Pêche d'été de la morue</i> . .	{ Ostende	54,629	54,512	52,748
	{ Nieuport	5,980	4,596	5,765
<i>Grande pêche de marée</i> . .	Anvers	4,246	3,185	5,757
	Blankenberghe	10,008	10,504	10,518
<i>Petite pêche de marée</i> . .	Heyst	4,094	4,297	4,781
	Adinkerke	5,184	5,581	5,107
	Ostende	»	119	»

Il résulte des diverses dépêches que M. le Ministre des Affaires Étrangères a communiquées à la section centrale, que le coût des chaloupes belges employées à la pêche maritime s'élève :

A Anvers à 53,000 francs, y compris les dépenses d'armement pour la pêche;

A Ostende à 19,500 francs, en y comprenant les filets, grelins de pêche, et non compris l'armement pour la grande pêche de morue;

A Nieuport à 24,200 francs, en ajoutant les frais d'armement pour la pêche aux îles de Feroë et d'Islande en été, et à 22,600 francs pour celle d'hiver au Doggersbank;

A Adinkerke à 5,185 francs, y compris l'armement de pêche;

A Heyst et à Blankenberghe, on estime qu'un bateau coûte, avec son inventaire, 4,500 francs, et environ 7,000 francs en y ajoutant l'armement de pêche.

Suivant les réponses que M. le Ministre des Affaires Étrangères a reçues des autorités provinciales, le prime se divise comme il suit :

A Ostende et à Nieuport, deux tiers pour les pêcheurs et un tiers pour l'armateur; dans ces deux ports on assimile la prime au produit de la pêche.

Dans les endroits tels que Blankenberghe et Heyst, où on exerce la petite pêche de marée, la prime est partagée de la manière suivante :

Un tiers pour l'armateur,

Un tiers pour les pêcheurs,

Et un tiers pour la caisse de prévoyance établie dans ces localités en faveur des pêcheurs.

A Anvers, comme l'équipage d'un bateau change souvent, et que le chiffre de la prime n'est connu d'ordinaire qu'après la saison de pêche, l'armateur fait tous les frais de mise dehors, et, dans le salaire accordé aux pêcheurs, il tient compte de la prime.

Il est à remarquer, par ce qui précède, que partout les pêcheurs ont la plus grande part dans la prime, même les deux tiers; c'est donc à tort qu'on veut faire accroire qu'elle appartient à l'armateur seul.

La pêche maritime prend tous les jours un plus grand développement, comme la Chambre le remarquera par le relevé du nombre des chaloupes, qui a été communiqué par le Gouvernement à la section centrale. (Annexe A.)

En ce qui concerne la cinquième question, celle de savoir à combien on peut estimer le salaire des pêcheurs, M. le Ministre des Affaires Étrangères a pris des informations à ce sujet auprès des Gouverneurs d'Anvers, de la Flandre occidentale et des commissions spéciales de pêche; il résulte des réponses communiquées à la section centrale, qu'à Ostende on évalue le salaire annuel, en moyenne, à 500 francs, en dehors de la prime; mais le pêcheur doit pourvoir à sa propre nourriture;

A Blankenberghe et à Heyst, on estime que le salaire est de fr. 1 50 c* par jour et même au-dessous, non compris les jours fériés;

A Nieuport, la commission spéciale évalue le salaire des pêcheurs à un franc par jour;

A la Panne (Adinkerke), il est évalué à 2 francs. Cet endroit est assez favorablement situé pour des pêches spéciales;

A Anvers, aucune évaluation approximative, dit M. le Gouverneur, ne saurait être attribuée au salaire des pêcheurs, ils sont rétribués par voie de participation aux bénéfices de chaque pêche.

En ce qui concerne la quantité des tonnes de morue importées par nos chaloupes de pêche, M. le Ministre a répondu :

« Pour satisfaire, dans la mesure des renseignements possédés par le Département des Affaires Étrangères, on joint ici un relevé des produits de la pêche de la morue en 1856, 1857, 1858 et 1859, à Ostende, à Nieuport et à Anvers.

	1886.	1887.	1888.	1889.
	—	—	—	—
Ostende. . . kil.	2,718,300	2,007,600	2,007,944	1,850,625
Nieuport. . . .	425,419	316,513	337,722	214,626
Anvers. . . .	—	—	15,040	44,560

Sur la question de la prime et sur son utilité, un débat a eu lieu en section centrale.

Les opinions n'ont pas été unanimes, la prime a eu son défenseur comme elle a eu ses adversaires.

Un membre propose que la section centrale émette l'avis qu'il y aura lieu désormais de réduire avec prudence et graduellement, d'année en année, la prime accordée à la pêche maritime.

Cette proposition a été adoptée par cinq voix contre une, un membre s'est abstenu.

Les articles 35 et 36 ont ensuite été adoptés à l'unanimité.

CHAPITRE IX.

MARINE.

PILOTAGE.

La 5^{me} section a désiré avoir le détail des recettes, opérées par l'administration de la marine, des droits de pilotage, de fanaux, de la police maritime, du service postal entre la Belgique et l'Angleterre et du passage d'eau à Anvers; nous le donnons ci-après :

PILOTAGE.

<i>Station d'Anvers.</i> — De la mer à Flessingue fr.	137,418 78	
De Flessingue à la mer	91,956 80	
D'Anvers à Flessingue	169,299 91	
De Flessingue à Anvers	148,688 01	
Mesurage	2,052 69	
		549,416 19
<i>Station de Gand.</i> — De la mer à Flessingue	11,242 15	
De Flessingue à Terneuzen	4,955 53	
De Terneuzen à Flessingue	4,485 80	
De Flessingue à la mer	6,572 84	
Mesurage	209 88	
		27,466 20
<i>Station d'Ostende.</i> — Entrée et sortie		59,300 83
— de Termonde . — —		4,575 78

FANAUX, etc.

Anvers	83,778 17	
Gand	6,928 51	
Ostende	14,600 63	
Termonde	782 64	
		106,089 95

POLICE MARITIME.

Anvers	36,677 33	
Gand	3,082 »	
Ostende	8,807 »	
Termonde	115 »	
Nieuport	481 25	
Louvain	26 »	
Bruxelles	417 »	
		49,605 58
Service d'Ostende à Douvres et <i>vice versa</i>		108,802 71
Service du passage d'eau (Tête-de-Flandre)		31,175 »
	Fr.	936,430 24

La 5^{me} section demande de plus que le Gouvernement examine la question d'une école pratique de mousses, en prenant des arrangements avec les institutions charitables.

Voici la réponse du Gouvernement :

« L'utilité d'une école de mousses n'a pas échappé au Gouvernement. Il y a plusieurs années déjà qu'un projet assez développé a été soumis aux chambres de commerce, dont il a reçu l'approbation presque unanime.

» La présence d'un navire de guerre à Ostende rendait alors plus faciles les combinaisons proposées, et cependant le cabinet de cette époque ne crut point que la situation du trésor permit un sacrifice aussi considérable. Si les institutions charitables du littoral sont disposées à supporter une partie des frais, le Gouvernement appréciera, si les besoins du commerce exigent qu'un crédit soit porté au Budget à cet effet. »

ART. 37. — *Personnel*. fr. 188,090

Adopté.

ART. 38. — *Remises à payer au personnel actif du pilotage et aux agents chargés de la perception, etc. (Crédit non limitatif)* . . 222,468 51

Adopté par toutes les sections.

Les recettes du pilotage augmentent annuellement, et, en conséquence, les remises à payer aux pilotes progressent dans la même proportion. Le crédit, qui avait figuré pour cet objet dans le Budget pendant plusieurs années, était de 187,110 francs. En 1859, sur la proposition de la section centrale, ce crédit fut porté à fr. 222,468 51 c, afin de le mettre plus en rapport avec la réalité des faits.

La Cour des Comptes, dans son cahier d'observations qu'elle vient d'adresser à la Chambre, fait observer que le crédit est encore insuffisant. D'après ses calculs, les remises se sont élevées :

En 1857, à.	fr. 245,913 79
1858, à.	253,407 03
1859, à.	247,054 41
En moyenne, à	248,791 »

Donc encore fr. 26,322 49 c au-dessous des dépenses réelles. Bien qu'elles soient non limitatives, il est préférable, dans un Budget, de voir des chiffres aussi exacts que possible; en conséquence, la section centrale a demandé à cet égard quelques explications à M. le Ministre, qui lui a fait parvenir la réponse suivante :

« Lors de la présentation du projet de Budget pour l'exercice 1861, il était impossible de prévoir le chiffre élevé qu'atteindrait la recette de 1860.

» La moyenne des recettes du pilotage, pendant les années 1858, 1859 et 1860, donne pour les remises aux pilotes une somme de. fr. 257,671 »
 » au lieu de 222,468 51
 » portée au projet de 1861.

» SOIT EN PLUS. fr. 35,202 49

» Il y a donc lieu de porter au Budget de l'exercice 1861 une somme de 257,671 francs pour remises aux pilotes (crédit non limitatif). »

*Moyenne des recettes des droits de pilotage, pendant les années
1858, 1859 et 1860.*

DÉSIGNATION DES STATIONS.	P. % de remise.	MOYENNE des recettes pendant les années 1858, 1859 et 1860.	REMISES calculées sur cette moyenne.	Observations.
<i>Station d'Anvers.</i>				
A la remonte en amont d'Anvers.	47 p. %.	5,360 32	2,520 "	Pour le mois de décembre 1860, il a fallu évaluer la recette approximativement, ce chiffre étant encore inconnu.
A la descente.	68 —	5,090 97	3,468 "	
— en aval d'Anvers	32 —	170,590 24	54,589 "	
A la remonte.	22 —	101,445 "	35,518 "	
<i>Station de Terneuzen.</i>				
A la descente.	94 —	5,127 76	4,820 "	Les centimes ont été supprimés, et il serait à désirer que cette marche fût adoptée au Budget.
<i>Station de Flessingue.</i>				
A la sortie et à l'entrée.	47 —	206,721 38	125,358 "	
<i>Station d'Ostende.</i>				
A l'entrée.	47 —	42,800 "	20,116 "	
A la sortie.	32 —	21,400 "	6,848 "	
<i>Remises diverses.</i>				
Recette d'Ostende pour les remises à payer au receveur du pilotage	5 —	"	1,790 "	
Recette de Gand —	5 —	"	1,000 "	
Recette d'Anvers —	1 $\frac{1}{2}$ —	"	1,500 "	
Recette d'Ostende —	P. %.	"	344 "	
			257,671 "	
ALLOCATION PORTÉE AU BUDGET POUR 1861.			222,468 51	
DIFFÉRENCE.			53,202 40	

La Chambre remarquera, par cette note, que la moyenne des remises payées aux pilotes et aux comptables en 1858, 1859 et 1860, est de 257,671 francs. Il est donc beaucoup plus régulier de mettre dans le Budget des chiffres aussi près que possible de la vérité que des chiffres trop approximatifs. Par conséquent, la section centrale propose de porter le crédit de l'article 38 à la somme ronde de 258,000 francs.

ART. 39. — *Payement à faire à l'administration du pilotage néerlandais, en vertu des traités existants, etc., etc.; restitution des droits indûment perçus et pertes sur le change, etc. (Crédit non limitatif) fr. 13,500 »*

Adopté.

SAUVETAGE.

ART. 40. — *Personnel* fr. 14,300 »

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

A l'occasion de ce crédit, la 6^me section, sur la proposition d'un de ses membres, demande que la section centrale fixe l'attention de M. le Ministre des Affaires Étrangères sur la nécessité de prendre des mesures pour régler et diriger le sauvetage des marchandises provenant des navires échoués sur la côte.

Jusqu'ici le sauvetage des navires et des marchandises se faisait par l'intervention seule et sous la responsabilité des personnes qui en étaient chargées par le capitaine, s'il était présent, ou qui se donnaient à elles-mêmes ce mandat, en cas d'abandon du navire.

Il paraît que l'administration, par l'intervention des commissaires maritimes, dont les pouvoirs ne paraissent pas avoir cette étendue, voudrait, comme cela se pratique en France, empêcher les particuliers de se charger de ces opérations.

De là naissent des conflits regrettables, faute d'instructions connues et publiées, qui sont nuisibles aux intérêts des capitaines, des armateurs et des assureurs, et qu'il est urgent de faire cesser.

M. le Ministre a répondu :

- « L'intervention des autorités maritimes dans les naufrages est réglée par le » décret du 17 floréal an IX, dont l'article 1^{er} est ainsi conçu :
- » A défaut des armateurs, propriétaires, subrécargues, ou correspondants,
- » l'officier en chef d'administration de la marine, ou, en son absence, celui qui le » remplace dans l'ordre du service, sera chargé du sauvetage et de tout ce qui » concerne les naufrages, quelle que soit la qualité du navire
- » Les dispositions précédentes seront également appliquées aux navires étran- » gers, à moins que les traités ou conventions ne contiennent des dispositions » contraires. »
- » Ce décret ne permet donc à personne de s'immiscer dans l'opération du sau- » vetage d'un navire, à moins qu'on en soit armateur, propriétaire, subrécargue, » correspondant ou qu'on ne soit consul d'une nation étrangère avec laquelle la » Belgique ait fait une convention spéciale pour les cas de naufrage.
- » Hors de là, c'est le commissaire maritime seul qui doit gérer le sauvetage » pour le mieux des intérêts des tiers. Il est aidé dans ses opérations par l'autorité » douanière, qui, en vertu de la loi générale de 1822, prend, de son côté, les » mesures les plus propres à sauvegarder les droits du trésor.
- » L'administration des domaines, enfin, intervient à son tour, lorsque les pro- » priétaires de la chose sauvée sont inconnus.
- » Le domaine en prend alors possession, sauf à régler plus tard avec les inté- » ressés.
- » Il est donc inexact que jusqu'ici le sauvetage des navires et des marchandises » ait pu se faire par des personnes se donnant à elles-mêmes ce mandat en l'ab- » sence du capitaine.
- » L'administration, qu'on le remarque bien, ne s'immisce dans le sauvetage qu'en

» cette seule circonstance. Elle n'a ni le droit ni le désir d'empêcher les armateurs,
 » capitaines ou autres intéressés reconnus, de se charger eux-mêmes du sauvetage;
 » mais le décret du 17 floréal an IX lui impose l'obligation de ne point tolérer l'in-
 » tervention spontanée du premier entrepreneur venu, dépourvu d'un titre ou d'un
 » caractère officiel, légal et reconnu.

» L'événement auquel probablement la 6^{me} section a voulu faire allusion, a eu
 » lieu il y a quelques mois.

» L'inexpérience d'un fonctionnaire, très-recommandable du reste, mais qui était
 » nommé depuis peu de temps, l'a empêché de suivre ponctuellement, dès le sinis-
 » tre, les dispositions du décret du 17 floréal. Ce cas ne se représentera plus.

» Les explications qui précèdent auront prouvé que les règlements sur le sauve-
 » tage existent, et qu'il n'est point dès lors nécessaire de prendre des mesures pour
 » régler cette partie du service. »

MARINE MILITAIRE. PAQUEBOTS A VAPEUR, ETC.

ART. 41. — <i>Traitement du personnel</i>	fr.	236,671	67
— 42. — <i>Vivres</i>		88,600	»
— 43. — <i>Traitements des courriers et agents des paquebots à</i> <i>vapeur, faisant le service entre Ostende et Douvres.</i>		14,710	»

Peu d'observations ont été présentées dans les sections sur ces trois articles.

La 5^{me} section a demandé le détail des dépenses imputées sur les articles 41 et 42 du Budget de 1859.

En réponse à cette demande, M. le Ministre des Affaires Étrangères a remis à la section centrale le détail suivant :

Traitement du personnel des malles-postes. Civil.	fr.	19,696	»
— — Militaire.		69,100	»
			88,796 »
— du brik le <i>Duc de Brabant</i>		55,905	»
— de la goëlette <i>Louise-Marie</i>		35,941	»
— des bateaux à vapeur de l'Escaut :			
	Civil. fr.	8,900	»
	Militaire.	21,201	»
			30,101 »
	Fr.		210,743 »
 <i>Vivres.</i> — Personnel des malles-postes	fr.	22,208	»
— Idem des navires <i>Duc de Brabant, Louise-Marie</i> , ba- teaux à vapeur de l'Escaut ; personnel à terre et au magasin		55,016	»
	Fr.		75,224 »

Il y a donc eu, en 1859, sur l'article 41, une économie de fr. 25,928 67 c., et une de 13,376 francs, sur l'article 42, *Vivres*.

En ce qui concerne l'important service postal, la 5^{me} section a désiré savoir si le Gouvernement avait reçu du cabinet anglais une réponse au sujet des plaintes qui ont été faites sur l'état et le nombre insuffisant des navires marchands anglais faisant le service de la malle-poste entre Ostende et Douvres, et elle demande si le Gouvernement trouverait de l'inconvénient à mettre sous les yeux de la section centrale la correspondance qui existe relativement à ce service.

Il est clairement prouvé par cette correspondance, que des irrégularités et des accidents ont eu lieu dans les arrivées des steamers, que le nombre des bateaux pour desservir la ligne de Douvres à Ostende est insuffisant et loin d'être conforme au cahier des charges, et que le service anglais, sous plus d'un rapport, laisse beaucoup à désirer.

Un bateau à vapeur qui doit naviguer tous les jours ne peut recevoir l'entretien nécessaire; la machine se fatigue et les petites réparations deviennent impossibles; il arrive souvent, par suite de cet état de choses, ou qu'on emploie des navires trop petits pour faire la traversée, ou qu'en cas de mauvais temps en hiver, ces bateaux, par prudence, ne partent pas à l'heure indiquée.

Comme il semble prouvé que la ligne concessionnaire n'a pas le matériel suffisant, les mêmes accidents que nous avons malheureusement déjà vus, pourraient se reproduire.

La section centrale insiste donc auprès de M. le Ministre des Affaires Étrangères, pour qu'il avise aux moyens de rendre à ce service postal, si important pour le commerce du pays et pour nos relations *directes* avec le Royaume-Uni, toute la sécurité et la régularité possibles.

Les articles 41, 42 et 43 sont adoptés.

PASSAGE D'EAU.

ART. 44. — *Personnel* fr. 12,690 »

POLICE MARITIME.

ART. 45. — *Personnel* fr. 30,300 »

ART. 46. — *Primes d'arrestation aux agents, taxation et remises aux experts, etc. (Crédit non limitatif).* 4,000 »

Adoptés sans observation.

MATÉRIEL DE DIVERS SERVICES.

ART. 47. — *Traitements des gardiens du matériel.* fr. 2,120 »

Adopté.

ART. 48. — *Frais divers. — Charges ordinaires* 354,914 »
— *extraordinaires* 2,960 »

La 5^{me} section a demandé de quelle manière le crédit de l'article 48, porté au Budget de 1859 pour 352,500 francs, a été dépensé.

Voici le détail communiqué à la section centrale par M. le Ministre des Affaires Étrangères :

Matériel du pilotage	fr. 100,800 »
Sauvetage	1,403 »
Paquebots	169,100 »
Passage d'eau	36,090 »
Police maritime	5,204 »
Bâtiments de l'État	35,600 »
Magasin	1,900 »
	Fr. 350,099 »

La section centrale adopte l'article.

ART. 49. — *Secours aux veuves et aux marins blessés, médicaments, etc.* fr. 4,000 »

ART. 50. — *Grosses réparations au bâtiment à vapeur la TOPAZE.*
(Charges extraordinaires) 100,000 »

Ces deux articles ont été adoptés sans la moindre observation.

Comme il a été dit au commencement de ce rapport, M. le Ministre des Affaires Étrangères a soumis à la section centrale l'amendement suivant :

ART. 51. — *Construction et armement complet d'une goëlette en fer destinée au service du pilotage.* (Charges extraordinaires) fr. 80,000 »

Voici la lettre que M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait parvenir à cet égard à la section centrale :

« Bruxelles, le 5 décembre 1860.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Les bateaux en bois, n^{os} 8, 9, 10 et 11 de la station de pilotage des bouches
» de l'Escaut datent de 1843, et n'ont cessé depuis cette époque d'être employés
» à une navigation des plus rudes. Malgré les soins apportés à leur conservation,
» il était à prévoir que peu d'années s'écouleraient encore sans qu'on dût s'oc-
» cuper de les remplacer.

» L'intention du Gouvernement était d'échelonner sur quatre ou cinq exercices,
» à partir de 1862, la dépense qu'occasionnera la construction de nouveaux
» navires.

» Depuis l'époque de la présentation du Budget de 1861, il a été constaté que
» la prudence ne permettait pas d'attendre jusqu'à 1862 pour mettre ce projet à
» exécution.

» J'ai, en conséquence, l'honneur, Monsieur le Président, de prier la section centrale d'insérer au Budget des dépenses de mon Département, pour l'exercice 1861, chap. IX, art. 51, un crédit de quatre-vingt mille francs (fr. 80,000), prix auquel sont évalués la construction et l'armement complet d'une goëlette en fer semblable à celle qui a été votée au Budget de 1859, et dont les résultats sont des plus satisfaisants.

» Veuillez agréer, Monsieur le Président, les nouvelles assurances de ma haute considération.

» Bⁿ DE VRIÈRE. »

La section centrale, avant de voter ce crédit, demande si le Ministre a un devis estimatif de la dépense de 80,000 francs sollicitée pour la construction d'un bateau pilote, et pourquoi on préfère une goëlette à un cutter.

M. le Ministre a répondu :

« Lors de la discussion en section centrale du projet de Budget des dépenses du Département des Affaires Étrangères, exercice 1858, le Ministre a déposé une note développée pour expliquer pourquoi il donnait la préférence à une goëlette à voiles sur une goëlette à hélice et sur un cutter.

» Cette note se terminait ainsi :

» » Est-il convenable de construire un cutter de 20 mètres ou une goëlette?

» » Cet objet a été soumis également à une longue délibération; l'on est tombé d'accord pour demander une goëlette de 20 à 23 mètres de longueur, qui, d'après le devis dressé par l'ingénieur Guiette, coûterait environ 80,000 francs.

» » Il est à remarquer que partout on remplace les cutters du pilotage par des goëlettes, qui sont plus maniables dans le mauvais temps.

» » Depuis 5 ans, on n'en construit plus d'autres à Liverpool.

» » Il est probable que cette espèce de navires deviendra le type des constructions nouvelles que l'on fera pour remplacer successivement les anciens cutters de la station des bouches de l'Escant. » »

» Ces prévisions se sont réalisées : la goëlette construite en 1858 a donné les résultats les plus satisfaisants, sous le rapport de la marche, de la douceur des mouvements et de l'emménagement intérieur.

» La goëlette demandée au Budget de 1861 sera construite exactement sur le même modèle, d'après le cahier des charges ci-annexé.

» Le devis sommaire, dressé par l'ingénieur en 1858, était de la teneur suivante :

Partie de fer de la coque.	fr. 39,600	»
Charpente, menuiserie, accastillage, peinturage.	16,000	»
Lest.	3,000	»
Mature et poultrie, ferments compris.	3,770	»
Grément	3,510	»
Voilure.	4,500	»
Ancres et chaînes.	2,775	»
Armement et inventaire.	4,460	»
	Fr. . . 77,615	»
Imprévus.	2,385	»
TOTAL.	80,000	»

- » L'expérience a prouvé que la dépense totale ne dépasserait pas 80,000 francs,
 » bien que les prix actuels puissent présenter, les uns une augmentation, les autres
 » une diminution sur l'estimation qui précède. »

La section centrale pense qu'il est dans l'intérêt du pilotage de conserver un matériel suffisant et très-convenable, pour rendre à la navigation les services qu'elle réclame de cette administration, et que, d'ailleurs, il existe annuellement entre les recettes et les dépenses ordinaires de cette exploitation un boni d'environ 100,000 francs. Elle adopte le chiffre de 80,000 francs pétitionné par le Gouvernement.

L'ensemble du Budget, qui, par suite des amendements portés aux articles 20, 38 et 51, se monte maintenant à fr. 2,725,462 67 c', ainsi que l'article 2 du projet de loi, ont été adoptés, par la section centrale, à l'unanimité des sept membres.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

D: VERVOORT.

AMENDEMENTS

PROPOSÉS PAR LE GOUVERNEMENT DE CONCERT AVEC LA SECTION CENTRALE.

- | | |
|--|--------------|
| ART. 20. — <i>Turquie</i> , charges ordinaires | fr. 40,000 » |
| — 38. — <i>Remises à payer au personnel actif du pilotage et aux agents chargés de la perception des recettes des divers services de la marine (crédit non limitatif.) —</i> | |
| Charges ordinaires | 258,000 » |
| — 51. — <i>Construction et armement complet d'une goëlette en fer destinée au service du pilotage. — Charges extraor-</i> | |
| dinaires | 80,000 » |

Relevé des chaloupes de pêche par port d'armement, de 1848 à 1859.

ANNÉES.	ANVERS.		OSTENDE.		NIEUPORT.		BLANCKENBERGHE.		HEYST.		ADINKERKE.		BRUGES.	
	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.
1848	6	330	110	3,828	0	277	57	1,088	18	359	10	127	1	60
1849	6	330	111	3,663	4	195	55	1,078	20	380	10	127	1	60
1850	6	330	110	3,650	6	209	54	1,064	20	380	10	127	1	60
1851	6	309	117	3,801	5	202	53	1,044	20	383	11	147	1	60
1852	6	303	122	4,026	3	101	52	1,010	20	383	14	187	5	88
1853	6	329	120	3,906	8	349	51	1,008	20	383	16	200	2	99
1854	6	303	118	3,804	2	158	51	1,000	10	303	16	200	1	60
1855	5	258	120	3,900	8	404	46	893	16	303	14	180	"	"
1856	5	278	122	4,026	13	509	44	867	16	303	14	183	"	"
1857	5	285	128	4,224	15	599	45	882	18	356	13	170	"	"
1858	5	489	131	4,323	13	599	45	898	18	356	13	169	"	"
1859	9	586	141	4,053	11	540	44	880	20	401	14	182	"	"