

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 14 MAI 1914.

Rapport des Commissions réunies des Chemins de fer et de la Marine, des Postes et Télégraphes, chargées d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1914 (*services de la marine*).

(Voir les n^{os} 4-XV, 159, 181, session de 1913-1914, de la Chambre des Représentants; — 44, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le baron DE PITTEURS HIÉGAERTS, Président ; BATAILLE, DE BLIECK, FRAEYS DE VEUBEKE, VAN DEN BUSSCHE, JULES VANDENPEEREBOOM, PAUL VANDENPEEREBOOM, CATTEAU, le comte DE BAILLET-LATOUR, DE CLOEDT, DUMONT DE CHASSART, le duc d'URSEL, le baron VAN REYNEGOM DE BUZET et VANDERHEYDE, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Gouvernement, en créant le nouveau Département de la Marine, se proposait d'imprimer aux choses de la marine une direction nouvelle, mieux ordonnée, en vue de développer l'industrie maritime et de mieux assurer l'avenir économique du pays.

Le Gouvernement estimait que le principal obstacle au développement de la marine et à l'accroissement du nombre des marins était notre législation surannée, insuffisante et ne répondant plus aux nécessités actuelles et aux besoins de l'industrie maritime moderne.

En proposant récemment au Roi la réunion du Ministère des Chemins de fer à celui de la Marine, Postes et Télégraphes, le chef du Cabinet déclare que l'élaboration des projets de loi et arrêtés relatifs à la Marine est aujourd'hui œuvre très avancée. D'autre part, les réponses faites par le Ministre de la Marine aux questions posées par la Section centrale chargée d'examiner le budget présenté à la Chambre des Représentants prouvent qu'un effort considérable a été fait pour l'étude et la préparation de nombreux et importants projets de loi qui, la plupart, forment un ensemble et seront soumis à la Législature lorsqu'ils seront tous mis au point.

L'unification des services se rapportant à la Marine, jusqu'ici disséminés dans divers Départements, avait été maintes fois sollicitée, mais vainement. Il est inutile d'insister sur les inconvénients que présentait cette répartition anormale des services concernant plus particulièrement les

choses de la mer. Elle fut un obstacle permanent à une étude méthodique des besoins de l'industrie maritime et à la recherche des solutions appropriées.

Le Ministre de la Marine s'est attelé immédiatement à l'unification des services se rapportant à la Marine. Cette unification est en voie d'achèvement pour ne pas dire qu'elle est une œuvre accomplie.

Nous savons par les renseignements donnés à la Section centrale de la Chambre des Représentants que le Département des Affaires étrangères a donné son accord sur le transfert du *Service des lettres de mer* et que désormais le Département de la Marine assumera le *Service de l'Emigration* pour tout ce qui concerne la visite des navires dès que l'inspection maritime aura été organisée.

Le *Service du jaugeage* des navires, ressortissant au Département des Finances, se rattache au Département de la Marine et à celui de l'inspection maritime. Quant à l'immatriculation des navires, le Département des Finances est d'accord pour laisser à l'Administration de la Marine une immatriculation administrative obligatoire.

Les attributions si importantes relatives à l'*Enseignement maritime et à la pêche maritime* exercées par le Département de l'Industrie et du Travail ont été reprises par les services nouveaux créés à l'Administration centrale de la Marine. Ces attributions se rapportent aux navires-écoles, aux subsides à l'enseignement et aux caisses des pêcheurs.

L'accord se négocie avec le Département de l'Industrie et du Travail au sujet du transfert à la Marine de la *Surveillance des appareils à vapeur des navires*, surveillance qui rentrerait dans les attributions du service d'Inspection maritime.

Le Département de la Justice a cédé à la Marine ses attributions relatives à la préparation des dispositions législatives et réglementaires, tant en ce qui concerne la navigation sur les eaux intérieures qu'en ce qui concerne la navigation maritime, et ce au point de vue du droit public comme du droit privé, du droit international comme du droit national.

En vertu de cet accord, la Marine est substituée au Département de la Justice dans ses relations avec le Ministre des Affaires étrangères quant aux conventions relatives à la navigation maritime et à la navigation sur les eaux intérieures.

Le transfert est décidé en ce qui concerne la pêche dans les eaux maritimes, anciennement dans les attributions du Département de l'Agriculture et des Travaux publics. Ce transfert porte également sur ce qui concerne la mariculture et la mytiliculture.

Aux termes d'un accord intervenu entre les Chemins de fer et la Marine, le service de publicité consulte la Marine pour tout ce qui regarde la publicité relative au service des paquebots.

Cette unification des services se rapportant à la marine, bien faite pour faciliter l'élaboration méthodique des projets de loi attendus, a permis au Ministre de la Marine d'envisager l'œuvre législative à créer dans des vues d'ensemble et le prochain dépôt d'un ensemble de projets de loi a été accueilli avec faveur par l'industrie maritime.

Un projet de loi sur l'inspection maritime et la sécurité en général a été déposé et sera complété par un arrêté royal qui réglementera

d'une manière complète tout ce qui concerne la prévention des sinistres maritimes et la surveillance des bâtiments dans les eaux maritimes. Les conséquences civiles de l'immatriculation des navires feront l'objet d'un projet de loi à élaborer par l'Administration de la Marine et l'Administration des Finances, après des études qui sont en ce moment poursuivies en commun.

Le Ministre de la Marine vient de déposer une série d'amendements pour compléter les dispositions législatives relatives aux accidents du travail, qui tiennent compte à la fois du Projet de Loi dont la Chambre est saisie et des amendements proposés par la Section centrale, en même temps qu'une proposition de loi relative aux mesures à prendre en vue d'éviter les accidents sur mer aux bateaux de la marine marchande, aux bateaux de pêche et aux bateaux de plaisance de toute nature.

Les nouveaux services institués à l'Administration centrale de la Marine préparent des projets de loi et des règlements relatifs au diplôme des mécaniciens, à la revision du Code pénal et disciplinaire, à l'institution d'un conseil d'enquête, aux lettres de mer, au jaugeage et à l'immatriculation des bâtiments et à la navigation de plaisance.

Dans son remarquable discours au dernier Congrès international de la pêche maritime, le Ministre de la Marine a tracé le programme qu'il comptait suivre pour le relèvement de la pêche maritime en Belgique qui peut et doit devenir une entreprise industrielle de premier ordre.

La constitution du bureau nouveau qui s'occupe surtout de la pêche maritime et à la tête duquel il a mis un personnel d'une compétence incontestée, est une preuve de la volonté bien arrêtée du Ministre de reviser le programme avec méthode et dans le plus bref délai.

Lorsque, grâce à l'initiative du Ministre de la Marine, l'œuvre législative annoncée aura été accomplie, la marine marchande et la pêche maritime trouveront dans la législation nouvelle les garanties souhaitables à leur développement normal, continu et progressif. La protection législative accordée à l'industrie maritime ne manquera pas de stimuler les activités et les énergies et de provoquer une véritable rénovation commerciale et maritime.

Comme conséquence des mesures d'unification, l'administration centrale a été développée tandis que les services d'exécution ont fait l'objet de certaines modifications. Plusieurs d'entre eux et bien notamment les services de garde-pêche, du passage d'eau qui relie la Tête de Flandre à Anvers, du sauvetage à la côte, des commissariats maritimes, de l'enseignement maritime, du pilotage ont reçu d'utiles modifications. Et nous avons enregistré avec satisfaction la déclaration du Ministre de la Marine au sujet de la nécessité de la réduction au strict minimum des taxes à payer par le commerce maritime en rémunération des prestations qui lui sont accordées par le personnel de l'État. Nous le remercions pour ses dispositions bienveillantes à l'égard des pilotes de mer et de rivière dont le barème a été révisé avec le désir de respecter les situations acquises.

Les conclusions du Conseil d'enquête institué pour examiner le matériel fixe et flottant de la marine et exprimer son avis au sujet des améliorations qu'il y avait lieu d'y apporter, se sont trouvées en concordance sur beaucoup de points avec les intentions de l'Administration. Des

modifications ont déjà été apportées au matériel de la marine. Des crédits sont sollicités de la Législature pour le gréement et l'armement d'un bateau-pilote, l'acquisition d'un groupe de chaudières avec leurs accessoires pour le paquebot *Princesse Elisabeth* et radoub de ce navire, pour l'acquisition d'un bateau-phare et outillage. Le montant du crédit sollicité s'élève à la somme de 837,400 francs et forme l'objet du chapitre X du budget « Dépenses exceptionnelles ».

L'acquisition d'un navire pour l'école des mousses et de deux bateaux transbordeurs pour le service de passage entre Anvers et la Tête de Flandre est décidée; mais ces acquisitions ne devant pas être effectuées dans le cours du présent exercice, les crédits primitivement sollicités pour couvrir la dépense ont été supprimés.

La réorganisation de l'école des mousses, créée jadis par mesure de compensation lorsque les primes accordées à la pêche maritime ont été supprimées et qui n'a pas complètement répondu à son but, celui de fournir les éléments des équipages occupés dans l'industrie de la pêche, est chose décidée.

Cette réorganisation, d'après les déclarations du Ministre de la Marine, semble devoir se faire de manière à combler, dans une forme aussi appropriée que possible à l'intérêt de notre marine, une lacune existant entre le navire-école, l'œuvre de l'*Ibis* et les écoles professionnelles de pêche.

Cette réorganisation ne peut que favoriser les intérêts de la marine et de la pêche. Nous émettons toutefois le vœu de voir cette réorganisation se faire en lésant le moins possible les intérêts en présence.

Les études entreprises en vue de la réorganisation des écoles de navigation sont terminées. Le but général de la réforme est d'améliorer encore la qualité de nos officiers de la marine et d'inspirer confiance aux armements.

Au sujet des résultats de l'exploitation de la ligne Ostende-Douvres, il y a lieu de retenir que la voie Ostende-Douvres acquiert d'année en année une vogue plus grande : que de 159,191 passagers en 1909, le nombre de ceux-ci a passé à 254,169 en 1913; que les voyageurs qui empruntent la ligne de nos paquebots assurent au chemin de fer une recette importante, qui, à elle seule, compense largement la perte apparente du service maritime; que le séjour et les dépenses que font les voyageurs en Belgique favorisent l'intérêt général; que la ligne Ostende-Douvres constitue un avantage capital au point de vue du trafic postal de l'État belge. La question de l'existence et du maintien de communications stables, fréquentes et rapides entre la Belgique et la Grande-Bretagne ne semble pas devoir être discutée. Ces communications sont indispensables au progrès économique et intellectuel de la nation.

Le souci de la bonne réputation de la ligne Ostende-Douvres nous fait un devoir de répéter que toutes les préventions contre la stabilité du *Stad Antwerpen* ont été mises à néant et que les épreuves sévères auxquelles le *Stad Antwerpen* a été soumis après les modifications que l'on y a apportées établissent que ce navire ne laisse à désirer sous aucun rapport. Le service intensif auquel il a été soumis depuis la mi-novembre 1913 a démontré qu'il possède des qualités nautiques au moins équivalentes à celles des meilleures unités du service Ostende-Douvres.

A noter, au point de vue de la Législature, que les transformations opérées à bord du *Stad Antwerpen* ont été effectuées exclusivement à charge des constructeurs.

Parmi les améliorations apportées au service de la Marine, l'affectation du même état-major et du même équipage au même navire nous a paru une excellente mesure. Cette réforme depuis longtemps demandée donnera non seulement satisfaction au personnel de la Marine, mais elle favorisera les intérêts de l'Etat. Un meilleur entretien du navire et un plus grand rendement du travail seront la conséquence de cette réforme.

L'assurance des pêcheurs, le développement de l'enseignement professionnel, l'établissement d'un service d'inspection au point de vue de la navigabilité, le crédit maritime, les facilités et les réductions accordées pour le transport du poisson, le perfectionnement des wagons frigorifiques, la transformation des installations de nos ports de pêche, les facilités à accorder aux industries connexes à la pêche ont été secondés comme autant de moyens propres à développer l'importance de la pêche maritime.

La plupart de ces questions rentrent dans l'objectif du Département de la Marine, et nous nous permettons d'attirer l'attention du Ministre sur la protestation de la section de la pêche de la Chambre de commerce d'Ostende contre les avantages accordés aux expéditions de poissons venant de l'étranger, au détriment du commerce local.

Le transbordement des expéditions de poissons venant de l'Angleterre est admis sur wagon à *Ostende-Quai*. L'expédition par la gare *Ostende-Quai* est refusée au commerce local. Il s'ensuit qu'un négociant de Bâle qui commande du poisson à Londres à sept ou huit heures du soir, le reçoit le lendemain à cinq heures du soir ; tandis que s'il passe la commande à Ostende à la même heure, il ne recevra l'envoi que le surlendemain de la commande, à sept heures du matin.

Cet état d'infériorité de nos expéditeurs locaux n'est pas faite pour favoriser le commerce et la pêche maritime, et nous sommes convaincus que les facilités à accorder aux expéditeurs de poissons fera l'objet d'une étude bienveillante de la part du Ministre des Chemins de fer.

Pour arrêter le programme des réformes législatives propres à favoriser l'industrie maritime, il a fallu une connaissance approfondie des besoins nouveaux de cette industrie. Le pays a confiance dans l'énergie et l'activité du Ministre de la Marine pour réaliser le programme déjà arrêté et la Législature n'hésitera pas à mettre à la disposition du Ministre les crédits nécessaires pour mener son œuvre à bien.

Les crédits ordinaires sollicités pour la Marine dépasse de 657,639 francs les sommes votées en 1913, en tenant compte de la diminution de 111,750 francs constatée au chapitre *Administration centrale*. Ces majorations sont bien justifiées. L'unification des services de la marine a eu pour résultat de transférer la charge des subsides au navire-école du Département du Travail au Département de la Marine. Cette charge comporte une somme de 640,000 francs. Il en est de même de la charge des subsides aux deux écoles professionnelles des pêcheurs du littoral et au laboratoire de recherches marines d'Ostende, s'élevant à 29,000 francs. En y ajoutant les 3,000 francs destinés à reconnaître les actes d'humanité

(6)

des marins et pêcheurs, le Ministre de la Marine justifie les 672,000 francs de supplément prévus au budget. A l'article 8, l'augmentation du personnel de la Marine, le transfert des navires-écoles et la création d'un service de surveillance expliquent les augmentations respectives de 40,930 et de 22,000 francs.

A l'article 9, l'extension de plusieurs services et la nomination de quatorze ouvriers et de deux visiteurs de moteurs ainsi que l'amélioration de la situation du personnel ouvrier justifient la majoration de 34,459 francs.

Nous constatons au chapitre I^{er} : *Administration centrale*, une diminution de 111,750 francs.

La Commission, à l'unanimité, approuve le présent rapport.

Le Rapporteur,
JULES VANDERHEYDE.

Le Président,
B^{on} A. DE PITTEURS HIÉGAERTS.