

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 JANVIER 1843.

RAPPORT fait par M. DONNY, au nom de la section centrale ⁽¹⁾ chargée d'examiner le projet de loi ⁽²⁾ qui rend exécutoire le traité conclu à La Haye, le 5 novembre 1842, avec S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg.

MESSIEURS,

Le traité du 5 novembre 1842 doit être considéré comme une transaction sur un certain nombre de prétentions respectives, dont les unes se trouvent en dehors du texte du traité de 1839, et dont les autres ont résisté aux efforts conciliateurs des commissions mixtes.

Pour apprécier cet acte, il faut le juger bien moins par ses détails considérés isolément, que par son ensemble. Il ne faut pas se demander s'il ne s'y trouve aucune disposition dont la Belgique puisse se plaindre; mais si la somme des dispositions favorables qu'il contient, balance la somme de celles qui ne le sont pas. Répondre à cette question, c'est adopter ou rejeter le traité.

Mais pour émettre, en connaissance de cause, ce vote unique d'adoption ou de rejet, il faut avoir examiné successivement chacun des articles du traité. C'est ce qu'ont fait toutes les sections et c'est ce qu'a fait, à son tour, la section centrale, dont les travaux ont recueilli les éclaircissements et les observations que je vais avoir l'honneur de présenter à la Chambre ⁽³⁾.

⁽¹⁾ La section centrale était composée de MM. RAIKEN, *président*, MERCIER, MALOU, FALLON, DE TREUX, COGELS et DONNY, *rapporteur*.

⁽²⁾ Projet de loi, n° 25.

⁽³⁾ Indépendamment des renseignements contenus dans ce rapport, le recueil de toutes les réponses ministérielles restera déposé sur le bureau, pendant toute la durée de la discussion.

TRAITÉ DU 5 NOVEMBRE 1842.

CHAPITRE PREMIER.

LIMITES.

La 2^e section demande la communication des notes échangées entre les négociateurs.

La 4^e désire la communication de tous les documents relatifs aux limites.

La 5^e demande la production des prétentions respectives des parties.

La section centrale déposera sur le bureau toutes les pièces qui lui sont parvenues concernant les limites.

ART. 1 ET 2.

Ces articles n'ont donné lieu à aucune observation.

ART. 3.

La 3^e section a posé des questions conçues en ces termes :

« Comment doit être interprétée la clause de l'art. 3 en le combinant avec » l'art. 12 du traité de paix d'avril 1839 ?

» Si l'État belge subroge un tiers dans les droits qui lui sont reconnus, au » profit de qui seront perçus les droits de barrières ? Quelle est la portée des » mots : *sous sa garantie envers le Gouvernement des Pays-Bas* ? »

Voici la réponse que le Gouvernement a faite à ces questions :

« La condition principale pour laquelle cet article a été inséré au traité, est » l'expropriation pour cause d'utilité publique.

» Si la Belgique subroge un tiers dans les droits qui lui sont reconnus, ce fait » ne pourra être considéré que comme une substitution pure et simple, qui ne » changera rien à la faculté que les deux Gouvernements conservent, de fixer, » d'un commun accord, le montant et le mode de perception des droits et » péages qui seraient prélevés sur la route ou le canal à construire, conformément » aux stipulations de l'art. 12 du traité du 19 avril 1839.

» Le Gouvernement néerlandais, pour éviter tous débats fâcheux avec une

» société concessionnaire, a demandé à n'avoir à faire, en cas de contestations,
» qu'au Gouvernement belge qui ainsi servirait d'intermédiaire et de garant à
» cette société.

» C'est dans le but de satisfaire à cette demande, que la rédaction : « *sous sa*
» *garantie envers le Gouvernement des Pays-Bas* » a été adoptée. »

La 4^e section a demandé si l'art. 3 autorisait la construction d'un chemin de fer, par le canton de Sittard ?

La réponse affirmative ne pouvait être douteuse : aussi le Gouvernement a-t-il répondu dans ce sens ⁽⁴⁾.

ART. 4 ET 5.

Aucune observation.

ART. 6.

La 3^e section ayant demandé « comment se régleraient les droits de mitoyenneté et ceux résultant du libre passage, notamment en ce qui concerne les douanes »,

Le Gouvernement a répondu en ces termes :

« Les droits de mitoyenneté et de libre passage se régleront conformément aux dispositions et aux usages généralement adoptés en pareille matière. Ces stipulations ne sont pas nouvelles. Les conventions de limites conclues par les Pays-Bas avec la Prusse, en 1816, et la France, en 1820, en renferment plusieurs. (Conventions de 1820, voir les art. 6, 14, 39, 48, 49, 56, 58, 65; Convention de 1816, voir les art. 13, 16, 27.) — Il est d'usage que les États limitrophes n'exercent d'autre acte de souveraineté, sur les chemins mitoyens formant limite, que ceux nécessaires pour prévenir ou arrêter les crimes ou délits qui nuiraient à la sûreté ou liberté de pas-

(4) DEMANDE. Pourrait-on construire un chemin de fer?

RÉPONSE. Sans aucun doute. Les termes du traité de 1839 sont généraux. Avant de souscrire à ce traité, le Gouvernement belge a fait remettre, le 14 avril 1839, à la Conférence, une note où on lit ce qui suit :

« L'art. XII, dans le cas où il serait construit en Belgique une nouvelle route, ou creusé un canal qui aboutirait à la Meuse, vis-à-vis du canton hollandais de Sittard, stipule en faveur de la Belgique le droit, en se conformant à certaines formalités, de faire prolonger cette route ou ce canal jusqu'aux frontières d'Allemagne. Il est incontestable que le mot *route*, surtout opposé au mot *canal*, s'entend de toute communication autre que celle d'un canal, et notamment d'un chemin de fer. Si le Gouvernement belge regarde une explication sur ce point comme n'étant pas sans utilité, c'est qu'il n'est pas parvenu à rassurer des intérêts privés qui se sont adressés à lui. »

La Conférence répondit, le 18 avril : « Le terme générique d'une route à construire éventuellement par le canton de Sittard, s'applique naturellement à la construction d'un chemin de fer, comme à toute autre espèce de route. »

Les déclarations sont explicites.

(Voir le rapport de M. le Ministre De Theux, du 2 mai 1839.)

» sage ; de sorte que ces chemins restent en dehors de la surveillance de la
» douane.

» Quant au libre passage stipulé aux art. 6 et 7 du traité, en faveur des
» habitants des Pays-Bas sur des chemins soumis à la souveraineté de la
» Belgique, il consiste dans l'exemption de tout droit de douanes et de toute
» visite des objets qui traversent les parties du territoire désignées au traité :
» mais les transports restent assujettis à la surveillance des employés.

» Du reste, comme ces chemins sont situés à l'extrême frontière, le droit de
» libre passage ne doit inspirer aucune crainte d'abus. »

ART. 7.

Pas d'observations.

ART. 8.

A la demande de la 4^e section « s'il n'aurait pas été possible d'obtenir une
» meilleure délimitation, en prenant les digues pour limites, » le Gouverne-
ment fait une réponse négative.

« Le traité de 1839, dit-il, stipule que le royaume de la Belgique com-
» prendra les provinces de Brabant, Liège, Namur, Hainaut, *Flandre*
» *occidentale, Flandre orientale et Anvers, telles qu'elles ont fait partie du*
» *royaume des Pays-Bas.* — Il a, par conséquent, sauf en ce qui touche le
» Limbourg et le Luxembourg, consacré le maintien du *statu quo* quant aux
» limites. Tout changement radical était donc interdit, aux termes du traité
» de Londres ; on pouvait tout au plus opérer des rectifications secondaires,
» telles que celles qui sont déterminées par le traité de La Haye et à l'aide
» desquelles on est parvenu, non sans efforts, à procurer à la Belgique une
» bonne frontière. »

ART. 9.

Pas d'observations.

ART. 10.

Plusieurs sections ayant réclamé une carte figurative de la délimitation du
rayon stratégique autour de la place de Maestricht, la section centrale a
demandé que cette carte soit lithographiée et distribuée aux membres de la
Chambre.

ART. 11 à 15.

Pas d'observations.

CHAPITRE II.

NAVIGATION.

SECTION PREMIÈRE.

ESCAUT.

La 4^e section désire qu'il soit donné communication de tous les documents relatifs à la navigation, ainsi que du rapport des membres belges de la commission mixte.

Tous les documents relatifs à la navigation, que la section centrale a pu se procurer, seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

ART. 16.

Aucune observation.

ART. 17.

Conformément aux désirs de la 5^e section, il a été demandé au Gouvernement de quelle manière se trouvait réglé le jaugeage des bateaux à vapeur, soumis au paiement du droit unique de navigation ⁽⁵⁾.

Voici la réponse qui est parvenue à la section centrale :

« Le tonnage des bateaux à vapeur sur l'Escaut a été l'objet de longues discussions entre les commissaires belges et néerlandais à Anvers. Ces discussions portèrent principalement sur la force obligatoire et l'interprétation de la note de la Conférence de Londres du 18 avril 1839, § 4. (Cette note est insérée au rapport de M. le Ministre des Affaires étrangères, présenté à la Chambre des Représentants le 2 mai 1839, page 12). On proposa successivement diverses combinaisons, et comme l'on ne parvenait pas à s'entendre, les commissaires déléguèrent, de part et d'autre, deux de leurs membres qui tombèrent d'accord, au mois de mars 1841, sur une stipulation conçue en ces termes :

« Le droit établi par l'art. 9, § 3 du traité du 19 avril 1839 ne sera, quant

(5) Le jaugeage des bateaux à vapeur n'est pas réglé par l'art. 4 du règlement provisoire du 24 octobre 1839 (*Bulletin officiel*, XCI), article ainsi conçu :

« Art. 4. Le tonnage des navires sera calculé à raison de 1 $\frac{1}{2}$ mètre ou aune cube, mesure des Pays-Bas, conformément au § 2 de l'art. 292 de la loi générale du 26 août 1822, et d'après les instructions du 20 octobre 1819, n° 1, modifiées par celles du 21 février 1823, n° 173, et du 12 avril 1825, n° 40.

» Quant au tonnage des bateaux à vapeur, il n'est rien préjugé au sujet des réserves réciproquement faites. »

» aux bateaux à vapeur, calculé que relativement à la partie de leur capacité
» destinée à recevoir une cargaison de marchandises. Pour établir cette capa-
» cité, on mesurera la partie de la cale destinée à recevoir un chargement de
» marchandises et l'on suivra dans ce mesurage les instructions du 20 octo-
» bre 1819, n° 1, modifiées par celles du 21 février 1823 et du 12 avril 1825,
» n° 40, sauf qu'au lieu de déduire le tiers stipulé dans l'instruction du
» 21 février 1823, il ne sera défalqué qu'un sixième. »

« Cette décision qui maintenait dans son intégrité le principe posé par la
» Conférence, fut adoptée par la commission belge, le 24 mars 1841, et soumise
» à l'approbation des deux Gouvernements. Le Cabinet de La Haye donna son
» adhésion vers le mois d'août 1841, et celui de Bruxelles vers la même
» époque.

» La commission belge reçut en même temps l'instruction qu'il devait être
» entendu :

» 1° Que l'on considère comme en dehors du mesurage, et, par conséquent,
» comme non soumises aux droits, les parties du navire destinées aux voya-
» geurs, aux machines et aux approvisionnements de celles-ci ;

» 2° Que, par conséquent, le mesurage ne porte que sur la cale proprement
» dite destinée à recevoir les marchandises, et qui seule est imposable, sauf
» la déduction stipulée par le paragraphe dont il s'agit.

» Dans la séance de la commission mixte du 23 septembre, il fut résolu que
» les deux Gouvernements ayant adhéré à la stipulation, celle-ci servirait de
» base aux articles destinés à compléter le règlement sur la navigation de
» l'Escaut.

» Peu de temps après, les négociations directes s'ouvrirent entre les deux
» Gouvernements, et les commissions mixtes furent ajournées.

» Cet exposé satisfait à la question posée par la section centrale, et il
» explique ce qui a été dit dans le rapport du 23 novembre, sur les art. 29
» et 51 du traité.

» Il en résulte que l'objet en question était définitivement réglé pour l'Escaut,
» avant l'ouverture des négociations qui ont amené le traité du 5 novembre. »

ART. 18 ET 19.

Aucune observation.

SECTION II.

CANAL DE TERNEUZEN.

ART. 20.

Le canal de Terneuzen est divisé en deux biefs, dont les écluses inférieures se trouvent sur le territoire hollandais (au Sas-de-Gand et à Terneuzen). Il a été construit dans un triple but :

Il devait être employé comme canal de navigation, de Gand à la mer ;

Il devait servir de moyen d'écoulement des eaux des terres hautes des environs de Gand ;

Il devait, de plus, procurer l'écoulement des eaux des terres basses, belges et néerlandaises, des environs du Sas-de-Gand.

L'on avait poussé les exigences au-delà des limites du possible.

Il est déjà fort difficile de faire marcher de front la navigation et l'écoulement des eaux supérieures. Toutefois, il est permis d'espérer qu'au moyen de sages règlements intérieurs le Gouvernement y parviendra ⁽⁶⁾.

Mais il y a impossibilité absolue de concilier les intérêts de la navigation avec l'écoulement des eaux des terres basses ; l'expérience a prouvé que, sous ce rapport, le canal ne peut remplir sa double destination.

Pour la navigation, les eaux doivent être tenues à un niveau très élevé : dès-lors l'écoulement des eaux des terres basses devient impossible.

Pour l'écoulement des eaux, le niveau de flottaison doit être tenu fort bas : dès-lors la navigation doit s'arrêter.

Dans l'état actuel des choses, il faut sacrifier, suivant les circonstances, tantôt les intérêts de la navigation, et tantôt ceux des terres basses.

Depuis 1830, la difficulté est devenue plus sérieuse encore. Le grand intérêt de la Belgique, c'est la navigation ; celui de la Hollande, c'est l'écoulement des eaux de ses polders : aucun des deux pays ne pouvait faire le sacrifice d'intérêts aussi majeurs, et tous les efforts de la commission mixte sont venus se briser contre une difficulté qui semblait insurmontable.

Les négociateurs du traité sont parvenus à résoudre le problème de la manière suivante, qui paraît satisfaisante pour les deux pays.

Le canal de Terneuzen restera consacré exclusivement à la navigation et à l'écoulement des eaux des terres hautes.

⁽⁶⁾ Le paragraphe final de l'art. 20, qui donne au Gouvernement Belge la direction exclusive des manœuvres des ouvrages d'art, lui facilitera considérablement sa tâche.

L'écoulement de celles des terres basses se fera par de nouveaux canaux, dont la construction et l'entretien seront à la charge de la Hollande, sauf l'indemnité stipulée en sa faveur, à l'art. 23.

Tel est le système consacré par l'art. 20.

Deux sections, la 3^e et la 6^e, ont demandé des renseignements sur la nature et la valeur des ouvrages, que la Hollande s'oblige à construire.

D'après les renseignements fournis par le Gouvernement, ces ouvrages consisteront en canaux, rigoles, siphons, écluses, etc., dont l'ensemble a été évalué de 8 à fr. 900,000 par les commissaires belges, et à fl. 400,000 par l'ingénieur néerlandais.

ART. 21 et 22.

Aucune observation.

ART. 23.

L'acte de concession du canal de Terneuzen assure aux concessionnaires les avantages suivants :

a. Une contribution annuelle (*geschot*) de 60 cents par mesure ou arpent (*gemet*) de 44 ares 56 centiares, à percevoir sur les terres à dessécher dans les environs d'Axel et du Sas-de-Gand ;

b. Un droit annuel de *suation* (*afwateringsgeld*) de 25 cents par mesure (*gemet*), à percevoir sur 150,000 mesures de terres situées en amont et en aval du Sas-de-Gand (?) ;

c. Un péage qui devait s'élever moyennement à 40 cents par tonneau, à percevoir sur les bâtiments qui navigueront sur le canal (*) ;

d. Un autre péage de 3 cents par tonneau, à percevoir sur les bâtiments se rendant dans l'avant-port de Terneuzen ;

e. Plusieurs autres avantages de moindre importance, dont il est inutile de s'occuper ici.

Par une convention du 5 novembre 1825, les concessionnaires cédèrent la jouissance de tous ces avantages au syndicat d'amortissement, pour tout le temps qui s'écoulerait jusqu'à ce que cette institution se serait remboursée, au

(?) En réponse à des demandes émanées des 3^e et 6^e sections, le Gouvernement a fait connaître que les 150,000 mesures étaient situées, savoir :

30,936 mesures en Hollande, ayant à payer.	fl.	7,734
119,064 » en Belgique, » »		<u>29,766</u>
150,000 » à 25 cents	fl.	<u>37,500</u>

(*) Le tarif de ces péages, approuvé par arrêté royal du 9 avril 1830, a été communiqué à la Chambre, dans la pièce n° 247 de la session 1841—1842, page 116.

moyen de ces perceptions, le capital et les intérêts d'un prêt de fl. 1,800,000 qu'elle s'engageait à faire aux concessionnaires.

Plus tard, la concession fut annulée et le canal réuni au domaine de l'État, par un arrêté royal du 13 juin 1828, n° 106.

Quand il fut question d'exécuter le traité de 1839, la Hollande réclama :

1° Un droit de navigation maritime de 54 cents par tonneau de mer, à percevoir sur les bâtiments de mer faisant usage du canal de Terneuzen;

2° Le paiement du droit de *suation*, dont l'acte de concession frappait les terres situées en Belgique, et, dans le cas où cette prétention serait jugée inadmissible, le paiement d'une part dans les frais d'entretien du canal et des ouvrages d'art.

Occupons-nous d'abord du droit de navigation maritime.

Si l'on conçoit sans peine que la Hollande ait pu élever la prétention de percevoir un droit sur les navires de mer faisant usage de la partie néerlandaise du canal, l'on conçoit encore beaucoup mieux que la Belgique ait repoussé cette prétention de toutes ses forces. En effet, celle-ci n'a voulu accepter le traité de 1839 qu'après avoir posé la question à la Conférence, et la Conférence a formellement prononcé l'affranchissement du canal de Terneuzen ⁽⁹⁾.

(9) Extrait du rapport de M. le Ministre De Theux, du 2 mai 1839.

« 3° Le § 3 de l'art. IX stipule un droit unique pour le trajet par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique à la pleine mer; ainsi, en considération du trajet par le canal de Terneuzen, les navires devront le droit en entier, bien qu'ils ne se soient servis de l'Escaut que sur une étendue de quatre lieues environ. La Hollande, percevant ainsi le droit dans son intégralité, y trouve le dédommagement de l'entretien du canal que la Belgique, de son côté, entretient de la frontière hollandaise à Gand, sans percevoir de droit, le péage étant unique. La Belgique se plaint à déclarer que c'est dans ce sens qu'elle entend, de sa part et de la part du Gouvernement Néerlandais, l'exécution de cette disposition. Entendre autrement l'art. IX, serait exiger, pour un trajet de quatre lieues, une somme aussi forte que pour un trajet de dix-huit, et placer Gand dans une position très désavantageuse par rapport à Anvers, en négligeant même les intérêts de Terneuzen, point de la Flandre zélandaise pour lequel le transit vers Gand doit être d'une si grande importance. En mettant Gand et Anvers, relativement au péage, sur la même ligne dans le système de navigation qui rattache ces deux villes à la mer, la Conférence n'a fait qu'appliquer la pensée à laquelle est due la voie directe de Gand à la mer. »

(Note belge, du 14 avril 1839.)

« Ad. 3. Le droit de tonnage à percevoir par le Gouvernement Néerlandais sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, étant un droit de reconnaissance et de transit, le calcul des distances n'a pas dû être pris en considération pour le déterminer. Mais il a été entendu que les bâtiments venant de la Belgique pour se rendre à la haute mer, ou venant de la haute mer pour se rendre en Belgique, et ce dans l'une et l'autre direction, soit par l'Escaut, soit par le canal de Terneuzen, ne seraient assujettis qu'à un droit unique. En conséquence, il ne saurait être perçu d'autre droit ni sur la partie hollandaise, ni sur la partie belge, du canal qui communique entre Terneuzen et Gand. »

(Réponse de la Conférence, du 18 avril 1839.)

Aussi la section centrale considère-t-elle comme complètement inadmissible, la perception d'un péage quelconque sur les navires de mer, déjà soumis au paiement du droit unique de navigation. Par suite, elle ne tient aucun compte de la réclamation néerlandaise, dans l'appréciation des éléments dont se compose la rente de fl. 50,000, mis à la charge de la Belgique par l'art. 23 du traité de 1842.

Passons maintenant au droit *de suation*.

D'après les explications données plus haut, l'on a vu que la perception de ce droit, originellement accordée aux concessionnaires, avait été transférée, en définitive, au trésor de l'État. Dès lors, la perception d'un droit de *suation*, par la Hollande, à raison des terres belges, ne pouvait être admise sans inconséquence par la Belgique, qui s'est toujours considérée comme subrogée aux droits que le trésor de l'ancien royaume avait à faire valoir dans toute l'étendue du territoire belge.

La question de savoir si la Belgique doit payer une part contributive dans les frais d'entretien des ouvrages d'écoulement construits sur le territoire hollandais, est d'une nature plus sérieuse. Sans entrer dans l'examen des moyens de droit qu'on a présentés à l'appui d'une solution affirmative de cette question, la section centrale pense que cette solution est fondée en équité, et, par suite, elle admet le principe du concours de la Belgique à l'entretien dont il s'agit.

Mais jusqu'à concurrence de quelle somme, la Belgique doit-elle contribuer à cette charge ?

L'acte de concession évalue l'entretien du canal entier à fl. 54,000 par an ; mais, d'après des états produits à La Haye, l'entretien de ce qui se trouve sur le territoire hollandais seulement s'élèverait depuis 1839 à fl. 110,000 par an, savoir : fl. 95,000 pour travaux et fl. 17,000 pour le personnel. Ce chiffre a paru énorme à la section centrale, et elle n'a pu s'en rendre compte, qu'en supposant avec le Gouvernement Belge que, depuis 1830 à 1839, les travaux auront été négligés, du moins en partie, circonstance qui aura nécessité des dépenses extraordinaires, à partir de cette époque ⁽¹⁰⁾. Le Gouvernement est d'avis que le chiffre de fl. 110,000 pourra s'abaisser, dans les années normales, jusqu'à celui de fl. 92,000. Mais la section centrale est disposée à considérer cette dernière évaluation comme encore bien forte, tout en regardant comme trop faible, le chiffre indiqué par l'acte de concession, dont tous les calculs paraissent avoir été démentis, lors de l'exécution des travaux.

(10) Quelque chose de semblable est arrivé en Belgique. De 1830 à 1839, il n'avait été dépensé pour le canal de Terneuzen qu'une somme moyenne de fr. 11,000 par an ; mais, dans la séance du 20 mai 1839, il a été demandé à la Chambre un crédit de fr. 217,000, « pour travaux de dévasement et de réparation des berges à effectuer au canal de Gand vers » Terneuzen. »

Quoi qu'il en soit, la section centrale ne peut, sur des données aussi vagues, évaluer à combien devrait s'élever la part contributive de la Belgique dans les frais d'entretien; tout ce qu'elle peut dire, c'est qu'elle considère cette part comme un des éléments constitutifs de la somme de fl. 50,000, que la Belgique s'oblige à payer à la Hollande par l'art. 23 du traité.

Un autre élément constitutif de cette charge se trouve naturellement dans l'indemnité due à la Hollande, pour la part de la Belgique dans les ouvrages nouveaux, dont l'art. 20 prescrit la construction, et qui paraissent devoir coûter une somme d'au moins fl. 400,000.

Si l'on suppose que ces travaux sont construits au moyen de capitaux portant 5 p. % d'intérêt ⁽¹¹⁾, et si l'on porte à 2 p. % les frais d'entretien et de manœuvre, la charge totale qui résultera de ces ouvrages, pourra être représentée par une annuité perpétuelle de fl. 28,000 ⁽¹²⁾: faute de données suffisantes, la section centrale n'a pu se fixer sur la part que la Belgique aurait à contribuer dans cette somme.

Enfin, il est un troisième élément dont il faut tenir compte: c'est l'entretien de l'endigement éventuel de la plage de Sluiskille, entretien dont la Hollande se charge, par l'art. 22, dans l'intérêt exclusif de la Belgique. Il paraît que, d'après un projet rédigé en 1850, par l'ingénieur en chef Wolters, les frais d'endigement de Sluiskille s'élèveraient à fr. 80,000 environ. Le Gouvernement estime l'entretien de cet endiguement à une somme annuelle de fr. 1,600 à 2,000.

D'après cette manière d'apprécier les choses, la rente de fl. 50,000 serait composée de :

1° La part de la Belgique dans les frais d'entretien de la partie néerlandaise du canal, considéré comme moyen d'écoulement des eaux supérieures, entretien dont l'évaluation la plus basse descend au-dessous de fl. 54,400 et dont le chiffre le plus élevé atteint fl. 110,000 par an;

2° La part de la Belgique dans les frais de construction et d'entretien des nouveaux ouvrages à faire, frais représentés par une annuité de fl. 28,000 à 32,000;

3° Les frais d'entretien de l'endigement de Sluiskille, s'élevant annuellement à fl. 900 environ.

Le Gouvernement y ajoute :

4° Une somme indéterminée, allouée transactionnellement à la Hollande, pour l'extinction de sa prétention de percevoir un péage sur les navires de mer naviguant sur le canal de Terneuzen.

⁽¹¹⁾ Il ne faut rien compter ici pour amortissement, attendu que l'obligation contractée par la Belgique est de nature perpétuelle.

⁽¹²⁾ Le Gouvernement en calcule le *maximum* à fl. 32,000.

Au moyen de ces explications, il est répondu, autant que la chose est possible, à la question suivante posée par la 3^e section :

« Si la rente de fl. 50,000 n'est pas tout entière une indemnité, quelle est :

» *a.* La partie de la rente qui doit être regardée comme indemnité?

» *b.* La cause du paiement pour le surplus? »

La même section a demandé si le Gouvernement Belge sera subrogé aux droits des concessionnaires primitifs, en ce qui concerne le droit de *suation* concédé à charge des terres belges.

La question ayant été soumise au Gouvernement, celui-ci a répondu en ces termes :

« Par l'adoption du traité, le Gouvernement Belge se trouve subrogé aux lieux et place des concessionnaires, en ce qui concerne les terrains situés sur le territoire belge. »

ART. 24 à 37.

Pas d'observations.

SECTION III.

EAUX INTERMÉDIAIRES ENTRE L'ESCAUT ET LE RHIN.

Le 31 mars 1831, les États riverains du Rhin conclurent, à Mayence, une convention contenant le règlement définitif pour la navigation de ce fleuve, règlement applicable en même temps au Leck et au Waal ⁽¹³⁾.

Cette convention établit deux systèmes différents de péages.

Le premier système est applicable aux eaux en aval de Gorcum et de Krimpen jusque dans la pleine mer, et se trouve réglé par l'art. 4 de la convention. Cet article ordonne la perception d'un droit fixe de 13 ¹/₄ cents par quintal de 50 kil. à la remonte, et de 9 cents à la descente. Il y est dit expressément que ce droit fixe sera perçu en remplacement de tous droits de transit, de péages, ou autres de cette nature.

Le second système est applicable aux eaux du Waal en amont de Gorcum,

(13) La 1^{re} et la 3^e sections ont demandé l'impression de la convention de Mayence. Cette pièce est imprimée à la suite de ce rapport. (*Annexe A*).

du Leek en amont de Krimpen et du Rhin proprement dit, à partir du point où il devient navigable. Ce régime, développé aux art. 14 et suivants, consiste dans la perception *d'un droit de navigation* qui se compose de :

1° Un droit de reconnaissance, calculé en proportion de la capacité des bâtiments ;

2° Un droit sur le chargement, calculé par quintal et à raison des distances.

L'art. 42 du traité assimile le commerce belge au commerce hollandais, en ce qui concerne le régime du péage fixe de 15 $\frac{1}{4}$ cents par quintal : l'art. 41 les assimile sous le rapport du second régime de péages, celui des droits variables, pour le parcours de Gorcum et de Krimpen, jusqu'au Rhin prussien à Lobith.

Cette assimilation complète du commerce des deux pays nous assure la libre communication avec l'Allemagne, par le Rhin, communication que la Belgique a chèrement payée, que les puissances rhénanes ont réclamée comme nous, que la Conférence de Londres a voulu nous assurer et dont deux arrêtés néerlandais ont tenté de nous rendre la jouissance impossible.

Cette communication n'est pas, en effet, une faveur gratuite accordée à la Belgique : c'est un avantage commercial qu'on la força d'acquiescer au prix d'une rente perpétuelle très élevée (*).

Rien n'est plus facile que de prouver l'intérêt que les Puissances rhénanes ont pris à la communication entre leurs États et la Belgique, principalement représentée dans cette question par le port d'Anvers.

Ce port figurait à côté de ceux d'Amsterdam, de Rotterdam et de Dordrecht, dans les art. 5 et 6 de la convention de Mayence, tels qu'ils ont été discutés et adoptés. A cette époque, toutes les Puissances rhénanes voulaient donc *qu'il n'y eût aucune différence entre le commerce des États rhénans avec les trois ports hollandais, et le commerce de ces mêmes États avec le port belge.*

Il est vrai que le 30 mars 1831, veille du jour de la signature de la convention de Mayence, le commissaire néerlandais obtint que la mention du port d'Anvers serait rayée de cet acte ; mais il ne l'obtint que moyennant une réserve faite par les commissaires de Bade, de la Bavière, de la Hesse, et de la Prusse ; réserve qui a été renouvelée lors de l'échange des ratifications et dont le but final était d'obtenir, pour les bateliers du Rhin (à la cessation des différends hollando-belges), la permission de naviguer à Anvers et *vice versa*, sans avoir à payer d'autres droits que ceux que les États riverains s'étaient engagés d'acquiescer pour le parcours vers les ports néerlandais, et *vice versa*. Ces quatre puissances et la France, qui adhéra à leur réserve, voulaient donc, encore à cette époque-là, *qu'il n'y eût aucune différence entre le commerce des États rhénans avec les trois ports de la Hollande, et le commerce de ces mêmes États avec le port belge.*

Les intentions de la Conférence de Londres ne sont pas plus difficiles à prouver.

Dans le protocole du 27 janvier 1831, n° 12, la Conférence fit une déclara-

(*) Protocole, n° 48. — Art. 63, 1° du traité du 5 novembre 1842.

tion de principe conçue en ces termes : « Il importe à la conservation de
 » l'équilibre européen et à l'accomplissement des vues qui dirigent les cinq
 » puissances, que la Belgique florissante et prospère trouve dans son nouveau
 » mode d'existence politique les ressources dont elle aura besoin pour le
 » soutenir. »

Passant plus tard à l'application de ce principe, et considérant comme une des ressources vitales de la Belgique la libre communication de ce pays avec l'Allemagne, la Conférence stipula, d'abord dans le traité de 1831, et ensuite dans celui de 1839, *que la navigation des eaux intermédiaires ne serait assujettie qu'à des péages modérés qui seraient les mêmes pour le commerce des deux pays.*

Et si l'on veut une preuve qu'aux yeux de la Conférence, la libre communication avec l'Allemagne constituait une des ressources vitales de la Belgique, on trouve cette preuve dans une réponse que la Conférence a faite aux plénipotentiaires des Pays-Bas, par un mémoire du 4 janvier 1832 (*annexe D* du protocole n° 53), où se trouve le passage suivant : « Finalement, le protocole
 » du 27 janvier 1831 auquel le gouvernement néerlandais a adhéré, renfermait
 » la déclaration suivante. *Il importe, y est-il dit, à la conservation de l'équilibre*
 » *européen et à l'accomplissement des vues qui dirigent les cinq puissances, que*
 » *la Belgique florissante et prospère trouve dans son nouveau mode d'existence*
 » *politique les ressources dont elle a besoin pour le soutenir. Or les cinq puis-*
 » *sances auraient-elles accompli ces vues, auraient-elles contribué à rendre la*
 » *Belgique florissante et prospère, si elles ne lui avaient assuré les ressources*
 » *que lui offre une libre navigation de l'Escaut et la libre communication avec*
 » *l'Allemagne par les voies les plus directes? Les cinq puissances pouvaient-*
 » *elles, même lorsque le Gouvernement néerlandais, en adhérant au protocole*
 » *du 27 janvier, avait adhéré au principe ci-dessus, pouvaient-elles refuser*
 » *aux Belges des facilités de commerce, qui étaient pour leur pays l'unique*
 » *moyen de soutenir son nouveau mode d'existence? »*

Ainsi, la volonté de la Conférence, les intentions des États Rhénans, le sacrifice d'une rente perpétuelle énorme, tout semblait garantir à la Belgique la libre communication avec l'Allemagne, lorsque deux arrêtés néerlandais du 11 juin 1839, nos 16 et 17, vinrent, en quelque sorte, établir une barrière entre les deux pays.

Ces arrêtés règlent, arbitrairement et sans le concours de la Belgique, l'exécution des stipulations du traité de 1839, en ce qui concerne la navigation d'Anvers au Rhin, et leurs dispositions sont telles que le commerce belge se trouve dans l'impossibilité de concourir avec le commerce hollandais, pour le transit fluvial vers l'Allemagne ⁽¹⁴⁾.

(14) Telle paraît être l'opinion générale, non seulement en Belgique, mais encore en Allemagne et même en Hollande.

Cette opinion est d'ailleurs évidemment fondée, si, comme il n'y a pas lieu d'en douter, les commissaires belges ont établi avec exactitude les chiffres suivants, extraits d'une note remise par eux à leurs collègues néerlandais.

« Il résulte du tableau comparatif ci-joint que les bâtiments belges se rendant directement

La Conférence avait dit : La navigation des eaux intermédiaires sera réciproquement libre. Elle n'avait indiqué aucune voie ; elle n'en avait excepté aucune, elle les avait donc admises toutes sans restriction.

Le Gouvernement néerlandais a cru pouvoir dire : De toutes les eaux intermédiaires, il n'y aura d'ouvert à la navigation que le Merwede, le Dordsche-Kil, le Hollandsch-Diep, le Volkrak, le Krammer, le Keete, le Slaat, et l'Eendragt.

La Conférence avait dit : La navigation des eaux intermédiaires ne peut être assujettie qu'à des péages modérés, *qui seront les mêmes pour le commerce des deux pays.*

Le Gouvernement néerlandais a cru pouvoir dire : La navigation des eaux intermédiaires sera soumise à deux péages différents ; l'un léger et unique pour le commerce hollandais, l'autre élevé et composé de trois éléments divers pour le commerce belge ; et, par exemple, le commerce des Pays-Bas, profitant de la convention de Mayence, paiera le droit fixe de 13 $\frac{1}{4}$ cents par quintal, pour les marchandises arrivant à Gorcum par le *Merwede*, soit qu'elles viennent directement de Rotterdam et de Dordrecht, soit que, venant de la pleine mer, elles aient déjà passé par le *Hollandsch-Diep* et le *Dordsche-Kil* : mais le commerce de la Belgique, soumis au régime qu'il me plaît d'établir, paiera sur les marchandises arrivant à Gorcum, par les mêmes eaux : 1^o un droit de 12 $\frac{3}{4}$ cents par quintal, pour le parcours depuis Bath jusqu'au point où je fais commencer les eaux intermédiaires ; 2^o un second droit de 10 $\frac{1}{4}$ cents, pour le parcours de ces eaux, dans les limites que je leur assigne ; 3^o un troisième droit, que je qualifie de *Roer-tol*, et dont je fixe le montant en proportion de la capacité du bâtiment.

La Conférence avait dit : J'assure à la Belgique, moyennant une rente élevée dont je la grève, la libre communication avec l'Allemagne, communication que je considère comme une ressource vitale pour ce nouveau pays.

Le Gouvernement néerlandais a cru pouvoir dire : J'enlève à la Belgique la libre communication avec l'Allemagne, tout en retenant, à mon profit, la rente qui en est le prix.

Énoncer les résultats du régime établi par les arrêtés du 11 juin 1839, c'est démontrer que la Belgique ne pouvait, en aucun cas, se soumettre à ce régime aussi injuste qu'il était arbitraire. Il fallait, de toute nécessité, que les arrêtés fussent abrogés, soit par une décision de la commission mixte, soit par un

» d'Anvers au Rhin prussien, paieraient en plus que les bâtiments hollandais ou assimilés, se
» rendant de la mer au Rhin : Par tonneau à la remonte fl. 2-62 $\frac{1}{2}$, ou pour 100 tonneaux
» fl. 262 $\frac{1}{2}$, soit fr. 554-50; à la descente fl. 3-70, ou pour 100 tonneaux fl. 370, soit fr. 783.

»
» Ainsi, un navire belge qui effectuerait un voyage, aller et retour, de l'Escaut vers le Rhin,
» avec un chargement de 100 tonneaux de marchandises, paierait en plus qu'un bâtiment
» hollandais, effectuant le même voyage par les eaux hollandaises de la mer au Rhin,
» fr. 1,337-50. »

acte diplomatique. La commission mixte n'est point parvenue à faire disparaître ces entraves ; mais le traité du 5 novembre en a fait justice , en réglant la navigation des eaux intermédiaires , de manière à faire jouir la Belgique d'une communication , qu'on n'aurait jamais dû lui contester.

La 3^e section a demandé si les navires partant de Gand pour le Rhin sont assimilés, sous tous les rapports, à ceux partant d'Anvers.

Le Gouvernement a répondu qu'il ressort des art. 38 et suivants et notamment de l'art. 44, que les navires venant de Gand ou Anvers sont rangés sur la même ligne, quant à la navigation de ou vers le Rhin par les eaux intermédiaires.

ART. 38.

Aucune observation.

ART. 39.

La 2^e section a demandé si dans le trajet d'Anvers à Gorcum , la navigation pourra faire usage des passes navigables du Biesbosch.

En répondant affirmativement à cette question, le Gouvernement a fait remarquer, avec raison, que les mots *toutes les voies navigables communiquant de l'Escaut au Rhin*, qui se trouvent dans l'art. 39, ne sauraient laisser le moindre doute à cet égard.

Il est au reste fort naturel que le traité du 5 novembre soit conçu en termes aussi généraux que possible. Le prix payé par la Belgique, pour l'usage des eaux intermédiaires, est assez élevé, pour qu'elle obtienne la jouissance la plus complète de cet avantage.

ART. 40 et 41.

Aucune observation.

ART. 42.

Pour satisfaire aux désirs de la 3^e section, le Gouvernement a fait parvenir à la section centrale une note contenant des explications au sujet des droits de pilotage, de balisage et de fanal, perçus sur les eaux intermédiaires, et trois arrêtés royaux relatifs à la perception de ces droits ; l'un du 15 septembre 1854, n^o 29, le second du 28 mars 1856, n^o 8, et le 3^e du 25 mai 1857, n^o 27. La note est annexée sous la lettre B et les arrêtés seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

ART. 43 à 49.

Aucune observation.

SECTION IV.

MEUSE.

ART. 50 A 55.

La 3^e section a demandé si les marchandises étrangères, déposées à l'entrepôt de Liège, pourraient transiter par une autre voie que celle de la Meuse, et, par exemple, par le chemin de fer belge.

Le Gouvernement a répondu par l'observation très juste, que l'établissement d'un entrepôt à Liège n'est qu'une application du principe de la liberté des fleuves posé dans l'acte de Vienne, combiné avec le principe de la réciprocité stipulée à l'art. II de la convention de Mayence, et qu'ainsi Liège ne sera ville d'entrepôt que pour le transit effectué par la Meuse. .

CHAPITRE III.

FINANCES.

ART. 56.

Cet article a pour but de mettre un terme aux difficultés qui s'étaient élevées entre les deux Gouvernements, au sujet de l'encaisse du caissier-général de l'ancien royaume des Pays-Bas ⁽¹⁶⁾.

Plusieurs sections ont désiré connaître le montant reconnu par la Société générale de l'encaisse dont il s'agit.

Ce montant a été arrêté provisoirement à la somme de fr. 12,990,457-25 par la convention du 1^{er} novembre 1835.

Ce montant provisoire a été converti en fonds publics, jusqu'à concurrence

⁽¹⁶⁾ Dans l'examen de plusieurs questions financières, l'on peut consulter avec fruit :

a. Un premier rapport fait par M. Fallon, à la date du 5 août 1835 (pièce n° 10 de la session 1835-1836);

b. Un second rapport fait par M. Fallon, à la date du 8 septembre 1837 (réimprimé sous le n° 36 de la session 1842-1843).

de fr. 12,989,618-82, de la manière que l'indique l'état qui sera déposé sur le bureau, pendant la discussion.

La 4^e section demande qu'il soit fait des réserves à la section centrale, tant en ce qui regarde la question de compétence pour le règlement du solde, qu'en ce qui a rapport au chiffre définitif et aux intérêts.

La section centrale, considérant que l'art. 56 ne résout la question de l'encaisse que dans ses rapports avec le Gouvernement des Pays-Bas, est d'avis que rien n'est préjugé par le traité, ni sur la question de compétence pour régler le solde du caissier-général, ni sur le chiffre définitif de l'encaisse, ni sur le point de savoir si des intérêts sont dus. L'art. 56 ne peut être entendu d'une autre manière.

La 5^e section avait demandé si les provinces belges du Limbourg et du Luxembourg recouvreraient leur part des fonds provinciaux restés entre les mains des agents du caissier-général, dans les forteresses de Maestricht et de Luxembourg. Bien qu'il parût à la section centrale que la question devait inévitablement recevoir une solution affirmative, elle l'a néanmoins transmise au Gouvernement, qui lui a fait parvenir une réponse conçue en ces termes:

« Il a été entendu à La Haye, que les provinces de Limbourg et de Luxembourg recouvreraient leur quote-part dans les fonds provinciaux restés dans les caisses du caissier-général à Maestricht et Luxembourg, et que le décompte de ces fonds serait fait entre les Gouverneurs respectifs, marche qui a été suivie lors de la remise des territoires rétrocédés aux Pays-Bas, pour le règlement des intérêts locaux. »

ART. 57.

En 1822, le royaume des Pays-Bas s'est trouvé dans une situation financière fort embarrassée, par suite de causes dont il serait superflu de faire l'énumération, mais dont quelques-unes, d'une origine antérieure à 1815, étaient étrangères aux provinces belges.

Les grands pouvoirs de l'État ne trouvèrent, à cette époque, d'autre remède à ce mal que la vente des domaines nationaux; sacrifice dont la Belgique, encore couverte de riches forêts domaniales, fut appelée à supporter la plus forte part⁽¹⁷⁾

Une loi du 27 décembre 1822 posa les bases de cette grande opération

(17) Lorsqu'on se place au point de vue d'une union passagère de la Belgique à la Hollande, (point de vue qui n'était pas celui des États-généraux de 1822, mais qui était bien celui de la Conférence et qui est aussi le nôtre), l'on doit reconnaître que la Belgique a été lésée par toutes les mesures qui lui ont enlevé ses domaines, pour l'extinction d'obligations qui lui étaient étrangères, et même par toute mesure qui, pour l'accomplissement d'une obligation commune, l'a forcée au sacrifice d'une partie de domaines plus considérable que celle que la Hollande sacrifiait de son côté.

Cette observation, d'une portée générale, s'applique à plusieurs opérations dont il sera question ci-après.

financière. Elle en confia l'exécution au syndicat d'amortissement, institution nouvelle qu'elle créa tout exprès.

Par cette loi, le syndicat est chargé de l'administration des domaines de l'État (art. 5), il est ensuite autorisé d'aliéner les domaines qui lui sont cédés jusqu'à concurrence d'un produit net de fl. 1,750,000, de lever des fonds sur iceux, et de les rembourser moyennant le prix de vente (art. 7) ⁽¹⁸⁾.

Bien qu'entouré de formes qui lui donnaient les apparences d'une institution privée, le syndicat n'était en réalité autre chose qu'une institution financière de l'État. Aussi la Belgique a-t-elle toujours soutenu qu'elle se trouvait, à l'égard du syndicat, dans la même position qu'à l'égard du trésor de l'ancien royaume. Ce système était trop juste pour ne pas prévaloir en définitive, et le traité du 5 novembre le consacre par plusieurs articles, qui reconnaissent évidemment que les droits possédés par le syndicat, dans toute l'étendue du territoire belge, demeurent acquis à la Belgique.

Pour bien comprendre la portée de cet article, il est nécessaire d'avoir une juste idée de ce que sont les *losrenten*, dont il y est fait mention. Voici quelques explications à ce sujet.

En 1824, le syndicat fit usage des pouvoirs qu'il tenait de la loi du 27 décembre 1822, pour négocier un emprunt de 100 millions de florins, en effets au porteur produisant 2 1/2 p. % d'intérêt et hypothéqués sur les domaines à vendre. Ce sont ces effets que le traité du 5 novembre désigne sous le titre de *losrenten* ⁽¹⁹⁾.

Le plan de cet emprunt fut publié par avis du 9 juin 1824. Indépendamment d'une foule d'autres dispositions, qu'il est inutile de rappeler ici, il porte :

a. Que les *losrenten*, ainsi que les intérêts échus, seront en tout temps reçus, pour leur valeur nominale, en paiement du prix de vente des domaines à aliéner par adjudication publique ;

b. Qu'à compter du 1^{er} avril 1850, les porteurs des *losrenten* auront le droit de réclamer, le 1^{er} de chaque mois, le paiement de ces effets à 100 p. %, paiement qui s'effectuera en numéraire six mois plus tard ;

c. Que les *losrenten* données en paiement du prix de vente des domaines seront amorties ;

d. Que les *losrenten* seront reçues en tout temps, comme numéraire pour leur valeur nominale, dans toutes les opérations du syndicat.

L'on a fait une application de cette dernière disposition, lors de la négociation d'un emprunt de fl. 30,000,000 à 3 1/2 p. %, ouvert en 1850 par le

⁽¹⁸⁾ Je cite textuellement; à cette époque, les lois n'avaient pas toujours le mérite d'être fort claires.

⁽¹⁹⁾ Le texte français du plan de la négociation donne à ces effets le titre de *rentes remboursables sur les domaines*. Ce plan fut publié en Belgique dans le supplément au *Journal de Bruxelles* du 24 juin 1824.

syndicat d'amortissement. Les *losrenten* furent admises comme numéraire dans les versements à faire par les prêteurs.

La Société générale prit part à cet emprunt pour son propre compte, et, de plus, elle reçut, comme correspondant du syndicat, les versements de plusieurs particuliers qui y participaient également.

Ces versements consistaient presque exclusivement en *losrenten*, qui formèrent, entre les mains de la Société générale, un dépôt de valeurs appartenant encore au syndicat, au moment des événements de septembre. Par une conséquence du système belge, qui identifie le syndicat avec le trésor de l'ancien royaume, notre Gouvernement a dû considérer ce dépôt de *losrenten* sous le même point de vue qu'il considérait l'encaisse de l'ancien caissier général. Il a dû se croire en droit de disposer de ces deux dépôts, qui peut-être n'existeraient plus aujourd'hui, si la Société générale avait opposé moins de résistance à l'exercice des droits que le Gouvernement belge s'était reconnus. Quoi qu'il en soit, ce dépôt de valeurs versées par des particuliers demeure irrévocablement acquis à la Belgique aux termes du § 3 de l'art. 57.

Pour ce qui regarde la participation directe de la Société générale à l'emprunt dont il s'agit, celle-ci déclare avoir déposé à la banque d'Amsterdam et chez son correspondant dans la même ville, des quantités considérables de *losrenten*, destinées, suivant elle, à l'acquittement de la part qu'elle y avait prise. Le syndicat fit pratiquer plus tard sur ces obligations une saisie-arrêt, que les tribunaux néerlandais ont déclaré bonne et valable.

Le § 1^{er} de l'art. 57 porte que les *losrenten* déposées à Amsterdam seront délivrées au Gouvernement néerlandais. Il résulte de l'exposé des motifs que le Gouvernement a cru faire une juste application du principe de non-liquidation, en reconnaissant que le Gouvernement néerlandais a droit aux *losrenten* dont il est fait mention dans ce paragraphe.

Plusieurs opinions se sont formées au sein de la section centrale, sur les conséquences de la séparation des deux pays, de l'absence de toute stipulation à cet égard dans le traité de 1839, et du principe de non-liquidation, quant aux droits des deux gouvernements sur les *losrenten* déposées à Amsterdam.

La section centrale n'a pas puisé, dans les renseignements qui lui ont été fournis, la conviction que ce paragraphe ne contient pas de concession de la part de la Belgique.

Pour satisfaire aux désirs de la 2^e section, le Gouvernement a fait parvenir à la section centrale une note sur les incidents de la procédure entre la Société générale et le syndicat. Cette note est annexée *sub. litt. C.*

ART. 58.

La Belgique est sans intérêt dans les dispositions de cet article, qui ne sont insérées au traité qu'à titre d'éléments de liquidation entre le trésor néerlandais et la Société générale.

ART. 59.

Après avoir fait usage des pouvoirs que lui donnait la loi du 27 décem-

bre 1822, pour créer fl. 100,000,000 de *losrenten* de la manière qui vient d'être expliquée à l'art. 57, le syndicat s'occupa de la vente des domaines qui lui avaient été cédés.

Un arrêté royal du 16 octobre 1824 arrêta les conditions de cette vente. Par l'art. 17 de ces conditions, il fut stipulé que le prix de la vente serait acquitté en *losrenten*, admissibles pour le capital y exprimé.

Sur le prix des domaines belges vendus sous l'empire de cet arrêté et des conditions qu'il approuvait, le syndicat reçut, avant la révolution, des versements en *losrenten* s'élevant au chiffre de fr. 37,786,616

Depuis cette époque, jusqu'au 31 décembre 1838, la Belgique reçut à son tour sur ce prix de vente, des versements en *losrenten* s'élevant, intérêts compris, à 32,302,853
fr. 70,089,469

C'est de ces derniers effets, que le § 1^{er} de l'art. 59 du traité stipule l'annulation.

A la vue d'une somme de plus de 32 millions de francs versée en *losrenten*, depuis notre séparation de la Hollande, l'on conçoit bien vite qu'une grande partie de ces effets a dû nous venir de ce dernier pays : c'est aussi ce qui est arrivé. Le syndicat et la bourse d'Amsterdam ont fourni pendant longtemps aux acquéreurs les *losrenten* que ceux-ci venaient ensuite verser dans nos caisses publiques : ce double fait est de notoriété publique. Déjà dès le 13 mai 1835, il nous a été signalé, dans un rapport de l'honorable M. Fallon⁽²⁰⁾. Ce rapport établissait, en même temps, qu'au commencement de l'année 1829, le syndicat avait encore en sa possession une masse de *losrenten*, s'élevant au chiffre de fl. 43,313,000, dont une grande partie est, sans nul doute, passée depuis lors de la Hollande en Belgique.

L'on a dit à l'art. 57 que les *losrenten* données en paiement du prix de vente des domaines, devaient être amorties. Cet amortissement est formellement prescrit par le § 2 de l'art. 17 du plan de négociation, conçu en ces termes : « Les certificats de rentes remboursables sur les domaines donnés en » paiement du prix de vente des domaines aliénés, seront amortis. » Les 32 millions de *losrenten* reçues par la Belgique ne pouvaient donc être remises en circulation, sans infraction de cette disposition. La Belgique a voulu la respecter et elle en accomplit aujourd'hui les dernières exigences.

M. le Ministre des affaires étrangères nous a dit, en nous présentant le traité du 5 novembre, que l'art. 59 est la consécration d'un grand acte de loyauté.

Il nous a dit la vérité : jamais, en effet, la loyauté d'un peuple ne s'est manifestée d'une manière plus éclatante.

(20) N° 153 de la session 1834-1835.

Si dans les premiers temps de notre séparation, sous le Gouvernement provisoire, sous le Congrès, à l'époque enfin où les deux fractions de l'ancien royaume se trouvaient en état d'hostilité ouverte, la Belgique avait SUSPENDU l'admission des *losrenten* dans ses caisses publiques, la Hollande⁽²¹⁾ aurait-elle pu s'en plaindre? elle qui SUSPENDAIT, à cette époque, le paiement, si sacré, des intérêts dus par le grand-livre de la dette publique aux bureaux de bienfaisance, établissements publics ou corporations belges; elle qui interceptait, dès lors, les revenus des biens et dîmes appartenant à la Société générale de Bruxelles.

Si, après avoir reçu les *losrenten*, la Belgique ne les avait pas conservées pour l'amortissement ou ne les avait pas conservées toutes, soit dans la vue de renvoyer au syndicat l'équivalent des *losrenten* émises depuis la séparation et versées dans les caisses belges, soit dans la vue de procurer au trésor le moyen d'assurer au commerce belge la navigation de l'Escaut au Rhin, déjà si chèrement payée, la Belgique aurait agi d'une manière peu régulière, sans doute, mais la Hollande aurait-elle pu s'en plaindre? elle, dont le syndicat continuait à recevoir le prix de nos domaines, au moyen de *losrenten* émises postérieurement à 1830; elle, dont les actes arbitraires enlevaient à notre commerce maritime la navigation rhénane, tout en conservant à son profit la rente imposée de ce chef à la Belgique.

Au prix de 52 millions de francs, nous avons acquis le droit de le proclamer hautement à la face de l'Europe :

La Belgique a fait preuve de loyauté, en recevant les *losrenten* en paiement du prix de ses domaines.

La Belgique a fait preuve de loyauté, en les conservant dans ses caisses.

La Belgique fait encore aujourd'hui preuve de loyauté, en consommant l'amortissement de ces effets⁽²²⁾.

(21) Ne pouvait-on pas soutenir alors, avec fondement, que la suspension ne blessait d'autres intérêts que ceux de la Hollande?

Les porteurs de *losrenten* étaient, pour ainsi dire, désintéressés dans la question; car une résolution prise par le syndicat, à la date du 28 septembre 1830, leur avait donné la faculté de faire produire à leurs effets un intérêt de 5 %, en attendant que ces effets pussent profiter de leur privilège d'être admissibles en paiement du prix des domaines.

Quant aux acquéreurs des biens domaniaux, le seul intérêt légitime qu'ils eussent à pouvoir payer en *losrenten* plutôt qu'en numéraire, c'était de réaliser un petit bénéfice sur lequel ils avaient peut-être compté au moment de la vente, celui d'une différence de 5 à 6 % entre le numéraire et le cours des *losrenten* à la bourse. A la date du 27 septembre 1830, le cours de ces effets était coté à 95 à la bourse d'Amsterdam. Plus tard, ce cours a fléchi, mais les acquéreurs n'avaient pas dû compter sur cette baisse, conséquence d'événements politiques imprévus. Rien n'aurait, au reste, été plus facile que de désintéresser complètement les acquéreurs: il aurait suffi de leur accorder une défalcation de 5 à 6 p. % sur chaque versement en numéraire.

(22) Il est permis de croire que cette conduite honorable du peuple belge n'aura pas été entièrement stérile, même sous le rapport des intérêts matériels. Elle a dû fournir un puissant appui à nos négociateurs et leur aura permis de faire un appel direct à la loyauté du Gouvernement hollandais, qui doit apprécier, mieux que personne, ce que la Belgique aurait pu faire et ce qu'elle fait en cette circonstance.

La section centrale a transmis au Gouvernement plusieurs demandes émanées de la 3^e et de la 4^e sections, tendant à obtenir des renseignements sur les domaines et sur les recouvrements opérés et à opérer encore, sur le prix de ceux qui ont été vendus.

Le Gouvernement lui a fait parvenir les états annexés *sub litt.* D, E, F, G, H, I, J, K, en y ajoutant une note ainsi conçue :

« Les huit états ci-annexés répondent aux diverses questions des sections. »
 » au sujet des domaines et établissent la situation exacte des choses. »

ART. 60.

La loi fondamentale du royaume des Pays-Bas contient la disposition suivante :

« ART. 51. Si le Roi Guillaume-Frédéric d'Orange-Nassau, actuellement régnant, en fait la proposition, il peut lui être assigné, par une loi, des domaines en toute propriété à concurrence de fl. 500,000 de produit, lesquels seront déduits des revenus déterminés à l'article précédent. »

En 1822, le Roi des Pays-Bas réclama l'exécution de cette disposition, et, par une loi du 26 août de la même année, il lui fut cédé des domaines déterminés donnant un revenu de fl. 500,000.

Dans ce revenu, les domaines belges contribuèrent pour. fl. 229,559 ⁽²³⁾
 Et les domaines néerlandais pour 270,441 ⁽²⁴⁾
 fl. 500,000

(23) Voici comment ce chiffre est établi :

Les domaines belges consistaient presque entièrement en forêts; le tableau suivant en indique les revenus :

	Produits bruts.	Charges.	Produits nets.
1 ^o Brabant méridional	199,500 00	51,900 00	147,600 00
2 ^o Namur	92,420 00	19,336 00	73,084 00
3 ^o Hainaut	33,600 00	6,945 00	26,655 00
4 ^o Liège.	24,030 00	5,061 00	18,969 00
5 ^o Limbourg	25,600 00	7,210 00	18,390 00
	375,150 00	90,452 00	284,698 00
Frais d'administration (réponses du Gouvernement néerlandais aux observations des sections de la 2 ^e Chambre. Voir le rapport de M. Fallon, pièce n ^o 36 de la session 1842-1843, pag. 43).	»	59,464 65	59,464 65
	375,150 00	149,916 65	225,233 35

Indépendamment de ces propriétés boisées, il a été cédé 317 hectares de terres doma-

Il semblerait, d'après cela, que la Hollande aurait contribué, dans le sacri-

males, situées dans le Limbourg, donnant un revenu net de fl. 4,741 87

Il y a lieu de déduire de ce chiffre une part proportionnelle des frais d'administration de tous les biens ruraux cédés, s'élevant à fl. 12,108 72 (rapport de M. Fallon, p. 43). 417 00
 fl. 4,324 87

RÉCAPITULATION.

Revenu des domaines boisés fl. 225,233 35
 Id. ruraux. 4,324 87
 fl. 229,558 22

Sauf la ventilation des frais d'administration, les chiffres qui précèdent sont ceux soumis aux États-Généraux de 1822. Ils sont extraits d'une note fournie par un des honorables membres de cette assemblée. Cette observation s'applique également à la note suivante.

(24) Voici comment ce chiffre est établi :

Les domaines hollandais consistaient en dîmes et autres biens ruraux.

	Revenus bruts.	Charges.	Revenus nets.
<i>a. Produits des dîmes.</i>			
1° Dans la Zélande	50,226 30	»	50,226 30
2° Dans la Hollande méridionale.	16,188 46	»	16,188 46
3° Dans la Gueldre	56,945 00	208 00	56,737 00
4° Dans la province d'Utrecht.	28,121 00	»	28,121 00
Supplément payé par les fermiers des dîmes (6 $\frac{1}{4}$ cents par florin, rapport de M. Fallon, pag. 43)	9,638 55	»	9,638 55
	161,119 31	208 00	160,911 31
Frais d'administration (même page).	»	9,667 00	9,667 00
Total.	161,119 31	9,875 00	151,244 31
<i>b. Revenus des autres biens.</i>			
1° Dans le Brabant septentrional.	71,065 68 $\frac{1}{2}$	16,434 34	54,631 34 $\frac{1}{2}$
2° Dans la Zélande	84,649 65	36,913 54 $\frac{1}{2}$	47,736 10 $\frac{1}{2}$
3° Dans la Hollande méridionale.	6,229 06	708 89	5,520 17
4° Dans la Gueldre	35,125 49	12,124 58	23,000 91
	197,069 88 $\frac{1}{2}$	66,181 35 $\frac{1}{2}$	130,888 53
A déduire les frais d'administration. Pour l'ensemble des biens ru- raux, ces frais s'élevaient à. . fl. 12,108 72 Mais il faut en appliquer une partie aux terres du Limbourg . 417 00 Ce qui réduit les frais d'adminis- tration, en Hollande, à. . . fl. 11,691 72	»	11,691 72	11,691 72
Total. . . . fl.	197,069 88 $\frac{1}{2}$	77,873 07 $\frac{1}{2}$	119,196 81

RÉCAPITULATION.

a. Revenus nets des dîmes fl. 151,244 31
 b. Id. des autres biens 119,196 81
 Total des revenus hollandais. . . . fl. 270,441 12

fice commun, pour une part plus forte que la Belgique : cependant, il n'en est rien et c'est même tout le contraire qui a eu lieu. Car, pour fournir un revenu de fl. 229,559, la Belgique a dû abandonner des biens qui avaient une valeur beaucoup plus grande, que ceux que la Hollande a cédés pour fournir un revenu de fl. 270,441.

Les domaines hollandais consistaient principalement en dîmes, dont le revenu a été calculé d'après les produits de l'année précédente ; et en biens ruraux, dont les baux courants ont servi de base d'évaluation ⁽²⁵⁾.

Cette manière rationnelle d'établir le montant des revenus a dû fournir des résultats à peu près exacts.

Il n'en a pas été de même des revenus belges.

Les domaines belges consistaient, pour ainsi dire, entièrement en forêts. C'était là un premier désavantage pour la Belgique ; attendu que le revenu des biens boisés, comparé à leur valeur vénale, est généralement plus faible que celui des terres et, surtout, que celui des dîmes.

Ensuite, l'on a évalué le revenu brut des forêts belges à un taux inférieur à leur revenu normal ⁽²⁶⁾.

Enfin, l'on a opéré sur ce revenu brut, déjà trop faible, des réductions évidemment exagérées ⁽²⁷⁾.

⁽²⁵⁾ Voir les Réponses du Gouvernement néerlandais aux observations des sections (rapport de M. Fallon, pages 40 et 41).

⁽²⁶⁾ L'on a pris, comme revenu brut, la moyenne des produits des six dernières années : Or, le bois était à très bas prix, à cette époque. De plus, à cause de ce bas prix, l'administration forestière avait différé ou diminué les coupes dans plusieurs forêts. Cette double cause (bas prix et coupes faites sur une moindre échelle), a fait établir le revenu brut moyen beaucoup au-dessous du taux normal.

⁽²⁷⁾ Du revenu brut l'on a déduit :

1° Un cinquième pour faire face à la contribution foncière dont les bois allaient être frappés, en devenant biens patrimoniaux. (Rapport de M. Fallon, p. 42.) Sur un revenu brut de fl. 375,150 ce cinquième a dû s'élever à fl. 75,030

Tandis que la contribution foncière payée en 1830, sur ces mêmes forêts, ne s'est élevée, *additionnels compris*, qu'à 42,476

De sorte que la diminution pour la contribution foncière a été exagérée d'environ, fl. 32,554

2° Pour les frais d'administration des forêts une somme de fl. 59,464

Cette somme était exorbitante :

Les frais d'administration des domaines néerlandais n'ont été calculés qu'à fl. 21,358, savoir fl. 9,667 pour les dîmes et fl. 11,691 pour les autres biens. Il est vrai que les domaines belges étaient d'une nature différente, puisqu'ils consistaient en forêts ; mais le Gouvernement, qui administre les forêts communales dans le Luxembourg, ne reçoit, de ce chef, qu'un franc ou moins encore par hectare ; à ce taux, les 28,018 hectares de bois cédés au Roi Guillaume n'auraient dû coûter, pour frais d'administration, que fr. 28,018 ou fl. 13,238.50.

A reporter. 59,464 32,554

Par un arrêté du 28 août 1822, le Roi exprima le désir et le dessein formel de faire servir les biens que la loi du 26 du même mois venait de lui céder, ou la valeur d'iceux, à former concurremment avec les capitaux à fournir par d'autres actionnaires, le fonds et le gage d'une Société anonyme à établir (il s'agissait de la Société générale).

Par un arrêté subséquent du 13 décembre 1822, il approuva les statuts de cette société. L'art. 7 de ces statuts évalue les domaines assignés pour former le premier fonds et le gage de la société, à la somme de fl. 20,000,000.

L'art. 10 donne à la société la plus grande latitude pour l'aliénation de ces domaines, sauf une restitution quant au tiers de la forêt de Soignes.

L'art. 13 impose à la société l'obligation de verser à l'époque de sa dissolution (31 décembre 1849), dans la caisse de L'ÉTAT, une somme de 20 millions de florins, pour prix intégral de tous les domaines.

L'art. 12 l'oblige à payer annuellement, jusqu'à l'acquittement de ce prix :

1° Au Roi, fl. 500,000 ;

2° A la CAISSE D'AMORTISSEMENT, ou à telle autre institution qui pourrait la remplacer, une annuité progressivement croissante de fl. 50,000 à fl. 500,000.

Depuis la séparation des deux pays, cette stipulation de sommes payables à L'ÉTAT, au Roi et à la CAISSE D'AMORTISSEMENT était une source de difficultés sérieuses, difficultés qui sont tranchées par le traité du 5 novembre.

Avant de rendre compte de la manière dont le problème a été résolu par cet acte, il est nécessaire de faire remarquer que l'on s'est trouvé en présence d'un double fait, dont il a été impossible de ne pas tenir compte.

D'une part, la Néerlande trouvait sur son territoire, et même déjà sous la main de son administration, la presque totalité des domaines hollandais cédés au Roi Guillaume et retrocédés par lui à la Société générale.

Report	59,464	32,554
Le rapport de la section centrale des États-généraux du 16 août 1822 (rapport de M. Fallon page 47) contient l'observation, faite par une section, que les frais d'administration ne devraient s'élever, en aucun cas, au-delà de 5 p. %. Si l'on adopte ce taux, il faudra calculer ceux des forêts cédées à.		
	18,757	
Et, alors, la diminution du chef des frais d'administration, se trouvera exagérée de	fl. 40,707	40,707
Exagération totale des diminutions pour <i>les biens belges</i>	fl.	<u>73,261</u>
Il y a bien aussi quelque exagération dans l'évaluation des frais d'administration des domaines néerlandais, mais c'est très peu de chose.		
L'on a déduit pour ces frais d'administration une somme de	fl.	21,358
Au taux de 5 p. % il n'aurait fallu déduire que.		17,427
Exagération totale des diminutions pour les biens néerlandais		<u>3,931</u>

D'un autre côté, la Belgique trouvait aussi sur son territoire, le débiteur des sommes à verser (Société générale), et, de plus, une partie encore assez considérable des domaines belges cédés par le Roi Guillaume.

Le principe d'un partage entre les deux pays fut assez promptement admis ; mais il y eut plus de difficultés à s'entendre sur la question de savoir s'il fallait faire figurer, dans la masse partageable, les deux redevances dues par la Société générale. L'on finit par comprendre dans cette masse tout ce que la Société devait, aux termes de ses statuts, soit à l'ÉTAT, soit au Roi, soit à la CAISSE D'AMORTISSEMENT.

La Société générale s'était obligée à verser le 31 décembre 1849, dans les caisses de l'ÉTAT, un capital de . . . fl. 20,000,000

Elle devait au Roi jusqu'au 1^{er} janvier 1843, un arriéré de fl. 6,000,000

Elle devait à la CAISSE D'AMORTISSEMENT, jusqu'à la même époque, une somme de 6,000,000

Total des redevances. . . fl. 12,000,000 12,000,000

Il y avait donc à partager. fl. 32,000,000

La fixation des parts respectives des deux États a présenté des difficultés plus sérieuses encore, qu'on est parvenu à faire disparaître par un système transactionnel, qui donne A LA BELGIQUE, $\frac{2}{3}$ du capital et $\frac{5}{8}$ des redevances ; A LA HOLLANDE, $\frac{1}{3}$ du capital et $\frac{3}{8}$ des redevances.

La part que le traité attribue à la Belgique se compose, par suite, des sommes suivantes :

1^o $\frac{2}{3}$ du capital de fl. 20,000,000 payable le 31 décembre 1849 fl. 13,333,334

2^o $\frac{5}{8}$ des fl. 12,000,000 dus au 1^{er} janvier 1843, pour redevances échues 7,500,000

Montant de la part assignée à la Belgique. 20,833,334

Montant de la part assignée à la Hollande. 11,166,666

fl. 32,000,000

Il reste à voir, maintenant, quelles sont les valeurs que la Belgique reçoit, en paiement de cette somme de fl. 20,833,334 que le partage lui assigne.

Ces valeurs sont indiquées, en partie, dans les art. 60 et 61 et, en partie, dans la convention faite avec la Société générale ; mais l'ensemble de ces dispositions forme une combinaison très compliquée, dont il n'est pas inutile de présenter une analyse détaillée.

Cette combinaison renferme trois opérations bien distinctes, savoir :

Une opération entre la Belgique et la Société générale ;

Une opération entre la Belgique et la Hollande ;

Enfin, une opération entre la Belgique et S. M. le Roi comte de Nassau.

Voici les détails de chacune de ces opérations :

§ 1. Le partage assigné à la Belgique une créance à la charge de la Société générale

Cette créance est payée au moyen de valeurs qui parviennent à la Belgique, à la suite des trois opérations suivantes :

1^{re} Opération. Entre la Belgique et la Société générale.

§ 2. Les dîmes et autres biens que la société possède en Hollande, et leurs revenus sont cédés à la Belgique. Le tout évalué à

Ces valeurs ne font que passer par les mains de la Belgique. Elles sont remises, par celle-ci, au Roi Guillaume II. (Voir le § 9 ci-après.)

§ 3. La Société générale cède à la Belgique le restant de la forêt de Soignes, évalué à

Cette valeur reste à la Belgique.

§ 4. La société verse en numéraire au trésor belge, le 1^{er} janvier 1843.

Cette valeur reste acquise à la Belgique.

§ 5. La société remet à la Belgique une promesse échéant au 1^{er} janvier 1844.

Cette valeur reste acquise à la Belgique.

§ 6. La société remet encore à la Belgique une seconde promesse, échéant au 1^{er} janvier 1845.

Cette valeur ne fait que passer par les mains de la Belgique. Celle-ci la donne en paiement au comte de Nassau. (Voir le § 14, ci-après.)

De son côté, la Belgique donne décharge à la Société générale :

Par l'art. 1^{er} de la Convention, d'une somme de . . . fl. 16,500,000

Et par l'art. 2, d'une somme de 15,500,000

Décharge totale. . fl. 32,000,000

Cette décharge totale renferme les éléments suivants :

§ 7. a. Quittance donnée par la Belgique de sa propre créance à charge de la Société générale.

Cette créance a été cédée à la Belgique par la seconde disposition de l'art. 60 du traité. (Voir le § 1, ci-dessus.)

§ 8. b. Quittance par la Belgique, de la créance de la Hollande, à charge de la Société générale.

Cette créance est cédée à la Belgique par la seconde disposition de l'art. 60 du traité (Voir § 10, ci-après.)

Balance de la 1^{re} opération . . . fl.

LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE	
reçoit.	donne.
»	16,500,000
»	8,100,000
»	2,500,000
»	2,400,000
»	2,500,000
20,833,334	»
11,166,666	»
32,000,000	32,000,000

LA BELGIQUE	
reçoit.	donne.
20,833,334	»
16,500,000	»
8,100,000	»
2,500,000	»
2,400,000	»
2,500,000	»
»	20,833,334
»	11,166,666
»	32,000,000
52,833,334	32,000,000

A reporter

Report.

2° Opération. Entre la Belgique et les Pays-Bas.

		LA HOLLANDE		LA BELGIQUE	
		reçoit.	donne.	reçoit.	donne.
Report.				52,833,334	32,000,000
2° Opération. Entre la Belgique et les Pays-Bas.					
		LA HOLLANDE		LA BELGIQUE	
		reçoit.	donne.	reçoit.	donne.
§ 9. La Belgique retrocède à la Néerlande les dîmes, biens et revenus que la Société générale possède en Hollande		16,500,000	»	»	16,500,000
<small>Ces valeurs sont acquises à la Belgique par les stipulations de l'art. 1^{er} de la convention avec la Société générale. (Voir le § 2 ci-dessus.)</small>					
La Belgique reçoit en retour les valeurs suivantes :					
§ 10. a. La part de la Hollande dans le partage du capital et des redevances à recevoir de la Société générale.		»	11,166,666	11,166,666	»
<small>C'est de cette part que la Belgique donne décharge à la Société générale au § 8 ci-dessus.</small>					
§ 11. b. Les palais et autres immeubles que S. M. Guillaume II possède en Belgique, évalués à.		»	3,503,334	3,503,334	»
<small>Ces biens restent acquis à la Belgique.</small>					
§ 12. c. Un solde en <i>losrenten</i> , s'élevant à.		»	1,830,000	1,830,000	»
<small>Ces <i>losrenten</i> ne font que passer par les mains de la Belgique. Elles sont données en paiement au comte de Nassau (Voir le § 15 ci-après).</small>					
Balance de la 2° opération fl.		16,500,000	16,500,000		

3° Opération. Entre la Belgique et S. M. le Roi, comte de Nassau.

		LE COMTE DE NASSAU		LA BELGIQUE	
		reçoit.	donne.	reçoit.	donne.
				73,663,334	48,500,000
3° Opération. Entre la Belgique et S. M. le Roi, comte de Nassau.					
		LE COMTE DE NASSAU		LA BELGIQUE	
		reçoit.	donne.	reçoit.	donne.
§ 13. Le Roi, comte de Nassau, donne décharge à la Belgique, de tout ce qu'elle peut lui devoir, du chef d'avances faites pour travaux publics sur son territoire. La valeur de cette décharge est estimée transactionnellement à.		»	4,330,000	4,330,000	»
<small>Cette décharge est acquise à la Belgique.</small>					
A reporter.		»	4,330,000	73,663,334	48,500,000

		LA BELGIQUE	
		reçoit.	donne.
Report		73,663,334	48,500,000
LE COMTE DE NASSAU			
		reçoit.	donne.
Report	"		4,330,000
En retour, la Belgique remet au comte de Nassau :			
§ 14. a. Une promesse de la Société générale, échéant au 1 ^{er} janvier 1845.	2,500,000	"	2,500,000
<small>Cette promesse est une de celles remises à la Belgique en paiement partiel de sa créance sur la Société générale (Voir le § 6 ci-dessus).</small>			
§ 15. b. Un solde en <i>losrenten</i> .	1,830,000	"	1,830,000
<small>Ces <i>losrenten</i> sont celles que la Hollande remet à la Belgique au § 11 ci-dessus.</small>			
Balance de la 3 ^e opération, fl.	4,330,000	4,330,000	
Total brut de ce que la Belgique reçoit		73,663,334	
Total de ce qu'elle donne		52,830,000	52,830,000
Total de ce qui lui reste		20,833,334	

Les valeurs, qui composent ces fl. 20,833,334, sont les suivantes :

	VALEURS IMMÉDIATEMENT disponibles.	VALEURS dormantes.	TOTAL.
§ 3. — La forêt de Soignes		8,100,000	8,100,000
§ 4. — Le numéraire à verser par la Société générale	2,500,000		2,500,000
§ 5. — La promesse de la Société, échéant au 1 ^{er} janvier 1844.	2,400,000		2,400,000
§ 11. — Les palais et autres immeubles de S. M. Guillaume II.		3,503,334	3,503,334
	4,900,000	11,603,334	16,503,334
§ 13. — La décharge donnée par le Roi, comte de Nassau.		4,330,000	4,330,000
Total	4,900,000	15,933,334	20,833,334

Il n'y a pas d'observations à faire sur le versement (§ 4) ni sur la promesse de la Société générale (§ 5).

La décharge du comte de Nassau (§ 13) et la cession de la forêt de Soignes (§ 5) seront l'objet d'observations spéciales, présentées à l'art. 61 du traité et à l'art. 2 de la convention avec la Société générale.

Il ne reste donc à s'occuper ici que de la cession des immeubles du Roi Guillaume II (§ 11), et sur ce point la section centrale ne fera qu'une seule observation :

Si l'on pouvait considérer cette cession uniquement sous le rapport des intérêts du trésor public, il serait impossible de ne pas la trouver désavantageuse à la Belgique, à raison de la nature peu productive des biens et peut-être aussi à raison de l'élévation du prix; mais, dans l'appréciation de cette opération, il est des considérations politiques dont on ne peut guère se dispenser de tenir compte.

ART. 61.

S. M. le Roi comte de Nassau réclame :

A. Des concessionnaires de la Sambre canalisée, pour capital et intérêts cumulés d'un prêt direct de fl. 2,000,000, une somme de fl. 3,902,131 ⁽²⁸⁾

B. De la Belgique, les trois sommes suivantes :

1° Pour avances faites, par l'intermédiaire du syndicat, aux concessionnaires du canal de Charleroy, repris par le Gouvernement belge, la somme de 2,245,837

2° Pour avances faites, par l'intermédiaire d'abord du syndicat et plus tard de la Société générale de Bruxelles, pour la construction du canal de Terneuzen 1,289,131

3° Pour avances faites, par l'entremise de la même Société, aux concessionnaires du canal de Pommerœil à Antoing 5,108,969

Total des sommes réclamées directement de la Belgique. fl. 8,643,937 8,643,937

Total général. fl. 12,546,068

Quant à la première prétention, la section centrale a reconnu qu'elle était fondée en partie.

Et quant aux trois dernières, la section centrale se trouvant en présence d'un

(28) Un relevé présentant les éléments de ce chiffre sera déposé sur le bureau.

chiffre transactionnel, n'a pas cru devoir se prononcer sur le mérite de chacune d'elles.

A l'occasion de l'art. 61, la 4^e section a fait observer qu'il n'y avait pas lieu à transaction avec le Roi Guillaume du chef des canaux de Pommerœil à Antoing, de Terneuzen et de Charleroy; que si, de ces chefs, ses prétentions étaient fondées, c'était la Hollande et non la Belgique qui pouvait être tenue à y satisfaire, et qu'en conséquence cet article renferme une concession faite en faveur de la Hollande, dont il y a lieu de tenir compte dans l'appréciation du traité en son ensemble.

ART. 62.

Le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, dit *Zuid-Willens-Vaart*, a été construit au moyen d'un emprunt hypothéqué sur les revenus du canal et sur les sommes qui devaient être votées, pendant 20 années consécutives, par les provinces du Brabant septentrional, du Limbourg, de Liège et de la Hollande, jusqu'à concurrence d'un montant annuel de fl. 85,000

Dans lequel, les provinces septentrionales devaient fournir ensemble 40,173

Et les deux provinces méridionales 44,827

Savoir :

Le Limbourg 25,760

Et Liège fl. 21,067

Quant à cette dernière province, le terme de 20 années fut changé en celui de 30 années, et l'annuité fut, par suite, réduite à fl. 14,044-83, faisant les deux tiers de fl. 21,067.

Depuis 1830 jusqu'au traité de 1839, le syndicat a fait le service de l'emprunt. Ce qu'il a payé de ce chef, tant pour intérêts et primes que pour amortissement, doit rester exclusivement pour son compte.

Au 1^{er} avril 1839, il restait encore à verser pour le service intégral de l'emprunt, jusqu'à la fin de 1844, une somme d'environ fl. 892,000. Cette somme devait être fournie, en partie par la Belgique et en partie par la Hollande. La part contributive de chaque pays a été réglée proportionnellement à la longueur du parcours du canal sur chaque territoire, et il a été convenu que la part belge serait immédiatement versée, moyennant une réduction qui l'a fixé définitivement au chiffre de fl. 285,000.

C'est ce résultat que consacre la disposition de l'art. 62.

Diverses questions ont été faites par les sections relativement à la position dans laquelle le gouvernement va se trouver vis-à-vis des provinces de Liège et du Limbourg, par suite des dispositions de l'art. 62.

Mais la section centrale, considérant que cet objet est d'administration intérieure et ne peut influencer sur le vote à émettre sur le traité, a résolu de ne pas s'arrêter à ces questions : rien n'étant préjugé à l'égard des réclamations des provinces intéressées.

ART. 63.

L'art. 13 du traité de 1839 porte que les capitaux de la rente de 5 millions de florins, mise à la charge de la Belgique, seront transférés du grand-livre d'Amsterdam ou du débet du trésor général du royaume des Pays-Bas, sur le débet du grand-livre de la Belgique.

L'exécution littérale de cette disposition présentait de grandes difficultés, auxquelles l'art. 63 vient mettre un terme, par l'adoption d'une espèce de transfert indirect.

Au lieu de commencer le transfert par la radiation des inscriptions, du grand-livre d'Amsterdam, et de le terminer par l'inscription, au grand-livre belge, des créances ainsi rayées, comme semble le prescrire le texte littéral du traité de 1839, l'on commencera le transfert par des inscriptions faites au grand-livre belge au nom du Gouvernement néerlandais, et celui-ci terminera l'opération par l'amortissement ou la radiation du grand-livre d'Amsterdam, d'un nombre suffisant de créances, pour que le montant s'en élève au même chiffre que les inscriptions prises en son nom, au grand-livre belge.

Toutefois, cette règle ne sera pas suivie à l'égard d'un certain nombre de créances spécialement désignées.

Telle est la disposition fondamentale de l'art. 63.

Dans le rapport fait le 23 novembre à la Chambre des Représentants, M. le Ministre des Affaires étrangères reconnaît que cette combinaison n'est pas exactement conforme au texte du traité du 19 avril 1839; mais il a présenté, à l'appui de cet arrangement, des considérations qu'il n'est pas inutile de rappeler à l'attention de la Chambre :

« S'il est vrai, a-t-il dit, que le mode d'exécution de l'art. 13 du traité de
 » Londres, tel que nous l'avons conçu, n'est pas exactement conforme à la
 » lettre de cet acte, du moins il rentre entièrement dans son esprit et satisfait
 » aux véritables intérêts belges, tout en améliorant la position du Gouverne-
 » ment néerlandais envers ses créanciers. C'est à cette convenance réciproque
 » sur ce point, que nous sommes redevables de la solution d'un grand nombre
 » de difficultés, et aussi de certains avantages de navigation, qui eussent pu
 » nous être contestés. »

Voici maintenant les détails de l'opération :

Les §§ 1 à 5 comprennent ces créances spéciales, qui restent en dehors de la règle générale adoptée pour le transfert.

Les §§ 6 et 7 sont ensuite l'application directe de cette règle générale.

§ 1^{er}.

Rente inaliénable de fl. 400,000, pour avantages commerciaux.

L'exposé des motifs explique suffisamment pourquoi cette rente est exceptée de la règle générale adoptée pour le transfert.

§ 2.

Rente de fl. 289,120 au livre auxiliaire.

Le livre auxiliaire de Bruxelles n'est autre chose qu'un supplément du grand-livre d'Amsterdam (*). L'on conçoit parfaitement qu'il devait convenir aux deux pays de comprendre, dans le transfert direct, les capitaux inscrits en Belgique.

§ 3.

Rente de fl. 110,880 à transférer directement du grand-livre d'Amsterdam au grand-livre de la Belgique.

Cette rente n'est, à proprement parler, qu'un solde destiné à compléter le transfert jusqu'à concurrence de fl. 5,000,000 de rente.

Ce solde est composé de créances dont le transfert direct ne présente aucune difficulté et convient, d'ailleurs, également bien aux deux pays et aux intéressés; ce sont :

A. Les créances actuellement inscrites au grand-livre d'Amsterdam, au profit d'établissements belges;

B. Les créances inscrites au même grand-livre servant de cautionnement, pour des comptables belges;

C. La part qui sera assignée à la Belgique ou à ses sujets, dans les inscriptions qui figurent déjà sur le même grand-livre, au nom de ces établissements particuliers dont parle le § 1^{er} de l'art. 22 du traité de 1839 (caisse de retraite, etc.).

§ 4.

Rente de fl. 175,000 consacrée à l'achèvement des liquidations des créances belges.

Cet objet sera traité avec quelque étendue à l'art. 64.

§ 5.

Rente de fl. 25,000 provenant du fonds d'agriculture.

Une loi du 6 janvier 1816 créa, pour tout le royaume des Pays-Bas, un fonds destiné à encourager l'agriculture, et spécialement à prévenir ou à arrêter l'épizootie. Ce fonds devait se former et se former; en effet, au moyen d'un impôt sur les bêtes à cornes, les chevaux et les moutons ⁽²⁹⁾.

(*) Voyez l'art. 38 de la loi du 27 décembre 1822.

⁽²⁹⁾ *Pasinomie*, 2^e série, tom. 3, pag. 6.

Voi ci quelques-unes des dispositions de cette loi :

« Ayant pris en considération que, dans plusieurs provinces du royaume, l'expérience a

Au moment de notre séparation, ce fonds possédait un actif assez considérable en inscription au grand-livre de la dette publique.

Il s'est élevé une difficulté sur le point de savoir si la disposition du § 1^{er} de l'art. 22 du traité de 1839 est applicable au fonds d'agriculture. Cette difficulté a été tranchée par un arrangement transactionnel, par suite duquel une inscription d'un million de florins en dette active a été assignée à la Belgique.

§ 6.

Première rente de fl. 2,000,000 à inscrire au profit du Gouvernement néerlandais.

Ici commence l'application de la règle générale adoptée pour le transfert, c'est-à-dire, inscription au grand-livre de la Belgique, au nom du Gouvernement néerlandais, et amortissement subséquent à faire par celui-ci, avec obligation d'en rapporter la preuve au Gouvernement belge.

§ 7.

Deuxième rente de fl. 2,000,000 à inscrire au profit du Gouvernement néerlandais, avec réserve de capitalisation.

Même observation qu'au § précédent.

A l'occasion des deux derniers paragraphes, le rapporteur de la 4^e section a fait observer que, dans le sein de celle-ci, l'on avait vivement critiqué le trans-

-
- » prouvé la grande utilité d'un fonds destiné à encourager l'agriculture, et spécialement à
» prévenir ou à arrêter l'épizootie, et formé au moyen d'un impôt sur les bêtes à cornes,
» les chevaux et les moutons;
» Et, voulant, en généralisant cette institution, donner une preuve de notre sollicitude
» paternelle pour les intérêts de tous nos sujets;
»
»
» ART. 7. Le produit de cet impôt sera toujours exclusivement destiné à l'avancement de
» la production des bestiaux et de l'agriculture, sur toute la surface du royaume, et servira
» spécialement pour dédommager de la perte de tels bestiaux, pour lesquels l'impôt se paye,
» et pour couvrir les autres dépenses exigées par les lois déjà existantes, ou à émaner dans
» la suite, à l'effet, soit d'arrêter les épizooties, soit d'encourager la production des bestiaux
» et l'agriculture; sans que jamais ce produit puisse être employé à d'autres fins.
» ART. 8. Les sommes provenant de l'impôt seront toujours tenues séparées de tous autres
» revenus et fonds de l'État. Le Ministre des Finances les mettra à la disposition du Ministre
» de l'Intérieur, pour être administrées par ce dernier, conformément au règlement que
» nous arrêterons à cet égard, et qui sera basé sur la présente loi.
» ART. 9. Ces sommes seront placées en rentes sur l'État, pour autant qu'elles ne doivent
» pas être immédiatement employées au bien de l'agriculture et de la production des
» bestiaux. »

fert indirect, parce que cette opération s'écarte évidemment des dispositions textuelles de l'art. 13 du traité du 19 avril 1839.

La 3^e section a fait la question suivante :

« L'intention du Gouvernement est-elle de rembourser les 2,000,000 de rente dont ici mention ; expliquer l'opération et dire quelles précautions l'on prendra. »

Il a été répondu en ces termes :

» Le Gouvernement ne peut s'expliquer sur ses intentions, à l'égard de l'usage qu'il fera de la faculté qu'il s'est réservée du remboursement de 2,000,000 de rentes. Ce remboursement ne doit s'effectuer au plus tôt que dans 18 mois. On comprend dès-lors facilement que l'état du crédit à cette époque et les avantages financiers que les circonstances pourront offrir, doivent exercer une trop grande influence sur la détermination à prendre, pour qu'on puisse dès aujourd'hui dire quelle marche sera suivie à cet égard.

ART. 64.

Au moment de la séparation des deux pays, la liquidation des dettes publiques de l'ancien royaume n'était pas achevée : il restait encore à terminer la liquidation :

1^o De quelques créances de l'ancienne dette constituée de la Belgique, dont la loi du 9 février 1818 avait réglé la liquidation ;

2^o D'un petit nombre de créances appartenant à la catégorie des réclamations désignées dans cette loi, sous la dénomination d'arriéré des Pays-Bas :

3^o De quelques créances appartenant à la dette austro-belge, dont la conversion avait été stipulée par la convention conclue entre l'Autriche et les Pays-Bas, à la date du 9 octobre 1815 ;

4^o De la catégorie d'engagères, dont la liquidation avait été expressément stipulée par la convention conclue entre les mêmes puissances, à la date du 5 mars 1828 ;

5^o De plusieurs créances faisant partie de celles dont la liquidation était passée à la charge des Pays-Bas, par suite des conventions faites avec la France, après la chute de l'Empire.

La Belgique se trouvant déchargée de toute obligation du chef du partage des dettes publiques du royaume des Pays-Bas, moyennant la rente de 5 millions qui lui est imposée par l'art. 13 du traité de 1839, l'achèvement de la liquidation de toutes les dettes publiques devait s'effectuer pour le compte de la Néerlande.

Le principe fut admis par la commission d'Utrecht ; mais, quand on en vint à l'application, l'on se vit en présence de difficultés tellement sérieuses, qu'on finit par s'arrêter à l'idée de charger la Belgique de l'achèvement de la liquidation, moyennant une somme globale que la Néerlande lui fournirait à cet effet.

Telle est l'origine de l'arrangement qui fait l'objet de l'art. 64.

Pour bien apprécier cet arrangement, il faut l'examiner sous un double rapport : sous celui de la position qu'il fait aux créanciers belges et sous celui de la position qu'il fait au trésor public.

Position des créanciers.

Du temps de l'ancien royaume des Pays-Bas, la position des créanciers était nettement déterminée, et quant aux liquidateurs qui devaient prononcer sur leurs créances, et quant aux règles dont ces liquidateurs étaient chargés de faire l'application. Compétence, législation, jurisprudence, tout était devenu stable et positif, en matière de liquidation.

Les diverses commissions liquidatrices prononçaient en premier et dernier ressort, en ce sens qu'aucun recours aux tribunaux ordinaires n'était ouvert contre leurs décisions ; mais ces décisions étaient soumises à l'approbation du Roi.

Quant aux règles de la liquidation, elles étaient la conséquence des dispositions de traités ou de lois, ou d'arrêtés royaux pris pour l'exécution de ces actes.

Quant à la jurisprudence, elle s'était établie par un grand nombre de décisions prises par la commission de liquidation, décisions d'autant plus respectables, qu'elles se trouvaient sanctionnées par l'approbation royale. Dans les derniers temps de l'ancien royaume, cette jurisprudence avait acquis un très haut degré d'autorité, par le nombre et l'importance des décisions qui lui servaient de base.

Avant la séparation, les créanciers belges ne pouvaient s'empêcher d'accepter pour arbitres suprêmes les diverses commissions de liquidation ; pour loi, les règles positives de liquidation ; pour jurisprudence constante, la longue série des décisions déjà rendues.

La séparation a-t-elle changé leur position sous ce rapport ? Évidemment non. L'effet le plus avantageux qu'elle pouvait produire pour eux, c'était de les conserver vis-à-vis de la Néerlande, devenu pays étranger, dans la même position où ils se trouvaient auparavant vis-à-vis de l'ancien royaume.

Cette position est précisément celle que leur assure l'art. 64 du traité de La Haye, avec cette seule différence qu'ils obtiennent pour liquidateurs, une commission belge au lieu de commissions exclusivement néerlandaises ou Hollando-belges ; pour siège de liquidation, Bruxelles, au lieu de La Haye ou Utrecht ; pour débiteur, le trésor de la Belgique, au lieu de celui des Pays-Bas. Ils n'acquièrent ni droits nouveaux, ni droits plus étendus ; mais l'exercice de ceux qu'ils possèdent encore aujourd'hui est rendu plus efficace et mieux assuré.

Position du trésor.

Le trésor pourra-t-il faire face à la liquidation, au moyen de l'inscription

de sept millions de florins, dette active et des intérêts dus sur cette somme . depuis le 1^{er} janvier 1839 ?

Un rapport extrêmement étendu des commissaires belges d'Utrecht ⁽³⁰⁾, communiqué par le Gouvernement à la section centrale, donne une solution affirmative à cette importante question. En voici un extrait, qui permettra d'apprécier la portée de ce travail, dont l'original restera déposé sur le bureau pendant la discussion du traité :

»
» Nous n'avons pas la prétention, Monsieur le Ministre, de vous offrir un
» travail parfait; son étendue, les difficultés qu'il présentait à chaque pas,
» l'insuffisance des renseignements fournis par les réclamants, la rapidité qu'il
» a fallu mettre à sa confection, sont autant de causes d'imperfection, à l'in-
» fluence desquelles nous n'avons pu nous soustraire complètement; mais tel
» qu'il est, nous en acceptons, sans balancer, la responsabilité morale; pleine-
» ment convaincus que les résultats d'une liquidation future *convenablement*
» *faite* ne dépasseront, dans aucun cas, le *maximum* que nous avons pris pour
» limite extrême.

» 2. Nous disons d'une liquidation *convenablement faite*, et nous entendons
» par là une liquidation faite en se conformant loyalement, mais exactement,
» aux stipulations de la convention projetée. Si l'on voulait réparer les injus-
» tices que les précédents Gouvernements ont pu commettre; redresser les
» erreurs dans lesquelles les anciennes commissions ont pu tomber; ne main-
» tenir rigoureusement ni les rejets prononcés, ni les déchéances encourues;
» si l'on voulait, en un mot, reviser les opérations consommées, au lieu de se
» borner à l'achèvement de celles qui ne sont pas encore terminées, les résultats
» auxquels on arriverait, dépasseraient certainement, et de beaucoup, les
» chiffres de notre *maximum*.

» Mais telles ne peuvent être les intentions du Gouvernement. En se char-
» geant de l'achèvement de la liquidation, il veut donner aux créanciers ce
» qu'ils obtiendraient du royaume des Pays-Bas, si ce royaume existait encore;
» il veut maintenir la position que leur a faite un ordre de choses qui n'est
» plus; il ne veut, ni leur accorder des droits nouveaux, ni donner plus
» d'extension à ceux qu'ils possèdent déjà.

» 3. Si tel est, en effet, le but du Gouvernement; ce but est atteint par la
» convention projetée. Nous croyons que notre travail en contient la preuve.

»
»

» 245. En terminant ce rapport, nous ferons remarquer que nos calculs
» ayant porté, non-seulement sur toutes les réclamations parvenues au bureau

(30) Rapport présenté le 2 novembre 1842, à M. le Ministre des Finances, par les commis-
saires MM. Donny et Van Caillie.

» de liquidation pendant les trois années qui viennent de s'écouler, mais encore
 » sur des créances qui, jusqu'ici, ne sont réclamées par personne, il est per-
 » mis d'en conclure que les prétentions légitimes, qui peuvent être restées en
 » dehors de nos opérations, ne sauraient être ni nombreuses ni importantes.
 » et que, par conséquent, celles qui pourraient se produire encore, n'exerce-
 » raient aucune influence sensible sur nos résultats *définitifs*.

» Nous disons sur nos résultats *définitifs*, parce que nous concevons fort bien
 » que, par suite de réclamations nouvelles, par suite d'un examen plus appro-
 » fondi de celles déjà présentées, par suite encore de l'appréciation différente
 » que les liquidateurs futurs peuvent faire de celles-ci, notre *maximum* pourra
 » se trouver dépassé dans l'un ou l'autre des 40 à 50 groupes de réclamations,
 » sur lesquels nous avons opéré; mais, par contre, les deux dernières causes
 » peuvent aussi agir en sens inverse, dans quelques autres groupes, et ramener
 » ainsi l'équilibre rompu : ensuite, nous avons travaillé constamment d'une
 » manière si large et fréquemment d'une manière si défavorable au fonds de
 » liquidation, que celle-ci, convenablement faite, devra se maintenir en
 » définitive entre les limites que nous lui avons tracées. »

Après avoir examiné l'art. 64, sous le rapport de la position qu'il fait, d'une part aux créanciers, et d'autre part au trésor public, il restait à la section centrale une dernière question à résoudre, question qu'on peut se poser en ces termes :

Les créanciers mécontents des décisions des commissaires liquidateurs, pourront-ils recourir aux tribunaux de la Belgique?

Pour répondre à cette question il y a une distinction à faire entre les décisions antérieures au traité du 5 novembre et les décisions qui seront rendues postérieurement à ce traité.

Quant aux premières, l'on ne peut concevoir aucun recours judiciaire susceptible de produire quelque effet. Il serait parfaitement inutile d'attirer le Gouvernement hollandais devant un tribunal belge, pour y voir réformer les décisions d'une commission néerlandaise. Il serait tout aussi inutile d'y appeler le Gouvernement belge, qui, avant le traité, n'était obligé à rien et qui, depuis le traité, n'est obligé qu'à *l'achèvement* des liquidations.

Quant aux décisions que rendront les liquidateurs futurs, la section centrale a fait de ce point l'objet d'un examen spécial, qu'elle croit utile de retracer ici avec quelque développement.

Dans l'art. 64 du traité du 5 novembre 1842, il s'agit de *réclamations résultant des créances antérieures à l'époque où les pays composant la Belgique actuelle ont cessé de faire partie de l'Empire français, et se rapportant à ces mêmes pays, pour autant que les réclamations seraient encore admissibles*.

Voyons d'abord quelles sont les stipulations successivement intervenues sur le sort de ces créances.

D'après l'art. 8 du traité de Lunéville, du 20 pluviôse an IX, la France n'a pris à sa charge que les dettes résultant d'emprunts consentis par les États des pays cédés, ou des dépenses faites pour l'administration effective des dits pays.

Ceci concerne les créances antérieures à la réunion de la Belgique à la France. Elle en fut de nouveau séparée par le traité du 30 mai 1814.

Par les art. 19 et suivants de ce traité, la France s'oblige de liquider ce qu'elle se trouve devoir, sauf qu'aux termes de l'art. 21, les dettes spécialement hypothéquées, dans leur origine, sur les pays qui cessent d'appartenir à la France, ou contractées pour leur administration intérieure, restent à la charge de ces mêmes pays.

Ainsi, d'un côté, l'Autriche se trouvait obligée à certaines dettes antérieures à la réunion de la Belgique à la France; et celle-ci était obligée aux dettes postérieures à cette réunion.

Le 9 octobre 1815, il intervint un traité entre l'Autriche et le royaume des Pays-Bas.

Quant à la France, l'art. 9 du traité du 20 novembre 1815 renouvela les dispositions des art. 19 et suivants du traité du 30 mai 1814.

Le même jour, 20 novembre 1815, intervint la convention n° 4, contenant des règles sur la liquidation. Aux termes de l'art. 16 de cette convention, les réclamations à la charge de la France devaient être faites dans le délai d'une année.

Les provinces belgiques, l'ancien pays de Liège, la principauté de Stavelot, les anciennes provinces-unies bataves avaient été réunies en un royaume, celui des Pays-Bas. Et, toutefois, quelques portions de territoire en avaient été détachées, telles que *Malmedy* et plusieurs communes de l'ancien duché de Luxembourg.

Les dettes à charge des provinces formant ce royaume, avaient été confondues en vertu des articles arrêtés à Londres, pour la réunion de la Belgique et de la Hollande⁽³⁾.

Restait la liquidation avec la France.

Cette puissance s'est libérée au moyen des stipulations contenues dans la convention du 25 avril 1818.

Un arrêté du Roi des Pays-Bas, du 26 juin 1818, institua une commission de liquidation pour liquider les créances qui se trouvaient à la charge de ce royaume, par suite de la convention du 25 avril 1818.

Les dettes de la Belgique et des provinces Bataves se trouvaient confondues, lors du traité du 19 avril 1839.

Par ce traité, la Belgique fut déchargée de sa part des dettes publiques, moyennant la somme de cinq millions de florins de rentes annuelles.

(3) Ce traité a été arrêté par les plénipotentiaires des puissances alliées le 20 juin 1814 accepté le 21 juillet de la même année.

Les dettes continuaient donc d'exister à la charge du royaume des Pays-Bas, sauf le transfert à due concurrence à la dette belge.

Par suite, aux termes des traités, c'était au Gouvernement des Pays-Bas que les réclamations devaient être adressées ; c'était par lui qu'elles devaient être liquidées.

Par les art. 63 n° 4 et 64 du traité du 5 novembre 1842, la liquidation a été mise à la charge de la Belgique. A cet égard, cette puissance prend à sa charge une obligation du Gouvernement des Pays-Bas. Par suite la Belgique se trouve placée dans la même condition que ce Gouvernement ; et, par une conséquence ultérieure, on a pu stipuler, dans l'art. 64 du traité que « cette liquidation et » le paiement des sommes stipulées se feront d'après les règles qui résultent » de la combinaison des dispositions du traité de Paris du 30 mai 1814, de la » convention annexée au traité du 20 novembre 1815, de la convention » du 25 avril 1818 et de l'arrêté royal du 26 juin suivant. »

Cette stipulation n'est pas contraire à l'art. 92 de la Constitution ; car cet article lui-même ne fait que reproduire le principe proclamé par l'article 165 de la Loi fondamentale du 24 août 1815.

L'obligation de la Belgique prend sa source dans les traités. Les traités sont des actes du droit public international. On ne doit donc pas leur appliquer les règles concernant les droits civils.

Les créanciers ne peuvent former de réclamations à la charge de la Belgique, qu'en vertu des stipulations faites par le Gouvernement des Pays-Bas ; ils exercent donc à l'égard de la Belgique, les droits de ce Gouvernement, et dès-lors ils ne peuvent avoir des droits plus étendus que ceux qui résultent du traité. Ils sont donc obligés de se soumettre aux stipulations de ce traité, d'autant plus que son indivisibilité y est formellement proclamée (art. 71).

Ainsi les diverses dispositions de ce traité servent les unes aux autres de conditions. On ne peut donc réclamer la liquidation à la charge de la Belgique, qu'en se soumettant à la clause ci-dessus, écrite dans l'art. 64.

Le droit de faire des traités est conféré au Roi par l'art. 68 de la Constitution. Seulement, dans certains cas, pour avoir effet, ils doivent avoir reçu l'assentiment des Chambres.

Lorsqu'un traité a été approuvé par la législature, il doit donc avoir ses pleins et entiers effets, lors même qu'il pourrait lier individuellement des Belges.

Il ne s'agit pas ici d'obligations contractées par le Gouvernement belge, ni même par le Gouvernement des Pays-Bas, avant la séparation. La liquidation a pour objet des créances antérieures à l'époque où la Belgique a cessé de faire partie de l'Empire français. Il est même à remarquer que déjà par les traités de 1815, certaines portions de territoires ont été détachées pour être réunies à une autre souveraineté. Il ne s'agit donc pas d'obligations à la charge d'un État qui serait resté tel qu'il avait été constitué, lorsque les obligations ont été contractées.

Pendant vingt ans, la Belgique avait cessé de former un État ; pendant plusieurs années, la Hollande elle-même avait été réunie à l'Empire français.

Les obligations à la charge d'États qui se sont ensuite formés, dérivent donc des traités. Les traités leur sont donc seuls applicables, et la règle écrite dans l'art. 92 de la Constitution ne peut avoir ici aucune influence.

D'autant plus que les créances, objet de la liquidation, sont antérieures et à la Loi fondamentale de 1815 et à la Constitution belge.

On peut objecter que les lois qui règlent la compétence ont leurs effets même sur les obligations antérieures, à la différence de celles qui règlent le fond du droit; et que c'est à ces dernières seules que s'applique le principe que la loi n'a pas d'effet rétroactif⁽³²⁾.

Mais en est-il de même lorsque la règle de compétence peut influencer sur le fond? C'est ce dont il est permis de douter.

Or, les règles de la liquidation ont été tracées par les traités. C'est au pouvoir exécutif qu'appartient leur exécution. C'est donc le Gouvernement qui doit liquider en vertu des traités.

Le mode de liquidation a été réglé antérieurement à l'art. 92 de la Constitution. Il ne s'agit pas même d'un droit civil à réclamer à la charge du Gouvernement belge, puisqu'il ne sera obligé qu'en vertu d'un acte politique, du traité du 5 novembre 1842, et de l'adoption de ce traité par la législature.

L'art. 92 de la Constitution ne fait donc pas obstacle à ce que le pouvoir législatif admette dans le traité la clause écrite à l'art. 64.

Car jusqu'ici l'art. 92 de la Constitution n'a pas régi les créances de la liquidation desquelles il s'agit. Donc, si la législature admet la liquidation à la charge de la Belgique, elle peut ne l'admettre que sous condition; elle peut ne l'admettre que conformément aux règles d'après lesquelles la liquidation a lieu au moment où elle est transférée à la charge de la Belgique.

L'opinion de la section centrale sur ce point est aussi celle du Gouvernement.

La question lui avait été posée en ces termes : « Quels sont les motifs sur lesquels le Gouvernement appuie le mode de liquidation des créances reprises au n° 4 de l'art. 63 et à l'art. 64, et par quels moyens la compétence des tribunaux pourrait-elle être écartée à cet égard? »

Voici la réponse qui a été faite à cette question : « Le Gouvernement belge ne pouvait adopter d'autre mode de liquidation des anciennes créances, que celui qui résulte de l'exécution des traités internationaux, et de l'application des lois et arrêtés qui régissaient la matière au 1^{er} octobre 1830.

» Suivant l'origine de ces créances, les traités, lois ou arrêtés sous le régime desquels elles doivent tomber, sont cités dans les dispositions de l'art. 64 du traité. La jurisprudence à cet égard se trouve du reste établie par l'application qui a été faite de ces actes jusqu'en octobre 1830.

» Prendre d'autres bases de liquidation que celles suivies jusqu'ici, eût été d'ailleurs établir, entre les créances déjà liquidées et celles qui doivent encore l'être, des différences que l'équité ne pouvait admettre.

(32) Voyez l'arrêté du Gouvernement du 5 fructidor an IX.

» Quant au point de savoir comment la compétence des tribunaux pourrait
» être écartée, il suffit de faire remarquer que les ci-devant commissions de
» liquidation néerlandaises et la commission mixte d'Utrecht avaient pouvoir
» de décider, sans recours ou appel, sur le sort des réclamations qui leur
» étaient soumises, et que par le § 12 du traité, les délégués que le Gouver-
» nement belge nommera à l'effet d'opérer les liquidations dont il s'agit, se
» trouveront subrogés aux pouvoirs et aux attributions de ces commissions.
» Ces délégués seront donc seuls compétents pour appliquer les règles de
» liquidation en vigueur au 1^{er} octobre 1830, et qui toutes acquièrent force
» de loi par les stipulations du § 11, lequel s'exprime ainsi : « Toutes les liqui-
» dations ci-dessus seront opérées conformément aux règles établies par le
» Gouvernement de l'ancien royaume des Pays-Bas, avant le 1^{er} octobre 1830. »

ART. 66.

Il a déjà été donné des explications sur le fonds d'agriculture, à l'occasion du § 5 de l'art. 63.

ART. 67.

Cet article est une application formelle du principe, qui subroge la Belgique à tous les droits du syndicat, dans toute l'étendue du territoire belge.

ART. 68.

La section centrale a reçu du Gouvernement, et elle fera déposer sur le bureau pendant la discussion, un état nominatif de ces pensionnaires étrangers demeurant à l'étranger, dont s'occupe le § 7 de l'art. 68.

Cet état justifie le chiffre de fl. 40,000 (décroissant de fl. 4,000 par an à partir du 19 avril 1839) que ce § met à la charge de la Belgique.

ART. 69, 70, 71 et 72.

Pas d'observations.

La section centrale terminera son travail sur le traité du 5 novembre, par une observation qui porte sur l'ensemble de cet acte.

En présence des difficultés que soulevait l'exécution du traité de 1839, il n'était pas possible de s'attendre à les voir s'aplanir amiablement, si les parties se fussent obstinées à ne vouloir se relâcher réciproquement d'aucun de leurs droits, d'aucune de leurs prétentions, et à ne se faire aucune concession. L'on comprit, de part et d'autre, qu'il fallait en venir à une convention transactionnelle et c'est dans cet esprit que le traité du 5 novembre fut conclu.

CONVENTION AVEC LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

ARTICLE PREMIER.

L'approbation ou le rejet du traité renferme, comme conséquence nécessaire, l'approbation ou le rejet de l'art. 1^{er} du projet. Il n'y a donc aucune observation à présenter sur cet article.

ART. 2.

La section centrale a réclamé des renseignements sur la valeur de la forêt de Soignes, et elle annexe à ce rapport les documents que le Gouvernement lui a fait parvenir pour établir cette valeur. (Annexes *L, M, N.*)

ART. 3.

Des sections ont demandé des explications précises sur la portée de cet article.

Le Gouvernement a répondu en ces termes :

« Dans l'hypothèse où l'art. 2 de la convention n'obtiendrait pas la sanction » de la législature, la somme de fl. 15,500,000, ne serait due par la Société » générale qu'au 31 décembre 1849, et, à cette époque, elle aurait le choix » de la payer, soit en numéraire soit en valeurs sur l'État, donnant une rente » égale aux intérêts à 5 p. % du capital dont elle serait redevable. »

Cette réponse paraît être fondée en raison. En effet, la Société est actuellement débitrice de deux dettes bien distinctes : d'une dette exigible depuis le 31 décembre 1842, et d'une autre qui ne le sera qu'au 31 décembre 1849.

	EXIGIBLE au 31 DÉCEMBRE 1842.	EXIGIBLE au 31 DÉCEMBRE 1849.
Savoir :		
Les redevances échues au 31 déc. 1842. . . fl.	12,000,000	»
Le prix des immeubles cédés par le Roi Guillaume 1 ^{er} , payable à la fin de 1849	»	20,000,000
En paiement du prix de cession des biens, dîmes et revenus échus, que la Société générale cède par l'art. 1 ^{er} au Gouvernement belge, celui-ci lui donne, dans ce même article, une décharge de fl. 16,500,000 à valoir sur la somme de fl. 32,000,000, qui comprend, à la fois, la dette déjà échue et celle qui n'est pas encore exigible. En l'absence d'une imputation plus spéciale, la décharge doit s'appliquer d'abord à la dette échue	16,500,000	»
Et ce qui reste des fl. 16,500,000, après l'extinction de la dette exigible, soit	4,500,000	
Doit ensuite être imputée sur la dette exigible au 31 décembre 1849		4,500,000
Ce qui réduit cette dette à		15,500,000

Pour compléter la série des renseignements que la section centrale soumet à l'appréciation de la Chambre, je vais rendre sommairement compte du résultat de l'examen fait dans les sections.

Presque toutes les sections ont commencé par donner mission, à leurs rapporteurs respectifs, de se rendre en section centrale, uniquement pour y recueillir des renseignements sur un grand nombre de points, se réservant de passer ensuite, après avoir pris connaissance des renseignements obtenus, à l'examen ultérieur du traité du 5 novembre et de la convention avec la Société générale.

A la suite de cette instruction préliminaire, les sections ont repris leurs travaux, qu'elles ont terminés, la 1^{re} et la 6^e, le 17 janvier, la 2^e et la 3^e, le 18, et enfin la 4^e le 19. Quant à la 5^e section, son rapporteur n'avait pas été chargé de référer.

1^{re} SECTION. — La disposition qui approuve le traité est adoptée par quatre membres; deux s'abstiennent.

Celle qui approuve la convention avec la Société générale est adoptée purement et simplement par quatre voix. — Un membre l'adopte, mais seulement sous la condition que la forêt de Soignes sera vendue par le Gouvernement.

Si elle devait être conservée en nature, il émettrait un vote négatif. — Un membre s'abstient.

2^e SECTION. — Elle n'a pas voté sur l'ensemble du traité. Mais il résulte de ses votes sur chaque chapitre, que la majorité adopte le traité.

ART. 1^{er} de la convention de la Société générale :

Trois membres l'adoptent, deux s'abstiennent ;

ART. 2. Deux membres l'adoptent ; deux s'abstiennent ; un vote contre.

Les membres qui adoptent, émettent le vœu que la forêt soit vendue pour la plus grande partie, avec tous les ménagements nécessaires pour en tirer le plus grand parti possible.

3^e SECTION. — Le traité du 5 novembre 1842 est adopté, à l'unanimité des neuf membres présents.

Quant à l'art. 2. de la convention avec la Société générale, un membre n'admet le principe de l'acquisition de la forêt de Soignes, qu'à la condition de décréter immédiatement que cette forêt sera vendue successivement aux époques et de la manière à déterminer. Cet amendement est adopté par six voix contre trois; l'art. 2 est ensuite admis par tous les membres présents.

4^e SECTION. — L'ensemble du traité ayant été mis aux voix, un membre l'a adopté; cinq se sont abstenus; et un membre l'a rejeté.

ART. 1^{er} de la convention avec la Société générale :

La section croit devoir faire une réserve pour l'intérêt des redevances dues par la Société générale, et qui n'aurait pas été compris dans cette convention. L'art. 1^{er} est du reste adopté.

ART. 2. La section n'ayant pas tous les renseignements suffisants sur la disposition de cet article, s'abstient de l'admettre pour le moment.

6^e SECTION. — Le traité est adopté par quatre voix; deux s'abstiennent.

Quant à la convention avec la Société générale, la section adopte de même l'art. 1^{er}, elle s'abstient quant à l'art. 2.

Pour terminer ma tâche, il ne me reste plus, Messieurs, qu'à vous présenter le résultat des travaux de la section centrale, et la proposition qui en est la conséquence.

La section centrale s'est posé la question de savoir s'il y avait lieu d'accepter le traité conclu avec le Gouvernement des Pays-Bas, le 5 novembre 1842?

Quatre membres ont adopté le traité, et trois membres se sont abstenus.

L'adoption de ce traité entraînant comme conséquence nécessaire celle de l'art. 1^{er} de la convention avec la Société générale, la section centrale s'est occupée de l'art. 2 de cette convention.

Pour le cas de l'adoption de cet article, des membres de la section centrale ont présenté en ces termes la proposition faite par la 5^e section :

La forêt de Soignes sera vendue successivement, d'année en année, et dans le terme de dix ans, sauf les parties qui pourront, s'il y a lieu, en être réservées ultérieurement par une loi.

Cette proposition a été adoptée par quatre membres, un membre a voté contre.

Deux membres se sont abstenus.

Ensuite l'art. 2 de la convention avec la Société générale a été soumis au vote de la section centrale.

Quatre membres ont adopté cet article.

Trois membres se sont abstenus.

En conséquence, la section centrale a l'honneur de proposer l'adoption du projet du gouvernement, avec la disposition additionnelle ci-dessus rapportée.

Le rapporteur,

DONNY.

Le président,

RAIKEM.



PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu l'art. 68 de la Constitution, ainsi conçu : « Les traités de commerce et ceux qui pourraient grever l'État ou lier individuellement des Belges, n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des Chambres. »

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, signé à La Haye, le 5 novembre 1842, sortira son plein et entier effet, ainsi que la convention conclue, le 4 novembre 1842, à Bruxelles, avec la Société générale pour favoriser l'industrie nationale.

ART. 2.

La forêt de Soignes sera vendue successivement d'année en année, et dans le terme de dix ans, sauf les parties qui pourront, s'il y a lieu, en être réservées ultérieurement par une loi.

Mandons et ordonnons, etc.

ANNEXES.

ANNEXE A.

Convention conclue à Mayence, le 31 mars 1831, relativement à la navigation du Rhin.

La confection d'un règlement définitif pour la navigation du Rhin, selon les dispositions de l'acte du congrès de Vienne, ayant éprouvé des difficultés par suite de la manière dont les Gouvernements riverains ont entendu appliquer les principes généraux de cet acte aux bâtiments venant de l'Allemagne et traversant en droiture les Pays-Bas pour se rendre dans la pleine mer et *vice versa*; attendu que S. M. le Roi des Pays-Bas a soutenu que ses droits de souveraineté s'étendaient sans restriction quelconque sur la mer qui baigne ses États, même là où elle se mêle aux eaux du Rhin, et que, d'après les conférences préalables à l'acte du congrès de Vienne, le Lech seul devait être regardé comme la continuation de ce fleuve dans les Pays-Bas, tandis que S. M. le Roi de Prusse, S. M. le Roi de Bavière et S. A. R. le grand-duc de Hesse ont soutenu que l'acte du congrès de Vienne avait apporté des restrictions à l'exercice de ces droits, pour autant qu'ils s'appliqueraient aux navires passant du Rhin dans la pleine mer et *vice versa*, et que, sous la domination du Rhin, ledit acte avait compris tout le cours, tous les enbranchements et toutes les embouchures de ce fleuve dans les Pays-Bas, sans distinction aucune; vues auxquelles S. M. le Roi des Français et S. A. R. le grand-duc de Bade ont maintenant également adhéré: les États riverains ont jugé à propos de laisser intactes toutes les questions élevées sur les principes généraux de l'acte du congrès de Vienne ayant rapport à la navigation du Rhin, ainsi que les conséquences que l'on pourrait en dériver, et de concerter les mesures et les dispositions réglementaires dont la navigation du Rhin ne peut se passer plus longtemps, sur la base d'un ensemble de propositions faites et acceptées réciproquement, sous la réserve expresse, toutefois, que cet accord ne portera aucun préjudice aux droits et aux principes soutenus de part et d'autre.

Dans cette vue, les hautes parties contractantes désignées ci-après ont nommé pour leurs commissaires, savoir:

S. A. R. le grand-duc de Bade, le sieur Jean-Lambert Buchler, son conseiller de légation, chevalier de l'ordre du Lion de Zahringen de Bade et de l'ordre de Ste-Anne 2^e classe de Russie;

S. M. le Roi de Bavière, le sieur Bernard-Sébastien de Nau, son conseiller aulique intime, chevalier de l'ordre du Mérite civil de la couronne de Bavière, de l'ordre de Léopold d'Autriche et de l'ordre de Ste-Anne 2^e classe de Russie;

S. M. le Roi des Français, le sieur Hubert Engelhardt, son commissaire;

S. A. R. le grand-duc de Hesse et sur le Rhin, le sieur George-Charles-Auguste Verdier, son conseiller de régence;

S. A. S. le duc de Nassau, le sieur Louis Roessler, son conseiller intime et directeur général des domaines, chevalier de l'ordre royal du Lion des Pays-Bas, de l'ordre du Mérite civil de la couronne de Bavière et de l'ordre de la Couronne royale de Wurtemberg ;

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Jean Bourward, son conseiller-d'État, chevalier de l'ordre royal du Lion des Pays-Bas ;

S. M. le Roi de Prusse, le sieur Henri Delius, son président en chef de régence, chevalier de l'ordre de l'Aigle rouge 2^e classe avec feuillages de chêne, et commandant de l'ordre royal de France de la Légion d'honneur ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

TITRE I^{er}.

De la navigation du Rhin en général, et des arrangements et concessions réciproques convenus à ce sujet entre les hautes parties contractantes.

ART. 1^{er}. La navigation dans tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlements de police exigés pour la mention de la sûreté générale, et aux dispositions arrêtées par le présent règlement.

ART. 2. S. M. le Roi des Pays-Bas consent à ce que le Leck et l'embranchement dit le Waal soient tous les deux considérés comme la continuation du Rhin dans le royaume des Pays-Bas.

En conséquence, les dispositions du présent règlement sur la navigation du Rhin s'appliqueront à ces deux fleuves considérés comme sa prolongation.

ART. 3. Les navires appartenant aux États riverains et faisant partie de la navigation rhénane ne seront point obligés à transborder ou à rompre charge, en passant des eaux du Rhin dans la pleine mer et *vice versa*, par le royaume des Pays-Bas.

La communication avec la pleine mer, en cas de passage direct et sans rompre charge, à travers le royaume des Pays-Bas, aura lieu pour les navires dont il vient d'être parlé, aussi bien à leur sortie par le Leck ou le Waal qu'à leur entrée de la mer dans ces embranchements, par les voies les plus fréquentées, en passant, savoir : les navires qui se serviront du Leck, devant Rotterdam et la Brielle, et ceux qui se serviront du Waal, devant Dordrecht et Hellevoetsluis par le Hollandsdiep et le Haringvliet ; le tout sous les clauses et conditions contenues au présent règlement, pour autant qu'elles y soient applicables.

Lesdits navires auront aussi l'usage de telle jonction artificielle qui pourrait être établie avec Hellevoetsluis par le canal de Voorne, sauf à acquitter dans ce dernier cas, les mêmes droits spéciaux auxquels les bâtiments nationaux des Pays-Bas seraient assujettis pour l'usage de ladite jonction.

Si des événements naturels ou des travaux d'art rendaient, par la suite, impraticable la communication directe avec la pleine mer par la Brielle ou par Hellevoetsluis, le Gouvernement des Pays-Bas assignera, en remplacement, au commerce et à la navigation des États riverains du Rhin, telle autre voie aussi bonne que celle qui se trouvera être ouverte au commerce et à la navigation de ses propres sujets, en remplacement de ladite communication impraticable.

De même, si le canal de Voorne devenait impraticable et était remplacé en faveur du commerce et de la navigation des sujets des Pays-Bas sur le Rhin, par une autre communication artificielle avec Hellevoetsluis, les navires appartenant aux sujets des autres Etats riverains du Rhin et faisant partie de la navigation rhénane seront admis à jouir de cette communication, sous les mêmes charges que celles qui seront imposées à de pareils navires des Pays-Bas.

Seront considérés comme appartenant à la navigation rhénane dans le sens du présent règlement, tous les navires dont les patrons ou conducteurs seront pourvus de la patente prescrite par l'art. 42 ci-après, indépendamment des pièces déterminées par l'art. 27.

ART. 4. Les marchandises entrant de la pleine mer pour être transportées sur les eaux du Waal ou du Leck par Lobith en Allemagne, en France, en Suisse ou plus loin, ou venant de l'Allemagne, de la France, de la Suisse ou de plus loin, pour passer par lesdites eaux à la pleine mer, en transit direct sans rompre charge, seront soumises aux formalités indiquées dans l'art. 39 ci-après, mais affranchies lors de leur passage par le territoire des Pays-Bas, en suivant les voies tracées par l'article précédent, de tous droits de transit, de péage ou autres de cette nature, lesquels seront remplacés par un droit fixe, montant par quintal à treize et un quart centièmes argent des Pays-Bas pour la remonte, et à neuf centièmes des Pays-Bas pour la descente, à l'exception des articles spécifiés dans le tableau joint sous la lettre A à la présente convention, et qui paieront un droit fixe, soit plus, soit moins élevé, ainsi que l'un et l'autre y sont déterminés. Il sera néanmoins libre à S. M. le Roi des Pays-Bas d'ajouter à ce droit fixe telle partie des droits de navigation qu'elle jugerait convenable de ne pas faire percevoir pour les distances de Lobith jusqu'à Krimpen ou Gorcum, et *vice versa*. Le droit fixe ayant été calculé sur la distance de Gorcum jusqu'à la pleine mer, en passant devant Dordrecht et Hellevoetsluis par le Hollandsdiep et le Haringvliet, proportion gardée de la distance présumée entre Strasbourg et la frontière des Pays-Bas, il est convenu en outre qu'il sera susceptible d'augmentation ou de diminution, suivant le résultat du mesurage, qui sera opéré jusqu'en pleine mer et en conformité de l'art. 18 suivant, et que la disposition du deuxième alinéa de l'art. 19 suivant recevra également, le cas échéant, son application aux articles indiqués au tableau *litt. A* sous le n° 11, comme jouissant d'une diminution des droits, pour autant toutefois qu'elle n'aura pas pour objet ceux compris sous le n° 1 du même tableau.

ART. 5. S. M. le Roi des Pays-Bas consent, en outre, que les patrons ou conducteurs de navires, ayant à bord des marchandises destinées à être exportées par mer par les ports de Rotterdam, Dordrecht ou Amsterdam, mais étant dans le cas d'y rompre charge pour y déposer des marchandises en entrepôt ou les livrer à la consommation, ou bien pour y compléter leur cargaison, après avoir acquitté aux bureaux établis à Lobith, à Vreeswyck, à Tiel, à Gorcum ou à Krimpen, pour la perception du droit de navigation, le droit fixe mentionné dans l'article précédent, conformément aux manifestes vérifiés dont les patrons ou conducteurs doivent être porteurs, et en se conformant pour les marchandises destinées à être déchargées dans les ports de mer susdits, aux dispositions de la loi générale sur la perception des droits d'entrée, de sortie et de transit en vigueur dans le royaume des Pays-Bas, puissent diriger leur course par telles eaux, rivières ou canaux qu'ils jugeront devoir suivre pour arriver à leur destination et continuer ensuite, depuis lesdits ports de mer, leur voyage jusque dans la pleine mer, sans être tenus de payer quelque supplément de droit fixe à raison de la distance plus ou moins longue qu'ils se proposeront de parcourir, et quel que soit le bras de mer par lequel ils voudront passer. En quittant la

voie directe indiquée par l'art. 3, lesdits patrons ou conducteurs seront seulement assujettis aux formalités de douanes prescrites par la législation générale des Pays-Bas pour empêcher la fraude, et au paiement des mêmes droits de péage, d'écluses, de ponts, etc., etc., qui sont acquittés par les navires des Pays-Bas.

Les mêmes dispositions sont applicables aux patrons ou conducteurs de navires appartenant aux sujets des États riverains et faisant partie de la navigation rhénane, qui, venant de la mer, sont chargés de marchandises destinées pour le Rhin, en transit par une des villes de Rotterdam, Dordrecht ou Amsterdam, et qui y rompront charge, soit afin d'y déposer des marchandises en entrepôt ou en livrer à la consommation, soit pour y compléter leur cargaison, et qui voudront ensuite gagner le Rhin pour se rendre à leur destination, et ce, tant par rapport au droit fixe, que pour ce qui concerne la navigation des eaux, rivières et canaux des Pays-Bas.

ART. 6. Il est de même accordé franchise des droits ordinaires de transit pour toutes les marchandises qui, venant du Rhin pour sortir par mer en entrant de la mer pour être transportées par le Rhin vers l'Allemagne, la France, la Suisse ou vers une destination plus lointaine, sont destinées pour les ports de Rotterdam, Dordrecht ou Amsterdam, afin d'y être déposées plus ou moins longtemps aux entrepôts des douanes établis dans lesdits ports.

Les droits de transit seront dans ce cas remplacés par le droit fixe déterminé par l'art. 4 et par le tarif qui y est joint, quel que soit le lieu de l'entrepôt que l'on aurait choisi parmi ceux dénommés ci-dessus, sauf les formalités des douanes prescrites par la législation générale des Pays-Bas comme garantie contre la fraude, ou par les règlements locaux sur la police des ports et les paiements des droits ordinaires de péages, écluses, ponts, etc., sur les rivières, eaux et canaux, qui ne font point partie des voies directes du Rhin indiquées par l'art. 3.

Les marchandises entreposées, ainsi qu'il vient d'être dit, comme appartenant au commerce du Rhin, des sujets des États riverains, ne paieront, pour tout droit de magasin, de quai, de grue et de balance, pour autant que l'on fasse usage de ces établissements, que les quotités indiquées comme *maximum* dans l'art. 69 suivant.

ART. 7. Pour profiter des droits ordinaires de transit aux entrepôts des Pays-Bas, mentionnés dans l'article précédent, les marchandises venant de l'Allemagne, de la France, de la Suisse ou de plus loin, doivent y être apportées par des navires appartenant à la navigation rhénane; et, dans ce cas, elles n'acquitteront, en remplacement de tout autre droit de douanes, le droit fixe déterminé à l'art. 4, qu'au moment où elles sont déclarées pour être exportées en mer, sans distinction du pavillon sur lequel elles sont chargées.

Par contre, les marchandises provenant de la pleine mer, apportées par des bâtiments n'importe de quelle nation, et déchargées aux ports des Pays-Bas, n'acquitteront le droit fixe, en remplacement de ceux d'entrée, de sortie ou de transit, auxquels une autre destination pourrait donner lieu, qu'au moment où elles sont déclarées pour l'exportation vers l'Allemagne, la France, la Suisse ou vers une destination plus lointaine par le Rhin, et chargées à cet effet à bord d'un bâtiment faisant partie de la navigation rhénane et appartenant à un sujet des États riverains.

Dans l'un comme dans l'autre cas, lesdites marchandises ne seront assujetties au paiement du droit de navigation ordinaire du Rhin, dont il sera question dans les titres suivants, que jusqu'au bureau le plus proche de l'endroit où elles quitteront ce fleuve, ou bien depuis le bureau le plus proche de l'endroit où elles y entreront.

ART. 8. Par les articles précédents, il n'est dérogé en rien au droit de tonnage maritime, ni aux frais de fanal, de pilotage et autres de cette nature, que tout bâtiment de mer est tenu d'acquitter à l'entrée ou à la sortie par mer dans les Pays-Bas, et dont

la perception se règle d'après la législation ordinaire de ce pays, en observant toutefois la disposition de l'art. 12 suivant.

En réciprocité des stipulations favorables contenues aux articles précédents, les hauts gouvernements des États riverains s'engagent à étendre, en faveur des navires des Pays-Bas, l'exemption générale du droit de transit, déjà convenu par l'acte du congrès de Vienne, pour tout le cours du Rhin, aux transports par eau des marchandises qui, en quittant le Rhin, entreront dans les rivières, canaux ou autres navigations intérieures navigables, pour traverser ensuite lesdits États riverains, pour autant que cela pourra se faire, sans échanger le transport par eau contre un transport par terre.

Ce dernier cas arrivant, les marchandises seront remises au régime de la législation ordinaire des gouvernements respectifs. — Les bateliers quittant le Rhin, pour se servir des communications intérieures navigables des États riverains, seront assujettis, dans tous les cas, aux formalités qui y sont en vigueur pour le transit, afin d'empêcher la fraude, ainsi qu'au paiement des droits de péage, ponts, écluses, etc., qui y sont établis, et sur le même pied que le sont de pareils bâtiments des États riverains respectifs.

ART. 10. Les hauts gouvernements des autres États riverains s'engagent aussi, de leur côté, à déclarer ports libres pour le commerce sur le Rhin, chacun une ou plusieurs villes situées sur les bords du Rhin, savoir :

Le gouvernement de Prusse, Cologne et Dusseldorf, en se déclarant prêt à augmenter encore dans la suite le nombre des ports francs prussiens, si le besoin et les circonstances le requièrent :

Celui de Nassau, Bieberich et Aberlahnstein ;

Celui de Hesse, Mayence ;

Celui de Bade, Manheim ;

Celui de Bavière, Spire ;

Celui de France, Strasbourg (voy. art. 11) ;

Sauf la faculté, pour tous les gouvernements, d'augmenter le nombre des ports francs, selon leurs convenances respectives ; de telle manière que les marchandises apportées par les bâtiments des Pays-Bas ou par tous autres appartenant aux sujets des États riverains, venant dudit royaume ou destinées à y être transportées, puissent y être entreposées pour un temps plus ou moins long, et ensuite être expédiées en transit plus loin sur le Rhin, ou sur les autres communications intérieures navigables indiquées par l'art. 9, traversant les États riverains à destination de l'intérieur de l'Allemagne ou de la Suisse, sans être assujetties, ni dans l'un ni dans l'autre cas, au paiement d'aucun droit d'entrée et de sortie ou de transit, sauf à acquitter, hors de l'entrepôt, les droits de magasin, de quai, de grue ou de balance, généralement établis dans les ports francs dont il s'agit, mais qui ne pourront, dans aucun cas, excéder ceux fixés par l'art. 69 du présent règlement.

Il est, au surplus, entendu que les marchandises qui, dans les cas prévus ci-dessus, quitteront la voie du Rhin indiquée par l'art. 3, ou les rivières confluentes assujetties à un régime semblable à celui établi sur ledit fleuve, pour transiter par d'autres voies navigables à travers les États riverains, pourront être soumises aux formalités prescrites par la législation en vigueur dans lesdits États pour le contrôle et la surveillance des droits de douane, ainsi qu'au paiement des droits de péage, barrières, ponts, écluses et autres de ce genre, mais sans que les bâtiments des Pays-Bas ou les marchandises qui en viennent ou qui y vont, puissent être traités d'une manière moins favorable que les bâtiments ou marchandises des États riverains qu'ils traversent.

ART. 11. Les gouvernements des États riverains du Mein, du Neckar, et d'autres rivières qui se jettent dans le Rhin, seront admis à jouir, pour leurs marchandises,

de la même immunité dans les ports francs des Pays-Bas, et dans ceux à établir sur le Rhin, que celle accordée par les articles précédents, du moment qu'ils auront établi dans leurs territoires respectifs et sur les bords desdites rivières, de pareils ports francs sous les stipulations mentionnées dans l'article précédent.

Le Gouvernement de France, ne pouvant adhérer purement et simplement aux articles qui précèdent, s'en réfère, quant à l'exécution qu'ils recevront sur son territoire, à la déclaration insérée à ce sujet dans le protocole joint au présent règlement, laquelle aura la même force et vigueur que si elle y était textuellement insérée.

ART. 12. En réciprocité de l'affranchissement de tout droit de transit (ou fixe) des marchandises appartenant au commerce du Rhin des Pays-Bas, et transportées par des voies navigables à travers les États riverains, venant de l'Allemagne, de la France, de la Suisse ou de plus loin, ou y allant, S. M. le Roi des Pays-Bas accorde en outre aux bâtiments des États riverains du Rhin, appartenant à la navigation de ce fleuve, l'assimilation de leur pavillon à celui des Pays-Bas, sous le rapport du droit de tonnage, de pilotage, de fanaux et d'autres de cette nature, lorsque lesdits bâtiments sont destinés en même temps à la navigation maritime.

Il suffira, pour en jouir, que les patrons ou conducteurs des navires représentent aux employés chargés, dans les ports des Pays-Bas, de la perception desdits droits, la patente qui leur a été délivrée en leur qualité de bateliers du Rhin, conformément à l'art. 42 ci-après.

ART. 13. En cas d'entrée pour cause de relâche forcée, ou pour hiverner, et de déchargement partiel ou total pour cause de force majeure dans un des ports des Pays-Bas, les bâtiments appartenant à la navigation du Rhin et aux sujets des États riverains, jouiront de toute protection et de tous les avantages qui sont assurés, par la législation sur les douanes en vigueur dans ledit royaume, aux bâtiments de toutes les autres nations, en se soumettant aux mesures de précaution contre la fraude prescrites par la même législation.

Il est expressément entendu que le séjour des bâtiments du Rhin dans les ports maritimes des Pays-Bas, pour les causes exprimées dans le présent article, ne donnera lieu de ce chef à la demande d'aucun droit d'entrée, de sortie ou de transit.

La même disposition est applicable, lorsqu'en cas de plombage ou d'apposition de scellés aux écoutilles ou endroits servant de dépôt de marchandises, conformément à l'art. 4 ci-dessus, les patrons ou conducteurs des bâtiments traversant le territoire des Pays-Bas depuis Krimpen ou Gorcum jusqu'à la pleine mer ou *vice versa*, sont obligés par manque d'eau, ou par suite de circonstances extraordinaires, d'alléger ou de transborder quelques marchandises sans entrer dans quelque port, pourvu qu'ils se soient adressés préalablement aux employés des douanes les plus voisins, sauf les cas d'absence ou de détresse prévus par les art. 38 et 39 suivants, pour faire lever les plombs ou scellés, et qu'ils se soumettent aux mesures ultérieures que ceux-ci jugeront nécessaires pour prévenir l'importation clandestine d'une partie de la cargaison, et pourvu que les marchandises ainsi allégées soient rechargées ensuite dans les mêmes bâtiments qui les auront apportées, avant d'avoir atteint le dernier bureau de perception du droit de navigation ou du droit fixe.

TITRE II.

Des droits de navigation et des moyens d'en assurer la perception.

ART. 14. Tout individu exerçant la navigation sur le Rhin, depuis l'endroit où il devient navigable jusqu'à Krimpen ou Gorcum, y compris le Leck et le Waal, et réciproquement, sera tenu de payer sous le titre de droit de navigation :

1° Un droit de reconnaissance pour chaque embarcation du port de 50 quintaux et au-dessus ;

2° Un droit sur le chargement, à raison du poids des marchandises.

ART. 15. La perception du droit de reconnaissance et de celui sur le chargement sera faite aux bureaux ci-après désignés, savoir :

a. Pour la descente :

A Brisac, près de Strasbourg, au grand pont du Rhin, Neubourg, Manheim, Mayence, Caub, Coblenze, Andernach, Lintz, Cologne, Dusseldorf, Ruhrort, Wesel, Lobith, Vreeswyk et Tiel.

b. Pour la remonte :

A Gorcum, Tiel, Krimpen, Vreeswyk, Emmerich, Wesel, Ruhrort, Dusseldorf, Cologne, Lintz, Andernach, Coblenze, Mayence, Manheim, Neubourg, près de Strasbourg, au grand pont du Rhin et Brisac.

ART. 16. Le droit de reconnaissance, dont la quotité est réglée par le tarif ci-joint, sous la lettre B, et le droit de navigation, par quintal de chargement et à raison des distances, tel qu'il est réglé provisoirement par le tarif ci-joint sous la lettre C, seront perçus à chaque bureau de perception pour toute embarcation qui y passera ou qui en partira, et ce pour chaque bureau en particulier.

Toutefois, les hautes parties contractantes se réservent de faire examiner ultérieurement, lors de la réunion de leurs commissaires, prévue par le présent règlement, s'il y a lieu de modifier encore, en tout ou en partie, les taux des droits de navigation et de reconnaissance établis par les susdits tarifs.

ART. 17. Le droit de reconnaissance sera perçu d'après le certificat de jaugeage, dont le patron ou conducteur sera porteur, et chaque État riverain prendra les mesures nécessaires pour que ce jaugeage soit opéré d'après une échelle graduée de décimètre en décimètre, d'après la méthode actuellement en vigueur sur le Rhin entre Strasbourg et la frontière des Pays-Bas, sauf les changements que la commission centrale pourra trouver convenable d'y apporter.

ART. 18. Le droit de navigation, tel qu'il est indiqué au tarif *litt.* C, n'ayant été déterminé que d'après les renseignements plus ou moins exacts puisés dans les cartes existantes, il sera procédé ultérieurement, dans l'année à dater de la ratification du présent règlement, à un mesurage du fleuve dans toute sa longueur, jusqu'à Krimpen et Gorcum, et le tarif sera ensuite arrêté définitivement d'après le résultat dudit mesurage, de manière que la totalité des droits n'exécède pas la quotité déterminée par le troisième des articles séparés joints à l'acte du congrès de Vienne, et relatif à la navigation du Rhin, et que la distance, depuis Lobith jusqu'à Gorcum, servira également de base pour le montant du droit de navigation, depuis Lobith jusqu'à Krimpen, et *vice versa*, et qu'il sera perçu le même droit pour les deux distances.

A cette fin, la commission centrale déléguera un expert, et lui fera prêter serment dans l'intérêt commun de tous les États riverains, et elle lui confiera la direction de tout le mesurage.

Il sera libre à chaque État riverain en particulier d'adjoindre, à ses frais, à ce délégué général un commissaire spécial, à l'effet de faire contrôler ses opérations.

S'il y avait divergence d'opinions entre le délégué général et un commissaire spécial, la commission centrale en décidera.

D'ailleurs les rectifications de la ligne de direction du fleuve par lesquelles l'étendue de son cours sera réduite, ne motiveront pas une diminution du tarif, pourvu toutefois que de pareilles rectifications, qui sont incontestablement d'un intérêt général, ne seront entreprises que d'un commun accord avec les États riverains.

ART. 19. La totalité du droit de navigation, tel qu'il est réglé provisoirement par

le tarif *litt.* C, sera diminuée pour les articles indiqués dans les additions audit tarif.

Si l'expérience démontrait la nécessité d'étendre à d'autres objets cette diminution de droits, ou qu'il fût reconnu convenablement de faire subir des changements aux droits sur les objets actuellement déjà moins imposés, la commission centrale, dans les réunions actuelles, fera à cette fin des propositions qui seront soumises à l'examen des États riverains, pour, en cas d'approbation, être comprises au tarif comme articles additionnels.

ART. 20. Les tarifs seront affichés dans les bureaux de perception.

ART. 21. Par le quintal l'on entendra le poids de cinquante kilogrammes, poids de France, ou de cinquante livres, poids des Pays-Bas. La perception des droits de navigation sera faite d'après ce poids et ses subdivisions.

A cette fin, tous les bureaux et ports de chargement, qui seront désignés par les Gouvernements respectifs seront pourvus de poids français ou des Pays-Bas bien ajustés.

Le tableau des poids dressé dans le temps par l'ancienne direction générale de l'octroi, en exécution des art. 104 et 105 de la convention de 1804, pour les objets non susceptibles d'être pesés, continuera d'être suivi pour la réduction au poids, sauf les changements que la commission centrale pourra trouver nécessaire d'y apporter par la suite.

ART. 22. Les paiements se feront dans les bureaux sans distinction des territoires où ils se trouvent établis, au choix du patron ou conducteur, soit en monnaie d'or ou d'argent du pays où le paiement doit avoir lieu, soit en pareille monnaie de France, à l'exclusion cependant de toutes pièces autres que celles de 40, 20, 5, 2, 1 et $\frac{1}{2}$ francs. D'après la loi du 28 mars 1803, les monnaies françaises inférieures au demi-franc seront toutefois admises dans les bureaux allemands, mais seulement pour solde des fractions au-dessous de 50 centimes.

La proportion du cours et des espèces de monnaies de chaque État avec le franc sera fixée d'une manière légale par chaque Gouvernement pour l'étendue de sa domination.

Les tableaux particuliers, ou bien un tableau général des réductions, seront affichés dans tous les bureaux, afin de mettre les patrons et conducteurs à même d'en prendre connaissance.

Ils seront, en outre, communiqués par les différents Gouvernements à la commission centrale de Mayence.

ART. 23. Les droits de navigation, tels qu'ils sont réglés par le tarif *litt.* C, seront, à quelques exceptions près y indiquées, perçus d'avance à chaque bureau y désigné, pour la distance à parcourir d'un bureau à l'autre, soit que l'embarcation parcoure ou non cette distance, ou que la totalité ou une partie du chargement soit débarquée plus tôt.

Il est néanmoins fait exception à cette règle, par rapport aux bâtiments qui, après avoir passé un bureau de perception, quitteront le fleuve sur lequel il est situé pour entrer dans une rivière confluyente dont l'embouchure se trouve entre ce bureau et celui suivant.

Dans ce cas, le droit de navigation ne sera dû qu'à l'embouchure de la rivière confluyente.

Les additions nécessaires à cet effet au tarif ci-joint, sous la lettre C, seront proposées par la commission centrale aux États riverains.

Il sera libre à chaque gouvernement, qui possède plusieurs bureaux de perception, de diminuer les droits de navigation à percevoir dans un ou plusieurs de ces bureaux, sur les navires destinés à traverser entièrement son territoire sans rompre charge, et d'augmenter, au besoin, les droits à payer à d'autres bureaux de ce même territoire

sur les chargements desdits navires, pourvu que dans ce cas la totalité des droits à percevoir dans l'étendue dudit territoire ne dépasse pas ceux auxquels les navires ou leurs chargements auraient dû être soumis, si aucune exception à la règle générale n'eût eu lieu.

ART. 24. Si le chargement se fait dans un endroit où il n'y a point de bureau, il ne sera perçu jusqu'au prochain bureau, ni droit de reconnaissance, ni droit de navigation; le tarif détermine les exceptions de cette règle.

ART. 25. Là où un même bureau s'étend sur deux ou plusieurs États riverains, ceux-ci répartiront entre eux la recette d'après l'étendue de leurs possessions respectives sur les rives.

ART. 26. Il sera libre aux États riverains, sur le territoire desquels se trouvent plusieurs bureaux de perception pour leur compte particulier, d'en supprimer du nombre de ceux qui sont établis pour des distances où ils exercent seuls la souveraineté sur le lit de la rivière, en faisant percevoir au bureau le plus proche de la frontière la totalité des droits de navigation qui leur étaient dus jusqu'alors aux bureaux supprimés, sans que toutefois il puisse y avoir lieu d'exiger des patrons ou conducteurs, qui déchargeront la totalité ou une partie de leurs cargaisons dans l'étendue des bureaux conservés, des droits plus forts sur les objets déchargés, que ceux qu'ils auraient eu à payer, si les bureaux supprimés avaient encore existé. Il sera donné connaissance des suppressions des bureaux dont il s'agit à la commission centrale, ou, en son absence, à l'inspecteur en chef.

ART. 27. Tout patron ou conducteur est tenu, avant de prendre charge ou au moins avant de partir du lieu de son chargement, de se faire délivrer une lettre de voiture ou de connaissance, constatant la nature et la quantité des marchandises avec désignation de la personne à qui l'expédition en est faite.

Il sera tenu de donner à tous les bureaux sur la route connaissance de son chargement, par la représentation des lettres de voiture et d'un manifeste.

Ce manifeste sera en tous points conforme au modèle joint au présent règlement sous la lettre D, et il sera accompagné des pièces justificatives y mentionnées.

Il sera écrit par le patron ou conducteur lui-même, ou par toute autre personne pour lui, à l'exception toutefois des employés du port ou des droits de navigation; il sera signé par le patron ou conducteur.

Ledit patron ou conducteur est responsable du contenu du manifeste, soit qu'il l'ait fait lui-même ou qu'il l'ait fait faire par un autre.

Les chargements ou déchargements partiels, qui pourraient avoir lieu en route, seront également annotés sur le manifeste et certifiés, s'il y a lieu, comme le manifeste principal.

Le manifeste dont il s'agit sera remis par le patron ou conducteur au lieu du déchargement du bâtiment, et, immédiatement après ce déchargement, aux employés des droits de navigation, qui y sont placés ou envoyés par le receveur du bureau desdits droits le plus prochain.

A défaut par le patron ou conducteur de produire, y étant requis, son manifeste et les pièces justificatives exigées en due forme, il ne pourra profiter des avantages que lui assure le présent règlement.

ART. 28. Il sera libre aux employés, que le souverain aurait institués à cet effet sur les lieux de chargement, de s'assurer par une vérification, lors de ce chargement, ou après qu'il a été opéré, de l'exactitude des manifestes sous le rapport de la nature et de la qualité des marchandises.

Ils visitent le manifeste, pour autant que la vérification en a été faite.

Si le chargement a lieu dans un endroit où il n'y a point d'établissement propre à

une pareille vérification, le patron ou conducteur pourra être obligé de s'y soumettre au bureau le plus prochain.

Ce droit est indépendant de celui qu'ont les employés des droits de navigation de tout autre bureau, de visiter les embarcations pour en reconnaître le chargement, chaque fois qu'il y aura des soupçons sur l'exactitude des manifestes.

Les employés des droits de navigation, embarqués sur un bateau ou canot portant le pavillon des susdits droits, pourront également exiger la représentation du manifeste de tout patron ou conducteur d'embarcation, en quelque endroit du Rhin qu'il soit rencontré. Le principal employé embarqué au canot visera alors ledit manifeste, ainsi que les déclarations additionnelles qui pourront s'y trouver, et veillera à ce qu'il n'y soit laissé ni blanc, ni intervalle, ni lacune; il fera mention dans ce visa de l'endroit du fleuve, du jour et de l'heure où il aura apposé ledit visa. Les visa dont il vient d'être parlé ne donneront lieu à aucuns frais.

ART. 29. Les conducteurs de trains de bois représenteront un manifeste indiquant le nombre et le volume total des arbres, calculé en mètres cubes. Le contrôle en sera fait par les employés des droits de navigation, conformément aux instructions et à la table de réduction annuellement en vigueur à cet effet sur le Rhin, entre Strasbourg et la frontière des Pays-Bas.

ART. 30. Les droits de navigation légalement perçus, conformément au manifeste produit à cet effet au bureau de perception, ne seront pas restitués lors même que le patron ou conducteur, en continuant son voyage, aurait souffert une avarie extraordinaire.

ART. 31. Il n'y aura pas lieu d'exiger de nouveaux droits sur les embarcations qui, après avoir acquitté lesdits droits lors de leur passage à un bureau, seraient forcées par l'orage, les glaces, ou par tout autre accident, d'y retourner avec le même chargement, ou même de rebrousser chemin plus loin.

ART. 32. Aucune exemption des droits de navigation ne sera admise, quelles que soient la nature et la destination des chargements, et à quelques personnes qu'ils puissent appartenir.

Il sera néanmoins libre à tout État riverain individuellement, ou de concert avec tel État voisin qui participe au produit des droits, d'établir des diminutions ou exemptions des droits, soit par forme de mesure générale pour certains objets sans distinction de personnes, soit même par forme d'exemption en faveur de certains bâtiments appartenant à ses propres sujets, ou d'une personne désignée et dans des cas particuliers, pourvu que ces diminutions ou exemptions ne soient accordées que pour le territoire qui appartient exclusivement, soit à cet État, soit aux États voisins intéressés, à moins que les autres États riverains n'y donnent leur adhésion.

ART. 33. Cependant les États riverains ne pourront relever ledit tarif en aucune manière, pas même indirectement, en prescrivant l'usage du papier timbré, ou en établissant d'autres droits de ce genre.

Ils ne pourront également, sans l'assentiment de tous les États riverains, augmenter le nombre des bureaux, ni en changer le lieu, sauf les exceptions portées aux art. 23 et 26 ci-dessus.

ART. 34. Les droits de navigation du Rhin ne pourront jamais être afferlés, soit en masse, soit partiellement; la perception en sera faite par chaque État riverain pour son compte et par ses employés.

Les gouvernements co-riverains s'obligent réciproquement à placer dans leurs bureaux de perception un nombre d'employés suffisant pour que le service ne soit jamais en souffrance, et que les patrons ou conducteurs n'éprouvent point de retard dans leurs expéditions.

ART. 35. Dans les lieux où il existe un bureau des droits de navigation, le patron ou conducteur ne pourra ni charger, ni décharger, avant d'en avoir obtenu la permission des employés des droits de navigation, auxquels les Gouvernements respectifs enjoindront expressément de n'occasionner aucun retard au patron ou conducteur.

En cas de contravention de la part du patron ou conducteur, il sera tenu de payer le double droit des marchandises qu'il aura chargées ou déchargées, en les mettant à terre ou en les transférant à bord d'un autre bâtiment, le tout sans préjudice des autres peines portées par les lois du pays où la contravention aurait eu lieu, contre ceux qui se permettraient des débarquements prématurés ou clandestins.

Les formalités à observer dans d'autres endroits, soit pour l'attérage, soit pour les embarquements et débarquements, sont réglées par les lois de chaque pays.

TITRE III.

De l'application à la navigation du Rhin des lois sur les douanes des États riverains.

ART. 36. Les patrons ou conducteurs d'embarcations, munis de manifestes en bonne et due forme, ne pourront être arrêtés en route sous prétexte d'impôts de l'État à percevoir, ou de recherches à faire à cette fin sur les chargements, si ce n'est à un des bureaux de perception établis par le présent règlement, ou dans les cas prévus par l'art. 41 suivant.

ART. 37. Le transit direct sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, et réciproquement, sera libre pour toutes les marchandises sans distinction, et sans avoir égard à ce que les lois sur les douanes des États riverains pourraient avoir ordonné, relativement à l'importation ou à l'exportation, et sans qu'elles puissent être assujetties, pendant le transport sur tout le cours du Rhin ci-dessus indiqué, à aucun autre droit qu'à ceux fixés par le présent règlement.

Il n'y aura donc lieu à l'application des lois sur les impôts de chaque pays que dans le cas où il s'agirait, ou de marchandises dont la destination, en arrivant dans ce pays, serait d'y être déchargées, ou de marchandises qui y seraient embarquées pour l'exportation, ou enfin de celles qui seraient débarquées et mises sur le quai, ou rechargées à bord d'autre bâtiment, sauf les dispositions relatives aux ports francs établis par le présent règlement, et sans préjudice aux allègements ordinaires pour cause d'avarie ou de gros temps, ou qui pourraient être temporairement nécessaires en quelques endroits du fleuve, eu égard à l'état moins favorable de son lit pour la navigation, lorsque ces allègements se font en pleine rivière sans toucher aux rivages, et sous la surveillance des employés des douanes, et, en leur absence ou à leur défaut, sous celle de l'autorité locale la plus voisine.

Cependant les marchandises importées ou exportées sur le Rhin ne pourront en aucun cas être assujetties à des droits plus forts que celles de même nature importées ou exportées par terre.

ART. 38. Chaque État riverain aura le droit de déterminer à son gré les ports et les lieux d'attérage, où il sera exclusivement permis de prendre charge et de décharger.

Néanmoins, lorsqu'un patron ou conducteur, pour cause d'orage ou d'autres accidents, sera empêché de continuer sa route, il lui sera permis de mettre son embarcation et son chargement en tout autre lieu de sûreté, pourvu que cela se fasse

sous la surveillance des employés des douanes, et, en leur absence ou à leur défaut, sous celle de l'autorité locale.

Le patron ou conducteur, en reprenant les marchandises pour continuer sa route, ne sera sujet à aucun droit d'entrée, ni de sortie, ou de transit.

Lorsqu'en pareille circonstance, le patron ou conducteur arrivera dans un endroit où il n'y a point d'employés des douanes, il devra de suite donner connaissance de son arrivée à l'autorité locale, faire ses diligences, afin de constater, d'une manière légale, la force majeure qui l'a obligé à relâcher, et en faire dresser procès-verbal.

Les employés des douanes au poste le plus voisin du même territoire en seront de suite avertis, et pourront prendre des mesures ultérieures pour surveiller eux-mêmes le chargement.

Si, pour ne pas exposer les marchandises à de nouveaux accidents, on juge à propos de décharger le bâtiment, le patron ou conducteur sera tenu de se soumettre à toutes les mesures légales tendant à prévenir l'importation clandestine d'une partie de sa cargaison.

Les mesures que le patron ou conducteur aurait prises de son chef, sans en avoir préalablement averti les employés, ou, en leur absence ou à leur défaut, l'autorité locale, et sans attendre leur intervention, ne seront excusables qu'autant qu'il prouvera d'une manière incontestable que le salut du bâtiment ou de la cargaison en a dépendu.

ART. 39. Pour profiter de la liberté du transit accordée par le premier alinéa de l'art. 37 ci-dessus, les patrons ou conducteurs d'embarcations destinées à parcourir, sans prendre un nouveau chargement, ni en délivrer une partie, des distances où la souveraineté sur le fleuve appartient, avec ses deux rives, à un seul et même Gouvernement, ne seront, au moment où ils entreront dans une telle partie du fleuve, tenus à d'autres formalités par rapport aux douanes, qu'à faire apposer des plombs ou cachets aux écoutilles, ou aux endroits servant de dépôt de marchandises, ou à recevoir à bord des gardiens, toutes les fois que l'autorité locale jugera convenable d'en mettre, afin d'empêcher la fraude, ou enfin à se soumettre à ces deux formalités ensemble.

Lorsqu'en cas de plombage ou d'apposition de scellés aux écoutilles ou endroits servant de dépôt de marchandises, les patrons ou conducteurs des bâtiments sont obligés, par manque d'eau, ou par suite d'autres circonstances extraordinaires, d'alléger ou de transborder quelques marchandises, pour être rechargées ensuite dans les mêmes bâtiments, ils devront s'adresser aux employés des douanes les plus voisins, pour faire lever les plombs ou scellés, et se soumettre aux mesures ultérieures que ceux-ci jugeront nécessaires pour prévenir l'importation clandestine d'une partie de la cargaison.

Le service desdits gardiens se bornera à la surveillance de bâtiments et des cargaisons, ou des plombs et cachets, dans le but indiqué.

Les patrons ou conducteurs des bâtiments sont tenus de faire participer ces gardiens à la nourriture de l'équipage, et de leur fournir le feu et la lumière nécessaires; mais il est défendu aux gardiens d'exiger, en outre, à ce titre et sous aucun prétexte, aucune rétribution quelconque du patron ou conducteur, et même d'en accepter l'offre.

Les dispositions qui précèdent pourront être rendues également applicables à des parties du fleuve, dont les rives opposées appartiennent à différents Gouvernements, lorsque ceux-ci se seront entendus sur un régime commun des douanes.

ART. 40. Les patrons ou conducteurs d'embarcations, à bord desquelles se trouvent

des marchandises destinées à être déchargées sur un des territoires qu'ils touchent dans leur route, seront, pour autant que la loi l'exige, tenus de faire la déclaration exacte de leurs chargements aux employés des douanes présents au premier bureau des droits de navigation de cet état.

Ces employés pourront vérifier le chargement, et y faire payer les droits auxquels les marchandises sont assujetties par la loi du pays, en cas de déchargement ou d'importation. Il en sera de même si le patron ou conducteur a chargé, sur le territoire d'un Etat riverain, des marchandises destinées à être exportées; mais, en ce cas, la déclaration en sera faite aux employés des douanes présents au dernier bureau des droits de navigation, avant de sortir de ce territoire par le Rhin, ou, si les lois du pays le permettent, à ceux du bureau le plus proche du lieu de l'embarquement.

ART. 41. Lorsqu'un patron ou conducteur sera convaincu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra pas invoquer la liberté de la navigation du Rhin, pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui de la part des employés des douanes, sans cependant qu'il puisse y avoir lieu à saisir, pour cause d'une pareille tentative, le reste du chargement, qui n'en aurait pas été l'objet, ni en général à sévir contre le patron ou conducteur d'une manière plus rigoureuse que ne l'ordonnent les lois générales en vigueur dans l'Etat où la contrebande a été constatée.

Si, dans un des bureaux-frontières d'un territoire, soit en entrant, soit en sortant, ou pendant la traversée de ce territoire, il est reconnu qu'un patron ou conducteur est porteur d'un manifeste tellement infidèle, qu'il en résulte une fraude consommée ou tentée, il aura également pour ce fait encouru les peines portées par la loi du pays contre les déclarations infidèles.

Les hautes parties contractantes s'engagent à convenir ultérieurement de telles autres dispositions favorables, par rapport à l'application de leurs systèmes de douanes à la navigation du Rhin, que l'expérience pourrait démontrer nécessaires pour vivifier le commerce et la navigation du Rhin, et qui seraient conciliables avec leurs intérêts financiers.

TITRE IV.

Du droit d'exercer la navigation du Rhin.

ART. 42. La navigation du Rhin exigeant beaucoup d'expérience et de connaissances locales, on n'admettra à son exercice que des patrons ou conducteurs expérimentés qui auront préalablement fait preuve de leurs connaissances, sans pouvoir cependant soumettre à de nouvelles justifications ceux qui auront déjà exercé le droit de navigation.

Chaque Gouvernement riverain prendra les mesures nécessaires pour s'assurer de la capacité des personnes auxquelles il confie l'exercice de la navigation du Rhin.

La patente délivrée en conséquence au patron ou conducteur reconnu apte par les autorités de son pays lui donnera le droit d'exercer cette navigation, conformément aux dispositions du présent règlement, depuis l'endroit où le Rhin devient navigable jusqu'à la mer, et de la mer jusqu'à l'endroit susdit, le tout sans aucune distinction entre la grande et la petite navigation, et ce qu'on désigne sous le nom de navigation intermédiaire. Les patentes de navigation, dont il s'agit, ne seront délivrées qu'à des sujets reconnus des Etats riverains du Rhin, et les bâtiments seront signalés dans les patentes.

ART. 43. Le patron ou conducteur admis à la navigation sur le Rhin, et y navigant, ne pourra nulle part être contraint à décharger malgré lui, ou à transférer son chargement sur d'autres embarcations. En conséquence, tous les droits, privilèges et usages, qui sont en opposition directe ou indirecte avec la présente disposition, établis dans les ports ou dans tout autre endroit sur le Rhin jusqu'à la mer, soit en faveur d'une association de patrons ou conducteurs pour favoriser les chargements par un tour de rôle usité parmi eux, soit pour toute autre cause, sont et demeureront supprimés, sans qu'il en puisse être établi sous quelque dénomination que ce soit.

Il en sera de même quant aux rivières communiquant directement avec le Rhin, conformément à l'art. 110 du traité de Vienne et aux articles y annexés sous le numéro XVI.

ART. 44. Toutes les associations et corporations de patrons ou conducteurs, qui ont subsisté jusqu'à ce jour, sont supprimées.

Il sera procédé, sous la direction des autorités du pays où elles sont établies, à la liquidation de leur avoir et de leurs dettes, qui seront acquittées par les membres actuels de ces associations.

Le résidu de l'avoir, s'il y en a, appartiendra aux membres actuels pour en disposer à leur gré, comme d'une propriété commune, à moins qu'il n'ait reçu une autre destination par une disposition antérieure et valable.

ART. 45. Le nombre des patrons ou conducteurs sur le Rhin est indéterminé.

Les patrons ou conducteurs exploitant la navigation sur les rivières qui se jettent dans le Rhin, telles que le Neckar, le Mein, la Moselle et la Meuse, de même que les patrons ou conducteurs de l'Escaut, seront admis à la navigation du Rhin, pour autant que, par réciprocité, ceux du Rhin soient admis à la navigation desdites rivières.

Il suffira, dans ce cas, que ces patrons ou conducteurs constatent leur droit à la navigation d'un desdits fleuves.

ART. 46. Le transport de personnes, chevaux, voitures, effets et autres objets d'une rive à l'autre, et ce qui tient au commerce ordinaire des deux rives, n'a rien de commun avec le présent règlement, non plus que la navigation d'un patron ou conducteur restreint à l'exercer dans l'enceinte du territoire de son souverain, sans en dépasser les limites, un tel patron ou conducteur n'étant assujéti qu'aux autorités du pays où il exerce son métier.

ART. 47. Le Gouvernement du pays où le patron ou conducteur est domicilié, a seul le droit de lui retirer, pour des motifs graves, la patente qui lui a été délivrée. Cependant, cette disposition n'exclut pas le droit qu'aura tout Etat riverain de faire poursuivre et juger tout patron ou conducteur prévenu d'un délit ou crime commis sur son territoire, et de demander même, selon les circonstances, aux autorités de son domicile, que sa patente lui soit retirée.

TITRE V.

Du fret et du tour de rôle.

ART. 48. Le prix du fret, de même que toutes les autres conditions de transport, sont entièrement abandonnés à la libre convention entre le patron ou conducteur et l'expéditeur ou son commettant; et de même que ceux-ci pourront faire leur choix parmi plusieurs patrons ou conducteurs, sans égard à leur domicile, de même le patron ou conducteur aura la faculté d'accepter ou refuser les offres de chargement qui lui sont faites.

ART. 49. Deux ou plusieurs villes pourront néanmoins contracter, avec tel nombre de patrons ou conducteurs qu'elles croiront nécessaire au service de leur commerce mutuel, des engagements à terme, afin de stipuler le prix du fret, le temps du départ et de l'arrivée, et toutes autres conditions concernant leur intérêt privé et qui ne dérogeront à aucune loi impérative ou prohibitive, et établir par cette voie un tour de rôle propre à assurer à la fois des prix équitables au commerce, et aux patrons ou conducteurs un prompt chargement de retour toutes les fois qu'ils arrivent dans un port.

ART. 50. Dans les villes où un pareil tour de rôle sera établi, il sera libre à chaque négociant ainsi qu'à chaque patron ou conducteur de prendre part à cette association ou de s'y refuser. Les commerçans et patrons ou conducteurs, une fois associés, pourront toujours résilier la convention à la fin de chaque année, pourvu que l'avertissement en ait été donné trois mois d'avance. Chaque négociant, tant qu'il est membre de l'association, est tenu de se conformer au tour de rôle, sans pouvoir, sous son propre nom ni sous un prête-nom, charger des marchandises dans d'autres embarcations, sauf les dispositions particulières des commettans étrangers qui ne seraient pas membres de l'association.

De même chaque patron ou conducteur, tant qu'il est membre de l'association, est tenu d'observer le tour de rôle.

Néanmoins, si les convenances commerciales des deux villes contractantes exigeaient de modifier les dispositions qui précèdent, il pourra y avoir lieu; mais dans ce cas leurs conventions auront besoin de l'approbation spéciale de leurs gouvernemens respectifs.

ART. 51. Les conventions qui établissent un tour de rôle n'étant obligatoires qu'entre les parties contractantes, à l'instar de tout autre contrat de chargement passé entre particuliers, et étant d'ailleurs frappées de nullité dès qu'elles renferment des clauses contraires à une loi impérative ou prohibitive, ou qu'elles contiennent lésion des droits d'un tiers, il suffit qu'elles soient rédigées dans les formes usitées dans le lieu où elles auront été passées. Ni la commission centrale, ni l'inspecteur en chef de la navigation du Rhin, ne pourront exiger qu'on les fasse intervenir dans ces contrats, ou que le prix du fret soit réglé de leur consentement.

Néanmoins les gouvernemens respectifs prendront connaissance de ces conventions, et auront soin de les faire communiquer à la commission centrale ou, en son absence, à l'inspecteur en chef de la navigation du Rhin.

ART. 52. Toutes les fois que deux Gouvernemens riverains conviendront d'établir une embarcation destinée au transport des voyageurs, de leurs effets ou voitures, ou même de marchandises, et qui partira à jour et heure fixes d'un endroit indiqué, cette embarcation jouira des mêmes droits dont jouissent toutes les autres qui exercent la navigation sur le Rhin.

Ni la commission centrale, ni l'inspecteur en chef de la navigation du Rhin, n'ont également aucune surveillance particulière à exercer sur ces sortes d'embarcations, et moins encore le droit de décider s'il sera convenable d'en établir et dans quels lieux, ou quels seraient les moyens de les encourager, ou les dispositions à prendre à leur égard.

TITRE VI.

Des réglemens de police pour la sûreté de la navigation et du commerce.

ART. 53. La première fois qu'un patron ou conducteur présentera une embarcation pour être admise à la navigation du Rhin et pour recevoir un chargement, il devra

préalablement soumettre cette embarcation à la visite d'experts assermentés à cette fin, pour faire constater qu'elle a été trouvée propre à la partie de la navigation à laquelle elle est destinée; qu'elle est solide, bien calfatée, et pourvue de tous les agrès et ustensiles nécessaires; enfin, qu'elle offre dans sa construction les moyens nécessaires pour la conservation des marchandises, et que son équipage se compose d'un nombre de matelots suffisant pour la conduire.

Cette visite devra être renouvelée chaque fois qu'un expéditeur la jugera nécessaire, et au moins une fois tous les ans.

Tout expéditeur de marchandises pour compte d'autrui aura le droit d'exiger du patron ou conducteur la production d'un certificat délivré en dernier lieu par les experts susdits.

S'il a négligé cette précaution, il sera personnellement responsable des pertes et avaries causées par le mauvais état de l'embarcation, sauf son recours contre le batelier.

Les Gouvernements riverains prendront pour chaque port d'embarquement et de déchargement, désigné d'après l'art. 38 ci-dessus, les mesures nécessaires, afin de régulariser les opérations des experts, et d'en garantir l'effet au commerce.

ART. 54. Les qualités requises pour rendre une embarcation propre à la navigation du Rhin seront déterminées d'après les besoins des localités, du consentement des Gouvernements respectifs. Il ne pourra, sous aucun autre rapport, être établi de différences entre les embarcations destinées à la navigation rhénane.

ART. 55. Il appartiendra de même aux Gouvernements riverains respectifs de faire entrer dans les règlements pour les ports et lieux d'embarquement et de débarquement, toutes les dispositions qu'ils jugeront les plus propres à faciliter le commerce, favoriser la navigation, accélérer les expéditions, maintenir le bon ordre lors de l'embarquement et du débarquement, pour pourvoir à la sûreté des marchandises déposées sur les quais, assurer la conservation des objets pour lesquels il y aurait refus d'accepter, ou autres contestations quelconques, et garantir le bien des négociants et des patrons ou conducteurs en général.

ART. 56. Le patron ou conducteur répond des marchandises dont il se charge, du moment qu'elles sont déposées sur le quai, et lui ont été désignées comme devant faire partie de son chargement.

S'il est prouvé que le dommage arrivé à des marchandises a été causé par la faute des employés, la réparation en sera faite par l'autorité qui leur est immédiatement préposée, sans qu'il puisse y être apporté aucun retard pour cause du recours que celle-ci pourrait exercer contre les employés.

ART. 57. Le patron ou conducteur ne pourra pendant le voyage s'absenter de son embarcation. En cas de contravention, les employés des droits de navigation y placeront à ses frais, risques et périls, un autre conducteur, quand même il n'y aurait eu jusqu'alors aucune avarie, dont en tout cas le patron ou conducteur absent restera responsable.

Il s'entend que cette disposition ne sera pas applicable en cas d'absence momentanée du patron ou conducteur pour achat de vivres, pour acquitter les droits, ou autres motifs semblables.

ART. 58. Partout où les localités de la rivière exigent, d'après l'usage ou les ordonnances, un changement de pilotes ou lamaneurs, le patron ou conducteur sera tenu d'en prendre de nouveaux à bord, sous peine d'y être contraint par les employés préposés à la surveillance du Rhin.

En cas de concurrence de plusieurs lamaneurs ou pilotes, le patron ou conducteur en aura le choix.

ART. 59. Sont exceptés de la disposition du précédent article les bateaux qui n'ont que peu de capacité, tels que les canots au-dessous de 300 quintaux de capacité, les coches d'eau, etc., etc.

ART. 60. Le service et le salaire des pilotes et lamaneurs continueront à être réglés par les ordonnances de chaque État riverain et par les tarifs qui y sont ou seront établis, et sans que le batelier étranger puisse être traité à cet égard autrement que celui du pays.

ART. 61. Le patron ou conducteur, qui conduit à la fois plusieurs bateaux chargés, ne pourra dans aucun cas, ni à la remonte, ni à la descente, les attacher l'un à l'autre.

Il ne pourra de même y avoir lieu à attacher à une embarcation chargée un autre bateau vide dont la capacité serait au-dessus de 300 quintaux.

S'il y a nécessité d'alléger, les allèges seront conduites et, en cas de remonte, attelées séparément.

ART. 62. Il est défendu de charger des marchandises sur le tillac des bateaux. Il est également défendu, pendant le trajet, de transborder des marchandises d'un bord à l'autre, excepté le cas où les eaux seraient trop basses, que l'embarcation fût endommagée, ou qu'il y eût quelque autre péril imminent, qui mettrait le patron ou conducteur dans la nécessité d'alléger sans délai, sauf à se conformer dans ce cas à ce qui est prescrit par l'art. 39 ci-dessus.

ART. 63. Les dispositions de l'art. 61, ainsi que la défense de charger sur le tillac des bateaux, ne sont pas applicables à la navigation du Rhin qui se fait par des bateaux à vapeur.

Néanmoins les marchandises chargées sur le tillac des bateaux dont il s'agit seront réunies dans un ou deux endroits et recouvertes par une toile attachée au tillac, de manière à permettre le plombage sans occasionner un surcroît de frais et de retard, lorsque le trajet d'un territoire en transit y donne lieu suivant l'art. 37 ci-dessus.

Les Gouvernements respectifs prendront des mesures pour favoriser et protéger cette nouvelle branche d'industrie, et pour assurer au commerce tous les avantages qu'elle semble promettre.

ART. 64. Les contraventions aux dispositions des art. 61 et 62 seront punies d'une amende de 100 à 300 francs par le juge des droits de navigation, dont il sera parlé ci-après, du lieu où la contravention aura été découverte, sans préjudice de la responsabilité du patron ou conducteur pour tout autre dommage causé par la non-exécution desdites dispositions.

ART. 65. Les transports de poudre à canon se feront, dans tous les cas, sur des embarcations particulières, sans aucun mélange avec d'autres objets. Les bateaux chargés de poudre resteront, autant que faire se pourra, éloignés des rives; et en cas de relâche, soit pour le déchargement, soit pour toute autre cause, qui empêcherait la continuation du voyage, la police de l'endroit le plus voisin en sera avertie pour prendre les mesures que la sûreté publique pourrait exiger. Le patron ou conducteur sera tenu de s'y conformer, le tout sous les peines portées par l'art. 64 et qui seront prononcées contre les contrevenants par le juge des droits de navigation.

ART. 66. Les trains de bois devront être précédés d'une nacelle, afin de donner avis aux bateaux, moulins et ponts qui se trouvent sur la rivière ou dans les ports, de se tenir en garde et de prendre à temps les mesures nécessaires pour leur sûreté. Cette nacelle devra devancer les trains au moins d'une heure, et porter comme marque de sa destination, et pour être reconnue de loin, un pavillon formé de seize quartiers en rouge et noir alternativement.

L'observation de cette formalité ne suffira cependant pas pour mettre le conducteur

du train à l'abri de toute responsabilité, si d'ailleurs il n'a pas employé tous les soins possibles afin d'éviter les accidents; s'il n'a pas été pourvu des agrès nécessaires à raison de la grandeur de son train; s'il y a des défauts dans sa construction; ou enfin s'il a commis ou omis quelque chose qui, d'après les principes généraux du droit, l'obligerait à réparer le dommage occasionné par le passage de son train.

ART. 67. Les Etats riverains s'engagent à mettre leur attention particulière à ce que les chemins de halage existants, qui passent sur leur territoire, soient mis et entretenus en bon état, et que toutes les réparations, qui deviendraient nécessaires, aient lieu chaque fois sans le moindre retard; le tout aux frais de qui il appartiendra, pour ne jamais faire éprouver, sous ce rapport, aucun obstacle à la navigation.

Ils s'engagent de plus, chacun pour l'étendue de son territoire, à prendre les mesures nécessaires pour que les moulins ou autres usines établies sur la rivière, ainsi que les batardeaux et ouvrages d'art quelconques, ne puissent jamais entraver la navigation, et que les ponts volants ou à bateaux donnent libre passage aux bâtiments ou radeaux qui veulent continuer leur route, aussi promptement que possible, sans que ceux-ci puissent, en raison de cela, être astreints à d'autres paiements qu'à de modiques rétributions à régler d'un commun accord et d'une manière invariable; enfin à faire cesser sans retard, et à leurs frais, tous les autres obstacles de la navigation qui pourraient se rencontrer dans le lit de la rivière même, pour autant, toutefois, que les obstacles résulteront du défaut de surveillance et d'entretien convenable. Les dispositions du présent article, en ce qui concerne l'entretien en bon état des chemins de halage et du lit de la rivière même, ne sont obligatoires pour le Gouvernement des Pays-Bas qu'à raison de l'embranchement du Waal.

ART. 68. Afin de ménager les chemins de halage et les bâtiments, garde-fous et autres établissements adjacents, il ne pourra à la remonte des bateaux être attelé plus de trois chevaux au même câbleau. Les autorités judiciaires locales pourront infliger des peines de police aux contrevenants.

ART. 69. Les Gouvernements respectifs indiqueront aux patrons ou conducteurs du Rhin des endroits convenables pour déposer leurs marchandises, et auront soin d'établir et de maintenir les arrangements nécessaires pour que les déchargements et chargements puissent s'opérer avec toute la facilité et la célérité désirables.

Les patrons ou conducteurs ne pourront, sans un consentement exprès des employés des droits de navigation, décharger ou charger des marchandises à quelques autres endroits.

A chaque lieu de chargement ou de déchargement, il sera désigné par les soins des Gouvernements respectifs une commission de surveillance chargée de la police du port, et il y sera prélevé pour faire face, tant aux frais d'entretien qu'à ceux de surveillance, une rétribution sous la dénomination de droit de quai, de grue et de balance, laquelle ne pourra jamais excéder le *maximum* suivant, savoir :

- a. Pour droit de quai, 5 centimes;
- b. Pour droit de grue, 5 centimes pour le débarquement et 5 centimes pour l'embarquement par quintal; total 10 centimes;
- c. Pour droit de balance, 5 centimes.

Quant aux marchandises qui pour leur conservation seraient entreposées dans les magasins établis, à cet effet, dans chaque lieu de déchargement ou chargement, elles paieront un droit de magasin, qui ne pourra pas excéder par quintal $\frac{1}{2}$ de centime par jour pour le premier mois et $\frac{1}{8}$ de centime par jour pour chaque mois suivant.

Il ne pourra y avoir, quant à la hauteur desdits droits de quai, de grue, de balance et de magasin, aucune distinction entre les étrangers et les régnicoles.

ART. 70. Dans les endroits de chargement ou de déchargement où il se trouve des chantiers, quais, grues, balances publiques, magasins et ports de sûreté établis aux frais de l'État ou d'une ville, ainsi qu'il vient d'être dit dans l'article précédent, il n'y aura que ceux qui en feront usage qui puissent être tenus à payer les droits fixés par les Gouvernements respectifs, conformément au même article, et destinés à l'entretien et à sa surveillance.

Tous les usages contraires à cette disposition sont abolis.

Les patrons ou conducteurs qui abordent à la rive, et qui chargent ou déchargent des marchandises sans faire usage de l'un ou de l'autre de ces établissements, et sans nuire au service ordinaire du quai, ne seront tenus qu'à payer la rétribution due pour ceux de ces établissements dont ils se seront réellement servis, et dont il aura dû être fait usage pour constater le poids de leur chargement au moment où il s'opère.

TITRE VII.

De la fraude des droits de navigation.

ART. 71. La fraude en matière de droits de navigation sera punie d'une amende quadruple des droits fraudés, non compris le montant du droit, qui devra toujours être acquitté en sus.

Pour déterminer le montant de l'amende, on prendra pour base le total desdits droits que le patron ou conducteur aura tenté de frauder au bureau où la fraude est découverte, et de ceux fraudés à tous les autres bureaux du même territoire.

Si l'instruction fournissait la preuve d'une soustraction de droits commise par le même patron ou conducteur envers un ou plusieurs autres États riverains, il en sera donné connaissance aux bureaux respectifs, par la communication de copies authentiques des procès-verbaux, et l'amende sera en même temps perçue pour leur compte. Le patron ou conducteur ne pourra cependant, pour cette cause, être empêché de continuer son voyage.

ART. 72. Chaque bureau de perception sera tenu de donner quittance au patron ou conducteur de la somme perçue, et en outre d'en faire mention au bas du manifeste.

Ces quittances seront détaillées, en énonçant distinctement le nombre des quintaux pour lequel aura été payé la totalité, le quart, le vingtième du droit, ou le double droit de reconnaissance, et le montant des différents droits payés sur le chargement, ainsi que du droit de reconnaissance pour le bateau.

ART. 73. Le patron ou conducteur pourra être obligé, par chaque bureau de perception, de prouver, par la représentation de ses quittances, qu'il a acquitté les droits de navigation et de reconnaissance à tous les bureaux où il était tenu d'en payer. Faute de produire ces quittances, il sera, jusqu'à ce qu'il se soit justifié, regardé comme fraudeur et tenu de payer provisoirement l'amende fixée par l'art. 71.

ART. 74. Le patron ou conducteur qui passera devant un bureau sans s'y présenter pour le paiement des droits, avec exhibition de son manifeste, ou qui en partira avant d'avoir effectué le paiement, encourra la peine portée par l'art. 71 ci-dessus, à moins qu'il n'y ait été contraint par une force majeure et apparente, afin de sauver son bateau, le chargement ou l'équipage. En pareil cas, il suffira que le patron ou conducteur se présente au bureau de perception, aussitôt que l'embarcation, les marchandises ou l'équipage auront été mis en lieu de sûreté.

ART. 75. Si, lors du débarquement ou par la vérification du poids des marchandises

déchargées, il est reconnu que le nombre des colis trouvés dans le bâtiment, leur désignation ou la nature des marchandises n'est point conforme au manifeste, il sera procédé, avant toutes choses, à la recherche des causes de cette différence.

ART. 76. Le patron ou conducteur, dans le manifeste duquel il y aurait omission totale de quelques colis ou autres articles de son chargement, aura encouru l'amende portée par l'art. 71 ci-dessus à raison des droits auxquels les objets soustraits auraient été soumis.

ART. 77. Si, dans le poids porté au manifeste, il y avait une différence telle qu'on ne saurait la regarder comme l'effet du hasard, l'amende sera payée pour l'excédant du poids. Si, au contraire, la différence est de si peu d'importance qu'elle ne puisse être regardée comme provenant d'une intention de fraude, il y aura seulement lieu au paiement du droit simple sur l'excédant pour tous les bureaux ressortissant au même gouvernement.

ART. 78. Si, au lieu d'une marchandise soumise à un droit plus fort, le manifeste en désigne une moins imposée, dans ce cas l'amende sera réglée d'après le montant réel des droits dus sur les articles qui n'ont pas été dûment déclarés.

ART. 79. Le patron ou le conducteur sera, dans tous les cas, responsables des amendes encourues, sauf son recours contre ceux qui, par des déclarations inexactes, l'auraient induit en erreur, et lui auraient occasionné des pertes.

ART. 80. Quant aux peines que le patron ou conducteur encourt, par suite de fausses déclarations et autres contraventions relatives aux droits d'entrée et de sortie territoriaux, on renvoie au titre 3 ci-dessus, le présent règlement ne devant porter aucune atteinte aux lois particulières de chaque Etat riverain par rapport aux douanes.

TITRE VIII.

Du jugement des contestations en matière de navigation du Rhin.

ART. 81. Avant la mise à exécution du présent règlement, il sera désigné dans chaque port d'embarquement et de débarquement, ainsi que dans chaque commune où il y aura un bureau de perception, un fonctionnaire de l'ordre judiciaire, résidant, soit dans la même commune, soit le plus près possible, qui sera chargé d'instruire et de juger en première instance, comme causes sommaires :

a. Toutes les contraventions aux dispositions de ce règlement, en prononçant les peines encourues de ce chef, à moins que le patron ou conducteur ne s'y soumette volontairement ;

b. Toutes les contestations au sujet du paiement et de la quotité des droits de navigation, de grue, de balance, de port et de quai ;

c. Toutes les entraves que des particuliers auraient mises à l'usage des chemins de halage ;

d. Les plaintes portées contre les propriétaires de chevaux de trait, employés à la remonte des bateaux, pour dommages causés aux propriétés, et généralement toute autre plainte pour dommages causés par la négligence des conducteurs des bateaux et des trains, pendant leur voyage ou en abordant.

Les noms et demeure du juge des droits de navigation seront affichés dans le bureau.

ART. 82. Les juges des droits de navigation seront déclarés comme tels par le Gouvernement qui les aura désignés ou institués.

Ils prêteront serment non seulement de rendre justice avec célérité et impartialité

à tous, sans acception de personnes ; mais ils promettent particulièrement de se conformer exactement aux dispositions du présent règlement pour tous les cas qui y sont prévus.

Copie du procès-verbal de prestation du serment par les employés sera adressée par le juge à l'inspecteur en chef de la navigation du Rhin, qui la présentera à la commission centrale lors de sa prochaine réunion.

ART. 83. Les contestations qui s'élèveront dans les lieux mêmes où les bureaux sont établis, à raison des objets ci-dessus mentionnés, seront de la compétence exclusive du juge des droits de navigation qui y réside, ou auquel ces bureaux ressortissent en conformité de l'art. 81 ci-dessus.

En cas de plainte portée par un bureau pour raison de fraude de droits, le juge instruira non-seulement sur les soustractions faites au bureau dont les employés ont rendu plainte, mais aussi sur celles que le patron ou conducteur pourrait avoir faites pendant le même voyage à tous les bureaux précédens du même territoire, pour être mise en ligne de compte lors de la fixation de l'amende.

Les plaintes contre les patrons, conducteurs de chevaux ou autres particuliers, pour entraves aux chemins de halage ou dommages causés aux propriétés foncières, seront du ressort du juge des droits de navigation résidant dans l'endroit le plus voisin de l'événement.

ART. 84. Les causes portées devant le juge des droits de navigation seront instruites comme matières sommaires. Les plaintes, les exceptions et tous les autres moyens seront proposés verbalement ; il en sera dressé procès-verbal, pour être de suite et d'après les circonstances, procédé à la prononciation du jugement ou ordonné telles preuves, expertises, etc., qu'il appartiendra.

Dans tous les cas, le jugement, soit définitif, soit interlocutoire ou préparatoire, énoncera les faits qui ont donné lieu à la contestation, les questions à décider d'après le dire des parties et les motifs du jugement.

Les procédures ne donneront lieu, ni à l'usage de papier timbré, ni à l'application de taxes au profit des juges ou de leurs greffiers ; les parties ne supporteront dès-lors d'autres frais que ceux des témoins ou experts et de leur citation, et ceux de signification, de port de lettres, etc., le tout d'après les tarifs ordinaires en matière de procédure.

Au surplus le patron ou conducteur, ou le flotteur, ne pourra être empêché de continuer son voyage, à raison d'une procédure engagée, dès qu'il aura fourni le cautionnement fixé par le juge pour l'objet de la procédure.

ART. 85. Les jugements prononcés par les juges des droits de navigation seront rendus au nom du souverain qui les a nommés. Ils seront néanmoins exécutoires sans nouvelle instruction dans tous les Etats riverains indistinctement, dès qu'ils seront passés en force de chose jugée, en observant toutefois l'ordre de procédure en vigueur dans chaque Etat.

ART. 86. Dans les causes ayant pour objet une valeur au-dessus de fr. 50, la partie qui aura succombé pourra se pourvoir en appel, conformément à l'art. 9 de la convention sur la navigation du Rhin, conclue à Vienne, le 24 mars 1815 ; elle aura le choix de s'adresser pour cet effet à la commission centrale, ou au tribunal supérieur du pays où le jugement aura été rendu. Mais, comme la commission centrale ne se réunit qu'une seule fois par an, pour délibérer sur des objets d'une plus haute importance, en sorte qu'il lui serait impossible de terminer les causes d'appel avec autant de célérité qu'elles l'exigent, il est statué que, dans les cas où l'appel sera porté devant la commission, la partie qui aura obtenu gain de cause pourra demander l'exécution provisoire

du jugement, et il sera laissé à la prudence des juges de l'accorder avec ou sans caution, en suivant à cet égard les règles du droit commun.

ART. 87. Chaque Etat riverain désignera, une fois pour toutes, le tribunal devant lequel seront portés les appels des jugements de première instance, prononcés par les juges des droits de navigation de son territoire.

Ce tribunal ne pourra point siéger dans une ville trop éloignée de la rive du Rhin.

ART. 88. Les recours portés devant ce tribunal seront instruits selon les formes établies.

Lorsqu'au contraire la partie appelante se proposera de porter son appel devant la commission centrale, l'acte d'appel sera, dans les dix jours de la signification du jugement, notifié, dans la forme de procédure en vigueur dans chaque Etat, au juge qui a prononcé le premier jugement, et ce, dans la personne de son greffier, et à la partie intimée, au domicile élu en première instance dans la même commune, ou, à défaut d'élection de domicile, au greffe.

Cet acte contiendra l'exposé sommaire des griefs, et la déclaration que la cause sera continuée en appel devant la commission.

Dans les quatre semaines, à dater du jour de la signification de l'acte d'appel, l'appelant remettra au juge qui a rendu le premier jugement un exposé par écrit de ses griefs; l'intimé sera tenu d'y répondre dans le délai qui lui sera fixé à cette fin, et sera, le tout ensemble les pièces de procédure de première instance, transmis à l'inspecteur en chef de la navigation du Rhin qui les soumettra au jugement de la commission centrale, lors de sa première réunion.

Faute par l'appelant de se conformer aux formalités prescrites par le présent article, l'appel sera regardé comme non venu, et l'appelant en sera déchu.

TITRE IX.

Des attributions et devoirs de la commission centrale, de l'inspecteur en chef et des autres employés des droits de navigation, et de leur traitement.

ART. 89. Concourront, chacun dans son ressort, à l'exécution du présent règlement, savoir :

- 1° La commission centrale;
- 2° L'inspecteur en chef de la navigation du Rhin;
- 3° Quatre inspecteurs;
- 4° Les receveurs et autres employés placés aux bureaux de perception ou ailleurs.

ART. 90. Chaque Etat riverain enverra annuellement un commissaire à la commission centrale.

Les commissaires se réuniront régulièrement le 1^{er} juillet de chaque année, à Mayence, et seront tenus de terminer les affaires qui leur seront soumises, dans le délai d'un mois. Si le nombre des affaires ne permet pas de les terminer dans un mois, une nouvelle réunion aura lieu l'automne de la même année pour le terme d'un mois.

ART. 91. La commission centrale se forme par la réunion de ses commissaires. Elle désignera par le sort celui de ses membres qui, pendant la durée de chaque session, doit avoir la présidence dans les assemblées, l'expédition des objets des délibérations, la distribution des travaux préparatoires et la direction générale des travaux.

Un autre membre de la commission, sur le choix duquel on tombera d'accord, se chargera des affaires du bureau, tiendra la plume dans les séances, et fera expédier

par les employés à ce nommés toutes les résolutions que la commission centrale aura prises.

ART. 92. Les commissaires actuellement réunis à Mayence nommeront , avant de se séparer, l'inspecteur en chef, et lui remettront la garde des archives.

Ce fonctionnaire sera, de même que les autres inspecteurs, subordonné dans ses fonctions à la commission centrale.

ART. 93. Les fonctions de la commission centrale consisteront principalement : à se faire rendre compte de la manière dont les dispositions du présent règlement ont été mises à exécution; à en proposer de nouvelles à ses hauts commettants pour autant qu'elle l'aura jugé utile et nécessaire; à recommander aux autorités respectives l'accélération des ouvrages, soit au lit de la rivière, soit aux rives ou aux chemins de halage, tant de ceux indispensables que de ceux jugés avantageux aux progrès de la navigation, et à rédiger le rapport détaillé prescrit par le 16^e des articles spéciaux joints au traité de Vienne sur l'état de la navigation, son mouvement annuel, ses progrès et les changements qui pourraient y avoir lieu.

Enfin, elle aura à prononcer en dernier ressort sur les pourvois en appel portés devant elle.

ART. 94. La commission centrale prendra ses décisions à la pluralité absolue des voix, qui seront émises dans une parfaite égalité. Mais ses membres devront être regardés comme les agents des États riverains, chargés de se concerter sur leurs intérêts communs, ses décisions ne seront obligatoires pour les États riverains que lorsqu'ils y auront consenti par leur commissaire.

Elle ne pourra non plus émettre en son nom des lois et de nouvelles ordonnances, ni imposer à un État riverain quelconque de nouvelles obligations, qu'il prétendrait ne pas avoir contractées.

ART. 95. L'inspecteur en-chef sera nommé à vie par la commission centrale. Cette nomination aura lieu en conformité du 13^e des articles spéciaux joint au traité de Vienne.

En conséquence, sur 72 voix, le commissaire de Prusse en aura 24; le commissaire de France, 12; le commissaire des Pays-Bas, 12, et les commissaires des États allemands, 24. Ces dernières seront réparties à proportion de l'étendue des possessions respectives sur la rive, de manière qu'il y aura 11 voix pour le commissaire de Bade, 6 pour le commissaire de la Hesse grand-ducale, 4 pour le commissaire de Bavière et 3 pour le commissaire de Nassau.

ART. 96. Le budget de la commission, pour les dépenses à supporter en commun, sera arrêté d'avance, pour l'année suivante, à l'assemblée du 1^{er} juillet. Les dépenses à supporter en commun se composent du traitement de l'inspecteur en chef, de sa pension, s'il y a lieu, et des frais de bureau.

Le traitement de l'inspecteur en chef et sa pension, s'il y a lieu, ainsi que les autres dépenses de nature à être remboursées, seront supportés par les États riverains dans la même proportion qu'ils prennent part à sa nomination d'après l'article précédent.

Les États riverains contribueront par portions égales aux frais de chancellerie de la commission centrale lors de ses réunions annuelles.

Les paiements seront faits d'avance par trimestre, et le plus tard aux 24 décembre, 24 mars, 24 juin et 24 septembre de chaque année.

Les membres de la commission centrale veilleront à ce que les quote-parts de leurs hauts commettants soient délivrées à temps, et versées, sans frais, dans la caisse commune de Mayence. L'inspecteur en chef, après en avoir retiré le montant

de son traitement, emploiera le reste pour subvenir aux frais de chancellerie de la commission.

ART. 97. Le traitement de l'inspecteur en chef sera de fr. 12,000 par an, y compris les frais de son propre bureau. Il jouira, en outre, dans l'exercice de ses fonctions, de la franchise des ports de lettres.

ART. 98. Il résidera à Mayence et correspondra avec les inspecteurs et avec les autorités désignées à cet effet par chaque Etat riverain. Son premier devoir consistera à faire cesser de suite les plaintes fondées en matière de navigation, qui lui seront adressées par les inspecteurs, les commerçants ou patrons ou conducteurs de navires.

Les parties qui se croiront lésées par suite de désordres ou abus arrivés dans un port, ou par l'introduction des nouvelles taxes au détriment de la navigation, soit par l'augmentation de celles existantes, ou enfin à raison de toute autre nouvelle charge imposée à la navigation, en quelques parties du Rhin et sous quelque prétexte que ce puisse être, pourront s'adresser, soit à l'autorité compétente du lieu et du district, soit à l'inspecteur dans le ressort duquel l'événement a eu lieu, et, en cas qu'il ne leur serait pas rendu justice sur leurs plaintes, à l'inspecteur en chef.

Ce dernier pourra déléguer les inspecteurs et employés, afin de vérifier les faits et abus dénoncés.

Lorsque les plaintes ou faits lui paraîtront fondés, il en donnera connaissance à la première autorité départementale ou provinciale et en demandera justice.

En cas de refus, il en fera son rapport à la commission centrale pour par icelle être statué ce qu'il appartiendra.

Pour ne faire souffrir aucun retard à cette résolution, l'inspecteur en chef donnera en même temps avis de ce renvoi à l'autorité départementale ou provinciale, laquelle sera tenue de faire ses diligences pour transmettre le plus promptement possible au commissaire de son souverain les renseignements ou instructions qui lui seront nécessaires.

La même marche sera observée dans le cas où des obstacles survenus dans le lit du Rhin et qui embarrasseraient la navigation, ne seraient pas levés à la première occasion convenable qui se présente; que l'entretien des rives et des chemins de halage serait négligé; que les employés des droits de navigation, par leur conduite, donneraient lieu à des plaintes, ou qu'il serait mis de la part des douanes des entraves à la libre navigation du Rhin, en opposition avec le présent règlement.

Avant l'ouverture de chaque session, l'inspecteur en chef devra préparer tous les matériaux propres à faciliter les travaux de la commission, à l'instruire à fond sur l'état, les défauts et les besoins de la navigation, et à lui faire les propositions convenables sur les mesures qu'il serait utile de prendre.

ART. 99. L'inspecteur en chef prêtera serment devant la commission centrale entré les mains du président, et s'obligera de remplir avec fidélité et exactitude tous les devoirs qui lui sont imposés par le présent règlement.

ART. 100. Si la commission croit devoir éloigner l'inspecteur en chef de son poste, elle pourra, suivant les circonstances, mettre en délibération s'il sera simplement congédié ou traduit en jugement.

Dans le premier cas, applicable également aux retraites pour cause d'infirmité, il jouira d'une pension qui sera de la moitié du traitement, s'il n'a pas eu dix années de service, et de deux tiers, s'il a servi dix années et au-delà.

Cette pension sera payée de la même manière que le traitement même.

Dans le second cas, la commission centrale décidera, en délibérant de la manière prescrite par l'art. 17 du traité de Vienne, c'est-à-dire, à la pluralité absolue des voix,

quels seront les tribunaux qui le jugeront en première et seconde instance, et il sera traité ensuite conformément à la sentence qui aura été prononcée.

Lorsqu'il s'agira de mettre aux voix l'éloignement de l'inspecteur en chef, il y sera procédé par la commission centrale de la manière prescrite par l'art. 95 pour la nomination de ce fonctionnaire, qui cependant ne pourra prendre place, à moins qu'il n'ait contre lui les deux tiers du nombre des voix mentionnées dans l'art. 95.

ART. 101. Le Rhin sera divisé en quatre districts d'inspection. Le premier s'étendra depuis l'endroit où le Rhin devient navigable jusqu'à l'embouchure de la Lauter; le second, de là jusqu'à l'embouchure de la Nahe; le troisième, depuis la Nahe jusqu'à la frontière des Pays-Bas, et le quatrième, sur le reste de la rivière dans les Pays-Bas jusqu'à la mer.

Il sera nommé un inspecteur à vie pour chacune de ces inspections. La France et Bade nommeront le premier; la Bavière, Hesse grand-ducale et Nassau, le second; la Prusse, le troisième et les Pays-Bas, le quatrième.

Le traitement des inspecteurs ainsi que leur pension, s'il y a lieu, sera à la charge des Etats qui les auront nommés. Ces Etats leur assigneront en même temps leur résidence dans une des villes de commerce de leur inspection.

Les inspecteurs jouiront, dans l'exercice de leurs fonctions, de la franchise du port de lettres pour l'étendue de tous les États riverains.

ART. 102. Les inspecteurs prêteront serment, à la diligence des Etats qui auront concouru à leur nomination, de se conformer en tout au présent règlement. Leurs fonctions consisteront à faire deux fois par année la tournée de leur inspection, à reconnaître l'état du lit du Rhin et les obstacles que la navigation peut rencontrer, à visiter les chemins de halage et à adresser à leurs gouvernements des rapports détaillés et circonstanciés sur tous ces objets, de même que sur les contraventions au présent règlement qu'ils auront remarquées dans leur tournée, ou dont ils seraient instruits par d'autres voies, en les faisant cesser immédiatement autant qu'ils y seront autorisés. Ils instruiront l'inspecteur en chef du résultat de leurs opérations.

Ils ne pourront recevoir aucune rétribution pour raison des plaintes portées devant eux.

ART. 103. Chaque État riverain nommera le nombre des employés des droits de navigation du Rhin, nécessaire au service régulier de ses bureaux et à la prompte expédition des patrons ou conducteurs, et leur fera prêter serment de se conformer au présent règlement.

Le montant de leurs traitements et de leurs pensions, en cas de retraite, sera également réglé par le souverain au service duquel ils sont attachés.

Dans aucun cas il ne pourra leur être alloué des droits casuels qui seraient en tout ou en partie à la charge des patrons ou conducteurs.

Lorsqu'un bureau appartiendra à plusieurs Etats, il leur sera libre de s'entendre sur le mode de concourir à la nomination des employés.

ART. 104. Les employés des droits de navigation, quel que soit leur grade, ne peuvent trafiquer eux-mêmes, ni s'associer à aucun commerce, même en commandite ou en participation.

Les concussions et la corruption, dénominations sous lesquelles sera également comprise toute acceptation de cadeaux quelconques, offerts par des redevables des droits de navigation eux-mêmes, ou par d'autres personnes pour leur compte, entraîneront dans tous les cas la destitution, sans préjudice des autres peines portées par la loi.

ART. 105. Tous les employés des droits de navigation sont tenus de faire leur service

en personne. Lorsqu'ils devront obtenir un congé pour un temps limité, ils devront s'adresser à leur supérieur immédiat, qui prendra des mesures pour assurer la continuation régulière du service dont l'employé absent est chargé.

Les inspecteurs s'adresseront à cette fin aux autorités compétentes de leurs Gouvernements respectifs, sauf à en donner connaissance à l'inspecteur en chef.

ART. 106. Toutes les dépenses locales, y compris les traitements et pensions des employés des droits de navigation, sont à la charge exclusive des Etats auxquels appartient la perception des droits.

ART. 107. Il n'y aura pas d'uniforme déterminé pour les employés des droits de navigation, le soin en étant abandonné à chaque Gouvernement riverain.

Les bateaux et nacelles des droits de navigation porteront le pavillon de celui des Etats riverains auquel ils appartiennent; mais, pour les désigner comme destinés au service des droits de navigation, il y sera ajouté le mot *Rhenus*.

ART. 108. S'il arrive (ce qu'à Dieu ne plaise) que la guerre vienne à avoir lieu entre quelques-uns des Etats situés sur le Rhin, la perception des droits de navigation continuera à se faire librement, sans qu'il y soit apporté d'obstacle de part ni d'autre.

Les embarcations et personnes employées au service des droits de navigation jouiront de tous les privilèges de la neutralité; il sera accordé des sauvegardes pour les bureaux et les caisses des droits de navigation.

TITRE X.

De la mise à exécution des dispositions précédentes.

ART. 109. Le présent règlement aura force de convention et ne pourra subir des changements que d'un commun accord.

Les expéditions authentiques ratifiées par les Etats riverains en seront échangées à Mayence, dans l'espace de deux mois à dater de la signature.

Il sera mis à exécution le trente-unième jour après l'échange des ratifications. Seront abolis, à partir du même jour, tous les droits actuellement existants sur la navigation du Rhin, qui ne sont pas expressément conservés par le présent règlement.

Mayence, le 31 mars 1831.

Signé, BUCHLER, DE NAU, ENGELHARDT, VERDIER,
DE ROESSLER, J. BOURCOURD, DELIUS.

Litt. A.

TABLEAU

Des articles de commerce qui paieront, lors de leur passage par le territoire des Pays-Bas, depuis Krimpen ou Gorcum jusqu'à la pleine mer, un droit fixe plus ou moins élevé que celui établi par l'art. 4 de la convention relative à la navigation du Rhin. à 13 $\frac{1}{2}$ cents par 50 livres des Pays Bas pour la remonte et à 9 pour la descente.

I. Articles qui paieront un droit plus élevé :

		Taux du droit à payer par quintal de 50 livres des Pays-Bas, poids bruts, tant p ^r la remonte que pour la descente	
		Fl	c
1. Thé	{ boë et congo gros.	1	48
	{ toutes autres espèces de thé.	2	80
2. Sel	{ brut.	»	90
	{ raffiné.	7	20

II. Articles qui paieront un droit fixe moins élevé :

	Taux du droit à payer par quintal ou 50 liv. des Pays-Bas, poids brut	
	Pour la remonte	Pour la descente.
	Cents.	Cents.
1. Cendres non lessivées.		
2. Fer en gueuses et fer non ouvré.		
3. Minerai de calamine.		
4. Blés de toute espèce.		
5. Légumes secs.		
6. Écorces à tan.	3 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$
7. Farines et gruaux de toute espèce.		
8. Poix.		
9. Semences et graines de toute espèce.		
10. Pierres de taille, à carreler, meules, pierres à aiguïser.		
11. Goudron.		
12. Terre et roche alumineuse.		
13. Bois à brûler de toute espèce et charbon de bois.		
14. Tous les minerais, non spécialement nommés.		
15. Plâtre.		
16. Chaux.		
17. Tuiles et briques de toute espèce.	1	$\frac{3}{4}$
18. Houille.		
19. Ardoises.		
20. Poterie commune.		
21. Tourbe et charbon de tourbe.		
22. Terres et pierres vitrioliques.		
23. Beurre frais et pièces isolées.		
24. Engrais et amendements, tels que cendres lessivées, vidanges de fabriques et marnes, fumiers, etc.		
25. OŒufs.		
26. Terres ordinaires, telles que sable, terre grasse, etc.		
27. Fascines à épines.		
28. Poissons vivants.		
29. Herbes à pâture, foin et roseaux.		
30. Herbes potagères et produits de jardin, tels que des fleurs, des légumes, des racines comestibles.	$\frac{6}{10}$	$\frac{6}{12}$
31. Volaille.		
32. Lait.		
33. Fruits frais.		
34. Pierres à bâtir et à paver.		
35. Paille et chaume.		
36. Animaux vivants.		

III. Le droit fixé sur les bois de charpente et de construction se paiera à l'aune cube des Pays-Bas, en suivant les proportions fixées par l'addition *lit.* C au tarif du droit ordinaire de navigation sur le Rhin.

Signé, BUCHLER, DE NAU, ENGELHARDT, VERDIER,
DE ROESSLER, J. BOURCOURD, DELIUS.

Litt. B.

TARIF

Des droits de reconnaissance , payables à chaque bureau de perception , en proportion de la capacité des embarcations naviguant sur le Rhin.

Pour une embarcation de	50 à	300	quintaux de 50 kilogrammes.	. fr.	»	10
	300	»	600	»	»	90
	600	»	1000	»	»	1 83
	1000	»	1500	»	»	3 00
	1500	»	2000	»	»	4 50
	2000	»	2500	»	»	6 00
	2500	»	3000	»	»	7 50
	3000	»	3500	»	»	9 00
	3500	»	4000	»	»	10 50
	4000	»	4500	»	»	12 00
	4500	»	5000	»	»	13 50
	5000	quintaux et au-dessus			»	14 00

Dans le cas où un bureau de perception serait entièrement supprimé, les droits de reconnaissance, qui s'y percevaient jusqu'alors, seront perçus au bureau précédent pour les embarcations qui continueront leur voyage au-delà du bureau supprimé.

Mayence, le 31 mars 1831.

Signé, BUCHLER, DE NAU, ENGELHARDT, VERDIER,
DE ROESSLER, J. BOURCOURD, DELIUS.

TARIF**DES DROITS DE LA NAVIGATION DU RHIN.**

Pour tous les objets transportés par le Rhin, à moins que, par une exception formelle à la règle, les droits n'aient été modérés, on paiera par quintal :

POUR LA DISTANCE		EN DESCENDANT		EN REMONTANT				
DE	A	au BUREAU DE		BUREAU DE				
			Cent. Mill.		Cent. Mill.			
1	La frontière de Bado et de France.	Brisac.	Brisac.	13	90	Brisac.	20	90
2	Brisac.	Strasbourg.	Brisac.	12	90	Strasbourg.	19	40
3	Strasbourg.	Neubourg.	Strasbourg.	15	16	Neubourg.	22	80
4	Neubourg.	Manheim.	Neubourg.	22	52	Manheim.	23	87
5	Manheim.	Mayence.	Manheim.	18	76	Mayence.	28	21
6	Mayence.	Caub.	Mayence.	8	95	Caub.	13	45
7	Caub.	Coblence.	Caub.	10	70	Coblence.	16	09
8	Coblence.	Andernach.	Coblence.	5	50	»	»	»
9	Coblence.	Andernach.	»	»	»	Andernach.	8	30
10	Andernach.	Lintz.	Andernach.	3	10	Lintz.	4	70
11	Lintz.	Cologne.	Lintz.	11	80	Cologne.	17	70
12	Cologne.	Dusseldorf.	Cologne.	11	60	Dusseldorf.	17	40
13	Dusseldorf.	Ruhrort.	Dusseldorf.	7	40	Ruhrort.	11	10
14	Ruhrort.	Wesel.	Ruhrort.	7	30	Wesel.	11	»
15	Wesel.	La frontière entre les Pays-Pas et la Prusse près de Schenkenschanz.	Wesel.	10	30	Emmerich.	15	50
			<i>En descendant le Leck au bureau de</i>			<i>En remontant le Leck au bureau de</i>		
16	Lobith.	Vreeswyk.	Lobith.	12	»	Vreeswyk.	18	»
17	Vreeswyk.	Krimpen.	Vreeswyk.	7	»	Krimpen.	10	»
			<i>En descendant le Waal au bureau de</i>			<i>En remontant le Waal au bureau de</i>		
18	Lobith.	Tiel.	Lobith.	11	»	Tiel.	16	»
19	Tiel.	Gorcum.	Tiel.	8	»	Gorcum.	12	»

EXCEPTIONS.

A. Les articles suivants ne seront passibles que du paiement du quart par quintal des droits respectifs fixés par le tarif ci-dessus :

1. Cendres non lessivées ;
2. Fer en gueuses et fer non ouvré (gusseisen in gansen und massein, und roheisen) ;
3. Minéral de calamine ;
4. Blés de toute espèce ;
5. Légumes secs ;
6. Ecorces à tan ;
7. Farines et gruaux de toute espèce ;
8. Poix ;
9. Semences et graines de toute espèce ;
10. Pierres de taille à carreler, meules, pierres à aiguiser ;
11. Goudron ; *
12. Sel.

B. Les articles suivants, du vingtième des droits respectifs fixés par le tarif ci-dessus :

1. Terre et roche alumineuse ;
2. Bois à brûler de toute espèce et charbons de bois ;
3. Tous les minerais non spécialement nommés ;
4. Plâtre ;
5. Chaux ;
6. Tuiles et briques de toute espèce ;
7. Houille ;
8. Ardoises ;
9. Poterie commune ;
10. Tourbe et charbons de tourbe ;
11. Terres et pierres vitrioliques.

C. Le droit de navigation sur les bois de charpente et de construction se percevra au mètr. cube, savoir :

1. Le mètre cube de bois de chêne, orme, frêne, cerisier, poirier, pommier et cornouiller, paiera :
 - a. En aval autant que quatre quintaux de marchandises, conformément à la première colonne du tarif ci-dessus ;
 - b. En amont autant que deux quintaux et demi de marchandises, conformément à la seconde colonne dudit tarif.

2. Le mètre cube de bois de pin, sapin, mélèze, hêtre, peuplier, érable et autres bois blancs, ou bois résineux, paiera de même :

- a. En aval autant que deux quintaux de marchandises, conformément à la première colonne du tarif ci-dessus ;
- b. En amont autant qu'un quintal et un quart de marchandises, conformément à la seconde colonne dudit tarif.

D. Au lieu de tout droit de navigation on ne paiera que le double droit de reconnaissance tarifé, lorsque le chargement du bateau n'est composé que de :

1. Beurre frais en pièces isolées ;
2. Engrais et amendements, tels que cendres lessivées, vidanges de fabriques et marnes, fumiers ;
3. Œufs ;
4. Terres ordinaires, telles que sable, terre grasse, etc.
5. Fascines à épines ;
6. Poissons vivants ;
7. Herbes à pâture, foin et roseaux ;
8. Herbes potagères et produits de jardin, tels que des fleurs, des légumes, des racines comestibles ;
9. Volaille ;
10. Lait ;
11. Fruits frais ;
12. Pierres à bâtir et à paver ;
13. Paille et chaume ;
14. Animaux vivants.

Lorsqu'une cargaison de ces articles ne dépassera pas 50 quintaux, il n'en sera rien payé ; si au contraire le bateau est encore chargé d'autres objets, il en sera payé le droit fixé par le tarif.

Mayence, le 31 mars 1831.

Signé : BECHLER, DE NAU, ENGELHARDT,
VERDIER, DE ROESSLER, J. BOURCOURD,
DEIUS.

Litt. D.

MANIFESTE

Du patron ou conducteur

de

*Le bâtiment
demeurant à
propriété à NN.*

*, de la capacité de quintaux, construit au chantier de , constructeur de navires,
, conduit sous pavillon (indiquer l'État riverain auquel appartient le pavillon) par le soussigné, appartient en
à (ou au soussigné).*

Il a été chargé à

et contient ce qui suit :

VISA pour VÉRIFICATION du CHARGEMENT. 1.	NUMÉRO des CONNAISSEMENTS dans l'ordre des NUMÉROS. 2.	NOMS des EXPÉDITEURS et des CONSIGNATAIRES. 3.	LIEU de DESTINATION des MARCHANDISES. 4.	COLIS, FUTAILLES, ETC.		DÉSIGNATION EXACTE DES MARCHANDISES d'après LEUR DÉNOMINATION usitée dans LE COMMERCE. 7.	POIDS DE CHAQUE ESPÈCE DE MARCHANDISES.		MONTANT DES	
				NOMBRE. 5.	MARQUE et NUMÉROS. 6.		DÉCLARÉ. 8.	Trouvé lors de la vérifi- cation lorsqu'elle a eu lieu, et qu'elle a donné un résultat différent de la déclarat ⁿ primitive.	DROITS de NAVIGATION. 10.	AMENDES, s'il en a ÉTÉ PERÇU. 11.

Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports et conforme au chargement.

ANNEXE B.*Note sur les droits de bouées, balises et fanaux sur les eaux intérieures et les rivières dans les Pays-Bas.*

Les eaux intérieures et les rivières situées dans les Pays-Bas présentant, dans presque toutes les localités, des bas-fonds et des boues de sable dangereux pour la navigation il a été nécessaire d'indiquer les voies navigables au moyen de bouées, balises et fanaux. Autrefois ces services étaient établis, soit par les autorités provinciales ou communales, soit par des corporations ou même par des particuliers, qui percevaient des redevances à charge de la navigation pour s'indemniser des frais occasionnés par l'établissement ou l'entretien de ces services.

Le Gouvernement des Pays-Bas ayant acquis l'expérience que, si, d'un côté, le service du balisage intérieur était loin de satisfaire aux besoins de la navigation, d'un autre côté, les tarifs d'après lesquels les droits se percevaient, ne reposaient pas sur des bases uniformes et équitables. Il en est résulté une négociation entre le Gouvernement et les autorités locales et particulières, par suite de laquelle le premier s'est acquis le droit de régler les services dans toute l'étendue du territoire et de percevoir des indemnités suivant des tarifs généraux.

Les arrêtés du 15 septembre 1834, du 23 mai 1837 et du 28 mars 1836, dont les exemplaires se trouvent ci-joints (1), renferment les dispositions réglementaires de cette matière.

Les deux premiers de ces arrêtés se rapportent à la navigation du Leck et du Waal et des autres eaux situées entre ces branches du Rhin, Dordrecht et Rotterdam; le dernier s'applique à toutes les autres voies navigables non comprises dans les deux premiers arrêtés.

Les tarifs des indemnités pour prestation ont été appliqués aux navires des autres Etats riverains du Rhin, dans les eaux où ils exercent la navigation sous les conditions d'une parfaite égalité avec les navires nationaux, et ce en vertu des art. 5, 6, 8 et 60 de la convention de Mayence. Précédemment, ces mêmes navires ont été soumis aux redevances perçues alors par les autorités provinciales, communales et autres, d'après les tarifs en vigueur à cette époque.

(1) Ces exemplaires seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

(Note du rapporteur.)

ANNEXE C.

Note sur les incidents de la procédure entre la Société générale et le syndicat d'amortissement.

Le 19 août 1839, le Gouvernement belge a fait signifier à la Société générale, à Bruxelles, un exploit portant défense à cette Société de vider ses mains du chef de comptes, ou de toutes autres obligations quelconques, contractées par elle, soit comme caissier du Gouvernement, soit comme Société générale, envers le trésor, ou toute autre institution financière du royaume du Pays-Bas et notamment le syndicat d'amortissement, en d'autres mains que dans celles du Gouvernement belge, ce Gouvernement réclamant lui-même la remise des comptes et le paiement des soldes. Il est bon de remarquer que cette notification n'était qu'un surcroît de précaution ; car l'interdiction pour la Société générale de régler ses comptes avec le Gouvernement des Pays-Bas, ou de lui faire des paiements, était suffisamment explicite dans l'arrêté du 15 décembre, et elle avait été renouvelée dans la lettre du Ministre des Finances, du 20 juillet, aux prescriptions de laquelle la Société générale avait déclaré qu'elle entendait se conformer.

Par une requête adressée au président du tribunal d'Amsterdam, la commission permanente du syndicat d'amortissement a demandé l'autorisation de pratiquer saisie-arrêt à la charge de la Société générale, dans les mains de M. J. Bondt, conseiller d'État, en sa qualité d'agent de cette Société, du chef des sommes dont le syndicat se trouvait créancier par suite des comptes ouverts en 1830, à l'époque de la séparation. Cette autorisation a été accordée par ordonnance du 14 octobre 1839, jusqu'à concurrence de fl. 9,400,000, et le même jour la saisie-arrêt, entre les mains de M. Bondt, a été pratiquée.

Par exploit du 21 octobre la Société générale a été assignée à comparaître devant le tribunal civil d'Amsterdam, à l'effet d'y voir déclarer la saisie-arrêt valable, et de se voir en outre condamner :

A. A payer au syndicat d'amortissement, du chef de ses diverses créances telles qu'il les établit, la somme de fl. 9,003,340 avec les intérêts ;

B. A procéder, avec le syndicat, à la liquidation de son compte courant, et à en payer le solde.

À la suite de cette assignation, le Gouvernement belge a été lui-même assigné par la Société générale, à comparaître devant le tribunal d'Amsterdam, pour y intervenir au procès, prêter sa garantie, faire cesser la poursuite et la saisie-arrêt, etc., etc.

Le 12 mai était le jour fixé pour la comparution dans la dernière assignation donnée au Gouvernement belge, mais il a jugé ne pas devoir se présenter devant une juridiction étrangère. Je n'ai pu savoir jusqu'ici ce qui en est advenu.

On voit que c'est le syndicat d'amortissement qui a pris l'initiative du recours aux actes judiciaires. La Société générale, menacée de se voir enlever, par l'effet de la saisie-arrêt, les valeurs qu'elle a mises en dépôt, chez son correspondant en Hollande, a pensé que sa position et la sûreté de ses intérêts exigent qu'elle obtienne une décision des tribunaux belges : par un exploit du 9 novembre, elle a fait assigner le Gouvernement belge à comparaître, le 2 janvier, devant le tribunal civil de Bruxelles, pour

le faire condamner à la tenir indemne de toute perte et de tout dommage résultant ou à résulter, tant de la saisie que de l'interdit et qui a été mis par mesure arbitraire sur la jouissance de ses biens en Hollande. Elle a aussi donné assignation à la commission du syndicat d'amortissement, à Amsterdam et au Gouvernement néerlandais, dans la personne de son Ministre des Finances, à comparaitre devant le même tribunal, afin d'y voir faire droit sur toutes leurs prétentions.

Le Gouvernement belge a constitué avoué, sur l'assignation qui lui a été donnée devant le tribunal de Bruxelles, toutefois en faisant, dans l'acte de constitution d'avoué, réserve des questions de compétence et de recevabilité, et en demandant formellement acte de ce qu'il n'entendait pas admettre le syndicat au litige comme une partie en cause distincte du Gouvernement des Pays-Bas. La commission permanente du syndicat d'amortissement a, de son côté, constitué avoué; mais personne ne s'est présenté pour le Gouvernement néerlandais. A l'audience fixée, la Société générale ayant requis défaut contre lui, il s'est agi de savoir si ce défaut rendait nécessaire un jugement de jonction, d'après l'art. 153 du code de procédure civile.

Cette question a fait l'objet d'un incident entre la Société générale et le syndicat d'amortissement; mais les avocats du Gouvernement belge ont jugé devoir y demeurer étrangers. La question incidentelle a été résolue affirmativement par le tribunal de première instance et par la cour d'appel.

Après la signification du jugement de jonction, la cause a été reportée devant le tribunal civil de Bruxelles. Le Gouvernement des Pays-Bas a continué de faire défaut.

Le syndicat d'amortissement a soutenu, en premier lieu, que les tribunaux étaient sans pouvoir pour connaître du litige, à raison de la qualité des parties intéressées à sa décision; en second lieu, que le tribunal de Bruxelles était incompétent, à raison du domicile de la partie défenderesse (le syndicat d'amortissement). Tout en proclamant non fondées les prétentions du syndicat d'amortissement, les avocats du Gouvernement belge ont soutenu que le tribunal était sans juridiction pour statuer sur la demande en garantie formée à sa charge par la Société générale, par le motif qu'il ne saurait appartenir au pouvoir judiciaire d'apprécier les actes de politique et de haute administration, qui émanent du pouvoir exécutif, pour l'exécution des traités avec les puissances étrangères.

ANNEXE D.

ÉTAT de consistance des bois domaniaux par province.

PROVINCE.	NOMBRE DE BOIS.	CONTENANCE. Hect.	VALEUR APPROXIMATIVE		Observations.
			de L'HECTARE	par PROVINCE.	
Flandre orientale.....	2	206	2,165	446,035	
Flandre occidentale.....	1	87	500	493,500	
Hainaut.....	1	27	1,250	33,750	
Liège.....	33	9,237	297	2,743,539	
Limbourg.....	1	6	622	3,732	
Luxembourg.....	26	17,355	1,210	20,999,550	
Namur.....	37	2,422	1,000	2,422,000	
Totaux.....	101	30,240		27,142,106	

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Plusieurs des ces bois sont indivis entre le domaine et des particuliers, d'autres sont grevés de droits d'usage ainsi qu'il conste de l'état ci-annexé indiquant approximativement les quotités de chacun des co-propriétaires.

L'étendue générale des bois domaniaux est de	Hect. 30,240
Mais il faut en déduire 1 ^o la quotité revenant aux co-propriétaires, 2 ^o une certaine étendue pour fournir les droits d'usage (<i>Voir l'état annexé</i>) ci	8,546
Ainsi l'on ne peut guère considérer l'État propriétaire incommutable que pour environ	<u>21,694</u>

La valeur approximative des 30,240 hectares est estimée à . . . fr.	27,142,106
A déduire pour la part des co-propriétaires et des usagers, savoir :	
1 ^o Dans la province de Liège pour 189 hectares au taux de fr. 297 l'hectare, ci	56,133
2 ^o Dans la province de Luxembourg pour 8,357 hectares au taux de fr. 1,210	10,111,970
	} 10,168,103
Quote-part de l'État	<u>16,974,003</u>

ANNEXE E.*État des bois domaniaux indivis ou grevés par les droits d'usage.*

N ^o DU SOMMIER.	NOMS DES BOIS.	CONTENANCE.	DROIT APPROXIMATIF du co-propriétaire OU, DES USAGERS.	ÉVALUATIONS approximatives de la part		Observations.
				du domaine.	du copro- priétaire ou des usagers.	

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

73	Fays	162	$\frac{7}{12}$ au domaine et $\frac{5}{12}$ à M. Brouckart	94	68
77	Freyr méridional	1,949	$\frac{1}{3}$ du produit des coupes pour le domaine et $\frac{2}{3}$ pour les usagers	649	1,300
78	Id. septentrional	1,894	Id.	631	1,263
84	Sainte-Cécile	924	$\frac{7}{11}$ pour id. et $\frac{5}{12}$ p. id.	539	385
85	Herbeumont	1,580	Id.	922	658
86	Anlier	5,309	$\frac{1}{3}$ du produit des coupes pour le domaine et $\frac{1}{2}$ pour les usagers	1,769	3,540
87	Le Prêtre	148	Id.	49	99
88	Lahart	7	Id.	2	5
89	Chenel	151	Id.	50	101
90	Forêt de Rulles	1,407	Id.	469	938
	Total	13,531		5,174	8,357

PROVINCE DE LIÈGE.

35	La Vecquée (indivis)	735	Le domaine pour $\frac{3}{4}$ et $\frac{1}{4}$ aux communes de Seraing et autres	551	184
50	Rousoumont	91	$\frac{17}{18}$ au domaine et $\frac{1}{18}$ à Delvenne	86	5
	Total	826		637	189

RÉCAPITULATION.

Province de Luxembourg.	13,531	5,174	8,357
Id. de Liège	826	637	189
Total général	14,357	5,811	8,546

ANNEXE F.

Relevé indiquant les domaines encore existants au 1^{er} octobre 1830, qui avaient été compris dans la cession faite au syndicat d'amortissement, mais qui n'ont pas été vendus.

	Valeur approximative.
§ 1 ^{er} Biens domaniaux	fr. 2,396,743 00
§ 2 ^e Bois et forêts.	16,974,003 00
	<hr/>
Total.	fr. 19,370,746 00
	<hr/> <hr/>
	fl. 9,152,677 48 $\frac{1}{2}$

ANNEXE G.

Relevé des biens domaniaux, encore existants au 1^{er} octobre 1830, qui avaient été compris dans la cession faite au syndicat d'amortissement, mais qui n'ont pas été vendus.

PROVINCES.	CONTENANCE DES BIENS.	VALEUR APPROXIMATIVE DONNÉE par les DIRECTEURS en juillet 1838.	<i>Observations.</i>
Anvers	42 46 74	Francs. 395,890 00	
Brabant	161 47 58	175,417 00	
Hainaut	197 04 14	408,309 00	
Flandre occidentale	175 12 91	68,736 00	
— orientale	602 08 53	527,705 00	
Liège	117 53 66	322,075 00	
Limbourg	335 04 91	415,486 00	
Luxembourg	34 23 36	31,179 00	
Namur	58 56 43	52,246 00	
Total		2,396,743 00	
		fl. 1,132,361 06 $\frac{3}{4}$	

ANNEXE H.

État des biens domaniaux vendus par le syndicat en exécution de la loi du 27 décembre 1822, qui sont rentrés au domaine par suite de la déchéance des acquéreurs.

DATE DE LA VENTE QUI AVAIT ÉTÉ FAITE.	NOMS DES ACQUÉREURS.	NATURE DU BIEN VENDU.	CONTENANCE DU BIEN.	PRIX AUQUEL IL AVAIT ÉTÉ ADJUGÉ	Observations.
21 février 1826	Reynaerts, J.-H., à Tirlémont.	Terre.	• 24 37	Florens. 230 00	Ce bien a été vendu en 1838.
20 " "	Blyckaerts, Jean, à Dormael.	Id.	• 34 25	250 00	Id.
20 " "	Reynaerts, J.-H., à Tirlémont.	Id.	1 62 69	1,475 00	Id.
20 " "	Id.	Id.	• 64 01	410 00	Id.
20 " "	Id.	Id. et prairie.	• 32 52	240 00	Id.
27 septembre 1828	Vandenbossche, à St-Génois.	Id.	• 50 "	120 00	Cette terre a été revendue le 23 novembre 1837
11 juillet "	Neyberg, à Grammont.	Id.	• 07 13	117 00	Terre revendue le 21 décembre 1838.
11 août "	Brouez, à Mons.	Id.	• 38 "	460 00	Deux de ces parcelles ont été revendues. Les autres le seront sous peu.
12 " "	Id.	Pré.	1 30 19	3,300 00	
12 " "	Id.	Prairie.	• 22 22	270 00	
12 " "	Id.	Terre.	3 64 36	3,300 00	
2 mai 1829	France, Henri, à Oppogae.	Bois dit Waha.	118 31 51	85,500 00	
3 janvier 1826	Devillers, frères, à Bazeilles.	Bois dit Dantay.	101 87 70	57,800 00	
17 avril "	Id.	Bois dit Haye-le-Prévoit.	50 66 50	22,200 00	
3 janvier "	Colliu, Pierre, à Petit-Fays.	Bois dit Bois de Débat.	3 48 "	1,725 00	
27 octobre 1825	Devillers, à Bazeilles.	Bois dit Bologne.	253 53 30	224,000 00	
10 août "	Sax, Ch. à Dinant.	Trioux.	6 97 94	750 00	
18 mars 1829	Lemaire, François, à Mariembourg.	Bois dit Talisette.	59 " "	28,200 00	
1 ^{er} septembre 1828	Massart, Henri, à Floreffe.	Bois nommé Robin et Quewic.	14 05 "	16,800 00	
21 juillet "	Hanonet, à Couvin.	Bois dit Lefranc.	100 " "	81,000 00	
21 " "	Id.	La forêt de Casmogne et Frais fous.	63 19 06	30,000 00	
18 mars 1829	Id.	Bois dit des minières.	190 " "	245,000 00	
18 " "	Id.	Bois dit du Roi.	136 " "	56,000 00	
			Total fl..	859,147 00	
			En francs.	1,818,300 60	

ANNEXE I.

*Prix de vente des domaines vendus par le syndicat, en exécution de la loi
du 27 décembre 1822.*

Recouvrements opérés du 1^{er} octobre 1830 au 31 décembre 1838.

EXERCICES.	MONTANT DES PAIEMENTS FAITS		<i>Observations.</i>
	EN LOSRENTEN.	EN NUMÉRAIRE.	
	Fr. c.	Fr. c.	
Du 1 ^{er} octob. au 31 déc. 1830.	1,761,667 72	»	
Année 1831	5,914,787 69	87,899 37	
» 1832	5,151,645 34	60,133 80	
» 1833	5,292,105 41	54,603 49	
» 1834	4,150,969 99	297,682 80	
» 1835	818,856 31	632,083 81	
» 1836	3,387,446 47	1,402,800 63	
» 1837	1,117,227 13	2,798,443 41	
» 1838	2,708,147 49	1,170,623 69	
Total	32,302,853 55	6,504,272 00	

ANNEXE J.

*Prix de vente des domaines vendus par le syndicat en exécution de la loi
du 27 décembre 1822.*

Recouvrements opérés du 1^{er} janvier 1839 au 31 octobre 1842.

EXERCICES.	MONTANT DES PAIEMENTS FAITS		<i>Observations.</i>
	EN LOSRENTEN.	EN NUMÉRAIRE.	
	Francs.	Francs.	
Année 1839	96,806 23	1,931,734 24	
» 1840	92,697 66	4,285,969 63	
» 1841	201 64	1,413,263 44	
Du 1 ^{er} janv. au 31 déc. 1842.	19,015 87	360,134 79	
Totaux	208,721 40	7,991,102 10	

ANNEXE K.

*Prix de vente des domaines vendus par le syndicat, en exécution de la loi
du 27 décembre 1822.*

Sommes restant à recouvrer au 1^{er} novembre 1842.

Situation au 1^{er} juillet 1842, d'après les états des directeurs.

Bureaux	Sommes restant dues
Anvers. fr. {	7,760 14
Turnhout	26,578 48
Louvain {	45,583 85
Nivelles {	1,463 58
Ypres {	1,193 04
Audenaerde.	110,679 51
Charleroy {	2,929 15
Mons	41,378 42
Tournay. {	179 10
Huy {	2,903 53
Verviers {	95,555 55
Tongres	288,977 08
Marche {	145,216 86
Neufchâteau {	6,607 24
Dinant. {	60,173 24
Namur. {	81,428 48
Charleroy	134,935 20
Dinant. {	3,983 99
Namur. {	5,443 85
Charleroy	65,090 82
Dinant. {	100,390 41
Namur. {	3,084 84
Charleroy	412,206 69
Dinant. {	126,974 12
Namur. {	146,980 37
Charleroy	1,928 71
Dinant. {	13,747 07
Namur. {	4,117 24
Charleroy	55,893 26
Dinant. {	80,188 57
Namur. {	3,048 05
Charleroy	15,229 81
Dinant.	1,160,033 76
Namur.	772,199 11
Namur.	2,030,579 23
Total.	6,054,642 40
A déduire les recettes du mois de juillet 1842 jusqu'au 1 ^{er} octobre suivant.	79,372 91
Rente à recouvrer au 1 ^{er} novembre 1842. fr.	5,975,269 49
Soit en fl.	2,823,314 83½

ANNEXE L.

Lettre de M. le Ministre des Finances à MM. les président et membres de la section centrale chargée du traité avec les Pays-Bas.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, une note explicative de M. François, inspecteur des forêts près l'administration des domaines de l'enregistrement des eaux et forêts, accompagnant le travail fait par ce fonctionnaire sur la situation et la valeur de la forêt de Soignes.

Bruxelles, le 22 janvier 1843.

Le Ministre des Finances,

SMITS.

ANNEXE L^A.

Note à l'appui des états présentant les valeurs approximatives de la superficie et du fonds de la forêt de Soignes.

SUPERFICIE.

Pour déterminer la valeur approximative de la superficie, l'on a indiqué la contenance approximative des triages et classé par étendue les âges approximatifs de cette superficie. (*Voir l'état n° 1.*)

Pour calculer la valeur approximative de la futaie de 1^{re} classe, c'est-à-dire de l'âge de 100 à 120 ans, l'on a pris pour base aux deux extrémités de la forêt, à l'Ouest et à l'Est, le prix des ventes de futaie qui ont été faites pendant 1842.

A l'Ouest :

Sur la partie de ladite forêt aliénée au profit de la Société de sucrerie de Waterloo, située vers Rhode-St-Genèse :

Environ 30 hectares de futaie de 100 ans ont été vendus, savoir :

La futaie ordinaire.	fr.	135,000
Les chênes anciens.		26,000
Total.	fr.	<u>161,000</u>

Représentant à l'hectare une valeur de fr. 5,300.

Dans cette somme de fr. 161,000 n'est pas comprise la valeur des hêtres anciens réservés par ladite Société.

Sur la partie de la même forêt, acquise par M. Vandermeerschen de Bruxelles, située près du hameau de St-Hubert.

7 hectares 50 ares de futaie de 100 ans environ ont été vendus pour fr. 37,000, ou fr. 4,900 l'hectare.

Cette partie ne comprend pas, comme la précédente, d'arbres anciens.

A l'Est :

Sur la partie de la même forêt, acquise par M. Stevens, et située sur la commune d'Isque.

10 hectares de futaie de 100 ans environ, ont été vendus pour fr. 60,000 ou fr. 6,000 l'hectare.

Dans cette vente sont compris les arbres de vieilles écorces, chênes et hêtres.

Ainsi, en portant l'hectare à fr. 5,000, ce chiffre est inférieur à la valeur moyenne du produit des ventes ci-dessus.

D'un autre côté, une futaie bien peuplée de l'âge de 100 à 110 ans, donne en bois de chauffage 1,200 à 1,500 mesures environ; ainsi, en se basant sur le *minimum* de ce chiffre, l'on obtiendra le résultat suivant, soit 1,200 mesures, qui, à raison du prix actuel de fr. 3-50 sur pied, présente fr. 4,200

Plus 8,000 fagots à raison de fr. 100 le mille, ci. 800

Total. 5,000

l'hectare, indépendamment des arbres anciens qui se trouvent dans les coupes.

Pour la futaie pleine de 2^e classe, c'est-à-dire de 80 à 100 ans, l'on a cru, en raison des motifs développés pour la fixation de la valeur de la classe précédente, rester en dessous du prix réel en le portant à fr. 3,000 l'hectare.

Pour la futaie pleine de 3^e et de 4^e classe, de 40 à 80 ans, l'on porte très modérément la valeur de l'hectare, pour celle de 3^e classe, à fr. 2,500; et celle de 4^e classe à fr. 2,000, en admettant que le produit ne fût destiné que pour bois de chauffage.

Il est à remarquer que les arbres de ces 3^e et 4^e classes, sont propres pour le service des houillères, et en les employant à cet usage, l'on peut doubler la valeur donnée ci dessus, ainsi qu'il résulte du calcul suivant :

Il existe au moins 2,000 arbres sur un hectare, et chaque arbre donnant 2 perches propres à l'usage des houillères, qui, à raison de fr. 1-25 la perche (prix actuel), présente une valeur de fr. 5,000 à l'hectare.

Pour la futaie pleine de la 5^e classe, de 30 à 40 ans, la valeur de l'hectare portée à fr. 1,000 comme bois de chauffage, peut également être doublée, si les arbres qui ont les qualités requises pour le service des houillères, étaient employés à l'extraction de la mine de houille.

Pour la futaie pleine de la 6^e classe, de l'âge de 20 à 30 ans, employée comme bois de chauffage, elle donnera une valeur de fr. 500 à l'hectare au moins.

La futaie pleine comprenant la 7^e classe, étant généralement en dessous de l'âge de 20 ans, l'on a cru ne lui attribuer ici aucune valeur, bien que cependant elle en ait une.

Pour les pins formant la 8^e classe, de 25 ans environ, l'on n'en porte la valeur à l'hectare qu'à fr. 1,000, taux inférieur d'un tiers de la valeur réelle de l'hectare à cet âge de semis de même essence dans la Campine.

Pour la futaie sur taillis formant la 10^e classe, l'on ne porte la valeur qu'à fr. 600, à cause de la différence qui existe dans les âges et qualités du taillis, ainsi qu'à cause de l'état plus ou moins prospère de la futaie.

L'on fait observer que dans les classes 2, 3, 4, 5, 6 et 7 de futaie pleine, il n'est tenu aucun compte de la valeur des arbres anciens qui pourraient s'y trouver, les arbres de l'espèce n'existant point sur toute l'étendue de la forêt.

De cette opération résulte que la valeur approximative de la superficie de la forêt, quoique calculée sur des bases très modérées, ainsi qu'on peut s'en convaincre de ce qui précède, est néanmoins de fr. 8,960,000. (*Voir l'état n° 2.*)

FONDS.

Pour déterminer la valeur approximative du fonds de cette forêt, l'on a pris les trois bases suivantes, savoir :

La 1^e calculée à raison des $\frac{2}{3}$ seulement du prix commun de l'hectare des terres labourables dans les communes de la situation de la forêt, prix basé sur les adjudications publiques, présente une valeur de fr. 7,312,640
(*Voir l'état n° 3.*)

La 2^e, d'après le revenu net du cadastre, augmenté d'un quart seulement pour approcher de la valeur locative, laquelle valeur, calculée au denier 40, donne une somme de fr. 6,771,488
(*Voir l'état n° 4.*)

La 3^e, dans l'hypothèse d'un défrichement total de la forêt, la valeur calculée d'après le prix commun des ventes publiques des terres dans les communes de sa situation, déductions faites : 1^o d'un quart du montant du prix des dites adjudications (*Voir l'état n° 3, colonnes n° 6, 7, 8 et 9*) ; 2^o des frais de défrichement ; 3^o de la contribution foncière ; 4^o des frais de construction des bâtiments nécessaires pour l'exploitation des terrains mis en culture ; 5^o ainsi que des intérêts des capitaux engagés pendant les années improductives, donne fr. 6,401,866
(*Voir l'état n° 5, avec ses développements.*)

RÉCAPITULATION DES ESTIMATIONS.

La superficie	fr. 8,960,900
Fonds (suivant la 1 ^{re} base)	7,312,640
Total	fr. 16,273,540
<hr/>	
La superficie	8,960,900
Fonds (suivant la 2 ^e base)	6,771,488
Total	fr. 15,732,388
<hr/>	
La superficie	fr. 8,960,900
Fonds (suivant la 3 ^e base)	6,401,866
Total	fr. 15,362,766

Nota. Dans ces estimations n'est pas comprise la valeur de la route de Mont-Saint-Jean à Tervueren.

OBSERVATION GÉNÉRALE.

L'on ne peut se dispenser de faire remarquer, que quel que soit le propriétaire de la forêt de Soignes, celui-ci peut compter que dans une époque très rapprochée, lorsque les acquéreurs des parties déjà aliénées de cette forêt, auront entièrement exploité la superficie sur le peu d'étendue qui est encore aujourd'hui boisée, il aura immanquablement le monopole des bois de chauffage et autres indispensables à l'approvisionnement de ses environs et surtout de la capitale, et il pourra alors élever le prix du bois des coupes ordinaires sans avoir à craindre aucune concurrence; la province du Brabant ayant son sol boisé extrêmement restreint par suite des nombreux défrichements qui y ont été successivement opérés depuis quelques années.

*Le sous-inspecteur des forêts faisant les fonctions d'inspecteur
dans les provinces du Brabant et d'Anvers,*

FRANÇOIS.

ANNEXE L^B.N^o 1.

État général par indication approximative d'âge et d'étendue de la futaie pleine de la forêt de Soignes, avec indication de l'étendue des vagues, de la contenance des parties de futaie sur taillis, ainsi que de celle des parties mises en culture.

NOMS DES TRIAGES.	ÉTENDUE approximative des triages.	ÉTENDUE EN FUTAIE PLEINE DE L'ÂGE DE								VAGUES.	FUTAIE SUR TAILLIS.	TERRAIN EN CULTURE.
		100 à 120 ans.	80 à 100 ans.	60 à 80 ans.	50 à 60 ans.	30 à 40 ans.	20 à 30 ans.	en dessous de 20 ans.	au-dessus de 25 ans.			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
Grande Espinette.	152	•	•	•	120	32	•	•	•	•	•	•
St-Hubert.	262	50	100	56	•	•	30	26	•	•	•	•
Ticlon.	357	80	90	142	•	•	30	•	3	12	•	•
Belle-Étoile.	482	•	•	80	250	127	•	•	•	•	25	•
Fond St-Michel.	259	•	120	135	•	4	•	•	•	•	•	•
Pépinière.	267	•	•	•	40	225	•	•	2	•	•	•
Groenendael.	334	80	80	80	79	•	•	•	15	•	•	•
Boitsfort.	280	50	•	6	76	78	•	•	•	8	•	7
Tambour.	335	•	127	128	•	•	80	•	•	•	•	•
Rouges-Cloîtres.	373	•	87	87	87	•	•	•	12	•	100	•
N.-D.-au-Bois.	359	•	80	130	149	•	•	•	•	•	•	•
Therestre.	129	90	•	•	•	•	•	30	•	•	•	9
L'Infante.	282	•	•	•	60	60	90	33	15	15	•	9
Boondaël.	151	•	•	•	•	•	•	•	•	•	151	•
Vieurgat.	108	•	•	•	•	•	•	•	•	•	108	•
Tervueren.	133	•	80	•	•	•	•	22	4	3	•	24
Isque.	25	•	5	•	•	10	•	10	•	•	•	•
Mulaise.	31	•	•	•	•	•	•	•	12	•	•	19
Total.	4,319	350	769	899	861	536	230	121	63	38	384	68

Nota. Dans l'étendue des 4,319 hectares, ne sont point comprises celles de l'ex-prieuré de Groenendael. 16

Et de la route. 45

} 61

4,380

ANNEXE L^c.**N° 2.**

Récapitulation de la valeur approximative de la superficie de la forêt de Soignes, d'après le classement par âge de futaie, etc., indiqué à l'état n° 1.

N° D'ORDRE.	NUMÉRO DES COLONNES DE L'ÉTAT GÉNÉRAL.	NOMBRE D'HECTARES.	VALEUR DE L'HECTARE.	TOTAL.	OBSERVATIONS.
1	3	350	5,000	1,750,000	
2	4	769	3,000	2,307,000	
3	5	899	2,500	2,237,500	
4	6	861	2,000	1,722,000	
5	7	536	1,000	536,000	
6	8	230	500	115,000	
7	9	121	"	"	
8	10	63	1,000	63,000	
9	11	38	"	"	Vagues et bruyères.
10	12	384	600	230,400	Terrains en culture.
11	13	68	"	"	
		4,319		8,960,900	

ANNEXE L^D. — Valeur approximative du sol de la forêt de Soignes, calculée à raison des $\frac{3}{4}$, seulement du prix commun des ventes publiques des terres labourables dans les communes de la situation de ladite forêt. (Voir Annexe L^E.)

N^o 3.

NOMS DES COMMUNES.	ÉTENDUE DU SOL DE LA FORÊT DE				PRIX DE VENTE DÉDUCTION D'UN QUART DES TERRES DE				VALEUR APPROXIMATIVE DU SOL DE LA FORÊT DE				Observations.
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.	
	h.	h.	h.	h.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.					
Uccle.....	159	199	109	47	2,620	1,500	900	600	316,580	298,500	98,100	28,200	
Isques.....	7	14	13	•	2,250	1,500	600	450	14,750	21,000	7,800	•	
Tervueren.....	239	195	121	23	2,280	1,770	1,140	690	544,920	345,150	137,940	15,870	
Duysbourg.....	45	30	47	12	2,400	1,890	1,260	690	108,000	40,700	59,220	8,280	
Watermael-Boitsfort.....	531	364	178	17	2,250	1,500	600	450	1,194,750	546,000	106,800	6,850	
Woluwe-St-Pierre.....	7	23	23	7	3,150	2,550	1,800	900	21,050	58,650	41,400	6,300	
Waterloo.....	5	15	5	5	3,150	2,700	1,950	900	15,700	40,500	9,750	4,500	
Ohain.....	1	•	•	•	2,500	2,300	1,300	700	•	•	•	•	Chaussée.
La Hulpe.....	69	67	57	51	4,500	3,800	2,900	1,800	310,500	254,600	165,300	91,800	
Ixelles.....	27	45	25	12	3,700	2,700	1,500	750	99,900	121,500	37,500	9,000	
Rhode-St-Génèse.....	219	109	102	27	1,500	1,120	750	450	328,500	122,080	86,500	12,150	
Hoeylaert.....	314	427	303	105	2,250	1,500	600	450	706,500	640,500	181,800	47,250	
Total.....	1,623	1,488	983	306	32,550	24,830	15,300	8,830	3,661,150	2,489,180	932,110	230,200	
	4,400								7,312,640				
	Total des 4 classes réunies..								7,312,640				

ANNEXE L^E.

Valeur vénale approximative des terres labourables d'après le prix commun des ventes publiques renseigné par les receveurs de l'enregistrement local.

NOMS DES COMMUNES.	VALEUR DE L'HECTOLITRE DE				Observations.
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	4 ^e CLASSE.	
Uccle	3,500	2,000	1,200	800	
Isques	3,000	2,000	800	600	
Tervueren	3,040	2,360	1,520	920	
Daysbourg	3,200	2,520	1,680	920	
Watermael-Boitsfort	3,000	2,000	800	600	
Woluwe-St-Pierre	4,200	3,400	2,400	1,300	
Waterloo	4,200	3,600	2,600	1,200	
Ohain	3,350	3,100	1,900	900	
La Hulpe	6,000	5,000	3,750	2,750	
Ixelles	5,000	3,500	2,000	1,000	
Rhode-St-Genèse	2,000	1,500	1,000	600	
Hoeylaert	3,000	2,000	800	600	

ANNEXE L^F.N^o 4.*Récapitulation générale des différentes classes de sol de la forêt de Soignes.*

COMMUNES DE SITUATION.	CONTENANCE TOTALE.	ÉTENDUE				REVENU CADASTRAL DES 4 CLASSES, par chaque commune
		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	DE 3 ^e CLASSE.	DE 4 ^e CLASSE.	
Uccle	513 14 60	158 29 20	198 8 895	108 91 25	47 05 20	16,776 51
Isquos	33 39 70	6 90 10	13 73 20	12 76 40	»	780 51
Tervueren	578 44 50	239 53 40	195 24 26	120 70 20	22 96 64	2,009 80
Duysbourg	133 38 70	44 67 10	30 17 30	46 80 00	11 74 30	3,988 51
Watermael-Boitsfort	1,092 01 90	531 29 84	364 21 23	178 89 71	17 61 12	40,486 98
Woluwe-St-Pierre	59 94 70	7 01 72	22 97 92	22 93 32	7 01 74	1,306 22
Waterloo	30 15 60	4 99 07	14 92 97	5 24 47	4 99 09	974 69
Ohain	1 46 50	1 46 50	,	,	,	55 67
Lahulpe	244 76 60	69 56 49	67 49 68	56 91 82	50 78 61	7,071 51
Ixelles	108 50 50	26 67 20	45 18 10	24 92 92	11 72 28	4,177 18
Rhode-St-Genève	457 50 10	218 60 03	108 99 09	102 47 13	27 43 85	15,842 78
Hoeylaert	1,149 72 00	314 02 22	427 22 45	303 58 42	104 88 91	41,959 42
Total	4,402 45 40	1,623 02 87	1,489 05 15	984 15 64	306 21 74	135,429 78

Le revenu net du cadastre des 4,402 hectares 45 ares 40 centiares, présente une somme de fr. 135,429 78

Cette somme augmentée d'un quart pour atteindre approximativement la valeur locative, ci 33,857 44

Total 169,287 22
40

Qui au denier 40 représente un capital de fr. 6,771,488 80

ANNEXE L^G.N^o 5.

Récapitulation de l'estimation approximative de la valeur du sol de la forêt de Soignes, dans la supposition de son défrichement total, calculé d'après les prix communs des ventes publiques des terres dans les communes de la situation de ladite forêt, déduction faite d'un quart du montant du prix desdites adjudications, — des frais de défrichement, — de la contribution foncière, des frais de construction des bâtiments nécessaires pour l'exploitation du terrain mis en culture, — ainsi que des intérêts des capitaux engagés pour les deux premières années improductives.

CLASSE.	ÉTENDUE.	PRIX DE L'HECTARE.	TOTAL.	Observations.
1	Hect. 1,623	Fr. 2,028	Fr 3,291,444	Voir le Développement ci-après.
2	1,488	1,473	2,231,824	
3	983	792	778,536	
4	306	224	100,062	
Total. . .	4,400		6,401,866	

1^{re} classe.

Les prix réunis de la vente d'un hectare de terre de 1^{re} classe dans chacune des 12 communes de la situation de la forêt de Soignes, déduction d'un quart du prix commun des ventes publiques, présentent fr. 32,550 qui, divisés par 12, donnent à l'hectare fr. 2,712.

L'on suppose une étendue de 100 hectares de bois, dont le sol seul serait vendu à raison de fr. 2,028 l'hectare, pour être mis en défrichement, ci fr. 2,028 00 }
Frais, 10 p. % 202 80 } 2,230 80

A reporter. fr. 2,230 80

Report. fr. 2,230 80

La 1 ^{re} année de l'acquisition est improductive à cause de l'exploitation de la superficie. Intérêt à 2 $\frac{1}{2}$ p. % des fr. 2,230-80, ci	55 77	}	481 68
La 2 ^e année de l'acquisition est improductive à cause du défrichement. Intérêt de fr. 2,286-57, ci	57 17		
Frais de défrichement à l'hectare	100 00		
Intérêt de ces fr. 100 pour une année	2 50		
2 ^e année de contributions	20 24		
Pour l'exploitation de 100 hectares mis en culture, l'on suppose la nécessité de construire une ferme ou 4 petites métairies, dont la dépense est évaluée à fr. 24,000, ou, par hectare, fr. 240, ci	240 00		
Intérêt, 2 années de ladite somme de fr. 240, ci	6 00		
Total. fr.			2,712 48

Ces fr. 2,712-48 représentent donc la même valeur à l'hectare, comme il est dit ci-dessus.

L'hectare loué fr. 67-77 donne un intérêt de 2 $\frac{1}{2}$ p. %.

Id. fr. 81-32 un id. de 3 p. %.

L'on voit par ce qui précède, que le sol d'un lot de 100 hectares qui serait vendu pour être livré au défrichement, ne peut être calculé qu'à raison de fr. 2,028 par hectare, ce qui donne pour ces 100 hectares fr. 202,800, et pour 1,623 hectares, ci. fr. 3,291,444 00

2^e classe.

24,830 donnent, pour prix commun de l'hectare, fr. 2,069.

100 hectares, vendus à raison de fr. 1,473 l'hectare, ci par hectare	1,473 00	}	1,620 30
Frais, 10 p. %	147 30		

La 1 ^{re} année, improductive à cause de l'exploitation de la superficie, intérêt de fr. 1,620-30	40 50	}	446 72
La 2 ^e année, improductive à cause du défrichement, intérêt des fr. 1,660-80, ci	41 52		
Frais de défrichement	100 00		
Intérêt des fr. 100	2 50		
2 années de contribution	16 20		
Constructions nécessaires à l'exploitation des 100 hectares sur les mêmes bases que pour la 1 ^{re} classe, ci	246 00		
Total. fr.			2,067 02

L'hectare loué à fr. 51, donne un intérêt de 2 $\frac{1}{2}$ p. %.

Id. fr. 62 id. de 3 p. %.

Ainsi, un lot de 100 hectares, au prix de fr. 1,473 l'hectare, vaudrait fr. 147,300, et pour 1,488 hectares, ci fr. 2,231,824 00

3^e classe.

15,300 donnent, pour prix commun de l'hectare, fr. 1,275.

100 hect. à raison de fr. 792 l'hect., ci pour un hect.	792 00	}	871 20
Frais, 10 %	79 20		
La 1 ^{re} année, improductive à cause de l'exploitation de la superficie, intérêt de fr. 871-20, ci	21 78	}	403 96
La 2 ^e année, improductive à cause du défrichement de la superficie, intérêt de fr. 892-98, ci	22 32		
Frais de défrichement	100 00		
Intérêts des fr. 100.	2 50		
2 années de contribution	11 36		
Constructions nécessaires à l'exploitation des 100 hectares, sur les mêmes bases que pour la 1 ^{re} classe, ci . .	246 00		
Total fr.			1,275 16

L'hectare, loué à fr. 32-00, donne un intérêt de 2 $\frac{1}{2}$ p. %.

Id. 38-25, id. 3 p.

Ainsi, un lot de 100 hectares, au prix de fr. 792 l'hectare, vaudrait fr. 79,200 ; et pour 983 hectares, ci 778,536 00

4^e classe.

8,830 donnent, pour prix commun de l'hectare, fr. 735.

100 hect. à raison de fr. 327 l'hect., ci pour un hect.	327 00	}	359 70
Frais, 10 p. %	32 70		
La 1 ^{re} année, improductive à cause de l'exploitation de la superficie, intérêt des fr. 359-70, ci	8 99	}	373 62
La 2 ^e année improductive, à cause du défrichement de la superficie, intérêt de fr. 368-69, ci	9 21		
Frais de défrichement	100 00		
Intérêt des fr. 100	2 50		
2 années de contributions.	6 72		
Constructions nécessaires à l'exploitation des 100 hectares, sur les mêmes bases que pour la 1 ^{re} classe, ci . .	246 00		
Total fr.			733 32

L'hectare, loué à fr. 18-32, donne un intérêt de 2 $\frac{1}{2}$ p. %.

Id. 22 id. 3 p.

Ainsi, un lot de 100 hectares, au prix de fr. 327 l'hectare, vaudrait fr. 32,700 et pour 306 hectares, ci 100,062 00

ANNEXE L^{II}.

Contribution foncière calculée à raison de 12 p. $\frac{1}{100}$ du revenu cadastral.

NOMS DES COMMUNES.	MONTANT du revenu cadastral L'HECTARE DE					TERME MOYEN DE 5 CLASSES PAR COMMUNE.	ÉVALUATION de la contribution CALCULÉE A RAISON DE 12 p. $\frac{1}{100}$ DE REVENU				
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e		1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.		CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.
Uccle	105	80	61	46	19	65 50	12 60	9 60	7 32	5 52	2 28
Isques	84	67	48	30	15	60 88	10 08	8 04	5 76	3 60	1 80
Tervueren	76	59	38	23	»	60 25	9 12	7 08	4 56	2 76	»
Duysbourg	80	63	42	23	»	64 93	9 60	7 56	5 04	2 76	»
Watermael-Boitsfort.	95	76	57	38	19	73 02	11 40	9 12	6 84	4 56	2 28
Woluwe-St-Pierre . .	82	69	44	23	»	61 03	9 84	8 28	5 28	2 76	»
Waterloo	80	69	50	30	»	66 54	9 60	8 28	6 00	3 60	»
Ohain	67	55	36	11	»	47 70	8 40	6 60	4 32	1 32	»
La Hulpe	67	55	36	11	»	47 80	8 40	6 60	4 32	1 32	»
Ixelles	114	95	76	57	38	86 47	13 68	11 40	9 12	6 84	4 56
Rhode-St-Genève . . .	76	61	46	30	15	51 67	9 12	7 32	5 52	3 60	1 80
Hoeylaert	80	61	34	15	»	58 23	9 60	7 32	4 08	1 80	»
							121 44	97 20	68 16	40 44	12 72
Le douzième des quatre premières classes, ci							10 12	8 10	5 68	3 36	

ANNEXE M.*Renseignements sur la valeur vénale du fonds et de la superficie de la forêt de Soignes, au 10 décembre 1842.*

La forêt de Soignes comprend aujourd'hui encore environ une étendue de 4,350 hectares, dont les $\frac{1}{3}$ du sol sont de première et seconde classe, $\frac{2}{5}$ de la troisième classe; traversée par cinq grandes routes, sa proximité de la ville et des villages d'Ixelles, Vleurgat, Watermael-Boitsfort, Auderghem, Woluwe, Tervueren, Duysbourg, Isque, Malaise, Hoeylaert, La Hulpe, Waterloo (Grande et Petite Espinette, Vivier-d'Oye et Langeveld) dépendances d'Uccle où les populations augmentent considérablement et dont l'industrie se borne à la culture; les locations y sont très chères et fort recherchées; dans la première de ces communes elles s'élèvent à fr. 180 l'hectare; dans plusieurs autres de fr. 100 à fr. 130; en somme, toute la forêt est propre à la culture et pourrait rapporter, après un certain laps de temps, terme moyen de l'hectare, fr. 80, ce qui donnerait un revenu net à l'Etat de fr. 344,000, au denier 33 valant un capital de fr. 11,300,000.

La moitié de la forêt de Soignes est peuplée d'arbres de haute tige et d'une belle venue de 60 à 120 ans, $\frac{1}{4}$ de 35 à 60 ans et le quart restant en futaie sur taillis et jeunes plantations de 1825 à 1842.

Depuis peu de temps on a vendu publiquement la ferme de Boondael avec 48 hectares de terres environ, le tout contigu au triage de Vleurgat, divisé en 93 lots de 1^e, 2^e, 3^e, et 4^e classe de culture, pour la somme de fr. 276,000, y compris les frais, ce qui fait fr. 5,300 l'hectare.

M. l'avocat Bosquet a vendu la futaie de 70 ares sur une partie de bois acquis de la Société générale, au triage de la sapinière, la somme de fr. 4,000, ce qui fait à raison de fr. 5,710 l'hectare.

M. Stevens a vendu au triage d'Isque, futaie de 110 ans, 10 hectares à fr. 6,000 l'hectare seulement pour la superficie.

M. Charles Vandermeersch en demande pour 8 $\frac{1}{2}$ hectares de futaie de 60 ans au triage de St-Hubert, fr. 40,000, pour la superficie, on lui offre fr. 34,000.

La Société, dite *Raffinerie nationale*, a vendu publiquement à Waterloo une partie de terre dérodée provenant du triage de Roussart, environ 5 hectares, pour fr. 22,000.

Dans cette proportion, la superficie actuellement existante dans la forêt de Soignes aurait une valeur rapprochée de fr. 10,400,000.

Mais il faut considérer que l'aliénation totale de la forêt demanderait bien des années et qu'en en vendant chaque année une partie, le restant de la forêt resterait sans rapport. Tant qu'ont duré les aliénations faites par la Société générale on n'a pas procédé aux coupes ordinaires et la valeur de la superficie ne pourrait être portée qu'à celle figurée au présent tableau.

J'espère, M. le Gouverneur, que vous serez satisfait de ce rapport et que vous y trouverez tous les renseignements que vous désirez.

J'ai l'honneur d'être, etc.

J. DE ROY.

ANNEXE M^A. — *Tableau de la contenance par triage, ainsi que de la valeur vénale à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, au 10 décembre*

N ^o D'ORDRE.	SITUATION.	NOMS DES TRIAGES.	CONTENANCES.		
			HECTARES	ARES.	CENTIARES
1	Ixelles	Vleurgat	107	50	»
2	Uccle	Boondael	151	»	»
3	Id.	Verrewinckel	»	70	»
4	Watermael-Boitsfort.	L'Infante	282	50	»
5	Uccle et Rhode-St-Genese.	St-Hubert.	262	16	50
6	Id.	Fond-St-Michel.	259	72	70
7	Watermael, Boitsfort et Hoeylaert.	La Pépinière	267	71	30
8	Rhode St-Génése	La Grande-Espinette	152	92	60
9	Hoeylaert.	La Belle-Étoile	500	10	»
10	Hoeylaert, La Hulpe et Waterloo	Tiéton	357	97	30
11	Hoeylaert.	Groenendael	334	85	80
12	Watermael, Boitsfort et Hoeylaert.	Boitsfort	280	53	20
13	Watermael-Boitsfort	Tambour	386	49	50
14	Id.	Therrest	129	52	60
15	Watermael-Boitsfort.	Rouge-Cloître.	373	07	50
16	Tervueren	Notre-Dame-au-Bois.	122	62	70
17	Overyssche	Isque	18	50	»
18	Tervueren et Duysbourg	Tervueren	270	22	20
19	Overyssche	La Sapinière	32	50	»
20	De Tervueren à Waterloo.	La nouvelle route.	33	96	70
21	Hoeylaert.	Enolos de Groenendael	16	55	70
22	Watermael	Chant-d'Oiseaux.	4	34	»
Totaux.			4,345	50	30

D'après M. Baesen, maître particulier de la forêt de Soignes, la superficie vaudrait
en principal fr. 8,484,475
15 p. % 1,272,712
fr. 9,757 187

du sol et de la superficie de toute la forêt de Soignes et autres dépendances appartenant
1842, dressé par le soussigné Jean-Baptiste De Roy, géomètre forestier.

VALEUR VÉNALE			TOTAL.	OBSERVATIONS.
DU SOL.	DE LA SUPERFICIE.	DES BATIMENTS.		
320,000	170,000	»	490,000	Futaie sur taillis.
421,000	198,800	»	619,800	Id.
2,400	»	»	2,400	Avoué de Frondroy et terrain à la Petite-Espinette.
750,000	280,000	»	1,030,000	
655,000	880,000	»	1,535,000	
510,000	292,000	»	802,000	
530,000	165,000	»	695,000	
384,000	199,500	»	583,500	
980,000	970,000	»	1,950,000	
720,000	1,014,000	»	1,734,000	
601,000	629,000	»	1,230,000	Compris le Molenhaegen, Capellen, Haeghen et Nieuwenbosch.
780,000	643,000	»	1,423,000	
804,000	650,000	»	1,454,000	
340,000	348,000	»	688,000	
910,000	760,000	»	1,670,000	Compris Puttael, Stockel et Rouge-Cloître, futaie sur taillis.
310,000	320,000	»	630,000	
50,000	38,000	»	88,000	
450,700	390,000	»	840,700	
48,700	6,500	»	55,200	
»	»	»	»	Pour mémoire.
60,000	»	12,870	72,870	
13,000	»	»	13,000	
9,639,800	7,953,800	12,870	17,606,470	

Ensemble la somme de dix-sept millions six cent six mille quatre cent soixante-dix francs.

Bruxelles, le 10 décembre 1842.

Signé, J.-B. DE ROY.

108

ANNEXE N.

Tableau de la contenance de la forêt de Soignes par triage, avec indication de l'âge et de la contenance de la futaie.

N ^o D ORDRE.	NOMS DES TRIAGES.	CONTENANCE PAR TRIAGE.			CONTENANCE DE LA FUTAIE DE						
		HECTARES.	ARES.	CENTIARES.	120	110	100	90	80	70	60
					ANS.						
1	Teivueren.	139	72	80	.	43 43 70	.	"	"	.	.
2	Isque.	18	.	.	.	2 . .	.	.	.	.	.
3	Notre-Dame-au-Bois	253	54	30	.	75 . .	83 . .	75 . .	12 . .	.	.
4	Therrest	129	50	.	.	70 . .	.	12 50 .	.	.	.
5	Groenendael.	333	97	.	.	.	16 93 .	35 50 .	44 50 .	34 32 .	76 95 .
6	Ticlon.	358	20	.	152 . .	104 74 .	30 . .	20 . .	.	.	.
7	Belle-Étoile.	501	91	70	.	.	.	8 08 68	62 . .	132 . .	123 . .
8	Grande-Espinette.	152	62	40	.	.	.	.	.	3 . .	32 . .
9	Rouge-Cloître.	377	95	.	.	.	61 25 .	55 50 .	42 50 .	35 . .	35 40 .
10	Tambout	393	84	.	.	.	153 61 .	104 50 .	.	14 20 .	.
11	Boisfort	285	70	.	.	13 . .	20 . .	36 41 52	40 . .	.	87 62 20
12	Pépinière.	267	67	50	.	.	.	.	.	33 . .	9 . .
13	Fond St-Michel.	239	70	.	32 . .	33 . .	16 . .	14 . .	.	.	.
14	Saint-Hubert.	262	16	50	.	99 . .	30 . .	20 . .	20 . .	16 . .	12 . .
15	L'Infante.	282	09	.	.	.	.	.	16 . .	13 . .	27 . .
16	Boondael'.	151	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17	Vleurgat	107	50	.	.	.	.	.	.	.	.
18	Sapinière.	32	50	50	.	.	26 50 50	.	.	.	.
19	Chant-d'Oiseaux.	4	34	.	.	.	.	.	.	.	.
20	La nouvelle route	33	96	70	.	.	.	.	.	.	.
	Totaux.	4345	91	40	184 . .	440 16 70	437 29 50	381 50 20	237 . .	289 52 .	402 97 20

		CONTENANCE EN								Observations.
50	40	FUTAIE SUR TAILLIS.	PLANTATION DE 1825 à 1842.	COUPES USÉES.	SAPINIÈRES.	PRAIRIES.	TERRAIN VAGUE.	CULTURE.	ÉTANGS.	
.	.	.	.	70 80 90	2 47 82	17 50	3 44 88	1 86 50	.	
.	8 . .	.	.	8 . .	.	.	.	.	.
.	8 54 30	.	»	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	41 . .	.	.	.	6 . .	.	
53 61	14 99	12 87	.	30 . .	3 30	.	.	2 . .	.	Les deux hectares font partie de l'abbaye.
»	.	.	.	48 . .	3 46	.	.	.	.
59 26 54	85 45	17 74	.	.	.	.	.	14 37 48	.	Id.
33 . .	83 98 20	.	.	.	.	.	.	64 20	.	Avec mai- son de garde.
46 . .	.	79 60	21 70	.	1 . .	.	.	.	.
.	61 29 40	.	60 23 60	.	.	.	.	.	.
.	10 . .	.	73 66 28	.	.	.	.	5 . .	.	
.	56 22 30	2 07 50	166 02 30	.	.	.	.	1 35 40	.	Id.
.	67 67 50	.	97 02 50	.	.	.	.	.	.
22 16 50	.	.	43 . .	.	.	.	.	.	.
.	23 . .	2 89	192 66 10	.	5 53 90	.	.	.	2 . .	
.	.	151 . .	.	.	.	.	.	.	.
.	.	107 50	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	6 . .	.	.	.	.
.	.	4 34	.	.	.	.	.	4 34	.	
.	.	.	.	.	.	.	33 96 70	.	.	
214 04 04	419 15 70	373 67 50	654 30 78	197 80 90	21 97 72	17 50	37 41 58	35 57 58	2 . .	

(À JOINDRE AU N^o 96.)

Chambre des Représentants.

(SESSION 1842—1843.)

ERRATA.

- Page 94, 22^e ligne, intercaler *de l'hectare* après le mot valeur.
» » 30^e » au lieu de 8,960,000, lisez : 8,960,900.
» 96, 5^e colonne du tableau, triage de Boitsfort, lisez : 61 au lieu de 6.
» » Entête de la 6^e colonne, au lieu de 50 à 60, lisez : 40 à 60.
» » » 10^e » au lieu de plus, lisez : *pins*.
» 97, Colonne *Observations*, descendre d'une ligne les mots : *terrains en culture*.
» 102, 9^e ligne, ajouter après le mot contributions : *Voir annexe Lⁿ*.
» » 28^e » » ajouter le total 1,620-30.
-