

(1)

( N° 175. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 13 MAI 1863.

---

Traité conclu le 12 mai 1863, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour le rachat du péage de l'Escaut.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

On se rappelle que le commerce belge et le port d'Anvers en particulier étaient parvenus, au xv<sup>e</sup> siècle, à un haut degré de prospérité. La crise politique et religieuse survenue à cette époque réagit sur le commerce et la navigation. Lorsque la paix revint définitivement en 1648, l'Escaut n'est plus libre. L'art. 14 du traité de Munster est ainsi conçu :

« Les rivières de l'Escaut, comme aussi les canaux du Sas, Swyn et autres bouches de mer y aboutissant, seront tenues closes du côté des seigneurs états généraux. »

En 1713, une nouvelle dynastie règne sur les provinces belges. Le sort de l'Escaut ne change pas. « L'art. 20 du traité de la Barrière porte que le commerce des Pays-Bas autrichiens et tout ce qui en dépend restera sur le pied établi par le traité de Munster en 1648, qui est confirmé. »

Cependant le commerce belge ne pouvait respirer sans une issue vers la mer. La création de la Compagnie d'Ostende sous le règne de l'empereur Charles VI et la tentative de l'empereur Joseph II en faveur de l'Escaut témoignèrent que le Gouvernement du pays n'avait pas entièrement oublié cette loi de notre situation, mais notre intérêt dut céder, dans l'un et l'autre cas, devant des considérations qui lui étaient étrangères.

L'empereur Charles VI s'obligea par le traité de Vienne, en 1731, « à faire à jamais cesser le commerce des Bays-Bas autrichiens aux Indes orientales, de manière qu'il ne fût plus exercé ni par la Compagnie d'Ostende, ni par aucune autre compagnie. »

Et l'empereur Joseph II admit dans le traité de Fontainebleau, en 1786, une clause portant que « la partie du fleuve dont la souveraineté continuerait d'appartenir aux états généraux, serait tenue close de leur côté, ainsi que les canaux

» du Sas, du Swyn et autres bouches de mer y aboutissant, conformément au  
» traité de Munster. »

L'Escaut resta fermé durant un siècle et demi. Le commerce maritime de la Belgique n'était plus qu'un souvenir.

Ouverte de nouveau à la fin du siècle dernier, la navigation du fleuve, sauf dans quelques cas passagers, demeura jusqu'en 1839 parfaitement libre.

Le traité du 19 avril 1839 est venu créer pour l'Escaut un régime spécial et en quelque sorte mixte. L'accès du fleuve n'est plus interdit comme autrefois. Des stipulations réciproques, complétées plus tard par le traité du 5 novembre 1842 et les conventions du 20 mai 1843, règlent le pilotage, la surveillance commune, l'éclairage de l'Escaut et de ses embouchures ; mais l'usage du fleuve est grevé d'une redevance ; le § 3 de l'art. 9 du traité est ainsi conçu :

« Il sera perçu par le gouvernement des Pays-Bas, sur la navigation de l'Es-  
» caut et de ses embouchures, un droit unique de fl. 4-50 par tonneau, savoir :  
» fl. 4-12 pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut  
» occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuze,  
» et de fl. 0-38 par tonneau des navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut  
» ou le canal de Terneuze, descendront l'Escaut occidental pour se rendre dans  
» la pleine mer. »

Le péage est établi, non sur le trajet entier de la mer à Anvers, mais sur la partie néerlandaise de l'Escaut, laquelle forme le bras de mer connu, de temps immémorial, sous le nom de Hondt.

La clause du traité est générale. Elle frappe tout pavillon naviguant dans l'Escaut. Le pavillon belge est tenu, comme les autres, d'acquitter le péage ; mais, cela fait, les prescriptions du traité sont remplies quant à la Belgique.

Il dépendait de la Belgique de laisser, dès le début, le péage de l'Escaut à la charge des pavillons étrangers. Elle prit un autre parti. Le 5 juin 1839 la loi suivante fut promulguée :

« Art. 1<sup>er</sup>. Le péage à percevoir par le gouvernement des Pays-Bas sur la  
» navigation de l'Escaut, pour se rendre de la mer en Belgique ou de la Belgique  
» à la mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuze, sera remboursé par l'État aux  
» navires de toutes les nations. Toutefois, s'il se présente à l'égard de l'un des  
» pavillons étrangers des motifs graves et spéciaux, le Gouvernement est autorisé  
» à suspendre à son égard l'effet de la présente disposition.

» Art. 2. Avant le 1<sup>er</sup> juin 1843, il sera examiné si le bénéfice de l'article  
» précédent doit être maintenu en faveur des pays avec lesquels il ne sera pas  
» intervenu d'arrangements commerciaux de douane ou de navigation. »

En se décidant à rembourser pour compte d'autrui le péage de l'Escaut, la Législature et le Gouvernement belges obéirent à la même impression. L'Escaut était complètement libre quand fut conclu le traité du 19 avril 1839. On ne voulait pas qu'une charge imposée à la navigation vînt, en alarmant le commerce, détourner les affaires et ajouter ainsi aux épreuves que notre jeune nationalité avait à traverser.

De telles préoccupations étaient assurément légitimes, mais il était dans leur nature même qu'elles fussent temporaires.

Librement présentée, librement votée, la loi du 5 juin 1839 pouvait toujours

être rapportée. En fait, le bénéfice en fut retiré à plusieurs pavillons. Pour attacher à une loi qui n'était qu'un acte spontané d'administration intérieure la portée internationale qu'elle n'avait point par elle-même, les puissances, même celles qui avaient signé le traité du 19 avril 1839, demandèrent l'insertion dans leurs traités de commerce avec la Belgique d'une clause par laquelle le remboursement du péage eût été assuré à leurs navires. Cette garantie leur fut généralement accordée, moyennant compensation, et, bien entendu, pour la durée des traités de commerce.

L'année 1843 se passa sans que la loi de 1839 fût soumise à une révision législative; elle se trouva ainsi tacitement et indéfiniment prorogée.

Cependant les faits venaient singulièrement modifier les supputations primitives. Dans la discussion parlementaire, on avait évalué à 508,000 francs au *maximum* le sacrifice qu'aurait annuellement à s'imposer le trésor belge. Or, la rente (annexe n° 1) était successivement montée :

En 1840, à . . . . . fr.	612,313.
En 1843 . . . . .	972,832.
En 1852 . . . . .	1,117,469.
En 1856 . . . . .	1,499,034.

Était-il juste que la Belgique continuât indéfiniment à porter seule une charge qui s'aggravait sans cesse et qui, aux termes mêmes des traités, aurait dû peser sur tous les États maritimes?

En 1856, les délégués des puissances européennes discutaient à Copenhague les conditions auxquelles les péages du Sund et des Belts pourraient être abolis. La Belgique saisit cette occasion pour rappeler publiquement que le remboursement du péage de l'Escaut n'était pour personne un droit acquis, et, joignant le fait au principe, elle demanda au Danemark de la dispenser du paiement de sa part contributive dans le rachat des droits du Sund et des Belts, promettant de son côté de rembourser le péage de l'Escaut au pavillon danois et d'acquitter la quote-part danoise dans la capitalisation ultérieure de ce péage. C'est sur ces bases simples, justes et fermement maintenues par le Cabinet de Bruxelles, que fut conclue la convention du 14 mars 1857.

La même question se représenta lorsqu'il s'agit de capitaliser le péage de Stade. Le Gouvernement du Roi se plaça à Hanovre, dans la position qu'il avait prise à Copenhague, et le résultat ne trompa point son attente. La convention du 18 février 1861 constata de nouveau que le remboursement du péage de l'Escaut n'était pas une faveur banale, et, comme la convention de 1857, elle énonça en termes exprès le cas où le péage de l'Escaut serait à son tour racheté par les États maritimes.

La Belgique, toutefois, restait liée par ses traités de commerce. De 1856 à 1861, d'incessantes négociations se poursuivirent avec la plupart des États étrangers. Nos traités de commerce, arrivés à leur échéance ou dénoncés, firent place, l'un après l'autre, à de nouveaux arrangements qui ne nous empêchaient plus de mettre un terme au remboursement du péage de l'Escaut.

La capitalisation future du péage de l'Escaut avait été deux fois annoncée dans des conventions conclues, discutées, promulguées sous les yeux de l'Europe entière.

Notre liberté d'action, jadis aliénée par nos traités de commerce, nous l'avions récupérée dans une suffisante mesure.

La redevance annuelle avait atteint, en 1861, le chiffre de 2,184,103 francs. Le péage avait coûté à la Belgique, depuis 1839, plus de 23 millions (1).

Le moment était venu d'appeler les nations maritimes à faire pour l'Escaut ce qu'elles avaient fait pour le Sund et l'Elbe.

Permettez-moi, Messieurs, de jeter un rapide coup d'œil sur les négociations diverses et complexes entamées, à partir de là, par le Gouvernement du Roi. Elles ont conduit à la conclusion d'une série d'arrangements, parmi lesquels figure le traité avec les Pays-Bas, qui stipule le rachat, par voie de capitalisation, du péage de l'Escaut.

La suppression du péage de l'Escaut se combine avec la suppression ou la réduction des taxes perçues dans les ports belges. J'indiquerai le système adopté pour cette réforme.

La portée des arrangements conclus ou en voie de conclusion ne s'arrête pas aux résultats purement financiers ou commerciaux ; j'envisagerai ces transactions diplomatiques à un autre point de vue, qui ne semble pas moins digne de votre sollicitude.

Enfin, Messieurs, il me restera à vous entretenir des mesures qui auront pour objet d'assurer la prompte et complète exécution du programme que nous nous sommes tracé.

## I.

Dans son respect pour les clauses même défavorables des traités de 1839, le Gouvernement du Roi voulut s'assurer d'abord si la capitalisation du péage de l'Escaut serait admise, en principe, par les Pays-Bas. Cette démarche reçut l'accueil que l'on devait attendre des dispositions éclairées du cabinet de la Haye.

Le Gouvernement s'adressa ensuite à la Grande-Bretagne, la puissance étrangère qui navigue le plus dans l'Escaut et qui, à ce titre, semblait appelée avant toute autre à concourir à la capitalisation du péage. Tout en n'admettant aucune connexité entre la question de l'Escaut et les négociations commerciales poursuivies à la même époque entre les deux pays, le cabinet de Londres saisit le vrai caractère de notre proposition et il souscrivit au principe du rachat. La Chambre connaît les incidents de cette partie importante de l'affaire.

---

(1) Il faut aujourd'hui ajouter à cette somme :

Pour 1862. . . . .	fr.	1,946,438
Pour les six premiers mois de 1863, approximativement . . . . .		973,219

Du 8 juin 1839 au 1<sup>er</sup> juin 1863, la Belgique aura donc remboursé 28,302,032 francs.

Ce qui était arrivé à Londres, arriva ailleurs. Engagées partout à la fois et se compliquant de questions multiples et souvent très-épineuses, les négociations conduisirent enfin à la reconnaissance du principe du rachat par la grande majorité des États maritimes.

Le principe accepté, il restait, ce qui était plus essentiel encore, à en déterminer l'application.

Quel serait le capital de rachat? Comment le répartirait-on entre les États chargés de le fournir?

Pendant cette dernière période, les négociations s'engagèrent en quelque sorte parallèlement, d'une part avec les puissances tierces, d'autre part, avec les Pays-Bas. Il n'en pouvait être autrement.

Nous avons à demander aux États maritimes jusqu'où irait leur concours financier. Nous avons à discuter avec eux non-seulement leur contingent, mais le nôtre.

Avec les Pays-Bas, nous avons surtout à nous mettre d'accord sur le chiffre de la somme totale moyennant laquelle ils renonceraient au péage.

Le péage de l'Escaut étant établi non sur les marchandises, mais sur le tonnage, le mode de répartition était naturellement indiqué. Chaque État aurait à contribuer au prorata de sa navigation dans l'Escaut.

Strictement, la Belgique aurait pu se renfermer pour elle-même dans l'application de cette règle. Elle ne le fit pas. A l'exemple de Hambourg, en semblable conjoncture, elle résolut de prendre, dès l'ouverture du débat sur les chiffres, une position qui facilitât la solution générale; elle inscrivit à sa charge, non la part qui lui eût incombé d'après la formule commune, mais le tiers du capital entier. Le reste devait être divisé entre les autres États proportionnellement à leur navigation dans l'Escaut.

Ce mode de répartition obtint l'assentiment du cabinet de Londres, et, en l'appliquant à un capital éventuel de 36 millions, on fixa la quote-part de l'Angleterre à 8,782,320 francs. Les parts contributives des autres puissances tierces furent calculées de la même manière. On arriva ainsi à former le tableau de répartition suivant :

PAVILLONS.	PARTS CONTRIBUTIVES.
Anglais . . . . .	fr. 8,782,320
Américain . . . . .	2,779,200
Prussien . . . . .	1,670,640
Norvégien . . . . .	1,560,720
Français . . . . .	1,542,720
Danois . . . . .	1,096,800
Mecklembourgeois . . . . .	1,036,320
Hanovrien . . . . .	948,720
Hambourgeois . . . . .	667,680
Autrichien . . . . .	549,360
Suédois . . . . .	543,600
Italien . . . . .	487,200
A reporter . . . . .	<u>21,665,280</u>

PAVILLONS.	PARTS CONTRIBUTIVES.
Report . . . . .	fr. 21,665,280
Espagnol . . . . .	451,520
Russe. . . . .	428,400
Brémois . . . . .	190,520
Oldenbourgeois . . . . .	121,200
Lubeckois . . . . .	25,680
Portugais . . . . .	23,280
Grec. . . . .	23,280
Argentin. . . . .	19,680
Chilien . . . . .	13,920
Romain . . . . .	5,760
Ottoman. . . . .	4,800
Péruvien . . . . .	4,330
Brésilien . . . . .	1,680
Equatorien . . . . .	1,440
	Fr. 22,960,560

Il fut entendu que les tiers ne seraient point tenus au delà de cette somme globale de 22,960,560 francs, ou, en chiffre rond, de 23 millions, la Belgique restant seule chargée du surplus vis-à-vis des Pays-Bas.

Les négociations avec le cabinet de la Haye étaient complètement distinctes et indépendantes de ce qui se passait entre les tiers et nous. Elles n'avaient pas pour objet unique de fixer le capital du rachat du péage de l'Escaut. La Belgique et les Pays-Bas avaient en outre à régler leurs relations commerciales et à s'entendre définitivement sur le régime des prises d'eau à la Meuse. Dans ce cadre plus étendu, les questions devaient se multiplier et, avec elles, les difficultés. Les points de départ étaient éloignés, les appréciations parfois divergentes, et chaque partie apportait à la défense de ses droits ou de ses intérêts une égale persistance. On se rencontra néanmoins dans le désir commun de cimenter les bonnes relations entre les deux pays, et on finit par tomber d'accord sur tous les points.

Trois actes ont été signés à la Haye, le 12 de ce mois.

Le premier et le plus important pour nous prononce la suppression du péage de l'Escaut.

Le second règle, à la satisfaction commune, le régime des prises d'eau à la Meuse.

Le troisième assure au commerce et à la navigation des deux pays une situation stable et réciproquement avantageuse.

Les deux derniers arrangements, c'est-à-dire le traité relatif à la Meuse et la convention commerciale, feront l'objet d'exposés séparés.

Je n'ai donc à m'occuper ici que des clauses du traité qui concerne le péage de l'Escaut.

L'art. 1<sup>er</sup> domine tout le reste. Il consacre la renonciation perpétuelle des Pays-Bas au péage perçu sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, en vertu du § 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839.

Il fixe le capital de rachat à 17,141,640 florins, au pair de 47 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> cents par franc.

Cette somme représente . . . . . fr.	36,278,566
Nous avons vu plus haut que les quote-parts réunies des puissances tierces se monteraient à . . . . .	22,950,560
La part contributive de la Belgique sera donc de . . . . .	13,328,006
Si le capital avait été réparti d'après le mouvement proportionnel de la navigation, la part de la Belgique eût été de . . . . .	3,683,160
Nous faisons, en définitive, pour racheter le péage de l'Escaut, un sacrifice d'environ . . . . .	10,000,000

L'art 2 s'occupe du mode de paiement. Plusieurs des puissances les plus imposées ayant stipulé qu'elles acquitteraient leurs quote-parts au 1<sup>er</sup> avril 1864 et au 1<sup>er</sup> avril 1865, et l'intérêt du commerce demandant que l'Escaut soit le plus tôt possible affranchi, nous nous sommes chargés de payer directement le capital au gouvernement néerlandais.

Le paiement s'effectuera en quatre termes.

Le premier versement, qui comprendra un tiers du capital et correspondra à peu près à la part contributive de la Belgique, aura lieu immédiatement après l'échange des ratifications. L'état du Trésor permettra de faire face à cette dépense sans recourir à aucun moyen extraordinaire.

Les autres versements seront faits au 1<sup>er</sup> mai 1864, au 1<sup>er</sup> mai 1865 et au 1<sup>er</sup> mai 1866, c'est-à-dire alors que les cotisations des puissances tierces seront successivement rentrées, du moins pour une grande partie.

Le péage cessera d'être perçu à dater du paiement du premier terme. (Art. 3.)

La capitalisation du péage ne portera aucune atteinte aux engagements qui résultent pour les deux pays des traités en vigueur en ce qui concerne l'Escaut. On sait que le traité de 1839 et les arrangements postérieurs ont minutieusement réglé tout ce qui tient à la navigation du fleuve. Il n'y avait donc qu'à maintenir à cet égard les obligations respectives, et c'est à quoi il est pourvu par l'art. 4.

Messieurs, l'histoire de l'Escaut a passé par des phases diverses, mais les nouveaux arrangements créeront pour la navigation de ce fleuve un régime et des garanties qui n'ont existé à aucune autre époque.

Les Pays-Bas, par un accord volontairement consenti, renoncent à jamais au péage établi en 1839.

L'immunité complète de l'Escaut ne sera pas simplement un fait; elle sera un droit reconnu et consacré par un contrat exprès et international.

Ce libre régime ne sera pas sanctionné pour un temps limité; il le sera pour toujours.

La franchise de l'Escaut sera désormais le bien commun du monde maritime.

## II

En vous présentant le traité conclu en 1861 avec la France, le Gouvernement vous a rappelé l'origine et les vicissitudes de notre système commercial ; il a particulièrement fait ressortir comment, les tendances une fois fixées, on a marché de progrès en progrès jusqu'à la réforme douanière que vous avez unanimement votée.

De même que nos tarifs de douane, notre régime de navigation remonte à l'époque où la Belgique et les Pays-Bas étaient réunis. Le droit de tonnage, la principale de nos taxes maritimes, a été établi par la loi du 26 août 1822. D'autres charges générales ou locales étant venues s'ajouter à celle-là, Anvers a été regardé comme l'un des ports qui font à la navigation étrangère l'accueil le moins libéral.

Cette opinion s'accusa plus vivement, lorsque, dans les derniers temps, on vit les autres nations débayer à l'envi l'accès de leurs ports.

Il était dès lors évident que nous aurions à opérer dans la sphère maritime la réforme que nous avons accomplie dans nos tarifs douaniers.

Mais la réforme maritime se présentait en Belgique dans des conditions qui ne se rencontraient point ailleurs. Si le Gouvernement belge percevait un million de francs sur les navires étrangers, il en sacrifiait deux pour leur épargner une dépense qu'il pouvait laisser à leur charge. Renonçant à recevoir, l'équité voulait qu'il ne continuât pas de donner. Cette corrélation absolue entre la suppression de nos taxes maritimes et la capitalisation du péage de l'Escaut, le Gouvernement du Roi l'a établie dès le début, et nous l'avons invariablement défendue aussi bien contre les impatiences de l'intérieur que contre les résistances du dehors. Admise dans le traité que nous avons signé avec l'Angleterre en 1862, elle a été inscrite dans les propositions que nous avons adressées à tous les États maritimes, et elle est enfin consacrée par la série d'actes diplomatiques successivement présentés à votre approbation.

La réforme maritime comprend, en premier lieu, l'abolition du droit de tonnage. Aux termes des art. 293 et 294 de la loi de 1822, les navires belges et les navires étrangers assimilés acquittent un droit de fr. 0-95 <sup>40</sup>/<sub>100</sub> par tonneau, à leur première sortie, et pareille somme, à leur première entrée pendant la même année, soit, en tout, fr. 1-90 <sup>80</sup>/<sub>100</sub> par tonneau et par année. Les navires non assimilés sont assujettis à une taxe de fr. 2-22 <sup>60</sup>/<sub>100</sub> par tonneau, chaque fois qu'ils entrent dans un port du royaume.

Le droit de tonnage a rapporté au Trésor :

En 1860,	836,089 francs ;
En 1861,	1,010,944 —
En 1862,	834,740 —

Ce qui rendait cet impôt onéreux pour le commerce maritime, ce n'était pas seulement son chiffre, c'était encore le mode d'après lequel il était établi. N'étant perçu qu'une fois par année, il pesait de tout son poids sur les navires au long cours qui ne faisaient qu'un voyage en Belgique, et il s'évanouissait, en quelque



sorte, pour les bâtimens qui, venant de moins loin, pouvaient en une année multiplier leurs apparitions dans nos ports. Bref, c'était une prime au cabotage, allant ainsi directement à l'encontre du projet de développer nos relations directes avec les contrées transatlantiques.

Les droits de pilotage ne sont pas supprimés, mais ils sont ramenés au taux des frais d'exploitation. On peut évaluer approximativement à 177,000 francs par an la réduction que subira la recette totale.

En 1852, les droits de pilotage aux embouchures de la Meuse avaient été abaissés :

De 20 p. %	pour les navires à voiles ;
De 25	— — — remorqués ;
De 30	— — — à vapeur.

Le pilotage de l'Escaut est dégrevé dans les mêmes proportions et pour les navires de toute capacité.

On a stipulé, en outre, que le tarif du pilotage sur l'Escaut ne pourra jamais être supérieur à celui qui s'appliquera aux bouches de la Meuse.

Il ne sera pas sans intérêt de vous faire remarquer que le droit de tonnage sera aboli et les droits de pilotage réduits sur notre littoral maritime aussi bien que dans l'Escaut.

Les navires de toutes les nations étaient frappés, dans le port d'Anvers, d'une série de taxes prélevées au profit de l'autorité locale. Les unes s'appelaient droits de quai ; d'autres, droits de bassin ; d'autres encore droits de cuisine. C'était un des principaux griefs des navigateurs étrangers.

On a commencé par fondre ces taxes en un seul droit et ce droit unique va être lui-même révisé de manière à produire pour la navigation une économie qui ne sera sans doute pas la dernière, mais qu'on évalue dès maintenant à 30,000 ou 40,000 francs par an.

Toutes ces mesures prendront cours le jour même où le péage de l'Escaut cessera d'être perçu. La réforme de nos taxes maritimes accompagnera et complétera l'émancipation du fleuve.

### III.

En poursuivant les négociations dont vous avez à juger les résultats, le Gouvernement du Roi ne bornait point ses vues à l'allégement que pourraient éprouver nos finances ou même à la situation meilleure qui serait faite à notre commerce maritime. Il était guidé encore par des considérations d'un autre ordre.

Quelques garanties que le traité de 1839 ait stipulées en faveur de l'Escaut, le parcours du fleuve restait frappé d'une redevance. Ce fait, on l'avait apprécié, au début, d'après la situation que l'on avait sous les yeux ; mais le cours du temps, le développement du commerce, le progrès des idées en avaient depuis lors fait mieux sentir la portée.

Le péage de l'Escaut, disons le avec franchise, pesait sur les relations entre les deux pays.

N'était-il aucun moyen de le faire disparaître sans blesser aucun intérêt, aucun droit, voir même aucune susceptibilité ?

Le rachat sur des bases équitables était la seule combinaison qui pût remplir ces conditions. Touchant sous forme de capital ce qu'ils avaient jusque là perçue sous forme d'arrérages, les Pays-Bas n'éprouveraient aucun préjudice. Quant à des difficultés d'une autre nature, elles n'étaient pas à prévoir. La marche de la civilisation et de plus saines notions économiques ont fait justice des idées qui ont longtemps prévalu dans les relations commerciales des peuples. La Belgique et les Pays-Bas sont d'importants marchés de consommation et de production. Chacun des deux États est intéressé à la prospérité de l'autre. C'est là, croyons-nous, la règle vraie de leurs rapports.

Opérée amiablement et équitablement, la suppression du péage de l'Escaut devait détruire jusqu'à la trace des anciens souvenirs et rendre les deux nations à tendance commune et naturelle qui les porte vers un rapprochement de plus en plus intime.

Dans le même ordre d'idées, il était désirable qu'un terme définitif fut mis aux difficultés qui se sont élevées au sujet des prises d'eau pratiquées à la Meuse.

Enfin, les relations douanières des deux pays demeuraient en quelque sorte en souffrance ; les produits néerlandais n'étaient pas traités chez nous comme ceux des nations les plus favorisées.

Ces trois questions, nous les avons abordées, nous les avons résolues avec le même esprit. Dans l'ensemble des actes diplomatiques qui viennent d'être signés à la Haye, nous avons vu le gage certain d'une cordiale et durable amitié entre les deux peuples. En dirigeant vers ce but nos négociations avec les Pays-Bas, nous avons la confiance d'avoir fait ce qu'indiquait la raison politique et nous sommes en même temps assurés d'avoir fidèlement traduit votre pensée et celle de la Belgique tout entière.

Mais, Messieurs, la portée politique des résultats obtenus se limite-t-elle à nos relations avec les Pays-Bas ? Au delà de cet intérêt prochain et d'ailleurs si important, n'est-il pas permis d'en entrevoir un autre d'un caractère plus général ? En 1839, les grandes puissances européennes se réunissaient pour garantir notre indépendance et notre neutralité. Bientôt nous convoquerons les Représentants, non plus seulement des puissances qui ont signé les traités de 1839, mais de tous les États qui entretiennent des relations maritimes avec la Belgique. En prêtant son concours au rachat du péage de l'Escaut, la conférence fera sans doute un acte utile au commerce général ; elle complétera, au profit de tous les pavillons, l'œuvre commencée dans le Sund et poursuivie sur l'Elbe ; mais aussi, en secondant la Belgique dans une entreprise qu'on savait être l'objet de ses justes vœux, les nations étrangères donneront à ce pays et à son chef vénéré une marque éclatante de sympathie ; et en venant sanctionner par leur coopération l'immunité désormais parfaite de l'Escaut, elles apporteront comme une consécration nouvelle à l'établissement de notre nationalité et lui attacheront en quelque sorte l'empreinte d'une solidarité universelle.

## IV.

Je n'ai plus à vous parler, Messieurs, que des mesures complémentaires que le Gouvernement soumet à votre approbation.

La convention entre la Belgique et les Pays-Bas aura pour corollaire un traité auquel seront appelés à prendre part tous les États intéressés à la libre navigation de l'Escaut. Jusqu'à ce qu'il ait été arrêté par la conférence, le texte de ce traité général ne peut naturellement être produit, mais le fond des stipulations n'est plus douteux.

La renonciation des Pays-Bas au péage de l'Escaut, ce qui est le point fondamental, résulte de la convention du 12 mai.

Le chiffre du capital de rachat est inscrit dans le même arrangement.

Les bases de Londres, successivement adoptées par le plus grand nombre des États maritimes, ont déterminé le mode de répartition.

Nous sommes assurés de la participation financière de l'Angleterre, des États-Unis, de la Prusse, de la France, du Danemark <sup>(1)</sup>, de l'Autriche, de l'Italie, de l'Espagne, de la Russie, des villes de Brême et de Lubeck, du Portugal, du Chili, des États Romains, de la Turquie, du Pérou et du Brésil.

Les négociations ne sont pas terminées avec le Mecklembourg, l'Oldenbourg, le Hanovre et la ville libre de Hambourg ; elles portent, non sur le principe qui est admis, mais sur le taux des cotes assignées à ces États ou sur le mode de paiement.

Le cabinet de Stockholm est le seul qui ne se soit encore lié, ni sur le principe, ni sur les chiffres. Des négociations sont toutefois engagées avec lui et nous conservons l'espoir qu'elles mèneront à une entente que réclament à la fois l'intérêt des deux pays et leurs sympathies réciproques.

Quant aux obligations qu'auraient à s'imposer les Pays-Bas ou la Belgique à l'égard de la navigation de l'Escaut, elles sont déjà tracées par les traités existants et elles viennent d'être confirmées par la convention signée à La Haye.

Il n'est donc pas à prévoir, Messieurs, que la négociation du traité général soulève de graves difficultés. Or, il importe, pour des raisons qui ne sauraient vous échapper, que cet arrangement soit conclu et ratifié prochainement et, d'un autre côté, la session parlementaire touche à son terme. Dans cette situation des choses, le Gouvernement croit remplir un devoir en vous demandant d'autoriser le Roi à conclure le traité général sous telles clauses, conditions et réserves que Sa Majesté pourra juger nécessaires ou utiles dans l'intérêt du pays. Le projet de loi qui vous est présenté à cet effet reproduit textuellement le texte de la loi qui a conféré au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour négocier et signer l'acte qui est devenu le traité du 19 avril 1839. (Annexe n° 2.)

Il était nécessaire de prévoir le cas où, malgré l'équité de nos propositions et notre sincère désir d'amener un accord unanime, quelques États ne croiraient pas

---

(1) Par la convention du 14 mars 1857, la Belgique a été dispensée de payer sa quote-part dans la capitalisation du péage du Sund ; par contre, elle est tenue d'acquitter la part du Danemark dans le rachat du péage de l'Escaut.

devoir, du moins quant à présent, s'associer aux autres puissances maritimes. On ne peut demander de la Belgique qu'elle traite de la même manière les pays qui auront acquitté leur quote-part dans la capitalisation du péage de l'Escaut, et ceux qui lui auront laissé le soin de la payer en leur lieu et place. Le Danemark et le Hanovre, en pareil cas, ont établi des distinctions qu'on retrouve sous une autre forme dans notre projet de loi. Un droit de 5 francs par tonneau sera perçu des navires appartenant aux États qui ne figureront pas dans l'arrangement général. Cette taxe représente à peu près le péage de l'Escaut qui cessera d'être perçu et le droit de tonnage qui va être supprimé. Elle sera exigible à chaque voyage. Ai-je besoin d'ajouter que si notre intention est d'appliquer cette mesure avec fermeté, nous nous empresserons de la rapporter dès que les États, restés en demeure, sortiront de leur isolement.

Vous connaissez maintenant, Messieurs, dans son ensemble, l'œuvre que vous avez à apprécier. L'Escaut libre et franc de tout péage, ce fut, dans tous les temps, l'une des aspirations les plus légitimes de la Belgique. C'est, en quelque sorte, le complément de la nationalité belge. Nous touchons à ce résultat, d'autant plus précieux, d'autant mieux assuré qu'il se produira du plein gré de tous les intéressés et sans dommage pour personne. J'aime à penser que vous donnerez votre approbation et au but que nous avons en vue et aux voies que nous avons suivies pour y atteindre.

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*

CH. ROGIER.

---

PROJET DE LOI.

---

 Leopold,

ROI DES BELGES.

*À tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le traité pour le rachat du péage de l'Escaut conclu, le 12 mai 1863, entre la Belgique et les Pays-Bas, sortira son plein et entier effet.

Donné à Laeken, le 12 mai 1863.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Affaires Étrangères,*  
CH. ROGIER.

---

## TRAITÉ.

---

Sa Majesté le roi des Belges et Sa Majesté le roi des Pays-Bas, s'étant mis d'accord sur les conditions du rachat, par voie de capitalisation, du péage établi sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures par le § 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, ont résolu de conclure un traité spécial à ce sujet et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires :

Sa Majesté le roi des Belges, le sieur Aldephonse-Alexandre-Félix baron du Jardin, commandeur de l'Ordre de Leopold, décoré de la Croix de Fer, commandeur du Lion Néerlandais, chevalier Grand'-Croix de la Couronne de Chêne, Grand'-Croix et commandeur de plusieurs autres Ordres, Son Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près de Sa Majesté le roi des Pays-Bas ;

Sa Majesté le roi des Pays-Bas, Messire Paul Van der Maesen de Sombreff, chevalier Grand'-Croix de l'Ordre du Nichan Iftihar de Tunis, Son Ministre des Affaires Étrangères ;

Le sieur Jean-Rudolphe Thorbecke, chevalier Grand'-Croix de l'Ordre du Lion Néerlandais, Grand'-Croix de l'Ordre de Léopold de Belgique et de plusieurs autres Ordres, Son Ministre de l'Intérieur,

Et le sieur Gérard-Henri Betz, Son Ministre des Finances ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :

### ARTICLE PREMIER.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas renonce à jamais, moyennant une somme de dix-sept millions cent quarante-un mille six cent quarante florins des Pays-Bas, au droit perçu sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures en vertu du § 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839.

### ART. 2.

Cette somme sera payée au Gouvernement néerlandais par le Gouvernement belge à Anvers ou à Amsterdam, au choix de ce dernier, le franc calculé à 47  $\frac{1}{4}$  cents des Pays-Bas, savoir :

Un tiers sitôt après l'échange des ratifications, et les deux autres tiers en trois termes égaux échéant le 1<sup>er</sup> mai 1864, le 1<sup>er</sup> mai 1865 et le 1<sup>er</sup> mai 1866.

Il sera loisible au Gouvernement belge d'anticiper les susdites échéances.

### ART. 3.

A dater du paiement du premier tiers, le péage cessera d'être perçu par le Gouvernement des Pays-Bas.

Les sommes non-immédiatement soldées porteront intérêt à 4 p. % l'an, au profit du trésor néerlandais.

ART. 4.

Il est entendu que la capitalisation du péage ne portera aucune atteinte aux engagements qui résultent, pour les deux États, des traités en vigueur en ce qui concerne l'Escaut.

ART. 5.

Les droits de pilotage actuellement perçus sur l'Escaut sont réduits :

de 20 p. %	pour les navires à voiles,
de 25	— — — remorqués, et
de 30	— — — pour les navires à vapeur.

Il reste d'ailleurs convenu que les droits de pilotage sur l'Escaut ne pourront jamais être plus élevés que les droits de pilotage perçus aux embouchures de la Meuse.

ART. 6.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à la Haye dans le délai de quatre mois ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires susdits l'ont signé et y ont apposé leur cachet.  
Fait à la Haye, le 12 mai 1863.

(L. S.) Baron du JARDIN.

(L. S.) P. VAN DER MAESEN DE SOMBREFF.

(L. S.) THORBECKE.

(L. S.) BETZ.

---

# PÉAGE SUR L'ESCAUT.

DÉSIGNATION DU PAVILLON.	MONTANT DU PÉAGE ACQUITTÉ PENDANT LES EXERCICES																							
	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
Américain . . . . .	28,788 49	102,735 81	82,068 77	71,420 88	106,946 93	62,620 30	109,092 56	123,985 36	86,233 48	95,464 08	129,816 26	83,657 44	64,840 06	154,631 20	108,014 88	165,544 49	185,371 83	245,909 08	206,459 49	142,201 48	145,890 07	145,830 22	282,574 44	486,445 08
Anglais . . . . .	44,792 32	73,499 44	83,551 59	136,792 44	177,322 36	87,349 05	115,622 98	180,279 97	495,700 54	215,248 72	322,094 31	230,843 07	204,591 98	328,476 54	298,695 70	332,178 24	382,862 60	497,071 46	536,831 44	561,828 83	519,573 47	590,450 81	669,893 68	658,676 88
Argentin . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,945 69	10,540 74	5,027 88	1,400 04	660 31	5,209 52	2,200 "	643 92	"	"	"	"	619 04	6,657 44	"
Autrichien . . . . .	3,006 53	3,647 45	4,596 23	10,527 53	6,266 04	4,469 83	28,425 76	39,442 98	17,506 "	8,295 24	7,612 89	5,643 97	9,992 83	40,236 22	43,214 41	28,304 37	43,355 95	3,250 79	11,283 42	39,249 76	49,144 46	57,506 29	45,791 77	48,342 85
Holgo . . . . .	85,005 36	138,285 20	119,801 48	100,002 90	196,844 45	175,942 48	164,523 41	149,545 75	170,032 43	169,451 04	177,486 76	179,438 88	181,243 09	192,038 68	186,212 48	196,908 51	178,481 80	258,975 49	280,306 54	107,649 57	189,074 30	151,649 40	180,589 03	162,509 05
Brémois . . . . .	404 55	4,746 07	8,453 39	5,526 78	13,720 34	8,426 81	40,430 29	13,443 07	15,930 71	15,714 43	21,426 93	2,536 54	3,428 54	4,634 94	5,264 85	25,822 49	18,483 68	9,558 73	5,731 28	6,868 68	8,667 77	8,504 76	17,653 97	29,219 06
Brésilien . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	2,444 44	1,615 87	"	"	"	"	"	565 07	"	"	"	"	650 80	"	"	"
Buenos-Ayrien . . . . .	"	364 90	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,812 70	"	"	3,778 45
Chilien . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	457 44	"	184 46	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Danois . . . . .	13,862 77	24,644 43	38,378 72	40,634 74	49,983 87	33,668 88	86,831 32	104,772 37	53,973 84	24,686 46	42,475 84	9,468 51	12,524 07	21,618 90	40,051 21	44,621 49	48,233 64	24,950 94	29,737 85	43,355 20	58,745 70	123,901 42	124,683 64	61,348 33
Espagnol . . . . .	759 32	4,078 77	4,754 49	2,269 83	6,390 50	5,914 45	4,940 57	9,821 28	40,423 47	8,000 77	11,558 92	25,899 46	8,393 03	13,946 68	27,921 48	27,665 53	14,944 70	27,469 07	25,526 34	29,778 46	39,088 43	22,701 88	30,671 47	25,990 42
Français . . . . .	40,984 43	10,638 06	12,737 77	7,880 97	9,274 48	8,207 87	16,848 65	17,652 82	33,643 29	18,818 43	23,782 49	38,466 97	50,891 49	42,300 04	29,401 47	31,054 45	25,579 98	57,641 96	72,923 02	129,683 94	128,027 75	107,445 69	85,307 47	98,292 75
Génois . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	453 97	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Grec . . . . .	"	449 33	"	"	"	"	"	3,685 74	4,507 93	4,306 09	443 44	"	723 84	2,330 44	7,812 69	4,625 39	667 63	"	"	908 25	2,349 21	838 40	2,984 40	2,200 "
Hambourgeois . . . . .	1,010 79	3,323 72	7,572 24	5,866 74	3,803 42	11,577 99	12,433 50	9,439 03	11,404 24	5,766 69	5,964 65	2,048 55	7,964 20	12,345 89	19,828 90	41,476 48	28,206 33	30,424 47	18,242 64	17,246 34	58,452 "	47,031 22	64,955 63	63,276 24
Hanovrien . . . . .	29,741 94	47,246 44	44,743 03	49,228 60	68,897 36	62,446 38	62,926 94	76,282 80	56,555 46	10,848 03	12,276 08	17,221 93	21,787 34	21,673 56	33,753 32	34,221 66	45,320 99	33,873 56	41,498 03	57,424 85	60,538 83	82,628 65	76,467 81	64,470 64
Hollandais . . . . .	2,030 50	12,561 73	15,328 44	16,023 44	32,370 48	28,254 08	39,843 68	41,046 81	44,980 90	28,387 42	47,354 81	38,443 20	55,802 56	42,082 94	43,857 94	67,077 90	79,442 44	69,726 59	66,577 93	65,444 48	63,829 89	81,366 79	76,247 01	65,217 46
Knipphausen . . . . .	795 47	1,459 24	637 26	2,843 20	4,115 25	969 60	4,687 46	318 42	3,821 50	1,790 74	282 27	"	"	609 53	347 42	401 58	"	"	"	"	"	"	"	"
Lubeckois . . . . .	3,622 22	1,780 95	4,028 57	2,920 63	768 30	3,544 29	8,524 53	9,856 54	4,349 20	494 98	4,587 04	2,048 64	"	806 35	549 44	2,942 85	847 64	3,784 43	4,698 41	2,593 65	2,384 42	2,349 20	4,352 37	"
Mecklenbourgeois . . . . .	39,957 45	52,885 03	62,793 64	66,203 29	79,723 06	95,492 89	117,379 91	92,899 40	93,409 84	6,678 38	24,905 69	59,706 48	43,039 28	50,246 37	66,324 34	44,743 07	22,373 29	58,525 05	96,488 24	71,532 88	48,927 45	67,831 47	68,340 57	65,293 04
Napolitain . . . . .	1,228 49	2,458 73	1,040 80	3,088 88	2,032 76	4,842 69	4,660 99	6,685 02	4,490 47	704 59	3,380 94	3,874 42	8,841 29	9,947 08	6,355 55	7,533 33	6,463 48	6,282 53	5,448 47	12,367 87	6,253 94	17,707 91	2,400 04	"
Norwégien . . . . .	33,138 44	56,246 84	44,079 04	30,097 87	40,835 50	38,447 44	50,036 64	43,676 04	74,467 32	23,699 44	82,336 25	29,721 97	21,443 83	45,063 08	27,356 22	35,325 79	54,054 62	54,282 54	81,096 24	84,704 80	83,676 66	125,268 47	122,426 43	131,766 37
Oldenbourgeois . . . . .	4,930 04	3,494 04	4,454 45	3,708 35	5,663 77	5,753 73	6,479 43	5,348 44	3,747 47	1,814 67	4,467 88	4,892 07	930 46	2,985 28	4,082 87	40,022 22	3,730 46	5,266 67	5,457 20	7,367 52	4,314 80	9,768 24	9,497 89	12,717 46
Papenbourgeois . . . . .	395 04	4,486 88	345 26	564 45	"	440 98	"	406 46	355 56	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Péruvien . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	546 03	"	"	"	"	"	4,736 49
Portugais . . . . .	187 26	368 30	"	"	270 43	304 93	"	423 82	4,474 60	"	"	436 45	2,463 87	4,444 44	4,638 43	700 "	744 44	4,496 82	409 52	434 75	4,044 44	4,996 83	3,082 54	2,390 47
Prussien . . . . .	27,489 08	29,646 80	49,704 43	47,432 46	77,636 80	41,249 31	70,764 68	80,283 37	100,407 90	16,934 43	19,056 49	54,289 36	62,381 49	66,958 36	40,994 65	27,306 60	49,264 55	78,842 84	64,866 62	71,344 78	85,746 92	136,344 55	163,288 47	151,394 48
Romain . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	996 82	2,465 08	"	"	"	"	"	4,022 24	"	663 49	663 49	"
Rostockois . . . . .	4,890 45	798 84	2,749 99	3,220 32	3,004 54	660 31	644 44	"	4,009 49	"	"	4,045 85	2,457 32	"	"	869 84	4,619 04	549 24	"	"	"	"	"	"
Russe . . . . .	10 588 90	9,648 46	12,603 54	13,569 36	11,438 09	10,204 69	16,751 99	49,067 81	48,431 73	19,940 37	23,998 42	21,421 25	32,094 67	25,530 45	44,999 61	7,204 06	"	2,620 44	11,944 96	15,044 44	26,480 95	35,965 66	52,684 20	30,758 06
Sarde . . . . .	580 95	577 78	"	2,444 28	"	"	5,633 52	19,382 32	5,344 44	"	"	2,834 75	4,543 04	9,504 40	14,565 88	7,499 48	4,431 74	5,860 31	9,834 72	15,675 94	14,743 06	20,060 32	45,734 57	39,674 89
Sicilien . . . . .	"	425 38	251 26	"	4,435 57	631 74	836 27	"	"	4,490 44	549 20	"	552 38	642 70	704 76	944 28	2,455 55	"	244 44	4,003 47	3,907 93	4,947 45	"	"
Suédois . . . . .	13,448 82	26,084 40	31,643 76	33,284 86	28,967 78	52,723 62	44,446 47	38,255 40	79,030 43	26,855 42	29,429 62	18,063 84	18,481 05	25,483 35	32,254 "	29,684 52	19,037 37	20,246 24	30,023 99	32,482 53	27,990 49	37,541 09	54,940 39	36,022 22
Toscan . . . . .	188 48	"	"	"	"	"	"	"	4,358 73	"	"	"	2,994 08	2,423 20	4,301 58	4,040 60	221 95	"	"	4,455 73	4,404 75	"	"	"
Turc . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,368 26	"	"	292 07	"	"	555 56	972 96	"	"	"	"
Vénézuélien . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	695 23	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Équatorien . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	552 38	"	"	"	"	"
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>354,946 28</b>	<b>612,343 33</b>	<b>626,626 89</b>	<b>744,622 44</b>	<b>924,345 45</b>	<b>736,820 41</b>	<b>972,832 36</b>	<b>1,111,867 20</b>	<b>1,416,868 09</b>	<b>703,548 26</b>	<b>969,326 84</b>	<b>838,250 68</b>	<b>823,434 79</b>	<b>1,447,469 02</b>	<b>1,079,917 55</b>	<b>1,470,575 77</b>	<b>1,488,068 23</b>	<b>1,499,054 56</b>	<b>1,603,655 39</b>	<b>1,579,036 66</b>	<b>1,568,057 59</b>	<b>1,886,879 01</b>	<b>2,184,405 88</b>	<b>1,946,438 04</b>

Total des années de 1859 à 1862 = fr. 27,528,815  
 Six premiers mois de 1863 (approximativement) = 975,219  
 Total . . . . . fr. 28,502,052



## ANNEXE N° 2.

*Loi qui autorise le Roi à signer les traités de séparation entre la Belgique et la Hollande.*

---

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Considérant que, par leurs actes du 23 janvier 1839, les Plénipotentiaires des cinq puissances réunis en conférence à Londres, ont soumis à l'acceptation de la Belgique et de la Hollande les bases de séparation entre les deux pays ;

Vu l'art. 68 de la Constitution, revu la loi du 7 novembre 1831,

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

ARTICLE UNIQUE.

Le Roi est autorisé à conclure et à signer les traités qui règlent la séparation entre la Belgique et la Hollande, en conformité desdits actes en date du 23 janvier 1839, sous telles clauses, conditions et réserves que Sa Majesté pourra juger nécessaires ou utiles dans l'intérêt du pays.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du royaume.

Donné à Bruxelles, le 4 avril 1839.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Affaires Étrangères et de l'Intérieur,*

DE THEUX.

*Le Ministre de la Guerre,*

WILLMAR.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

NOTHOMB.

---

(18)

---

## TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
Exposé des motifs . . . . .	1
Projet de loi . . . . .	15
Traité du 12 mai 1863, entré la Belgique et les Pays-Bas . . . . .	14

### ANNEXES.

N° 1. — État indiquant, par pavillon et en total, le montant du péage de l'Escaut pendant les exercices 1859 à 1862. . . . .	16
N° 2. — Texte de la loi du 4 avril 1859 . . . . .	17

---