(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 XVI^e^ 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 revient 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 1715, 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'appar- » tenir 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. 1-50 par tonneau, savoir : » fl. 1-12 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 laiser, 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. 1er. 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 1er 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 complétement 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 1845		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 Danemarck de la dispenser du payement 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 2,184,105 francs. Le péage avait coûté à la Belgique, depuis 1839, plus de 25 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 5 juin 1839 au 1er 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 avions à demander aux États maritimes jusqu'où irait leur concours financier. Nous avions à discuter avec eux non-seulement leur contingent, mais le nôtre.

Avec les Pays-Bas, nous avions 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
Norwégien	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 . . .	21,665,280

PAVILLONS.	PARTS CONTRIBUTIVES.
Report . . . fr.	21,665,280
Espagnol	431,520
Russe.	428,400
Brêmois.	190,320
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 complétement 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. 1er 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 1/4 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 payement. Plusieurs des puissances les plus imposées ayant stipulé qu'elles acquitteraient leurs quote-parts au 1er avril 1864 et au 1er 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 payement 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 1er mai 1864, au 1er mai 1865 et au 1er 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 payement 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 déblayer 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 avions 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 $^{40}/_{100}$ par tonneau, à leur première sortie, et pareille somme, à leur première entrée pendant la même année, soit, en tout, fr. 1-90 $^{80}/_{100}$ par tonneau et par année. Les navires non assimilés sont assujettis à une taxe de fr. 2-22 $^{60}/_{100}$ 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,	854,740	—

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 bâtiments 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 (1), 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 payement.

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 avions en vue et aux voies que nous avons suivies pour y atteindre.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

CH. ROGIER.

PROJET DE LOI.

ROI DES BELGES.

A 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 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 1er mai 1864, le 1er mai 1865 et le 1er mai 1866.

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

ART. 3.

A dater du payement 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 delai 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	71,120 88	106,916 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	151,631 20	108,014 88	165,554 49	185,371 83	245,909 08	206,459 19	142,201 18	145,890 07	155,830 22	282,574 51	186,445 08		
Anglais	44,792 32	73,499 41	83,551 59	136,792 14	177,322 36	87,349 05	115,622 98	180,279 97	195,700 54	215,248 72	322,094 31	230,813 07	201,591 98	328,476 54	298,695 70	332,178 24	382,862 60	497,071 46	536,831 14	561,828 83	519,573 17	590,450 81	669,893 68	658,676 88		
Argentin	»	»		»	»	»	»	»	»	»	6,945 69	10,540 74	5,027 88	1,400 01	»	660 31	5,209 52	2,200 »	643 92	»	»	»	619 04	6,657 14		
Autrichien	3,006 55	3,647 45	1,596 23	10,527 53	6,266 01	1,469 83	28,425 76	39,112 98	17,506 »	8,295 24	7,612 89	5,643 97	9,992 83	10,236 22	43,214 11	28,304 37	13,355 95	3,250 79	11,283 42	39,249 76	19,114 46	57,506 29	45,791 77	48,342 85		
Belge	85,005 36	138,285 20	119,801 48	160,002 90	196,814 15	175,942 18	164,523 41	149,545 75	170,032 13	169,151 04	177,486 76	179,138 88	184,243 09	192,038 68	186,212 48	196,908 51	178,481 80	258,975 19	280,306 54	167,649 57	159,074 30	151,619 10	180,589 03	162,509 05		
Brêmois	104 55	1,716 07	8,153 39	5,526 78	13,720 34	8,126 81	10,130 29	13,143 07	15,930 71	15,711 13	21,126 93	2,536 51	3,128 54	4,634 91	5,261 85	25,822 19	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	»	361 90	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Chilien	»	»	»	»	»	»	»	457 14	»	184 16	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,812 70	»	»	3,778 45		
Danois	13,862 77	24,641 43	38,378 72	40,634 71	49,983 87	33,668 88	86,831 32	101,772 37	53,973 81	24,686 46	12,475 84	9,168 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	58,715 70	123,901 12	124,683 64	61,348 33		
Espagnol	759 32	1,078 77	1,754 49	2,269 83	6,390 50	5,911 45	1,910 57	9,821 28	10,123 17	8,000 77	11,558 92	25,899 46	8,393 03	13,916 68	27,921 48	27,665 53	14,944 70	27,469 07	25,526 31	29,778 46	39,088 43	22,701 88	30,671 47	25,990 42		
Français	10,984 43	10,638 06	12,737 77	7,880 97	9,271 48	8,207 87	16,818 65	17,652 82	33,613 29	18,818 43	23,782 19	38,466 97	50,891 19	42,300 01	29,401 47	31,054 15	25,579 98	57,641 96	72,923 02	129,683 94	128,027 75	107,145 69	85,307 47	98,292 75		
Génois	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	153 97	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Grec	»	149 33	»	»	»	»	»	3,685 74	1,507 93	1,306 09	143 11	»	723 81	2,330 14	7,812 69	1,625 39	667 63	»	»	968 25	2,349 21	838 10	2,984 10	2,200 »		
Hambourgeois	1,010 79	3,323 72	7,572 24	5,866 71	3,803 12	11,577 99	12,133 50	9,139 03	11,401 21	5,766 69	5,964 65	2,048 55	7,964 20	12,315 89	19,828 90	11,476 48	28,206 33	30,124 47	18,212 64	17,246 34	58,152 »	17,031 22	64,955 63	63,276 24		
Hanovrien	29,741 94	17,246 11	11,713 03	19,228 60	68,897 36	62,116 38	62,926 94	76,282 80	56,555 16	10,848 03	12,276 08	17,221 93	21,787 31	21,673 56	33,753 32	31,221 66	15,329 99	33,873 56	11,198 03	57,121 85	60,538 83	82,628 65	76,167 81	61,170 61		
Hollandais	2,080 50	12,561 73	15,328 11	16,023 11	32,370 18	28,251 08	39,813 68	11,016 81	11,980 90	28,387 12	17,351 81	18,113 20	55,802 56	12,082 91	13,857 91	67,077 90	79,112 11	69,726 59	66,577 93	65,111 18	63,829 89	81,366 79	76,217 01	65,217 16		
Kniphausien	795 17	1,159 21	637 26	2,113 20	1,115 25	969 60	1,687 16	318 12	3,121 50	1,790 71	282 27	»	»	609 53	317 12	101 58	»	»	»	»	»	»	»	»		
Lubeckois	3,622 22	1,780 95	1,028 57	2,920 63	768 30	3,511 29	8,521 53	9,856 51	1,319 20	191 98	1,587 01	2,018 61	»	806 35	519 11	2,912 85	817 61	3,781 13	1,698 11	2,593 65	2,311 12	2,319 20	1,352 37	»		
Mecklembourgeois	39,957 15	52,885 03	62,793 61	66,203 29	79,723 06	95,192 89	117,379 91	92,899 10	93,109 81	6,678 38	21,905 69	59,706 18	13,039 28	50,216 37	66,321 31	11,713 07	22,373 29	58,525 05	96,188 21	71,552 88	18,227 15	67,831 17	68,310 57	65,293 01		
Napolitain	1,228 19	2,158 73	1,010 80	3,088 88	2,032 76	1,812 69	1,660 99	6,685 02	1,190 17	701 59	3,380 91	3,871 12	8,811 29	9,917 08	6,355 55	7,533 33	6,163 18	6,282 53	5,118 17	12,367 87	6,253 91	17,707 91	2,100 01	»		
Norwégien	33,118 11	56,216 81	11,079 01	30,097 87	10,835 50	38,117 11	50,036 61	13,676 01	71,167 32	23,699 11	82,336 25	29,721 97	21,113 83	15,063 08	27,356 22	35,325 79	51,051 62	51,282 51	81,096 21	81,701 80	83,676 66	125,268 17	122,126 13	131,766 37		
Oldenbourgeois	1,930 01	3,191 01	1,151 15	3,708 35	5,663 77	5,753 73	6,179 13	5,318 11	3,717 17	1,811 67	1,167 85	1,892 07	930 16	2,985 28	1,082 87	10,022 22	3,730 16	5,266 67	5,157 20	7,367 52	1,311 80	9,768 21	9,197 89	12,717 16		
Papenbourgeois	395 01	1,186 88	315 26	561 15	»	110 98	»	106 16	355 56	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Péruvien	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	516 03	»	»	»	»	1,736 19	»		
Portugais	187 26	368 30	»	»	270 13	301 93	»	123 12	1,171 60	»	»	136 15	2,163 17	1,111 11	1,638 13	700 »	711 11	1,196 12	109 52	131 75	1,011 11	1,996 13	3,082 51	2,390 17		
Prussien	27,189 08	29,616 80	19,701 13	17,132 16	77,636 80	11,219 31	70,761 68	80,283 37	100,107 90	16,931 13	19,056 19	51,219 36	62,381 19	66,958 36	10,991 65	27,306 60	19,261 55	78,112 81	61,866 62	71,311 78	85,716 92	136,311 55	163,188 17	151,191 18		
Romain	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	996 12	2,165 08	»	»	»	»	»	1,022 21	»	663 19	663 19	»		
Rostockois	1,190 15	798 11	2,719 19	3,220 12	3,001 51	660 31	611 11	»	1,009 19	»	»	1,015 15	2,157 12	»	»	869 11	1,619 01	519 21	»	»	»	»	»	»		
Russe	10 588 90	9,618 16	12,603 51	13,569 36	11,138 09	10,201 69	16,751 19	19,067 11	18,131 13	19,910 37	23,998 12	21,121 25	32,091 17	25,530 15	11,999 61	7,201 06	»	2,620 11	11,911 96	15,011 11	26,180 15	35,165 66	52,681 20	30,758 06		
Sardo	580 15	577 18	»	2,111 28	»	»	5,633 52	19,382 12	5,311 11	»	»	2,831 15	1,513 01	9,501 10	11,561 18	7,199 11	1,131 11	5,860 31	9,831 12	15,675 11	11,713 06	20,060 12	15,731 17	39,671 19		
Sicilien	»	125 18	251 26	»	1,135 17	631 11	836 17	»	»	1,190 11	519 20	»	552 18	612 10	701 16	911 18	2,155 15	»	211 11	1,003 17	3,907 13	1,911 15	»	»		
Suédois	13,118 12	26,081 10	31,613 16	33,281 16	28,967 18	52,723 62	11,116 17	38,255 10	79,030 13	26,855 12	29,129 62	18,063 11	18,181 05	25,183 15	32,251 »	29,681 52	19,037 17	20,216 21	30,023 19	32,182 13	27,990 19	37,511 19	51,910 39	36,022 22		
Toscan	188 18	»	»	»	»	»	»	»	1,358 13	»	»	»	2,991 18	2,123 20	1,301 13	1,010 10	221 15	»	»	1,158 13	1,101 15	»	»	»		
Turc	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,368 26	»	»	292 17	»	»	555 16	972 16	»	»	150 13	»		
Vénézuélien	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	695 23	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Équatorien	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	552 18	»	»	»	»	»		
TOTAUX	354,916 28	612,313 33	626,626 89	711,622 11	924,315 15	736,820 11	972,832 36	1,111,867 20	1,116,868 09	703,518 26	969,326 81	838,250 68	823,131 79	1,117,169 02	1,079,917 55	1,170,575 77	1,188,068 23	1,199,051 56	1,603,655 39	1,579,086 66	1,568,057 59	1,886,879 01	2,181,105 88	1,916,138 01		

Total des années de 1839 à 1862 = fr. 27,528,813
Six premiers mois de 1863 (approximativement) = 973,219
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 13

Traité du 12 mai 1863, entre 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 1839 17