

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 NOVEMBRE 1842.

TRAITÉ ENTRE LA BELGIQUE ET LES PAYS-BASDU 5 NOVEMBRE 1842.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS ,

Le traité de paix du 19 avril 1839 laissait plusieurs questions indécises. On pouvait dire qu'à certains égards il s'était borné à poser des principes généraux. Attribuant à des commissions mixtes le soin d'appliquer quelques-unes de ses dispositions, il a institué :

1° Une commission chargée de tracer les limites conformément aux art. 1, 2 et 4 et en ayant égard aux localités, ainsi qu'aux convenances qui pourraient en résulter mutuellement;

2° Une commission chargée de régler l'écoulement des eaux des Flandres;

3° Une commission chargée d'arrêter le montant des péages et le règlement général prévu par l'art. 9;

4° Une commission chargée de procéder au transfert, à l'extradition des archives et à l'examen de certaines réclamations de sujets belges.

Les membres de ces quatre commissions furent nommés et se réunirent immédiatement après les ratifications des traités.

Les conférences se multiplièrent, elles furent marquées par des discussions approfondies et se compliquèrent souvent d'incidents d'une nature grave. Toutefois, les membres belges et néerlandais tombèrent successivement d'accord sur un certain nombre de points. Sur plusieurs autres on fut moins heureux; des dissidences radicales semblaient ne pouvoir être conciliées; les mêmes prétentions appelaient chaque fois les mêmes résistances et les débats des commissions mixtes n'avaient pu amener, après plus de deux ans, la solution de plusieurs difficultés essentielles.

Le cabinet actuel, dès son arrivée aux affaires, avait tenté un dernier effort dans la voie où l'on était engagé, et les travaux des diverses commissions avaient reçu simultanément une nouvelle impulsion.

Mais cet essai paraissait destiné à constater seulement avec plus de netteté encore les dissidences existantes. Les tentatives de rapprochement entre les opinions échouaient successivement.

Comment sortir de cette situation délicate et difficile, qui s'empirait en se prolongeant? Fallait-il attendre que chacune des commissions continuât à chercher, par un labeur pénible, à terminer sa tâche, alors qu'il n'existait aucun arbitre qui pût les mettre d'accord, et se priver ainsi des chances qu'offrirait un système de négociation embrassant l'ensemble des points controversés? Ou bien, fallait-il suivre une autre marche et essayer de résoudre ces difficultés, pour ainsi dire, d'un même coup, en les réunissant pour en faire l'objet d'une négociation directe entre les deux gouvernements.

C'est à ce dernier parti que le gouvernement crut devoir s'arrêter.

Dans cette pensée, et sans interrompre le cours de leurs travaux ordinaires, il convoqua les diverses commissions belges pour leur faire connaître son plan de négociation; les commissions elles-mêmes émirent leur avis et coordonnèrent tous les éléments qui leur étaient demandés pour déterminer les points en litige.

Ce travail fut nécessairement long. Pour que la marche de la négociation projetée n'en fût point ralentie, un envoyé spécial partit pour La Haye, au commencement d'octobre 1841, avec mission de communiquer au gouvernement néerlandais quelques dispositions formelles et de lui soumettre le plan de la négociation.

Ce plan fut agréé par le cabinet de La Haye et de nouvelles conférences s'ouvrirent dans cette capitale.

Il serait désormais sans objet de vous entretenir des dissidences qui éclatèrent entre les deux parties et des longs et pénibles débats auxquels ces diverses propositions donnèrent naissance.

Plus d'une fois, les conférences parurent sur le point de se rompre, plus d'une fois l'on crut qu'un recours aux puissances deviendrait nécessaire. Néanmoins les négociations se poursuivirent et aboutirent enfin au traité que le gouvernement soumet aujourd'hui à votre sanction.

Je n'ai point à entrer ici dans les détails des règlements d'exécution à arrêter

ultérieurement, sous la direction des deux gouvernements, entre les diverses commissions, règlements qui se préparent et qui, selon toute probabilité, seront signés dans un court délai.

Ce qui doit nous occuper en ce moment, Messieurs, c'est le traité signé à La Haye, le 5 de ce mois, et qui sert de complément à celui de Londres, du 19 avril 1859. L'examen rapide auquel il convient de se livrer portera, d'abord, sur les dispositions relatives aux limites; mais il est nécessaire de constater, au préalable, la situation des choses, en ce qui touche cette importante question, au moment où l'on reconnut la nécessité de recourir à une négociation générale. Permettez-moi de vous en rendre compte.

CHAPITRE PREMIER.

LIMITES.

La commission mixte était parvenue à régler la délimitation sur une assez grande étendue des frontières; les commissaires néerlandais, qui voulaient restreindre le travail au Limbourg et au Luxembourg, se rendirent aux raisons des commissaires belges qui trouvaient dans le traité le droit de procéder à une délimitation plus générale.

Dans le Luxembourg, toute la délimitation était réglée, sauf en ce qui concerne le territoire de Martelange.

Il en était de même au nord du Limbourg, à part les communes de *Stamproy* et de *Neeritteren*, sur les limites desquelles on n'était point parvenu à s'entendre.

Dans les autres provinces, la ligne des frontières restait à tracer. Seulement on avait reconnu, en principe, comme je viens de le dire, la nécessité de procéder à cette opération.

Ainsi il restait à résoudre :

- 1° Dans le Luxembourg la question de Martelange;
- 2° Dans le Limbourg, celle qui se rattachait à l'interprétation de la partie du traité concernant le nord de cette province;
- 3° Toutes les questions relatives à la délimitation dans les Flandres et la province d'Anvers.

§ 1^{er}. — Martelange.

On connaît la nature de la difficulté soulevée par la rédaction de l'art. 2 du traité du 19 avril; cet article porte : « Il sera tiré une ligne qui, laissant à la » Belgique la route d'Arlon à Bastogne cette ligne » sera prolongée dans la direction de Hechbus . . . jusqu'à Martelange; Hechbus » . . . devant appartenir à la Belgique et Eischen . . . et Martelange au

» Grand-Duché. Tous les territoires, villes, places et lieux situés à l'ouest de cette ligne appartiendront à la Belgique »

Or, la commune de Martelange étant partagée par la route d'Arlon à Bastogne, *laissée à la Belgique*, il paraîtrait en résulter que Martelange est donné, à la fois, à la Belgique et au Grand-Duché. Cette apparente contradiction avait été signalée à la Conférence par notre plénipotentiaire à Londres.

(Voir le rapport du ministre des affaires étrangères et de l'intérieur du 2 mai 1839).

Tel était l'état de la question de Martelange, à l'époque où les commissaires démarcateurs en furent saisis.

Les commissaires néerlandais s'emparèrent des défauts du texte du traité pour réclamer la souveraineté de toute la commune de Martelange.

Les commissaires belges se fondant sur le passage du même paragraphe relatif à la route de Bastogne à Arlon, soutenaient que la partie du village à l'ouest de la route, revenait de droit à la Belgique.

Toutefois, bien que le système défendu par les commissaires belges s'appuyât sur des faits et des considérations dont l'autorité pouvait être difficilement révoquée en doute, les résistances qu'il rencontrait parurent longtemps insurmontables.

Les discussions se prolongèrent ainsi sans résultat jusqu'à la fin d'avril 1840. Également infructueuses sur d'autres points essentiels de délimitation dans le Limbourg, elles amenèrent une suspension des séances de la commission mixte.

Durant cette suspension (de juin à novembre 1840) un de mes prédécesseurs désirant tenter un arrangement s'appliquant, pour la solution de toutes les questions litigieuses, aussi bien aux Flandres et à la province d'Anvers qu'au Limbourg et au Luxembourg, envoya le président de la commission des limites à La Haye. Sa mission était d'y prendre part, de concert avec le ministre du Roi, à des conférences officieuses en vue d'amener le dénouement des difficultés existantes.

Martelange fut compris dans le cadre de ces négociations; mais celles-ci ne changèrent en rien la position des choses sur ce point; elles eurent seulement pour résultat de contribuer à l'aplanissement de quelques obstacles qui se rapportaient à la délimitation dans le Limbourg.

On le voit, la question de Martelange n'était pas aussi simple, ni aussi facile à résoudre qu'on le suppose généralement. En présence des incertitudes qu'elle faisait naître, des propositions diverses furent successivement produites et rejetées de part et d'autre; le 12 juin 1841, la commission belge retira formellement celles qui émanaient de son initiative.

Nord du Limbourg.

Dans le nord du Limbourg, de graves difficultés s'étaient élevées entre les commissaires à propos de la ligne qui, aux termes du traité de 1839, devait

être tirée de la pointe la plus méridionale du Brabant septentrional à la Meuse, de manière que *Bergeroth*, *Stamproy*, *Neeritteren*, *Ittervoordt* et *Thorn*, avec leurs banlieues ainsi que tous les autres endroits, situés au nord de cette ligne, fissent partie du territoire néerlandais.

Ces dissentiments auxquels les expressions non suffisamment définies au traité d'*endroit* et de *banlieue*, différemment interprétées par les commissaires des deux pays, avaient surtout donné naissance, résistaient à toutes les tentatives de rapprochement. Ils amenèrent une première suspension des séances de la commission mixte. Lorsque les conférences se rouvrirent, il y eut quelque espoir de s'entendre; c'est dans cette nouvelle période des négociations que la commission néerlandaise reconnut enfin sans réserve, mais seulement à titre d'exception à ses principes, les droits de la Belgique sur l'un des deux hameaux de *Beersel*, droits qu'elle avait niés jusqu'alors, et qu'elle restreignait, toutefois, à une portion de territoire peu important.

Dans les conférences suivies à La Haye, en septembre et octobre 1840, par le président de la commission belge, la question du Nord du Limbourg fut aussi comprise parmi les propositions officieuses; mais elle ne put alors recevoir de solution.

Les questions relatives aux Flandres, et à la province d'Anvers devinrent, vers cette époque, l'objet de conférences entre des délégués des deux commissions.

Ces conférences amenèrent des résultats; elles révélèrent en même temps de nouvelles difficultés.

La frontière depuis l'Escaut jusqu'au village de *Zelzaete* fut fixée par les deux commissions. Mais des questions relatives à la mitoyenneté ou au libre passage de quelques digues, notamment celle dite de *Vryendyk*, restèrent indécises.

Depuis *Krakeel-Poldre*, la limite se trouva réglée jusqu'à la mer du Nord.

La limite dans l'*Escaut*, de la province d'Anvers et de celle de Zélande ne fut pas arrêtée.

La limite entre la province de Liège et celle de Limbourg fut déterminée.

Aucune décision n'était intervenue sur des difficultés élevées entre la commune néerlandaise de *Baarle-Nassau* et la commune belge de *Wortel*. On avait aussi une résolution à prendre au sujet de la commune belge de *Baarle-Duc* dans ses rapports avec *Baarle-Nassau*.

Limite dans l'Escaut.

Quant à la limite des deux pays dans l'Escaut, la commission belge soutenait que cette limite devait être déterminée par le thalweg et variable comme lui, suivant, en cela, la règle établie sous le gouvernement des Pays-Bas.

Les alluvions et le décroissement du fleuve modifient tellement son cours navigable, qu'il était à craindre que, si l'opinion de la commission néerlandaise, qui prétendait fixer une ligne invariable, avait prévalu, une grande

partie de notre territoire n'eût plus, dans un petit nombre d'années, un accès immédiat à l'Escaut. Or, la commission néerlandaise persistait dans son refus d'admettre nos conclusions.

Tel était, Messieurs, quant aux limites, l'état des choses au mois de juin 1841.

Il me reste à vous entretenir des résultats obtenus par les négociations directes. Je vais m'acquitter de cette tâche.

ARTICLE PREMIER.

La question de Martelange était, on l'a compris, une des plus épineuses.

Les Pays-Bas réclamaient tout ce qui porte le nom de Martelange; la Belgique prétendait n'accorder que la partie de la commune située à l'est de la route.

La disposition accordée (art. 1^{er} du traité) donne satisfaction à la Belgique sans blesser les droits du Grand-Duché; ce qu'elle demandait lui est garanti par la convention nouvelle et la partie de la commune appelée *Haut-Martelange*, que la Conférence s'était sans doute proposée de laisser au Grand-Duché de Luxembourg, est assurée à celui-ci. En un mot le *statu quo* actuel est converti en droit définitif.

ART. 2.

Les stipulations de cet article sanctionnent une délimitation du nord du Limbourg sur des bases équitables.

Les endroits de *Breversroth*, *Heyroth* et la pointe la plus avancée du *Manestraat*, vers *Neeritteren*, qui longe le ruisseau formant limite entre cette commune et celle de Kessenich, appartiendront aux Pays-Bas; tandis que la Belgique sera en possession des deux *Beersel*, y compris la partie cadastrée sous Hunsel, le *Boomenstraat* et le *Manestraat*, sauf la pointe mentionnée ci-dessus et laissée à la Hollande.

ART. 3.

L'art. 12 du traité du 19 avril 1839 accorde à la Belgique la faculté de continuer à ses frais, à travers le canton de Sittard, une route ou un canal qu'elle pourrait avoir intérêt à prolonger jusqu'aux frontières d'Allemagne.

Pour éviter toute contestation et faciliter, s'il y a lieu, l'exécution de cet article, le gouvernement belge a désiré l'adoption d'une stipulation ayant principalement pour but de bien établir que la Belgique pourra substituer une compagnie concessionnaire aux droits résultant, en sa faveur, de l'art. 12, et que les expropriations des terrains nécessaires pourront avoir lieu pour cause d'utilité publique.

Cette disposition, qui est toute dans l'intérêt de la Belgique, fait l'objet de cet article.

ART. 4, 5, 6, 7 et 8.

Ces articles règlent la limite le long de la digue de la Flandre et de la Zélande, et nous reconnaisent la souveraineté de certaines parties de digues qui nous étaient d'une indispensable nécessité pour préserver des inondations de la mer notre poldre St-Albert.

Le traité, en déterminant conformément à nos vues, la limite depuis le poldre St-François jusqu'à celui dit *Krakeel*, assure à la Belgique la propriété exclusive de toutes les digues de mer importantes qui abritent nos poldres.

En ce qui concerne la digue appelée *Vryendyk*, le libre passage a été maintenu aux Pays-Bas, mais, en accordant cette disposition d'équité à laquelle il nous eût été bien difficile de nous soustraire, nous avons obtenu la souveraineté incontestée de cette digue.

ART. 9.

Cet article règle la limite à travers l'Escaut, conformément aux principes soutenus à Maestricht par nos commissaires.

ART. 10.

Par l'art. 10, nous avons obtenu, du côté du village de Smeermaes, une délimitation conforme à nos dernières prétentions et plus avantageuse que celle que l'on avait espérée précédemment, ainsi que le prouve la carte annexée au traité, *litt. E*, sauf quelques maisons, le village entier nous appartiendra désormais.

ART. 11.

La nécessité de certains tracés de limites entre les provinces d'Anvers, du Limbourg et du Brabant septentrional avait été reconnue sur les lieux par les délégués des deux commissions.

Une certaine étendue de terre appartenant aux Pays-Bas, s'avancant en pointe dans l'intérieur de la Belgique, faisait désirer un échange qui rendit la limite plus régulière, au grand avantage des relations entre les deux pays et du service des douanes et de l'administration en général. La commission néerlandaise, dont plusieurs membres avaient cependant approuvé, en principe, une combinaison destinée à amener ce résultat, refusa d'y donner son assentiment, lorsque la commission belge la lui soumit officiellement.

L'art. 11 consacre cet échange de trois cent quatre-vingt-cinq (385) hectares de bruyères.

ART. 12.

On avait éprouvé quelque résistance pour d'autres améliorations de détail à apporter à la délimitation du duché de Limbourg et de la province de Liège.

Ainsi, il existe à Navaigne une ferme dont les issues sont placées de telle sorte qu'on ne peut ni entrer ni sortir sans emprunter le territoire néerlandais.

La commission belge avait demandé la cession d'une portion de terrain qui permit aux habitants de circuler autour de la ferme sans devoir s'avancer sur des terres appartenant à un pays étranger.

Par les stipulations de cet article, nous obtenons la délimitation qui nous était nécessaire.

ART. 13 ET 14.

L'art. 13 introduit une rectification de frontière entre la commune néerlandaise de Baarle-Duc et la commune belge de Wortel, rectification commandée par l'intérêt réciproque des habitants.

Enfin, l'art. 14, qui concerne les communes amalgamées de Baarle-Duc (Belgique) et Baarle-Nassau (Pays-Bas), consacre le *statu quo* dans ces localités, en assurant à nos populations enclavées dans les Pays-Bas, la jouissance de tous les droits dont elles étaient en possession avant 1850.

Tels sont les résultats du nouveau traité en ce qui concerne la question territoriale.



CHAPITRE SECOND.

NAVIGATION.

La commission mixte de navigation nommée en vertu du § 6 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1859, se réunit à Anvers le 7 juillet suivant; elle rédigea d'abord trois règlements temporaires encore en vigueur aujourd'hui, qui concernent :

- 1° L'exercice de la surveillance commune prévue par le § 2 de l'article précité;
- 2° Les dispositions communes aux deux pays, en ce qui concerne le pilotage;
- 3° Le paiement et la perception du droit de navigation de l'Escaut et de ses embouchures.

Sous l'empire de la situation provisoire ainsi réglée, la commission put s'occuper des questions importantes qu'elle avait mission de traiter.

L'ensemble de ses travaux devait comprendre :

- 1° Le pilotage, la surveillance commune et le service sanitaire sur l'Escaut;
- 2° La pêche et le commerce de pêcherie;
- 3° La navigation de l'Escaut occidental et du canal de Terneuzen;

4° La navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin ;

5° La navigation de la Meuse.

L'examen de quelques-uns de ces points fit naître de nombreuses difficultés ; les unes furent surmontées par la commission après de longs débats, d'autres lui parurent insolubles par ses propres efforts, et enfin certaines questions essentielles ne purent être abordées.

Les objets qui, par ces divers motifs, demeuraient en litige, étaient :

1° Surveillance des agents néerlandais contre la fraude dans l'Escaut ;

2° Le droit unique sur la navigation de l'Escaut ;

3° Les fanaux ;

4° Les stations du pilotage belge sur le territoire néerlandais ;

5° Les droits de navigation sur le canal de Terneuzen ;

6° Le régime de la navigation maritime sur le même canal ;

7° Le régime et droits de navigation intérieure et vers le Rhin ;

8° Le régime, droits et formalités de navigation par les eaux intermédiaires de l'Escaut au Rhin ;

9° La jouissance des entrepôts néerlandais et la navigation sur le Rhin conventionnel de Gorcum ou Krimpen à Lobith ;

10° Le régime, droits de navigation et entrepôt sur la Meuse ;

11° Les droits sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

Je vais, Messieurs, aborder successivement ces diverses questions en vous signalant les causes des dissidences et la solution qui y a été donnée.

SECTION PREMIÈRE.

Escaut.

ART. 16.

Les commissaires des Pays-Bas, à Anvers, avaient prétendu faire reconnaître en faveur de leur gouvernement le droit de surveillance sur les navires traversant l'Escaut, ou stationnant dans ce fleuve, ainsi que sur leurs cargaisons ; cette surveillance devait s'opérer au moyen de gardiens placés à bord, aux frais du capitaine.

Ce droit dérivait, suivant eux, des actes du congrès de Vienne et de la convention de Mayence.

Les commissaires belges contestèrent que le droit de placer des gardiens à bord pût être appuyé sur les actes cités par les commissaires néerlandais et ils obtinrent que la question fût envisagée principalement sous le point de vue de la libre navigation du fleuve.

Ce dernier système prévalut, et l'art. 16 du traité, bien que pouvant être révisé dans deux ans, par les deux gouvernements, si la surveillance contre la fraude établie sur les rives du fleuve et au moyen d'embarcations, était reconnue insuffisante, consacre en droit que la navigation ne pourra, en aucun cas, être exposée de ce chef à aucune entrave, frais ou retard.

ART. 17.

Le § 3 de l'art. 9 du traité de 1839 dit :

« Il sera perçu par le gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de » l'Escaut et de ses embouchures un *droit unique* de fl. 1-50 par tonneau ; » savoir : 1-12 pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remontent » l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de » Terneuzen, et de fl. 0-38 par tonneau pour les navires qui, arrivant de la » Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, descendront l'Escaut » occidental pour se rendre dans la pleine mer. »

Cet article donna lieu à de longues discussions au sein de la commission mixte, qui s'en est occupée à plusieurs reprises.

Les commissaires belges entendaient par ces mots *droit unique*, un droit exclusif de tous autres ou plutôt les comprenant tous.

Les commissaires néerlandais consentaient bien à ce que le droit de fl. 1-50 ne pût être majoré ni par des centimes additionnels ni par des droits de timbre, quittance, *leges* ou autres droits de cette nature ; suivant eux *droit unique* voulait dire fusion en un seul des deux droits, semblables à ceux établis sur le Rhin par la convention de Mayence en conformité des principes du traité de Vienne, rendus applicables à l'Escaut, savoir : un droit de transit sur les marchandises et un droit de reconnaissance.

L'art. 17 termine cette contestation, l'une des plus opiniâtres de toutes celles soutenues à Anvers. Les termes sont aussi généraux que possible ; ils impliquent l'abolition de toute perception ou redevance de quelque nature qu'elle soit, autre que le droit de fl. 1-50 et notamment du droit de balises et de bouées.

Toutefois, les droits de pilotage et de feux font exception à cette règle générale, parce que ces droits ne sont que le prix d'une prestation, d'un service qu'on ne peut être tenu de rendre gratuitement.

L'article suivant justifiera cette dernière exception.

ART. 18.

« *Les deux gouvernements s'engagent*, dit le traité de Londres, à conserver » les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures, à *y placer et à y » entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve.* »

Quant à l'interprétation de ce paragraphe, la commission des Pays-Bas pensait que, parmi les redevances qui résultent de la nature des choses et du droit commun, sont compris les droits de bouées, balises et fanaux qui ne se

perçoivent que pour subvenir aux frais de placement et d'entretien de ces objets dans l'intérêt de la navigation et auxquels les navires sont assujettis dans tous les pays maritimes.

La commission belge prétendait que , sauf le droit de pilotage , les Pays-Bas ne pouvaient exiger que celui de fl. 1-50.

Quant au droit de bouées et de balises , la question n'était pas douteuse à ses yeux et devait être résolue négativement ; mais quant au droit de feux , les commissaires délégués de part et d'autre s'entendirent en mars 1841 , pour qu'en considération de l'établissement de nouveaux fanaux (à Terneuzen et à Bath), et des frais que l'entretien de ces fanaux et de ceux déjà existants à Flessingue et Westcapelle imposerait à la Hollande , il fût accordé un droit de fanal au profit du gouvernement des Pays-Bas ; celui-ci s'obligerait en outre à laisser établir des stations de pilotes belges à terre , sur son territoire à Flessingue et à Terneuzen.

Toutefois les commissaires des Pays-Bas stipulèrent que toutes ces dispositions seraient révocables au bout de deux ans , parce qu'après ce terme , le nouveau tarif de pilotage que les commissaires belges n'avaient pas adopté définitivement , devait être aussi soumis à une révision.

Mais cet état provisoire n'était convenable ni pour l'un ni pour l'autre pays.

L'éclairage actuel des bouches de l'Escaut étant reconnu insuffisant , il était nécessaire que de nouveaux fanaux fussent construits sur le territoire néerlandais , pour l'usage de la navigation qui se dirige vers Anvers et Gand. D'autre part , aucun article du traité du 19 avril 1839 n'impose au gouvernement néerlandais l'obligation d'entretenir des feux dont la Belgique retire en grande partie l'avantage.

Au moyen d'un péage de 5 cents par tonneaux ou d'une indemnité annuelle de fl. 10,000 (qui représente un mouvement de 170,000 tonneaux seulement) payable aux Pays-Bas , on satisfait aux besoins et aux réclamations de notre commerce maritime et la Belgique acquiert la garantie que les fanaux utiles à sa navigation seront construits , et que ces nouveaux fanaux non plus que ceux déjà établis , ne seront point éteints.

La navigation restera d'ailleurs tout-à-fait exempte d'entrave de ce chef , la perception du droit de feux devant se faire de la même manière que celle du droit de fl. 1-50. L'indemnité ou le droit ne sera toutefois payable qu'après l'échange des règlements à faire et l'établissement des nouveaux feux susmentionnés.

ART. 19.

Se fondant sur le § 2 de l'art. 9 du traité de Londres , les commissaires belges demandèrent à leurs collègues néerlandais , dans les séances du mois d'août 1839 , qu'il fût pris des dispositions pour l'établissement de stations de pilotages belges sur le territoire néerlandais. Cette proposition repoussée , dans le principe , comme inadmissible , fut acceptée plus tard par les commissaires des Pays-Bas pour un terme de deux ans et elle prit place parmi les bases d'arrangement.

Ici encore se présentait l'inconvénient d'un régime provisoire.

L'art. 19 du traité actuel attribue à perpétuité à la Belgique, la faculté d'avoir des stations de pilotes à terre, d'établir à Flessingue et à Terneuzen une administration belge du pilotage, reconnue par le gouvernement, comme le royaume des Pays-Bas possède un agent officiel à Anvers. En outre les droits qui dérivent pour les deux parties du traité antérieur, restent intacts.

Les Pays-Bas ont consenti à cet avantage pour nous, parce que tous les articles concernant l'Escaut étaient corrélatifs, et que notamment celui-ci était étroitement lié à l'art. 18; d'un autre côté nous donnons aux Pays-Bas la réciprocité pour une station à Anvers.

SECTION II.

Canal de Terneuzen.

Les commissaires nommés par la Belgique et les Pays-Bas pour régler l'écoulement des eaux des Flandres, conformément à l'art. 8 du traité de Londres, s'assemblèrent à Gand, le 21 août 1839.

Ils s'entendirent assez facilement sur les bases et les principaux détails de leurs opérations, et travaillèrent de commun accord à un règlement général de la matière qui doit comprendre les points suivants :

- Chap. I^{er}. Canal de Terneuzen.
- Chap. II. Poldres de Saeftingen et d'Aremberg.
- Chap. III. Wateringue de l'Écluse Noire.
- Chap. IV. Wateringue d'Isabelle.
- Chap. V. Wateringue de Capitalendam.
- Chap. VI. Wateringue de Slippendamme (Eeelo de Lembeke).
- Chap. VII. Wateringue de Slippendamme (Maldeghem).
- Chap. VIII. Wateringue de Passluis;
- Chap. IX. Dispositions générales.

La commission mixte se sépara le 2 octobre 1840 et se réunit de nouveau au mois de juin de la présente année.

Trois questions principales étaient en litige, elles concernaient :

- 1^o Le droit de suation ou d'écoulement des eaux;
- 2^o La plage de Sluiskille;
- 3^o La fixation des repères du canal.

Les droits de suation avaient été imposés au profit du canal de Terneuzen par le cahier des charges de la commission. 50,000 arpents en aval du Sas-de-Gand y étaient désignés comme devant payer annuellement un droit de 25 cents par arpent; 100,000 arpents environ, en amont du Sas, devaient être soumis à la même rétribution annuelle et le tout devait produire fl. 37,500.

Peu après l'ouverture des conférences, en juillet 1840, les commissaires des Pays-Bas déclarèrent que, quant à l'usage du canal de Terneuzen, comme moyen d'écoulement des eaux belges en amont du Sas-de-Gand, ils subordonnaient leur assentiment à la condition que l'État ou les propriétaires belges satisferaient aux obligations qui viennent d'être indiquées; pour le cas où le paiement de ce droit serait jugé inadmissible, ils demandaient que la Belgique supportât une part dans les frais d'entretien du canal et des ouvrages d'art en proportion de l'intérêt de ce royaume à l'existence du canal.

Dès l'année 1826, les états députés de la Zélande s'étaient occupés de la répartition de cette imposition et en avaient établi les bases ainsi que je viens de le dire. Quant à la Flandre orientale, cette province avait soutenu qu'elle n'était pas toute seule appelée à supporter cette charge, et que le Hainaut ainsi que la Flandre occidentale, qui déversent aussi leurs eaux dans le canal de Terneuzen, devaient y contribuer pour leur part. Une instruction eut lieu, mais les événements de la révolution empêchèrent qu'il y fût donné suite.

Tel était l'état de la question au moment où la commission mixte en fut saisie. Les commissaires belges soutinrent que l'objet ne rentrait point dans les attributions spéciales de la commission mixte, et les commissaires néerlandais déclarèrent, d'autre part, que les instructions de leur cour les obligeaient à ne pas décider de l'écoulement, avant que la question des redevances ne fût résolue.

Il en fut référé aux deux gouvernements; une correspondance s'engagea entre ceux-ci : d'un côté on soutint la compétence de la commission de Gand, de l'autre la convenance de signer le règlement pour l'écoulement des eaux, avant de traiter la question des redevances; on finit toutefois par s'entendre pour nommer une nouvelle commission, chargée d'examiner à la fois la question du droit de suation, et celle du droit de navigation maritime de 54 cents par tonneau de mer, droit réclamé par les Pays-Bas pour le parcours du canal de Terneuzen, et refusé par la commission d'Anvers.

Les nouveaux commissaires étaient à la veille de se réunir, lorsque l'on entreprit la négociation du traité actuel.

ART. 20.

L'art. 20 met fin à cette grande difficulté. Le canal de Terneuzen reste exclusivement consacré à l'écoulement des terres hautes situées en Belgique et à la navigation.

Tous les travaux à exécuter pour arriver à ce double résultat, en créant de nouveaux écoulements aux terres basses et aux poldres, soit des Pays-Bas, soit de la Belgique, sont à la charge du royaume des Pays-Bas, qui s'oblige également à entretenir les ouvrages existant déjà sur son territoire et ceux qui doivent y être établis.

Pendant la durée de ces travaux, les manœuvres des écluses, tant pour la

décharge des eaux que pour la navigation, seront faites comme à l'époque où les deux pays étaient réunis, et, ceux-là terminés, elles auront lieu d'après les indications des agents du gouvernement belge.

Par là, les Pays-Bas renoncent, sauf l'indemnité stipulée plus bas, au droit de suation et à toute redevance pour l'écoulement des eaux.

ART. 21 ET 22.

Il existe entre le Sas-de-Gand et Terneuzen, à l'endroit dit *Sluiskille*, une plage qui, lors de l'endiguement du chenal d'Axel, est restée en commun avec le canal et en dehors des diguettes entourant les schorres livrées à l'agriculture. Cette plage se trouve, terme moyen, à 0^m,60 au-dessous de l'étiage de grande navigation du canal, de sorte que, chaque fois que le canal est vidé pour recevoir les eaux des poldres, les écluses de Terneuzen doivent décharger un volume d'eau beaucoup plus considérable que celui contenu dans la section du canal proprement dit; et, chaque fois que le canal a besoin d'être alimenté, on est forcé d'envoyer par l'écluse du *Tolhuys* à Gand, non-seulement la quantité d'eau nécessaire au service du canal, mais encore cette quantité énorme qui se répand sur la plage de *Sluiskille*.

Les inconvénients de cet état de choses sont évidents; on l'avait senti avant la révolution, et les plans nécessaires pour l'endiguement de la plage avaient été préparés: en effet, le canal et les écluses souffrent beaucoup de cette communauté avec *Sluiskille*; les manœuvres ne peuvent se faire convenablement ni pour les poldres ni pour la navigation; des barres se forment en face de la voie de navigation; une sécheresse peut paralyser le service entier du canal, parce qu'il ne peut commencer que lorsque cet immense étang est rempli.

Dans la commission mixte de Gand, on reconnut la nécessité de s'occuper de cette affaire, et la commission belge délégua un de ses membres pour étudier sur les lieux, de concert avec un délégué hollandais, les travaux à exécuter et dresser le devis de la dépense.

Aucune détermination toutefois ne fut prise, et, lorsque, dans la séance du 22 juin dernier, l'objet fut de nouveau remis en discussion, les commissaires des Pays-Bas déclarèrent ne pas être munis, pour le moment, des pouvoirs nécessaires.

Le gouvernement belge acquiert, par l'art. 21 du traité, le droit de faire endiguer à ses frais la plage de *Sluiskille*; faculté dont il usera suivant qu'il le jugera convenable.

Le gouvernement néerlandais s'oblige à entretenir le canal ainsi que toutes ses dépendances en bon état, de plus l'endiguement de la plage de *Sluiskille* et les nouveaux travaux; enfin, à faire opérer les manœuvres nécessaires à la décharge des eaux et à la navigation. Cette stipulation, pour être bien appréciée, a besoin d'être mise en rapport avec la position nouvelle faite au canal de Terneuzen.

ART. 23 ET 24.

La commission mixte, avant de se séparer au mois d'octobre 1840, délégua deux de ses membres pour fixer les repères servant à déterminer la hauteur des eaux dans le canal et l'indiquer dans les divers articles du règlement général sur l'écoulement des eaux.

Ce fut au mois de décembre 1841 que les deux délégués se réunirent pour faire des recherches sur cette matière, l'une des plus compliquées de celles soumises à l'appréciation de la commission de Gand. Ils ne purent s'entendre, et dès lors la commission mixte dut se réunir pour chercher des termes d'accommodement. Cette réunion eut lieu au mois de juin de cette année.

Les séances multipliées qui furent tenues à cette époque n'amènèrent aucun résultat, et on le comprendra sans peine.

En effet, le canal de Terneuzen a dû sa création à un double motif. On supposait alors qu'il était possible qu'il servît à la fois et avec efficacité, de moyen d'écoulement pour les eaux des terres hautes et basses, et de canal de grande navigation pour les navires allant de Gand à la mer. Or, il est reconnu à présent qu'il ne peut suffire à ce double but. Pour écouler les eaux affluentes des poldres, il faut manœuvrer les écluses de manière à tenir les eaux dans la partie inférieure du canal à leur niveau le plus bas; ce qui empêche tout à la fois d'y jeter les eaux des terres élevées et de servir la navigation maritime, qui n'est possible que lorsque le canal est tenu à la plus grande hauteur.

Le gouvernement ayant ainsi acquis la conviction que la commission mixte ne parviendrait point, dans les limites de son mandat, à vider la question des repères, résolut d'en faire l'objet d'une négociation directe et de réunir cette négociation à celle que poursuivaient à La Haye les plénipotentiaires belges. Toutefois le président de la commission belge leur fut adjoint pour la discussion de cette question toute technique, si je puis m'exprimer ainsi; de même qu'à La Haye, les plénipotentiaires néerlandais appelèrent à leur aide l'un des membres de la commission néerlandaise.

Les conférences firent naître une combinaison nouvelle, dont le caractère est la séparation des deux intérêts de navigation et d'écoulement des eaux des terres basses et poldres.

Le gouvernement y donna son assentiment avec d'autant plus de facilité qu'il ne se dissimulait pas ce qu'un moyen terme, en pareille matière, pouvait causer de mécomptes pour les deux pays et de difficultés nouvelles pour l'avenir.

Voici comment les choses ont été réglées.

Le royaume des Pays-Bas s'engage :

1° A laisser écouler par le canal de Terneuzen les eaux belges amenées par la partie supérieure de ce canal et par celui de la Langelede ;

2° A faire exécuter à ses frais les travaux nécessaires pour créer de nouveaux écoulements à toutes les eaux qui se jettent actuellement dans la partie inférieure du canal de Gand à Terneuzen :

3° A entretenir ces ouvrages en bon état ;

4° A faire manœuvrer tant pour l'écoulement que pour la navigation , les ouvrages d'art établis sur le canal de Terneuzen , et ce d'après les indications des agents du gouvernement belge ;

5° A laisser endiguer la plage de Sluiskille ;

6° A entretenir en bon état le canal et ses dépendances ainsi que l'avant-port de Terneuzen ;

7° A entretenir en bon état l'endiguement de la plage de Sluiskille ;

8° A renoncer à la perception de tout droit, péage ou rétribution , quelles qu'en puissent être la dénomination et l'espèce , sur les navires venant de la mer pour se rendre en Belgique par le canal de Terneuzen et *vice versa*, et à ne recevoir pour les autres navires que les droits de navigation intérieure, dont les tarifs sont réduits dès à présent.

Ainsi tombent et le droit de suation dont il a été parlé plus haut , et le droit de 54 cents par tonneau sur les navires venant de la mer ou y allant.

En considération de cet affranchissement et des travaux à la construction desquels s'obligent les Pays-Bas , la Belgique s'engage à payer à cet État une somme annuelle fixée à fl. 25,000 , pendant le temps qui s'écoulera jusqu'à ce que les travaux indiqués au n° 2 soient achevés , et de fl. 50,000 à partir de cette époque.

Telle est la portée de l'art. 25 : il décide dans un sens équitable de longues discussions ; il attribue à la Belgique , quant à l'écoulement , l'usage absolu du canal ; en séparant l'intérêt de l'écoulement de celui de la navigation , il réalise enfin la pensée à laquelle est due la voie navigable directe de Gand à la mer.

ART. 25.

Il importait de ne pas engager indéfiniment l'avenir et de prévoir le cas où la Belgique voudrait renoncer à l'usage du canal. L'équité prescrit que cet abandon soit total de sa part, car les obligations contractées par les Pays-Bas n'admettent pas de division.

ART. 26.

Nous avons déjà parlé du péage de 54 cents par tonneau réclamé par les Pays-Bas.

La renonciation à tous les droits sur la navigation maritime consentie maintenant , est complète et sans restriction aucune de part et d'autre.

Cette stipulation établit d'une manière définitive le régime spécial si énergiquement demandé en faveur des navires venant de la mer pour se rendre en Belgique par le canal de Terneuzen , et *vice versa*.

ART. 27 ET 28.

L'art. 10 du traité de Londres prescrit qu'il ne sera perçu sur la navigation des canaux qui traversent à la fois les deux pays, que des droits modérés; les droits qui frappent actuellement la navigation du canal de Terneuzen sont très élevés; ils étaient destinés dans le principe à couvrir, outre les frais d'entretien, l'intérêt et l'amortissement du capital de construction du canal dont l'administration était passée au syndicat d'amortissement. Cette base de perception était de nature à être modifiée par suite de l'art. 15 du traité de 1859; tel est le but du § 1^{er} de l'art. 28.

Les tarifs et arrêtés réglementaires mentionnés à ce paragraphe, sont principalement ceux approuvés par l'arrêté royal du 9 avril 1850, ils se trouvent dans les *documents à consulter sur la question des péages des canaux et rivières* présentés par M. le ministre de l'intérieur dans la séance de la Chambre des Représentants du 18 mars 1842, p. 116.

Le § 3 de l'art. 28 réduit uniformément les droits actuels aux deux tiers du tarif en vigueur et à la moitié pour beaucoup d'objets qui forment la très grande part des transports sur le canal; le tarif de 1850 ne contenait qu'un petit nombre de réductions, le taux de celles-ci se trouve encore diminué de moitié par la nouvelle stipulation.

Ainsi les bateaux chargés de poissons frais et d'engrais, et les barques faisant un service public périodique, qui dans le tarif ne sont soumis qu'au demi-droit de navigation, ne paieront plus que la moitié de celui-ci, c'est-à-dire seulement le quart du droit primitif.

ART. 29.

Le premier paragraphe consacre, quant à la navigation du canal, la différence qui existe dans nos lois sur le mode de jaugeage, entre les bâtiments de l'intérieur et les navires de mer. Il est entendu que l'appréciation du tonneau imposable, sera faite d'après les règles applicables à la navigation intérieure.

Le deuxième paragraphe contient une disposition en tout semblable à celle adoptée après de longs débats pour le jaugeage des bateaux à vapeur dans l'Escaut. Le mesurage ne portera que sur la cale proprement dite; les parties du navire destinées aux voyageurs, à l'équipage, aux machines et aux approvisionnements de celles-ci ne seront pas soumises au droit.

ART. 30.

Jusqu'à présent il n'y a pas de pilotage régulier pour le canal de Terneuzen, mais il existe des lamaneurs officieux, se chargeant de guider les capitaines de navires qui en font la demande. Dans aucun cas le pilotage ne pourra

être rendu obligatoire soit pour l'entrée ou la sortie de Terneuzen , soit pour le parcours du canal.

ART. 31 ET 32.

La faculté d'alléger les navires, stipulée dans cet article, satisfait à une nécessité de navigation reconnue et admise dans le régime des douanes belges et néerlandaises. Les allèges ne paieront aucun droit lorsqu'elles passeront avec les navires allégés, le tout sous les garanties qu'exigera la législation douanière pour l'exercice de cette faculté.

ART. 33, 34, 35 ET 36.

Il existe en quelque sorte quatre navigations distinctes sur le canal. Chacune d'elles est soumise à un régime douanier différent :

- 1° La navigation de ou vers la mer ;
- 2° La navigation du port de Gand vers un autre port de la Belgique et *vice versa*, en traversant le territoire des Pays-Bas, c'est-à-dire la partie du canal de Terneuzen comprise entre l'Escaut et le Sas-de-Gand ;
- 3° La navigation vers le Rhin par les eaux intermédiaires ;
- 4° Et la navigation qui transporte des marchandises destinées au transit ordinaire ou à la consommation.

L'art. 33 indique les formalités de douane applicables aux navires qui se rendent de ou à la mer par le canal de Terneuzen ; l'art. 34 celles qui s'appliquent aux navires qui vont de Belgique en Belgique par la partie néerlandaise du canal ; l'art. 35 celles que les navires transitant de Gand au Rhin, et *vice versa*, ont à remplir ; enfin l'art. 36 règle le transit ordinaire de Belgique aux Pays-Bas par le même canal et *vice versa* : ces formalités ont été déterminées d'après l'espèce de commerce auquel elles se rapportent et de la manière la plus favorable à chacun d'eux.

ART. 37.

La connaissance de tout fait ou de toute tentative de fraude appartient à la juridiction locale dans le ressort de laquelle le délit a été commis.

SECTION III.

Eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Les §§ 4 et 5 de l'art. 9 du traité de Londres relatif à la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, sont conçus en ces termes :

- « § 4. La branche de l'Escaut dite de l'*Escaut oriental*, ne servant point, » dans l'état actuel des localités, à la navigation de la pleine mer à Anvers et à » Terneuzen et *vice versa*, mais étant employée à la navigation entre Anvers

» et le Rhin, celle-ci ne pourra être grevée, dans tout son cours, de droits ou
» péages plus élevés que ceux qui sont perçus d'après les tarifs de Mayence ,
» du 31 mars 1831 , sur la navigation de Gorcum jusqu'à la pleine mer , en
» *proportion des distances*.

» § 5. Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires
» entre l'Escaut et le Rhin et *vice versa* restera réciproquement libre, et qu'elle
» ne sera assujettie qu'à des péages modérés , qui seront les mêmes pour le
» commerce des deux pays. »

C'est en vertu de ces textes que la question des péages à établir sur la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin a été déferée aux commissaires nommés par les deux gouvernements en vertu du § 6 de l'art. 9. De toutes les questions qui leur étaient soumises , celle-ci était sans contredit la plus délicate ; elle touche directement aux intérêts commerciaux des deux peuples , dans leurs rapports avec l'Allemagne. Elle était aussi, pour cette raison , celle dont la solution semblait devoir rencontrer le plus de difficultés , car les bases du règlement à convenir d'un commun accord n'étaient indiquées que d'une manière vague et indéterminée.

Le gouvernement des Pays-Bas avait réglé tous les points concernant cette navigation dans une série d'arrêtés qui portent la date du 11 juin 1839. La négociation avait pour but d'obtenir la modification de ces dispositions provisoires et de parvenir à un régime définitif plus libéral.

Ce résultat était d'autant plus difficile à atteindre que les principes sur lesquels s'appuyaient les commissaires de chaque pays, semblaient être diamétralement opposés.

La doctrine de la commission belge d'Anvers sur la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin , reposait sur deux points principaux :

1° L'interprétation et les conséquences du protocole n° 48, de la conférence de Londres, qui met à la charge de la Belgique une rente pour prix des avantages de navigation et de commerce dont les Pays-Bas sont tenus de faire jouir les Belges ;

2° Le sens attribué au § 5 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, qui aurait créé un régime spécial (différent de celui établi par la convention de Mayence pour les États rhénans), en vertu duquel le commerce de transit belge sur les eaux intermédiaires serait assimilé , à tous égards , au commerce de transit que les navires des Pays-Bas font de ce royaume vers le Rhin.

De ces prémisses il découle qu'il doit y avoir pour les deux pays égalité constante de régime entre les voies de transit différentes , et non pas égalité entre les deux pavillons sur l'une de ces voies seulement.

Telles sont les bases fondamentales du système belge.

Le système néerlandais , tel qu'il s'est développé dans le cours de la négociation , était celui-ci :

1° Les eaux intermédiaires ne doivent être considérées , quant à leur emploi pour la navigation de la Belgique au Rhin, que comme la continuation de ce fleuve jusqu'à Anvers ; c'est le régime de la navigation et l'application des principes de la convention de Mayence qui peuvent seuls être réclamés par la Belgique.

2° Une entière assimilation doit avoir lieu entre le transit belge et le transit néerlandais par les eaux intermédiaires ; mais l'obligation que la Belgique veut imposer aux Pays-Bas de maintenir l'égalité parfaite entre deux voies de transit différentes n'est fondée ni sur le texte, ni sur l'esprit du traité du 19 avril 1839.

3° La Néerlande a le droit de réclamer de la Belgique la réciprocité de tous les avantages que la première accorde à la seconde pour son commerce et sa navigation par les eaux intermédiaires.

Le gouvernement s'est attaché à défendre les principes posés par la commission belge de navigation. Il croit être parvenu à donner aux questions les plus importantes une solution satisfaisante et à assurer au commerce ainsi qu'à la navigation du royaume des avantages que les détails suivants vont, Messieurs, vous faire connaître.

ART. 38.

L'art. 38 proclame le principe de la liberté de navigation sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin. La rédaction en est empruntée à l'art. 1^{er} de la convention de Mayence.

ART. 39.

Toutes les voies navigables, quel que puisse être leur cours ou leur dénomination, qui communiquent de l'Escaut occidental au Rhin, sont déclarées eaux intermédiaires entre les deux fleuves. Le même régime est applicable à toutes ces voies pour la navigation en transit, et il sera loisible aux patrons des navires de choisir celle qu'ils préfèrent. Ainsi disparaît la cause des réclamations qu'avait fait naître l'art. 1^{er} de l'arrêté de S. M. le roi des Pays-Bas, du 11 juin 1839, n° 17.

C'est aussi dans ce but qu'on parle nominativement, 1° du Sloe, parce qu'il y avait eu dissentiment au sujet de cette voie, l'une des plus importantes pour la navigation ; 2° de l'Escaut oriental en vue du § 4 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, et 3° de la Meuse pour ouvrir à notre navigation le passage vers Rotterdam.

ART. 40.

Notre transit vers le Rhin est affranchi de la nécessité de rompre charge dans un port néerlandais.

ART. 41.

La navigation de Belgique au Rhin se divise en deux parties distinctes ; celle

d'Anvers ou de Gand à Gorcum ou Krimpen sur les eaux intermédiaires, et celle de Gorcum ou Krimpen jusqu'à Lobith, (frontière de l'Allemagne), sur le Rhin néerlandais ou conventionnel. La première est réglée par l'art 42, la seconde forme l'objet du présent article.

On conçoit que si, arrivés à Gorcum ou Krimpen, nos navires se voyaient soumis, pour continuer leur route vers l'Allemagne, à des formalités ou conditions plus onéreuses que celles imposées aux navires néerlandais, il leur deviendrait fort difficile ou entièrement impossible de soutenir la concurrence avec ceux-ci; le gouvernement a donc fait tous ses efforts pour que les navires belges employés à la navigation entre l'Escaut et le Rhin, fussent constamment tenus aux mêmes droits sur le Rhin néerlandais, que ceux auxquels sont soumis les navires des Pays-Bas qui se rendent de ce royaume au Rhin allemand et *vice versa*.

Les Pays-Bas voulaient l'application pure et simple de la convention de Mayence aux bâtiments belges naviguant sur le Rhin conventionnel.

Ce n'est qu'à la suite de nombreux débats, que les plénipotentiaires respectifs sont tombés d'accord sur l'art. 41, qui, en premier lieu, consacre comme principe en faveur des navires belges la jouissance sur le Rhin néerlandais, de tous les droits et avantages accordés par la convention de Mayence aux sujets des États riverains du Rhin en général.

L'égalité de traitement sur les mêmes eaux depuis Gorcum ou Krimpen jusqu'à Lobith entre les navires belges et leurs cargaisons, et les navires néerlandais et leurs cargaisons, est en outre reconnue et elle subsistera aussi longtemps que la Belgique ne détruira pas elle-même cette égalité en faisant accorder ou en accordant à ses navires, soit sur le Rhin ou ses confluentés régis par la convention de Mayence, soit d'Anvers à Bath ou de Gand au Sas-de-Gand, des avantages autres ou plus grands que ceux accordés aux navires néerlandais.

Cette stipulation nous est acquise en vue de l'ensemble du présent traité et des considérations dérivant de l'esprit des actes de la conférence de Londres.

ART. 42.

Les trois premiers paragraphes de l'art. 42 remplacent par un droit fixe le droit de transit et les autres péages qui auraient pu être calculés à raison des distances. Cette disposition est l'une de celles que la commission d'Anvers signalait comme essentielle pour l'exercice de la navigation sur les eaux intermédiaires.

Les droits fixés sont considérés par cette commission comme étant modérés au vœu du traité de Londres.

Les navires belges paieront les mêmes droits de pilotage, de balisage et de fanaux que les navires néerlandais et ceux des États riverains du Rhin, sans que les tarifs en vigueur au 19 avril 1839 puissent être augmentés; ces tarifs ont été établis par les arrêtés du 15 septembre 1834, du 28 mars 1836 et du 22 mai 1837.

Le § 5 détermine l'application éventuelle des règles de la disposition précédente, aux voies nouvelles qui seraient ouvertes à la navigation des eaux intermédiaires.

ART. 45.

Une des nécessités indispensables pour le commerce et le transit par les eaux intermédiaires, était l'admission des marchandises dans les entrepôts de Dordrecht, Rotterdam et Amsterdam.

Ce qui n'était pas moins essentiel, c'était que, sous le rapport des formalités, des facilités et des droits locaux, les navires belges et leurs cargaisons pussent jouir de tous les avantages et immunités de la convention de Mayence, et qu'ils fussent en tout point assimilés aux navires des Pays-Bas.

L'art. 45 assure à nos navires ce traitement favorable.

ART. 45 ET 46.

Une condition également importante, c'est que nos navires soient admis à rompre charge dans les ports d'entrepôts, à y déposer leurs marchandises et à y compléter leur cargaison. Ces libertés leur sont accordées par l'art. 45.

Dans ce cas encore, il y a égalité pour le présent et l'avenir entre la navigation belge et la navigation néerlandaise.

Un arrêté ministériel du 15 avril 1859, n° 71, oblige les navires venant de Belgique et qui ont des marchandises destinées pour le Rhin, à les transporter dans l'entrepôt, et leur refuse la faculté accordée aux navires rhénans de les déposer à quai. Cette mesure qui entraîne un surcroît de dépenses considérables, cessera d'exister à l'avenir.

ART. 47.

Cette stipulation est une des plus importantes de la section 3. Elle prescrit que si la Néerlande venait à réduire ou à supprimer le droit fixe sur la navigation de la mer à Gorcum, la même réduction ou suppression serait appliquée au droit sur la navigation de l'Escaut au Rhin et *vice versa*, de sorte que l'égalité absolue et perpétuelle des conditions de navigation et de transit soit par Helvoetsluis, soit par les eaux intermédiaires, est établie pour le commerce des deux pays.

ART. 48.

Relativement aux formalités de douane, l'art. 48 qui les détermine renferme des prescriptions analogues à celles des art. 37 et 39 de la convention de Mayence. Les formalités de la loi générale des Pays-Bas ne seront exigées que pour les navires qui chargeront ou déchargeront des marchandises dans les ports néerlandais. Nos navires auront même la possibilité de relâcher et de s'arrêter dans ces ports, sans y remplir ces formalités, lorsqu'ils n'y feront pas d'opération de commerce.

ART. 49.

Plaçant la navigation belge sous le régime de la convention de Mayence, quant à l'exercice de la navigation, le même régime devenait logiquement applicable à la répression de la fraude.

Cette disposition termine la section du traité relative à la navigation de l'Escaut au Rhin et *vice versa*.

SECTION IV.

Meuse.

La navigation de la Meuse doit rendre au pays les plus grands services. L'exportation des nombreux produits extraits de notre sol près des rives de ce fleuve devait être facilitée par un régime libéral et peu onéreux. Telle a été notre pensée, Messieurs ; tel est le résultat que nous vous présentons.

Il ressort suffisamment de la simple lecture des articles concernant cette voie navigable ; je crois néanmoins devoir y joindre quelques explications.

ART. 50.

La perception du péage sur la Meuse est basée sur le décret impérial du 10 brumaire an XIV et calculée suivant les proportions les plus favorables établies par la commission belge de navigation à Anvers.

Les dispositions de l'acte du congrès de Vienne sont déclarées applicables à tout le parcours de la Meuse jusqu'en France.

ART. 51.

Bien que le droit établi soit très modéré, les bateaux à vide n'en paieront que la moitié.

Les bateaux à vapeur ne paieront également que la moitié de ce droit et seulement pour les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises. Ce système, que nous avons pu faire prévaloir pour l'Escaut et le canal de Terneuzen, est sans contredit le plus avantageux.

ART. 52.

L'art. 52 est emprunté au décret du 10 brumaire an XIV. Il consacre des exemptions de droit nombreuses dans l'intérêt des riverains.

ART. 53.

Pour aller de Rossum à Gorcum, deux voies se présentent : la voie naturelle est celle de la Basse-Meuse, l'autre est celle du Waal, qui est soumise au régime de la convention de Mayence. Néanmoins, le gouvernement des Pays-Bas consent à ce que les bateaux de la Meuse suivent indifféremment l'une ou l'autre de ces voies, en ne payant que le droit réglé pour la Basse-Meuse.

ART. 54.

L'admission aux entrepôts des Pays-Bas et du Rhin des marchandises appartenant à la navigation de la Meuse, ouvrait, aux termes de l'art. 11 de la convention de Mayence, un droit à la réciprocité en faveur des marchandises néerlandaises ou du Rhin. Cet objet fut examiné sous toutes ses faces ; le gouvernement du Roi s'en occupa avec maturité et s'entoura des lumières des hommes les plus capables en matière de commerce et de navigation. Il fallait trouver le moyen de satisfaire aux prétentions légitimes des Pays-Bas et aux besoins des provinces riveraines de la Meuse. La question se compliquait des intérêts de nos ports de mer, des exigences de notre système de douane et du droit public européen.

Nous croyons par l'art. 54 avoir satisfait, autant que la matière le comporte, aux droits de tous sans avoir cependant exposé à de grands froissements les intérêts en cause.

Un entrepôt sera ouvert aux marchandises appartenant à la navigation de la Meuse, c'est celui de Liège. De prudentes restrictions garantissent qu'il ne pourra être abusé de cette faculté.

ART. 55.

Les dispositions de l'art. 55 apportent des améliorations réelles au régime actuel du canal de Bois-le-Duc à Maestricht.

Cet article statue que :

1° La rivière canalisée de la Dièze formée de l'Aa et de la Dommel est considérée comme la continuation du Zuid-Willems-Vaart ;

2° Les tarifs et règlements ne seront révisés que de commun accord ;

3° Les droits sont dès à présent réduits d'un tiers dans la direction de Maestricht à Bois-le-Duc.

4° Les mêmes droits sont dès à présent réduits de moitié pour le parcours de Bois-le-Duc à Maestricht ;

5° Aucun autre droit ou péage ne pourra être établi à l'avenir ;

6° Toutes les exemptions et privilèges sont annulés.

La différence de réduction entre l'aller et le retour s'explique parce que le tarif du canal dit Zuid-Willems-Vaart porte un droit à peu près double pour le parcours de Bois-le-Duc à Maestricht, de celui fixé pour le parcours de Maestricht à Bois-le-Duc.

CHAPITRE TROISIÈME.

FINANCES.

Avant d'aborder les diverses questions financières, il est utile, Messieurs, de jeter un coup-d'œil sur la position faite aux deux pays par le traité de Londres de 1839.

Ce traité, bien que reproduisant le texte des dispositions principales de celui du 15 novembre 1831, est basé néanmoins sur un tout autre système.

Ce dernier nous chargeait de la moitié du passif de la communauté, il laissait à une liquidation subséquente du syndicat et du caissier général de l'État, le soin de compenser une partie de ce passif, par un actif inconnu et douteux. Dans ce premier mode nous avions en outre à rapporter à la masse commune, l'encaisse trouvé sur le territoire belge, les domaines cédés au syndicat, non encore vendus, et le prix de ceux qui avaient été aliénés. Nous avions aussi à tenir compte du fonds de l'industrie et d'autres valeurs fournies par la communauté.

Le traité de 1839, au contraire, en réduisant de fl. 3,400,000 la dette mise à la charge de la Belgique, ne stipulait plus la liquidation des deux établissements dont je viens de parler, la part de l'actif à résulter de cette liquidation se trouvant faite par cette réduction.

Ce système de non liquidation avait pour corollaire, la conservation par la Belgique de toutes les valeurs, créances et immeubles qui se trouvaient sur son territoire.

Le silence gardé à cet égard dans le traité parut suffisant à la conférence. La Belgique, en effet, ne pouvait être tenue envers les Pays-Bas, qu'aux obligations expresses que lui imposait le traité. Certes, il eût mieux valu que ce traité s'exprimât formellement, mais son abstention était due principalement au désir de n'apporter au texte de 1831 primitivement adopté par la Belgique et les cinq puissances, que les changements rendus indispensables par les modifications de principe qu'on y introduisait.

D'un autre côté, certains points importants, tels que le partage des redevances et du prix des biens cédés par le Roi à la Société générale de Bruxelles, le paiement des pensions dues à des étrangers, etc., etc, n'étaient pas mentionnés au traité de 1831. La conférence ne crut pas devoir ajouter des dispositions nouvelles à celui de 1839, toujours dans la crainte de prolonger les négociations, et voulant d'ailleurs laisser aux deux gouvernements la tâche de s'entendre de gré à gré sur ce qui n'intéressait pas l'Europe.

Ce silence et ces lacunes pouvaient faire naître des difficultés d'interprétation

et d'application ; certaines prétentions soulevées semblèrent bientôt indiquer que le gouvernement néerlandais n'admettait pas le principe de non-liquidation d'une manière aussi absolue que nous.

Le mandat de la commission mixte d'Utrecht était limité. Elle n'avait pour mission écrite que de procéder au transfert des capitaux des cinq millions de rentes, à l'extradition des archives, et au règlement de diverses réclamations. Le cabinet belge soutenait qu'elle était compétente par voie de conséquence, sinon, pour tout terminer, du moins pour aller au-delà de la lettre du traité. Cette opinion ne fut point partagée par le gouvernement néerlandais, et ce désaccord jeta une première entrave dans les conférences.

Le refus de lever le sequestre, mis en 1830, sur les biens de la Société générale, situés dans les Pays-Bas, et la saisie pratiquée à Amsterdam, sur des valeurs appartenant à cette Société, saisie opérée surtout dans le but de la forcer à rendre ses comptes au syndicat d'amortissement, compliquèrent encore les choses.

Dans cette position, qui rendait impossible tout arrangement général, la commission d'Utrecht dut maintes fois suspendre ses séances, le gouvernement belge étant fermement résolu à ne jamais accomplir le transfert de la dette, avant d'avoir obtenu satisfaction sur tous les points où l'intérêt du pays se trouvait engagé.

De son côté, le gouvernement néerlandais se refusant à donner mandat à ses commissaires d'Utrecht pour traiter les graves différends dont la solution arrêtait la marche des travaux de la commission, on dut recourir à un moyen terme. Des conférences spéciales s'ouvrirent à Bruxelles, mais le cabinet belge ne consentit à leur reconnaître qu'un caractère purement officieux, ne voulant point altérer, même tacitement, le degré de compétence de la commission d'Utrecht.

Ces conférences n'amenèrent aucun résultat décisif ; elles eurent cependant l'avantage d'éclaircir les questions, de mettre au jour toutes les prétentions, et de démontrer qu'on était moins loin de s'entendre qu'on ne l'avait supposé d'abord.

Les choses en étaient là lors de l'entrée au pouvoir du ministère actuel ; toutes les questions vitales avaient été abordées, mais aucune n'avait pu être définitivement résolue. Cependant le principe de la liquidation par le trésor des Pays-Bas des anciennes dettes publiques belges était reconnu, et un arrangement par forfait avait été combiné, sans toutefois que l'on fût tombé complètement d'accord sur le chiffre au moyen duquel la Belgique se chargerait du paiement de ces dettes.

Plusieurs modes de transfert étaient aussi proposés de part et d'autre ; aucun d'eux n'avait pu être admis avec toutes les conditions qui en découlaient, et d'ailleurs, ainsi que j'ai eu l'honneur de le mentionner plus haut, le gouvernement belge avait formellement déclaré que le transfert ne recevrait d'exécution qu'avec les autres dispositions du traité.

La nécessité de prendre d'autres mesures pour arriver à l'aplanissement de

toutes les difficultés, était donc moins douteuse en ce qui concernait les questions financières que pour les objets à traiter par les commissions d'Anvers, de Gand et de Maestricht, et de plus il était indispensable de combler de commun accord les lacunes du traité de 1839.

C'est sous l'empire de cette nécessité reconnue de part et d'autre que s'entamèrent, ainsi que je l'ai déjà dit, les négociations directes entre les deux États. Elles amenèrent les résultats qui forment, quant aux finances, l'objet du chap. 3 du traité.

Ce chapitre statue sur les points suivants :

- 1° Encaisse du caissier général de l'État ;
- 2° Participation de la Société générale à l'emprunt de 30 millions de florins, à $3\frac{1}{2}$ p. ‰, et solde de compte de cette Société avec le syndicat d'amortissement ;
- 3° Créance de la Société générale sur la colonie de Surinam, et cautionnement des agents du caissier général dans les provinces septentrionales ;
- 4° *Los-renten* et prix de vente des domaines cédés au syndicat d'amortissement par la loi du 27 décembre 1822 ;
- 5° Redevances et prix des biens cédés à la Société générale par S. M. le roi Guillaume I^{er}, et échange de ces biens contre les palais et d'autres immeubles appartenant à S. M. le roi Guillaume II ;
- 6° Règlement du montant de ces redevances et des 20 millions dus par la Société générale, en vertu de l'art. 12 de ses statuts ; ledit règlement formant l'objet d'une convention spéciale ;
- 7° Arrangement transactionnel sur les prétentions de S. M. le roi Guillaume-Frédéric, comte de Nassau, à raison des avances faites par ce prince pour construction de travaux publics situés sur le territoire belge ;
- 8° Extinction de l'emprunt contracté pour la construction du canal de Maestricht à Bois-le-Duc ;
- 9° Règlement du transfert de la dette de cinq millions de florins, mise à la charge de la Belgique, par l'art. 13 du traité de Londres ;
- 10° Arrangement à forfait pour la liquidation des anciennes dettes d'origine belge et française ;
- 11° Arrangement à forfait pour le fonds de l'agriculture ;
- 12° Recouvrement des créances provenant d'avances faites par le fonds de l'industrie, le syndicat d'amortissement et le trésor ;
- 13° Paiement des pensions ;
- 14° Enfin, restitution des cautionnements, consignations et dépôts de toute nature.

Je vais, Messieurs, vous donner des éclaircissements sur chacune de ces dispositions.

ART. 56.

L'encaisse du caissier-général de l'État était, au moment des événements de 1830, réparti chez les agents de ce caissier dans les divers arrondissements du royaume, et à Bruxelles à la Société générale, chargée par contrat de ces importantes fonctions. La plus forte partie de la somme appartenant au trésor public se trouvait, à cette époque, dans les provinces méridionales.

Par application du principe de non liquidation, la Belgique devait entrer en possession de cette somme. Vous connaissez, Messieurs, les difficultés qui s'y sont opposées. L'art. 56 du traité les fait cesser, et le trésor va recevoir immédiatement les valeurs dans lesquelles le solde a été converti.

De plus, pour que le gouvernement belge puisse régulièrement constater la situation de ce solde à l'époque du 30 septembre 1830, le gouvernement des Pays-Bas s'est engagé à nous remettre tous les documents propres à établir cette situation.

ART. 57.

En exécution de la loi du 27 mai 1830, et de l'arrêté royal du 1^{er} juin suivant, un emprunt de 30 millions de florins à 3 $\frac{1}{2}$ p. % fut ouvert par souscription.

La Société générale prit part à cet emprunt. Elle versa au syndicat et déposa dans le même but en *los-renten*, à Amsterdam, tant chez son agent qu'à la banque de cette ville, les sommes nécessaires pour couvrir sa souscription.

Les choses demeurèrent dans cet état jusqu'en 1839; mais, après la signature du traité de Londres, le syndicat réclama de la Société générale, non seulement les *los-renten* qui auraient dû lui être versées, mais encore les divers soldes de compte dus à cet établissement. Le gouvernement belge, sans méconnaître les titres du gouvernement néerlandais aux *los-renten* déposées à Amsterdam, fit défense à la Société générale de compter avec le syndicat. Ce dernier pratiqua saisie-arrêt sur toutes les valeurs appartenant à cette Société et déféra aux tribunaux la solution du différend, prétendant qu'étant de droit civil et de particulier à particulier il ne pouvait tomber sous l'application des dispositions diplomatiques.

L'art. 57 du traité termine ce dissentiment, et fait une juste application du principe de non-liquidation, en laissant au gouvernement néerlandais les *los-renten* qui se trouvaient à Amsterdam, et en attribuant à la Belgique toutes les sommes dues par la Société générale au syndicat d'amortissement, partie intégrante du trésor public aux droits duquel le gouvernement belge se trouve subrogé.

ART. 58.

L'art. 58 a pour objet d'assurer à la Société générale le recouvrement en capital et intérêts d'une créance que cette Société possède à la charge de la colonie de Surinam, contre remise des titres qui garantissaient cette créance.

De son côté, la Société générale restituera au gouvernement néerlandais les cautionnements qu'elle avait reçus de ses propres agents, dans les Pays-Bas, pour sûreté de leur gestion. Ces dernières sommes appartiennent à des particuliers, et le respect que le traité de 1839 consacre pour tous les droits des tiers, devait ici recevoir sa loyale application.

Cette double disposition pouvait, à la rigueur, être envisagée comme affaire privée, et, par conséquent, ne pas prendre place au traité actuel ; mais, comme elle se rapporte, d'une part, à l'une des colonies de l'ancien royaume, de l'autre, au service du caissier général, et qu'elle pouvait mettre fin, dès à présent, à toute contestation éventuelle, les deux gouvernements ont cru sage de terminer avec toutes les autres ces deux affaires sur lesquelles la Société générale est d'accord avec nous.

ART. 59.

Les *los-renten* que le gouvernement belge a reçues en paiement du prix des domaines vendus par le syndicat d'amortissement, ne pouvaient légalement, par l'effet du principe de non-liquidation, ouvrir aucun recours contre le gouvernement néerlandais. L'extinction de ces valeurs, dès leur rentrée dans les caisses du trésor, était prescrite par le cahier des charges, et la Belgique, en s'y conformant, a accompli un grand acte de loyauté. C'est la consécration de cet acte que renferme l'art. 59.

Mais, s'il était équitable et conforme aux principes de détruire ces valeurs virtuellement amorties, il était de droit aussi que la Belgique qui, moyennant une rente de 5 millions, se trouve déchargée envers les Pays-Bas, à partir du 1^{er} janvier 1839, de toute obligation du chef des dettes publiques du royaume dissous, ne continuât pas à éteindre, au profit du trésor néerlandais, les *los-renten* qu'elle avait reçues depuis cette époque, ou celles qui pourraient encore rentrer dans ses caisses. Le trésor belge sera donc remboursé de la valeur de ces obligations.

Le même principe devait faire stipuler que les *los-renten* dénoncées à Bruxelles, et qui se trouvent dans la circulation, demeuraient à la charge du trésor néerlandais avec tous les intérêts échus et non payés.

La bonne foi exigeait également que les cautionnements fournis au syndicat pour sûreté de paiement du prix des biens vendus par cet établissement, fussent restitués au gouvernement belge pour être remis en temps et lieu aux acquéreurs, et que les hypothèques prises pour les mêmes causes sur des biens situés dans les Pays-Bas, fussent rayées à la demande du gouvernement belge.

Il y avait lieu aussi de rassurer les acquéreurs du Luxembourg et du Limbourg, sur le sort des paiements qu'ils avaient faits au trésor belge, pendant l'occupation de ces territoires par la Belgique ; afin d'ôter tout prétexte à des craintes trop légèrement conçues, l'article dont nous vous entretenons, Messieurs, se termine par une renonciation de la Neérlande à toute prétention tant sur les biens domaniaux situés en Belgique, que sur le prix de ceux qui ont été vendus par le syndicat.

Tout ce qui concerne les *los-renten* et les biens cédés à cet établissement par la loi du 27 décembre 1822, se trouve ainsi réglé d'une manière satisfaisante, conforme à l'équité et aux droits des deux pays.

ART. 60 ET 61.

Lors des événements de 1830, le roi des Pays-Bas avait pourvu d'office à l'administration des biens et dîmes situés sur le territoire néerlandais, qui avaient été cédés à la Société générale, par acte du 16 décembre 1822.

Ce séquestre n'avait pas été levé à la suite du traité de 1839, et l'on opposait une vive résistance à toutes les réclamations faites à ce sujet. Les refus se basaient sur ce que les deux gouvernements n'étaient pas d'accord sur la part qui revenait à chacun d'eux dans les redevances et dans le prix de ces domaines, et sur ce qu'en rendant purement et simplement ces biens à la Société générale, le gouvernement néerlandais se trouverait dépourvu de toute garantie, celle qu'il devait trouver dans la réserve du tiers de la forêt de Soignes et dans l'action du gouvernement sur le personnel et les opérations de la société, étant passée exclusivement dans les mains du gouvernement belge.

Cette affaire se compliquait de prétentions élevées au nom de la liste civile du roi Guillaume I^{er}, et de dommages et intérêts réclamés par la Société générale à raison de la privation de ses biens pendant douze années.

Nous sommes parvenus à la régler par l'art. 60 au moyen d'un échange de ces biens et dîmes, contre les palais et d'autres immeubles appartenant à S. M. le roi Guillaume II et par l'abandon de tous droits et prétentions du gouvernement des Pays-Bas aux redevances et aux prix des domaines et dîmes cédés à la Société générale, et de plus par la remise d'un solde de fl. 1,830,000 à prélever sur les *los-renten* déposées à Amsterdam par la Société générale, et devant servir à éteindre d'autant les prétentions du roi Guillaume I^{er} sur les canaux et travaux publics construits à l'aide d'avances faites par ce prince, prétentions réglées transactionnellement par l'art. 61 suivant.

Vous comprendrez, Messieurs, toute l'importance de cette combinaison, à laquelle se rattache comme corollaire une convention faite avec la Société générale pour la rétrocession des biens dont il s'agit et pour le paiement en nature et en argent de la somme dont elle restera débitrice envers la Belgique. Cette convention vous est soumise avec le traité que nous avons l'honneur de vous présenter, et dont elle est une annexe indispensable.

La réclamation de la Société générale relative à tous dommages et intérêts à raison de la privation de ses biens et de la saisie pratiquée contre elle à Amsterdam devant être considérée comme une affaire privée, a été réglée par une disposition spéciale.

ART. 61.

Les prétentions de S. M. Guillaume-Frédéric, comte de Nassau, procédaient de quatre chefs, savoir :

1 ^o Pour capital et intérêts des avances faites aux concessionnaires de la Sambre, reprise par le gouvernement belge	3,816,766 67
2 ^o Pour capital et intérêts des avances faites aux concessionnaires du canal de Charleroy , également repris par le gouvernement belge	2,245,837 50
3 ^o Pour capital et intérêts des avances faites pour prix de la rétrocession du canal de Pommerœuil à Antoing.	5,108,968 58
4 ^o Pour capital et intérêts des avances faites aux concessionnaires de Ternéuzen	1,289,131 54
Ensemble fl.	12,460,704 29

Par la transaction qui fait l'objet de l'art. 61, ces prétentions se trouvent éteintes moyennant une somme de fl. 4,330,000, à payer : 1^o par fl. 1,830,000 en *los-renten*, que nous remettra le gouvernement néerlandais, pour solde des échanges de domaines ; 2^o par une obligation de fl. 2,500,000 de la Société générale, à valoir sur ce qu'elle devrait en 1849.

ART. 62.

Une loi du 5 janvier 1824 avait autorisé un emprunt pour la construction d'un canal de Maestricht à Bois-le-Duc. Cet emprunt hypothéqué sur le canal et ses revenus devait être amorti au moyen de parts contributives à fournir par les provinces de Liège, Limbourg, Hollande et Brabant septentrional. Jusqu'au moment de la séparation, chacune de ces provinces remplit ses obligations au moyen de centimes additionnels aux contributions.

Depuis lors les Pays-Bas firent seuls le service de cet emprunt. Mais le canal dont il s'agit, se trouvant rangé sous l'application de l'art. 15 du traité de 1839, il y avait lieu de régler le montant de ce que les provinces de Liège et du Limbourg belge auraient encore à fournir pour leur cote-part dans cette dette spéciale.

Le système de non-liquidation nous affranchissant du remboursement des paiements faits de 1830 au 19 avril 1839, il a été convenu que, moyennant une somme de fl. 285,000, proportionnelle au parcours du canal sur le territoire belge, le trésor néerlandais prendrait exclusivement à lui et à notre entière décharge tous les paiements faits depuis avril 1839 et tous ceux encore à faire jusqu'à l'extinction totale de l'emprunt dont il s'agit.

Cet arrangement restreint la dette des provinces de Liège et du Limbourg à la moitié environ de ce que ces provinces auraient eu à solder.

ART. 63.

Le transfert des capitaux de la rente de 5 millions de florins, mise à la charge de la Belgique, par l'art. 13 du traité de Londres, du chef du partage des dettes publiques du royaume des Pays-Bas, était sans contredit l'objet le plus

difficile et le plus important à régler. Nous croyons y être arrivés de manière à satisfaire aux véritables intérêts du pays.

Le texte de l'art. 13 du traité de 1839 stipulait l'obligation de faire passer du grand-livre d'Amsterdam, ou du debet du trésor général du royaume des Pays-Bas, sur le debet du grand-livre de la Belgique, les capitaux de 5 millions de rentes.

Il n'existait au moment de la séparation que trois espèces de dettes, savoir : les inscriptions au grand-livre d'Amsterdam, à $2\frac{1}{2}$ p. ‰ ; les obligations du syndicat, à $4\frac{1}{2}$ p. ‰, et les obligations du même établissement, à $3\frac{1}{2}$ p. ‰. Nous ne parlons pas des *los-renten*, ces obligations ayant, comme chacun le sait, une destination et une hypothèque spéciales.

Les obligations $3\frac{1}{2}$ p. ‰ avaient été rejetées, par nous, dans les négociations de Londres, et écartées par la conférence comme n'étant que la conversion de divers emprunts, dans lesquels nous ne devons prendre aucune part : restaient ainsi les inscriptions $2\frac{1}{2}$ p. ‰ et les obligations $4\frac{1}{2}$ p. ‰. On crut un instant que le transfert devait se composer de la moitié des obligations $4\frac{1}{2}$ p. ‰, existant encore au 30 septembre 1830, pour le reste, en inscriptions $2\frac{1}{2}$ p. ‰. Mais les premières ayant été émises sous la condition d'un remboursement au pair, et le traité n'imposant pas à la Belgique l'obligation d'un amortissement, il se trouvait dans cette circonstance un obstacle qui ne pouvait être facilement franchi.

Souvent, d'ailleurs, des regrets avaient été exprimés de ce que les avantages de commerce et de navigation assurés à la Belgique par le traité de Londres, et dont le prix était compris dans la rente de cinq millions de florins, n'étaient garantis par aucune disposition du traité. Quelques personnes, il est vrai, croyaient trouver dans le transfert effectif de la dette néerlandaise une garantie suffisante, mais d'autres, et nous étions de ce nombre, ne partageaient pas leur sécurité.

Nos efforts tendirent donc, en premier lieu, à assurer au pays ce que déjà les commissaires belges avaient demandé à Londres, c'est-à-dire, à ce qu'une rente spéciale représentant le prix des avantages dont il s'agit, fût rendue distincte du transfert de la dette.

Ce n'est que par les dernières négociations que nous avons enfin obtenu cet important résultat, et en fixant cette rente à 400,000 florins, nous sommes restés dans les proportions du protocole n° 48, qui pose les bases de la formation de la dette à transférer.

Les appréciations officielles des membres belges de la commission d'Anvers, n'allaient pas au-delà de ce chiffre.

Seize millions de capitaux ou quatre cent mille florins de rente sont ensuite transférés en nature, si je puis m'exprimer ainsi, du grand-livre d'Amsterdam au grand-livre de la Belgique.

Ce sont les capitaux déjà inscrits au livre auxiliaire de Bruxelles, les cautionnements des comptables belges, les capitaux appartenant à des établissements publics belges et ceux provenant de caisses de retraite, etc.

Huit millions de florins de capitaux, donnant deux cent mille florins de rentes sont inscrits à notre profit, en déduction du transfert, à charge, par nous, de liquider les anciennes dettes belges et françaises, et de satisfaire aux réclamations des Belges sur le fonds d'agriculture. Nous parlons plus loin de ces transactions.

Restaient donc à inscrire ou à transférer quatre millions de rentes.

Nous avons partagé cette somme par moitié. Les capitaux de deux millions de rente, à $2\frac{1}{2}$ p. % seront inscrits sur le livre belge, et mis à la disposition du gouvernement néerlandais, un mois après les ratifications du présent traité.

Les capitaux des deux autres millions, seront également inscrits au profit du gouvernement néerlandais et mis à sa disposition au plus tôt au 1^{er} juillet 1844, ou six mois après qu'il aura justifié que les capitaux provenus de la première inscription ont été employés à l'extinction de la dette néerlandaise, de même cette justification devra être faite pour les capitaux de la deuxième inscription qui pourra être rachetée par le gouvernement belge, en vertu d'une réserve dont je vais avoir l'honneur de vous entretenir.

Dans la position où se trouve le crédit belge, position qui s'améliorera encore après la sanction des arrangements définitifs qui viennent d'être signés. il était d'une sage prévoyance de s'assurer la possibilité de capitaliser au moins une partie notable de la dette. La faculté que nous avons de racheter la dernière inscription de deux millions de florins de rente, nous conserve les chances heureuses de notre crédit.

S'il est vrai 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 gouvernement 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.

ART. 64.

Nous avons eu l'honneur de vous dire plus haut, Messieurs, que le principe de la liquidation au compte du gouvernement néerlandais des anciennes dettes d'origine belge avait été admis par ce gouvernement dès 1839, et qu'on était tombé d'accord sur la base d'un arrangement à forfait comprenant en outre les créances dites *françaises*, et au moyen duquel la Belgique se chargeait d'achever ces diverses liquidations. Mais le chiffre du forfait n'avait pas été arrêté définitivement.

L'art. 64 du traité le fixe à sept millions de florins de capital à $2\frac{1}{2}$ p. %, avec rappel des intérêts à partir du 1^{er} janvier 1839. Nous croyons cette somme suffisante pour satisfaire à toutes les réclamations fondées sur les dispositions légales existantes. Mais de même que nous n'aurions pu exiger que le gouvernement néerlandais sortît du texte des lois et conventions en faveur

des réclamants, s'il était resté chargé de ces liquidations, de même nous ne sommes obligés envers les créanciers qu'à l'application de ces mêmes règles comme subrogés aux anciennes commissions de liquidation. Seulement ces créanciers trouveront dans leur propre gouvernement une sollicitude plus grande que celle qu'ils pouvaient espérer d'une administration qui leur est devenue étrangère.

ART. 66.

Le fonds d'agriculture institué par la loi du 6 janvier 1819, auquel les Belges avaient cessé de contribuer depuis 1830, était devenu insuffisant pour satisfaire à tous les sinistres survenus dans les Pays-Bas de 1830 à 1838. Une nouvelle loi dut être portée pour rétablir la contribution spéciale qui avait formé ce fonds. Cependant la Belgique avait des titres à la participation d'une ressource fondée en commun. L'art. 22 du traité de Londres, qui ordonne la liquidation des réclamations des sujets belges sur des établissements particuliers, laissait douter si ces fonds reentraient dans la catégorie de ceux que l'article précité avait en vue. Dans cette incertitude, et dans la position spéciale où l'on se trouvait des deux côtés, on jugea devoir procéder par voie d'équité. Or, la Néerlande ayant pourvu à l'aide du fonds commun à toutes les dépenses nécessitées par les circonstances, il était juste que la Belgique fût remboursée de toutes les avances qu'elle avait dû faire pour des causes analogues.

Cette marche fut adoptée et au moyen d'un capital d'un million de florins à $2\frac{1}{2}\%$, à inscrire à son profit, la Belgique se charge de faire droit aux réclamations de ses sujets à l'égard du fonds d'agriculture.

ART. 67.

Un fonds destiné à l'encouragement de l'industrie nationale avait été formé par une allocation annuelle portée au budget et prélevée sur les droits d'entrée et de sortie.

Ce fonds spécial, le syndicat d'amortissement et le trésor avaient fait des avances à des industriels, à des entrepreneurs de travaux publics et à des communes.

Par application du système de non liquidation, les recouvrements faits sur les créances nées de ces avances antérieurement au traité de 1839, devaient être dévolus au trésor qui les avait opérés.

Les créances encore exigibles à cette époque appartenaient de droit au pays sur lequel le débiteur avait son siège.

Cette double disposition est consacrée par l'art. 67 du traité.

ART. 68.

Le texte de l'art. 21 du traité de Londres concernant les pensions avait

donné lieu à de graves contestations. Il offre en outre une lacune en ce qui concerne les pensions accordées à des étrangers soit domiciliés dans l'un ou l'autre État, soit domiciliés à l'étranger.

Le traité ne paraît obliger chacun des deux pays qu'au paiement des pensions des titulaires nés sur leurs territoires respectifs. Cependant les pensions accordées à des étrangers, l'ont été pour services rendus à la communauté et même la plupart de ces pensions, celles allouées à des suisses par exemple, sont dues en vertu de conventions internationales obligatoires. Il fallait donc que chacun en supportât sa part. Celle que nous avons acceptée n'est pas trop forte : les états authentiques qui nous ont été produits en font foi. Vous remarquer sans doute avec satisfaction, par la lecture de l'art. 68, qu'aucune des pensions ou des traitements d'attente accordés à des Belges par le roi des Pays-Bas, depuis le 1^{er} novembre 1830, ne retombe à la charge de la Belgique.

ART. 69.

La restitution des cautionnements et des consignations était prescrite par l'art. 22 du traité de Londres. Mais la remise devait en être faite par le trésor néerlandais aux titulaires eux-mêmes. Cette marche était sujette aux plus graves inconvénients. L'art. 69 stipule que les cautionnements, les consignations et les dépôts de toute nature seront remis directement au gouvernement belge, avec les intérêts jusqu'au 31 décembre 1842, pour ceux de ces dépôts qui en étaient productifs.

Messieurs, je crois avoir donné toutes les explications nécessaires pour faire apprécier les motifs de chacune des dispositions du traité. Si cependant d'autres détails vous étaient utiles, ils seraient fournis soit à la section centrale, soit dans les débats.

Je termine en vous exprimant le désir de voir ce traité faire sans retard l'objet de votre examen. Le délai fixé pour l'échange des ratifications expire dans les premiers jours de février prochain, et le sénat doit, comme vous, Messieurs, porter ses investigations sur cet acte important, qui règle définitivement la séparation des deux pays.

Bruxelles, le 23 novembre 1842.

Le ministre des affaires étrangères,

C^o DE BRIEY.

PROJET DE LOI.

Léopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre ministre des affaires étrangères et de l'avis de notre conseil des ministres,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre ministre des affaires étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

Projet de loi qui rend exécutoire le traité conclu avec S. M. le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, dans le but de régler différents points qui se rattachent à l'exécution du traité du 19 avril 1839.

Léopold, 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'Etat 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 UNIQUE.

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.

Donné à Bruxelles, le 20 novembre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le ministre des affaires étrangères,

C^e DE BRIEY.

Le ministre des finances,

SMITS.

Le ministre de l'intérieur,

NOTHOMB.

Le ministre des travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

Le ministre de la justice,

VAN VOLXEM fils.

Le ministre de la guerre,

DE LIEM.

TRAITÉ ENTRE LA BELGIQUE ET LES PAYS-BAS ,

Du 5 novembre 1842.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, ayant reconnu qu'au degré où en sont arrivés les travaux des commissions instituées à la suite du traité du dix-neuf avril mil huit cent trente-neuf, il est devenu nécessaire, pour aplanir toute difficulté, d'arrêter par l'intervention directe des deux gouvernements certains points qui ne sont pas suffisamment déterminés audit traité, ont nommé leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, les sieurs Albert-Florent-Joseph Prisse, officier de l'Ordre de Léopold et de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur, général-major, Son aide-de-camp et envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, et Aldephonse-Alexandre-Félix Du Jardin, chevalier de l'Ordre de Léopold, décoré de la croix de fer, Son chargé d'affaires près de la cour royale de Hanovre et les villes libres et anséatiques, en mission extraordinaire près la cour des Pays-Bas ;

Sa Majesté le roi des Pays-Bas, les sieurs Jean-Guillaume baron Huysen de Kattendyke, commandeur de l'ordre du Lion des Pays-Bas, chevalier grand'-croix des ordres de l'Aigle-Rouge de Prusse, de Charles III d'Espagne, et du Faucon Blanc de Saxe-Weimar-Eisenach, Son ministre des affaires étrangères ; Jean-Jacques Rochussen, chevalier grand'-croix de l'ordre du Lion des Pays-Bas, chevalier grand'-croix de l'ordre de l'Aigle-Rouge de Prusse et grand officier de la Légion-d'Honneur, Son ministre des finances ; et Florent-Adrien Van Hall, commandeur de l'ordre du Lion des Pays-Bas, chevalier grand'-croix de l'ordre du Faucon-Blanc de Saxe-Weimar-Eisenach, Son ministre de la justice ;

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

CHAPITRE PREMIER.

LIMITES.

ART. 1^{er}. Le royaume de Belgique conserve le Martelange situé à l'ouest de la route de Bastogne à Arlon.

Le grand-duché de Luxembourg conserve le Martelange situé à l'est de ladite route.

Depuis le point où cette route, qui appartient au royaume de Belgique, traverse la Sûre, le thalweg de cette rivière continuera la limite entre les deux États, jusqu'à l'endroit déjà arrêté par la commission mixte des limites.

Une carte sur laquelle se trouve tracée la ligne de démarcation dans la commune de Martelange est jointe au présent traité, sous la lettre A.

ART. 2. Dans le nord du Limbourg, les endroits de Bergeroth, Stamproy, Breversroth, Heyeroth, Haubroeckstroth et Neer-Itteren, appartiendront au royaume des Pays-Bas, ainsi que la pointe la plus avancée du Mannestraat vers Neer-Itteren, qui longe le ruisseau formant limite entre cette commune et celle de Kessenich.

Le royaume de Belgique conservera les *Beersel*, y compris la partie cadastrée sous *Hunsel*, le *Boomestraat* et le *Mannestraat*, sauf la pointe mentionnée ci-dessus.

La petite pointe avancée de *Neer-Itteren*, dépassant le ruisseau au sud-ouest de ce village, près de *Lakenhoff*, appartiendra à la Belgique.

Depuis le *Lakenhoff* jusqu'à la *Meuse*, la limite, laissant au royaume des Pays-Bas *Ittervoort* et *Thorn*, reste telle qu'elle est fixée par les documents du cadastre, déjà tacitement admis par la commission mixte des limites.

Une carte sur laquelle se trouve tracée la ligne à tirer du point le plus méridional de la province néerlandaise du *Brabant septentrional*, pour aboutir à la *Meuse*, au-dessus de *Wessem*, est jointe au présent traité sous la lettre B. Cette carte servira de guide aux commissaires démarcateurs respectifs.

ART. 3. Le gouvernement belge pourra substituer, sous sa garantie envers le gouvernement des Pays-Bas, une compagnie concessionnaire, aux droits résultant en sa faveur des termes de l'art. 12 du traité du 19 avril 1839, à l'effet de construire le canal ou la route mentionnée dans cet article.

Dans le cas d'application de la présente disposition, il y aura lieu à expropriation, suivant la législation des Pays-Bas, pour cause d'utilité publique, des terrains nécessaires, et ce de la même manière que si le gouvernement belge procédait par lui-même aux travaux d'exécution et d'exploitation de la route ou du canal.

ART. 4. A partir de l'extrémité de la digue de *Wachtebeke* (borne n° 37), point déjà fixé par la commission mixte, jusqu'au canal de *Terneuzen*, la limite reste établie comme elle a été convenue entre les autorités locales des deux pays, et telle qu'elle se trouve indiquée sur les plans cadastraux des communes de *Zelzete* (Belgique), du *Sas-de-Gand* et de *Zuiddorp* (Pays-Bas).

Une commission mixte veillera à l'entretien de ladite digue et des écluses qui s'y trouvent.

ART. 5. L'axe du canal de *Terneuzen* continuera à former limite depuis l'ancien fort *St-Antoine* jusqu'en face du bureau de la douane néerlandaise, au hameau de *Stuyver*.

ART. 6. Depuis le canal de *Terneuzen* jusqu'à l'Écluse noire, la limite reste établie comme elle a été convenue entre les autorités locales des deux pays, et telle qu'elle se trouve indiquée sur les plans du cadastre.

Toutefois le territoire triangulaire que possède la commune belge d'*Assenede* dans le polder néerlandais *Binnenpoel* passe sous la souveraineté des Pays-Bas, tandis que la portion du territoire que possède la commune néerlandaise du *Sas-de-Gand*, dans le polder belge de *St-Albert*, passe sous la souveraineté de la Belgique, ainsi que les portions de digues qui l'entourent.

Le royaume des Pays-Bas conserve le libre passage sur ces portions de digues et le chemin dit *Vryestraete*, formant limite, sera mitoyen.

ART. 7. De l'écluse noire jusqu'au polder dit *Krakeel*, la limite restant telle qu'elle a existé sous le royaume des Pays-Bas, est formée par l'axe de la rigole d'écoulement qui borde au nord les digues existantes entre ces deux points et dont l'ensemble porte le nom de *Vryendyk*.

Le royaume des Pays-Bas conserve le libre passage sur toute l'étendue de ladite digue *Vryendyk*.

ART. 8. Du point où cesse le *Vryendyk*, jusqu'à celui déjà arrêté par la commission mixte, la limite, restant telle qu'elle existait sous le royaume des Pays-Bas, continue à diviser en deux parties les polders dits *Krakeel* et *Brandkreek*.

ART. 9. La limite entre la province d'*Anvers* (Belgique), et celle de *Zélande* (Pays-Bas), maintenue telle qu'elle existait sous l'ancien royaume des Pays-Bas, reste formée par le *thalweg* variable de l'*Escaut*, lequel sera indiqué par une ligne tirée au milieu des deux rangées de bouées.

ART. 10. du côté de Smcermaas, la limite sera indiquée par une ligne partant du point de jonction des parcelles n^{os} 947, 958, 942 et 946 du cadastre et aboutissant à la maisonnette dudit village marquée de la lettre U sur le plan annexé au présent traité sous la lettre C, et suivra de ce point U la ligne indiquée sur le même plan par les lettres V, W, X et Y.

ART. 11. La limite entre les communes belges de Neerpelt, Overpelt, Lommel (Limbourg), et Moll (Anvers), et celles néerlandaises de Bergeyk, Luiksgestel, Hoogloon et Bladel (Brabant septentrional) subira les modifications suivantes :

Les Pays-Bas cèdent la partie la plus saillante des deux pointes que forment sur la Belgique, les territoires des communes de Bergeyck et Luicksgestel, consistant en 385 hectares environ de bruyères.

La Belgique cède, en compensation, 385 hectares environ de bruyères, situés au nord des communes de Moll et Lommel.

ART. 12. La limite entre la commune belge de Moulard (Liège) et celle néerlandaise d'Eysden (duché de Limbourg) sera modifiée de manière à laisser sur Belgique les parcelles n^{os} 576, 577, 578 et une partie des parcelles n^{os} 563 et 579, section E d'Eysden.

ART. 13. La limite entre la commune néerlandaise de Baar-le-Nassau (Brabant septentrional) et celle belge de Wortel (Anvers), sera modifiée de manière à laisser sur Pays-Bas les parcelles n^{os} 1 et 2, section B de Wortel.

Le chemin situé au sud de ces parcelles sera mitoyen.

ART. 14. Le *statu quo* sera maintenu, tant à l'égard des villages de Baar-le-Nassau (Pays-Bas) et Baar-le-Duc (Belgique), que par rapport aux chemins qui les traversent.

ART. 15. Les tracés qui font l'objet des art. 4 à 13 du présent traité seront respectivement reproduits sur les cartes et plans ci-annexés sous les lettres C, D, E, F, G et H.

CHAPITRE II.

NAVIGATION.

SECTION PREMIÈRE.

Escaut.

ART. 16. Les navires se rendant de la pleine mer en Belgique et *vice-versâ* ne seront assujettis à aucune formalité, par rapport aux douanes néerlandaises, durant le trajet de l'Escaut occidental et de ses embouchures ou pendant le temps qu'ils y séjourneront.

La surveillance contre la fraude pourra être exercée par le gouvernement des Pays-Bas, tant sur les rives qu'au moyen d'embarcations sur le fleuve même.

Si, après une expérience de deux années, l'insuffisance de ces moyens était démontrée, les deux gouvernements s'entendraient pour aviser, d'un commun accord, à un mode de surveillance plus efficace, par l'adoption d'autres mesures les plus propres à mettre cette surveillance en harmonie avec les intérêts de la navigation, laquelle ne pourra, dans aucun cas, être exposée, de ce chef, à des entraves, frais ou retards.

ART. 17. Il est entendu que, moyennant le droit unique de fl. 1-50, mentionné au § 5 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, il ne pourra directement ni indirectement être établi, sur la navigation de la pleine mer en Belgique, par l'Escaut occidental et *vice-versâ*, d'autres droits, péages ou indemnités quelconques, sous quelque titre que ce soit, sauf ce qui sera réglé pour le pilotage et les fanaux.

ART. 18. Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à établir de nouveaux fanaux

à Terneuzen et à Bath , comme aussi à entretenir ces deux feux et ceux déjà existants à Flessingue et à Westcappelle, le tout ainsi que cela sera arrêté de commun accord par la commission mixte d'Anvers.

D'un autre côté, le gouvernement belge, en compensation des dépenses que les Pays-Bas supporteront de ce chef et surtout en considération de l'établissement de nouveaux feux, consent à la perception d'un droit de 3 cents des Pays-Bas par tonneau à la remonte, et 3 cents des Pays-Bas par tonneau à la descente, lequel sera recouvré de la même manière et par les mêmes agents que le droit unique de navigation mentionné au § 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839.

Toutefois, il sera loisible au gouvernement belge de payer une somme annuelle de fl. 10,000, en remplacement du droit établi par le paragraphe ci-dessus.

Ce droit ou cette indemnité ne sera payable qu'après l'échange des ratifications des règlements à faire en vertu du présent traité et après l'établissement des nouveaux feux susmentionnés.

ART. 19. Sans préjudice aux droits des deux hautes parties contractantes, résultant l'art. 9, § 2, du traité du 19 avril 1839, le gouvernement belge pourra établir une administration de pilotage à Flessingue, et en détacher à Terneuzen tel nombre de pilotes que les besoins de cette station lui paraîtront réclamer, pour les navires allant de la mer à Anvers ou à Gand et *vice versa*.

De son côté, le gouvernement des Pays-Bas pourra établir une station de pilotes à Anvers, pour le service des navires à la descente.

Ces établissements seront légalement reconnus par les gouvernements respectifs, qui leur accorderont aide et protection.

SECTION II.

Canal de Terneuzen.

ART. 20. L'écoulement des eaux belges par le canal de Terneuzen aura lieu conformément aux dispositions à arrêter entre les commissaires nommés de part et d'autre pour régler l'écoulement des eaux des Flandres, sans que, de ce chef, la Belgique paie aucune redevance aux pays-Bas.

Ce règlement sera établi sur les bases suivantes, savoir :

a. A l'expiration des deux années qui suivront la signature du présent traité, la partie du canal de Gand à Terneuzen comprise entre le Sas-de-Gand et l'Escaut occidental, ne recevra plus d'autres eaux que celles amenées par la partie supérieure dudit canal et par le canal de la Langeleede ;

Il est toutefois stipulé que l'écoulement, par ce dernier canal, sera réglé de telle manière que les eaux ne s'élèvent pas à plus de 1^m,50^c au-dessus du radier de l'écluse du Vieux-Bourg, du côté du polder Canisvliet ;

b. Le gouvernement des Pays-Bas fera exécuter, par ses soins et à ses frais, les travaux nécessaires pour obtenir le résultat ci-dessus, et créer de nouveaux écoulements à toutes les eaux qui se jettent actuellement dans la partie inférieure du canal de Gand à Terneuzen et venant, soit de la Belgique, soit des Pays-Bas, à l'exception de celles dont il a été parlé au paragraphe *a* ci-dessus ;

c. Pendant les deux années qu'exigera l'exécution des susdits travaux, les ouvrages d'art, établis sur le canal de Gand à Terneuzen, seront manœuvrés dans l'intérêt des deux pays, et de la même manière que la chose avait lieu avant 1830.

Après l'achèvement des travaux, ces manœuvres, tant pour l'écoulement des eaux que pour la navigation, seront réglées d'après les indications des agents à ce préposés par le gouvernement belge.

ART. 21. Le gouvernement belge pourra faire endiguer, à ses frais, la pagede Sluiskille, conformément au projet à approuver, de commun accord, par les deux gouvernements.

ART. 22. Le gouvernement néerlandais s'oblige à entretenir en bon état le canal et ses dépendances, l'avant-port de Terneuzen, l'endiguement de la plage de Sluiskille et les ouvrages exécutés en vertu du § b de l'art. 20. Il s'engage également à faire effectuer les manœuvres nécessaires pour la décharge des eaux et pour la navigation.

ART. 23. En considération des dépenses que les Pays-Bas supporteront de ce chef et du chef des travaux désignés dans le § b de l'art. 20, la Belgique s'oblige à payer aux Pays-Bas une somme annuelle fixée à fl. 25,000 pendant le temps qui s'écoulera entre la date du présent traité et le moment où tous les ouvrages mentionnés dans le § b de l'art. 20, seront complètement en état de satisfaire à leur destination, et à fl. 50,000 à partir de cette époque.

ARR. 24. La somme ci-dessus mentionnée sera versée par le gouvernement belge, à l'expiration de chaque année, entre les mains de l'agent néerlandais à Anvers, chargé de la recette du droit sur la navigation de l'Escaut.

ART. 25. Dans le cas où la Belgique déclarerait renoncer à l'usage dudit canal, tant comme moyen d'évacuation des eaux que comme voie de navigation, le paiement de l'indemnité mentionnée dans l'art. 23 cesserait de plein droit, comme le gouvernement des Pays-Bas serait alors déchargé des obligations contractées à l'art. 22 ci-dessus.

ART. 26. Les navires venant de la mer pour se rendre en Belgique par le canal de Terneuzen, ou *vice versa*, ne seront assujettis, pour le parcours de ce canal et la manœuvre des ponts et des écluses, au paiement d'aucun droit, péage ou rétribution, quelles qu'en puissent être la dénomination et l'espèce, soit au profit des Pays-Bas, soit au profit de la Belgique.

ART. 27. Les navires non mentionnés à l'article ci-dessus ne seront assujettis, pour le parcours du canal de Terneuzen, à aucun autre péage ou rétribution, qu'aux droits dont il sera parlé dans les articles ci-après.

ART. 28. Les tarifs et arrêtés réglementaires de la navigation sur le canal de Terneuzen seront révisés de commun accord dans leur application à la navigation intérieure de ce canal.

Jusqu'à ce que cette révision ait eu lieu, la perception se fera d'après le mode en vigueur.

Dès à présent, les droits de navigation sont réduits aux deux tiers du tarif actuel et à moitié pour les barques et bateaux à vapeur faisant un service public périodique pour transport de voyageurs ou de marchandises. Les bâtiments et embarcations exclusivement chargés de poisson frais, engrais, pierres, chaux, charbon de terre et tourbes, ne payeront également que la moitié des droits fixés par le tarif précité.

ART. 29. Le tonnage des bâtiments et embarcations sera calculé à raison de 1 mètr. cube, conformément aux règles tracées par la décision du 20 octobre 1819, encore en vigueur dans les deux pays.

Le même mode sera suivi pour les bateaux à vapeur, mais leur tonnage imposable ne sera calculé que sur les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises.

ART. 30. Le pilotage, s'il y a lieu, soit pour l'entrée ou pour la sortie de Terneuzen, soit pour le parcours du canal, ne pourra être rendu obligatoire, et aucun droit de pilotage ne pourra être exigé des capitaines de navires qui ne feraient pas usage de pilotes.

ART. 31. Lorsque le tirant d'eau d'un navire ne lui permettra pas de naviguer sur le canal ou qu'il y aura, pour toute autre cause, nécessité de l'alléger, tout ou partie de son chargement pourra être transbordé sur des allées, après en avoir préalablement

averti les employés des douanes au poste le plus voisin de l'endroit où l'allégement devra avoir lieu.

Le transbordement s'effectuera sous la surveillance des douanes du pays où il aura lieu, conformément aux lois en vigueur.

ART. 32. Les allèges dont il est parlé à l'article ci-dessus n'auront à supporter le paiement d'aucun droit de navigation, sous quelque dénomination que ce puisse être.

Il en sera de même pour les bois amenés par les navires allègés, que ces navires traîneront en radeau à la remorque, le tout pour autant que les allèges et les bois en radeau passeront simultanément avec le navire dont le chargement a été allégé.

ART. 33. Les navires allant de la Belgique à la mer par le canal de Terneuzen et l'Escaut occidental, et *vice versa*, seront exempts de toutes visites et formalités de la douane néerlandaise à leur entrée, à leur sortie et pendant le parcours du canal de Terneuzen, sauf l'apposition des plombs ou scellés aux écoutilles et aux autres issues, ou la mise à bord de gardiens, dont le nombre ne dépassera pas celui de deux.

Les gardiens participeront au feu, à la lumière et à la nourriture de l'équipage, mais il leur est défendu de recevoir aucune rétribution, indemnité ou salaire des capitaines.

ART. 34. Les formalités de douanes sur le territoire néerlandais, en ce qui concerne les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique, et *vice versa*, seront déterminées par la commission mixte d'Anvers. Ces formalités ne pourront être plus rigoureuses que celles admises pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ART. 35. Les navires chargés de marchandises destinées en transit de Gand pour le Rhin et *vice versa* par le canal de Terneuzen, ne seront assujettis, quant aux douanes, sur le territoire néerlandais ou le territoire belge, qu'aux formalités stipulées pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ART. 36. Les marchandises destinées soit au transit ordinaire, soit à la consommation ou à destination des entrepôts, seront régies respectivement par les lois en vigueur dans les deux pays.

ART. 37. Tout fait ou toute tentative de fraude sera constaté et puni suivant les dispositions des lois en vigueur dans le pays où le délit aura eu lieu.

SECTION III.

Eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ART. 38. La navigation des eaux intermédiaires des Pays-Bas, entre l'Escaut occidental et le Rhin, sera, pour arriver de la Belgique au Rhin, et *vice versa*, réciproquement libre; bien entendu que l'on se conformera aux règlements de police exigés pour le maintien de la sûreté générale et aux dispositions à arrêter par le règlement à intervenir.

ART. 39. Toutes les voies navigables communiquant de l'Escaut occidental au Rhin, y compris le Sloe, l'Escaut oriental et la Meuse, seront considérées comme eaux intermédiaires entre ces deux fleuves, et il sera ainsi loisible aux patrons ou conducteurs de navires de se servir de celles de ces voies navigables qui leur paraîtront le plus convenables.

ART. 40. Les navires employés à la navigation entre l'Escaut et le Rhin, appartenant aux sujets des hautes parties contractantes ne seront point obligés de transborder ou de rompre charge en passant des eaux de l'Escaut dans celles du Rhin, et *vice versa*, par le royaume des Pays-Bas.

ART. 41. Les navires belges ainsi que leurs cargaisons jouiront sur le Rhin néerlandais de tous les droits et avantages stipulés par la convention de Mayence du

31 mars 1831, en faveur des sujets des Etats riverains du Rhin en général. Aussi longtemps que les susdits navires faisant la navigation précitée ou leurs cargaisons ne jouiront ni sur le Rhin et ses confluentés régis par ladite convention, ni d'Anvers à Bath ou de Gand au Sas-de-Gand, d'avantages autres ou plus grands que ceux accordés aux navires néerlandais et à leurs cargaisons, les navires belges et leurs cargaisons ne paieront sur le Rhin néerlandais, depuis Gorcum ou Krimpen jusqu'à Lobith, tant à la remonte qu'à la descente, que les droits auxquels sont soumis les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons qui se rendent de ce royaume au Rhin, et *vice versa*.

ART. 42. Toutes les marchandises qui seront transitées de la Belgique vers le Rhin, et *vice versa*, par les eaux indiquées à l'art. 39, paieront, en remplacement de tous droits de transit, de péages et autres de cette nature, un droit fixe comme suit : treize cents et un quart, argent des Pays-Bas, en remonte de l'Escaut occidental au Rhin; neuf cents, argent des Pays-Bas, à la descente du Rhin à l'Escaut occidental, par quintal de 50 kilog. L'augmentation et la réduction de ce droit, stipulées dans les tarifs 1 et 2 de la liste A de la convention de Mayence du 31 mars 1831, seront également appliquées à la navigation des eaux intermédiaires.

Le droit fixe sur le bois de charpente et de construction se paiera au mètre cube des Pays-Bas, en suivant les proportions fixées par l'addition au tarif *lit.* C annexé à ladite convention de Mayence.

Il sera néanmoins facultatif aux intéressés d'opter en faveur du droit de transit ordinaire pour celles de ces marchandises pour lesquelles ce droit serait moins élevé que le droit fixe, sous condition d'en faire la déclaration au *premier* bureau, à l'entrée du territoire des Pays-Bas, et de remplir les formalités de douanes, conformément à la législation générale sur la matière.

Les navires exerçant la navigation sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin y seront assujettis au paiement des droits de pilotage, de balisage et fanaux, ainsi qu'aux droits spéciaux établis sur les canaux et jonctions artificielles dont ils feraient usage, sans que, toutefois, les bâtiments des Pays-Bas puissent être traités plus favorablement que ceux de la Belgique, et sans que les tarifs en vigueur au 19 avril 1839 sur ces eaux puissent être augmentés.

Si, par suite de l'ouverture de voies nouvelles, soit artificielles, soit naturelles, il était nécessaire d'établir sur ces voies des droits de pilotage, balisage ou fanaux, ces nouveaux droits ne pourront être autres ni plus élevés que ceux compris aux tarifs précités.

ART. 43. Les marchandises venant de la Belgique ou du Rhin, par les eaux intermédiaires, seront admises dans les entrepôts de Dordrecht, Rotterdam et Amsterdam.

Celles de ces marchandises qui seraient ultérieurement déclarées à destination, soit du Rhin, soit de la Belgique par les eaux intermédiaires, seront de même affranchies des droits ordinaires de transit, qui seront, dans ce cas, remplacés par le droit fixe déterminé à l'article précédent et par ceux portés aux tarifs qui y sont mentionnés, quel que soit le lieu de l'entrepôt que l'on aurait choisi parmi ceux dénommés ci-dessus, sauf les formalités de douane prescrites par la législation générale des Pays-Bas, comme garantie contre la fraude et par les règlements locaux de la police des ports.

Les marchandises entreposées, ainsi qu'il vient d'être dit, comme appartenant au commerce entre la Belgique et le Rhin, ne paieront pour tout droit de magasin, de quai, de grue et de balance, et pour autant qu'il aura été fait usage de ces établissements, que les quotités indiquées comme *maximum* dans l'art. 69 de la convention de Mayence.

Il ne pourra y avoir, quant à la hauteur des dits droits de quai, de grue, de balance et de magasin, aucune distinction entre les navires belges et leurs cargaisons, se rendant de la Belgique au Rhin, et *vice versa*, et les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons qui se rendent de ce royaume au Rhin, et *vice versa*.

ART. 44. La perception des péages stipulés à l'art. 42 se fera :

a. Pour le transit direct d'Anvers au Rhin, en amont à Bath, en aval à Gorcum.

b. Idem, de Gand au Rhin en amont au Sas-de-Gand, en aval à Gorcum.

c. En cas de transit par les entrepôts des Pays-Bas, au bureau de paiement dans les dites places entrepositaires au moment de la sortie de ces entrepôts.

ART. 45. Les navires employés à la navigation de la Belgique au Rhin, ou *vice versa*, pourront rompre charge dans les ports de Dordrecht, Rotterdam ou Amsterdam, y décharger les marchandises qui seront destinées soit pour les entrepôts, soit pour la consommation des Pays-Bas, ou bien y compléter leur cargaison, après avoir acquitté soit le droit ordinaire de transit, soit le droit fixe mentionné à l'art. 42, conformément aux manifestes vérifiés dont les patrons ou conducteurs doivent être porteurs, et en se conformant, pour les marchandises destinées à être déchargées ou chargées dans les ports de mer susdits, aux dispositions de la loi générale des Pays-Bas concernant les droits d'entrée, de sortie et de transit.

ART. 46. Dans le cas où les patrons ou conducteurs de navires feraient usage de la faculté, qui leur est laissée par l'article précédent, de rompre charge soit partiellement, soit en totalité, les marchandises jouiront, tant pour la mise à quai que pour le transbordement ou la mise en entrepôt, s'il y a lieu, de tous les avantages accordés ou qui pourraient être accordés à la navigation des Pays-Bas vers le Rhin, et *vice versa*.

ART. 47. Si, par la suite, le droit fixe établi sur la navigation de la mer à Gorcum, et *vice versa*, venait à être diminué, remboursé en tout ou en partie, ou entièrement aboli, celui sur la navigation de l'Escaut au Rhin, et *vice versa*, serait également diminué de plein droit dans la même proportion ou entièrement aboli, de telle sorte que les conditions de navigation et de transit restent constamment, et sous tous les rapports, les mêmes pour le commerce des deux pays.

ART. 48. Les formalités à observer, par rapport aux douanes, pour le transit par les eaux intermédiaires sans chargement, ni déchargement, seront celles prescrites par l'art. 39 de la convention de Mayence, conformément à ce qui se pratique à l'égard de la navigation directe de la pleine mer à Gorcum, et *vice versa*.

Ainsi, les patrons ou conducteurs d'embarcations munis de manifestes en bonne et due forme, et ayant rempli les autres conditions prescrites par le règlement sur la navigation du Rhin, 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 les règlements ou dans les cas prévus par l'art. 41 de la convention de Mayence.

Il n'y aura donc lieu à l'application des formalités des douanes, suivant les lois générales des Pays-Bas, que par rapport aux navires qui chargeront ou déchargeront, soit entièrement, soit partiellement dans les ports de Dordrecht, Rotterdam ou Amsterdam, conformément aux art. 5 et 6 de la susdite convention.

ART. 49. L'exercice de la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, conformément au règlement à intervenir, aura lieu aux conditions prescrites par la convention de Mayence pour l'exercice de la navigation du Rhin, et ce, tant sous le rapport du contrôle sur le péage, que sous celui concernant les obligations à remplir par les patrons ou conducteurs, quant à leurs personnes et leurs navires.

La fraude, en matière de droits de navigation, sera punie d'après les dispositions de la même convention, le tout pour autant que ces conditions et dispositions pourront s'appliquer auxdites eaux intermédiaires.

SECTION IV.

Meuse.

ART. 50. En conformité des dispositions de l'acte de Vienne, les péages sur la Meuse, depuis la frontière de France jusqu'à Gorcum, seront réglés suivant le décret du gouvernement français du 10 brumaire an XIV, sauf que le droit établi à raison de la largeur des bateaux, sera calculé suivant leur capacité sur le pied de quatre cinquièmes de centime, argent de Belgique, par distance de 5 kilomèt. et par tonneau d'un mètre cube.

Le mesurage par tonneau en sera fait d'après le règlement sur cette matière, du 20 octobre 1819, n° 1, actuellement en vigueur dans les deux pays.

ART. 51. Les bateaux à vide ne paieront que la moitié du droit.

Les bateaux à vapeur ne paieront également que la moitié du droit, et seulement pour les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises.

ART. 52. Sont exempts de tous droits :

1° Les bateaux chargés d'approvisionnement pour les armées et effets militaires appartenant à l'un ou l'autre des deux gouvernements respectifs ;

2° Les bateaux pêcheurs, ceux servant à traverser la Meuse d'une rive à l'autre, les batelets contenant les agrès des bateaux et ceux servant à transporter les chevaux de halage d'un bord à l'autre ;

3° Les bateaux chargés d'engrais, de grains en gerbes et de fourrages pour le compte des fermiers dans l'étendue de leurs exploitations et ces mêmes bateaux allant ou revenant à vide dans la même étendue.

ART. 53. Les bateaux qui, soit à la descente, soit à la remonte auront choisi la voie du Waal entre Rossum et Gorcum, au lieu de suivre celle de la basse Meuse, ne seront néanmoins assujettis qu'aux péages à raison de la dernière voie.

ART. 54. Les bateaux naviguant sur la Meuse jouiront, tant pour la consommation que pour le transit, des entrepôts néerlandais admis pour la navigation rhénane par rapport aux marchandises expédiées de ou pour la Belgique avec faculté d'opter entre le paiement des droits fixés par le tarif des Pays-Bas et celui du droit mentionné à l'art. 4 de la convention de Mayence.

En retour, le gouvernement belge ouvrira l'entrepôt public de Liège aux marchandises appartenant à la navigation de la Meuse. Ces marchandises pourront y être déclarées tant en transit qu'en consommation, conformément aux droits et tarifs du pays; celles qui continueront le transit ne paieront d'autre droit (sauf ceux d'entrepôt, de quai, de grue et de balance et pour autant qu'il aura été fait usage de ces établissements) que celui mentionné à l'art. 50 ci-dessus.

Les navires passeront librement en se conformant aux lois du pays, avec leurs cargaisons, en transit direct des Pays-Bas en France, et *vice versa*, sans être obligés de rompre charge, et en ne payant d'autre droit que celui mentionné à l'art. 50 ci-dessus.

Il sera facultatif au commerce d'opter entre ce droit et celui de transit suivant le tarif belge.

Il y aura lieu à l'application des formalités de douanes, suivant les lois générales belges, pour les navires qui chargeront des marchandises ou en déchargeront, soit entièrement, soit partiellement dans le port de Liège.

ART. 55. Les règlements et les tarifs établis pour tout le parcours du canal de Zuid Willems-Vaart et la Dieze considérée comme sa continuation jusque dans la

basse Meuse à Crèvecoeur, ne pourront être révisés que de commun accord entre les deux gouvernements. Néanmoins les droits sont, dès à présent, réduits d'un tiers dans la direction de Maestricht à Bois-le-Duc, et de moitié dans la direction de Bois-le-Duc à Maestricht, sans qu'aucun autre droit ou péage puisse être établi.

En considération de ces réductions, toutes les exemptions accordées par suite de privilèges particuliers sont annulées, ainsi que ces privilèges eux-mêmes.

CHAPITRE III.

FINANCES.

ART. 56. La partie de l'encaisse du caissier-général de l'Etat qui, au 1^{er} octobre 1830, se trouvait dans les mains de ce caissier et chez ses agents dans les ci-devant provinces méridionales du royaume des Pays-Bas, à l'exception des villes de Maestricht et de Luxembourg, demeure acquise au trésor belge,

Les pièces et documents propres à établir la situation du caissier-général susdit à l'époque précitée du 1^{er} octobre 1830, seront immédiatement remis par le gouvernement néerlandais au gouvernement belge.

ART. 57. Les obligations dites *los-renten* que la Société générale a déposées à Amsterdam pour sa participation à l'emprunt de 30,000,000 à 3 $\frac{1}{2}$ p. %, autorisé par la loi du 27 mai 1830 et l'arrêté royal du 1^{er} juin suivant, seront délivrées au gouvernement néerlandais, qui prélèvera sur ces *los-renten* une somme de fl. 1,830,000 des Pays-Bas pour être remise au gouvernement belge, ainsi qu'il est dit à l'art. 60 ci-après.

Le dit gouvernement néerlandais s'engage à donner main-levée des saisies pratiquées à Amsterdam, sur les valeurs appartenant à la Société générale.

Le solde qui pourrait résulter de l'opération de la participation de ladite Société générale à l'emprunt précité, sera remis au gouvernement belge, de même que les *los-renten* et le solde de compte numéraire provenant de souscriptions de particuliers audit emprunt et dont la société est demeurée comptable.

Décharge et renonciation à toute prétention et recours du chef de cette opération de la part de l'un ou de l'autre gouvernement envers la Société générale, lui seront données contre remise, comme il vient d'être dit, des valeurs dues par elle.

Il demeure entendu que la Société générale comptera au gouvernement belge, et en sera libérée par lui : 1^o du solde de compte de ladite Société générale avec le syndicat d'amortissement, arrêté au 1^{er} octobre 1830, et 2^o du solde de compte de la même société avec le ministre des finances, comme président du syndicat.

ART. 58. Il sera tenu compte par le gouvernement néerlandais, à la Société générale, de sa créance en capital et intérêts sur la colonie de Surinam, à charge, par ledit établissement, de restituer au gouvernement néerlandais les titres d'inscription de rente sur le grand-livre de cette colonie qui lui avaient été donnés en garantie de ses avances.

De son côté, la Société générale tiendra compte au gouvernement des Pays-Bas, des cautionnements versés en numéraire par les agents de ladite Société, dans les provinces septentrionales et à Maestricht et Luxembourg.

Elle donnera également main-levée des inscriptions hypothécaires sur les biens desdits agents dont les cautionnements n'ont pas été fournis en numéraire, ou sur les rentes immobilisées, à cet effet, au grand-livre des Pays-Bas.

La Société générale fera connaître, dans le mois de la reddition des comptes de ses agents, les motifs qui s'opposeraient à l'exécution du présent article, par suite de

prétentions qu'elle aurait à faire valoir contre un ou plusieurs desdits agents, du chef d'opérations étrangères au service du caissier-général.

ART. 59. Les *los-renten* reçues jusqu'au 31 décembre 1838, par le gouvernement belge en paiement du prix des domaines vendus par le syndicat d'amortissement et situés dans les provinces méridionales de l'ancien royaume des Pays-Bas, telles qu'elles ont été occupées par la Belgique jusqu'au moment de l'exécution du traité du 19 avril 1839, seront annulées, et coupées par moitié, en présence de commissaires belges et néerlandais à ce délégués par leurs gouvernements respectifs.

Il sera dressé de cette opération procès-verbal, en double expédition, à chacune desquelles sera annexée la moitié desdites obligations.

Quant aux *los-renten*, dénoncées ou non dénoncées, qui sont rentrées dans les caisses belges, depuis ladite époque du 31 décembre 1838, ou qui pourraient y rentrer encore, elles appartiendront à la Belgique avec tous les droits et actions attachés à ces obligations, pour en être payée par le gouvernement des Pays-Bas, de la même manière que tout autre porteur de semblables obligations avec les intérêts depuis le 1^{er} janvier 1839. Le gouvernement néerlandais, s'engageant à remplacer par des *los-renten* dénoncées à Amsterdam, celles qui, au moment du versement, ont été revêtues de la formalité d'annulation prescrite par le cahier des charges.

Les *los-renten* dénoncées à Bruxelles, qui sont encore dans la circulation, demeurent à la charge du trésor néerlandais, sans que la prescription légale puisse être opposée au paiement des intérêts échus.

Les valeurs fournies au syndicat d'amortissement, en cautionnement ou garantie du paiement du prix des domaines situés en Belgique, vendus par cet établissement, seront remises au gouvernement belge avec les coupons d'intérêt et sans que la prescription légale puisse leur être opposée; le gouvernement belge donnera décharge au gouvernement néerlandais de cette remise.

Les hypothèques prises et inscrites pour les mêmes causes sur des biens situés dans le royaume actuel des Pays-Bas ou le grand-duché de Luxembourg, seront radiées à la demande du gouvernement belge.

Il demeure entendu que, sauf ce qui vient d'être stipulé au § 1^{er} du présent article, relativement aux *los-renten* reçues par le trésor belge, le gouvernement néerlandais ou grand-ducal ne pourra rien réclamer du chef des versements faits pendant l'occupation belge, en paiement du prix des domaines situés dans le territoire du Limbourg et du Luxembourg, dont la remise aux Pays-Bas a eu lieu en exécution du traité de paix du 19 avril 1839.

Il n'y aura également lieu à réclamer des acquéreurs de biens aucun accroissement de charges ou d'intérêts, à raison des retards mis par eux à se libérer jusqu'au moment de l'exécution dudit traité.

Par suite des arrangements qui précèdent, toute prétention des Pays-Bas à l'égard des domaines situés en Belgique et au prix de ceux vendus, recouvrés ou à recouvrer, par le gouvernement belge, se trouve éteinte et interdite.

ART. 60. Les dîmes et biens situés sur le territoire néerlandais, qui ont été cédés à la Société générale de Bruxelles, par acte du 16 décembre 1822, et tels qu'ils existaient au 1^{er} octobre 1830, sont rétrocédés, à partir du 1^{er} janvier 1843, en toute propriété, à S. M. le roi des Pays-Bas, avec renonciation à toute prétention aux revenus de ces dîmes et biens perçus depuis le 1^{er} octobre 1830 ainsi qu'à ceux à percevoir.

En retour, Sa dite Majesté et le gouvernement néerlandais renoncent, en faveur de l'État belge, à tous droits et prétentions aux redevances et au prix de vente des dîmes et biens ci-dessus mentionnés, dus par la Société générale de Bruxelles, en vertu de l'art. 12 de ses statuts.

De plus, S. M. le roi des Pays-Bas cède à l'État belge en toute propriété : 1^o le palais

situé à Bruxelles, Boulevard du Régent; 2° le palais et le domaine de Tervueren; 3° un hôtel situé à Bruxelles, Place Royale; 4° le château et la ferme de Ravestein, ainsi que le moulin, les terres et prés et autres biens situés à Tervueren, et en général et sans exception aucune, tous les biens immeubles que Sa dite Majesté possède en Belgique, à quelque titre que ce soit.

Cette cession comprend indistinctement tous les terrains, bâtiments et dépendances annexés auxdites propriétés, ainsi que les agencements, décors, meubles et objets quelconques qui s'y trouvent encore.

Pour parfaire la valeur de ces transmissions, il sera remis au gouvernement belge une somme de fl. 1,830,000 en *los-renten*, laquelle servira aux fins ci-dessous indiquées.

Les hautes parties contractantes s'engagent à faire passer dans le plus bref délai les actes nécessaires pour constater la transmission réciproque des biens et les renonciations convenues.

ART. 61. Moyennant une somme de fl. 4,330,000, le gouvernement néerlandais renonce, au nom de Sa Majesté le roi Guillaume-Frédéric, comte de Nassau, et se portant fort pour Sa dite Majesté, à toutes prétentions et à tout recours à raison de créances et d'avances faites tant par elle-même que pour son compte, pour la canalisation de la Sambre, la construction ou la rétrocession des canaux de Pommerœil à Antoing, de Charleroy à Bruxelles, et de la partie de celui de Gand à Terneuzen située sur le territoire belge, ainsi que pour tous autres canaux et travaux publics quelconques exécutés en Belgique.

Cette somme sera acquittée :

1° Par les fl. 1,830,000 *los-renten* dont il est parlé à l'article précédent et qui seront prélevés ainsi qu'il est dit à l'art. 57 du présent traité;

2° Par une obligation de fl. 2,500,000 de la Société générale de Bruxelles à deux ans de date et portant intérêt annuel de 4 p. %.

ART. 62. Moyennant une somme de fl. 285,000 à payer au trésor néerlandais par le gouvernement belge, et sauf le recours de ce gouvernement sur les provinces de Liège et du Limbourg belge, le gouvernement néerlandais conserve à sa charge les remboursements d'actions et les paiements des intérêts et primes opérés depuis le 19 avril 1839, ainsi que les remboursements et paiements de même nature encore à faire jusqu'à l'extinction entière de l'emprunt levé en vertu de la loi du 5 janvier 1824, pour la construction du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, dit le *Zuid-Willems-Vaart*.

ART. 63. Afin de régler de commun accord l'exécution de ce qui est prescrit par l'art. 13 du traité du 19 avril 1839 relativement au partage des dettes publiques du royaume des Pays-Bas, il a été convenu :

Les capitaux à transférer et les rentes à inscrire à charge de la Belgique, en vertu des §§ 1 et 4 de l'art. 13 du traité du 19 avril 1839 se composeront comme suit :

1° D'une rente globale et inaliénable de fl. 400,000 des Pays-Bas à inscrire au profit du gouvernement néerlandais avec jouissance du 1^{er} janvier 1843, la dite rente représentant le prix des avantages de navigation et de commerce assurés à la Belgique par le traité du 19 avril 1839 fl.

2° Des capitaux à 2 $\frac{1}{2}$ p. % déjà inscrits au livre auxiliaire du grand-livre de la dette néerlandaise, établie à Bruxelles en exécution de l'art. 38 de la loi du 27 décembre 1822, ensemble fl. 11,564,800 de capital, donnant fl. 289,120 de rente

3° De capitaux inscrits au grand-livre de la dette néerlandaise à Amsterdam à 2 $\frac{1}{4}$ p. % ;

	CAPITAUX	RENTES
. fl.	"	400,000
.	11,564,800	289,120
A reporter. . . . fl.	11,564,800	689,120

Report.	fl. 11,564,800	689,120
<p>A. Au profit de corporations belges, telles que hospices, bureaux de bienfaisance, villes et communes, fabriques d'églises et tous autres établissements publics et particuliers belges ;</p> <p>B. Pour cautionnements fournis par des comptables belges,</p> <p>C. Pour capitaux provenant de fonds particuliers, dont il est fait mention à l'art. 22 du traité du 19 avril 1839 ;</p> <p>Les uns et les autres à désigner par le gouvernement belge jusqu'à concurrence de fl. 4,435,200 de capital, donnant fl. 110,880 de rente. Ces capitaux seront transférés libres de tous arrérages, jusques et y compris le 31 décembre 1842, époque à partir de laquelle les rentes seront à la charge de la Belgique</p>		
4° D'un capital de fl. 7,000,000 à 2 $\frac{1}{2}$ p. % à inscrire au profit du gouvernement belge avec jouissance du 1 ^{er} janvier 1843, pour, au moyen de cette inscription, achever les liquidations mentionnées à l'art. 64 ci-après, soit fl. 7,000,000 de capital, donnant fl. 175,000 de rente	4,435,200	110,880
5° D'un capital de fl. 1,000,000 à 2 $\frac{1}{2}$ p. %, à transcrire au profit du gouvernement belge avec jouissance du 1 ^{er} janvier 1843, pour, au moyen de cette inscription, satisfaire aux réclamations concernant le fonds d'agriculture, mentionnées à l'art. 66 ci-après; soit fl. 1,000,000 de capital donnant fl. 25,000 de rente	7,000,000	175,000
6° D'un capital de fl. 80,000,000 à 2 $\frac{1}{2}$ p. %, à inscrire au profit du gouvernement néerlandais, avec jouissance du 1 ^{er} janvier 1843 ; l'inscription de ce capital à mettre à la libre disposition de ce gouvernement un mois après les ratifications du présent traité, soit fl. 80,000,000 de capital, donnant fl. 2,000,000 de rente.	1,000,000	25,000
7° D'un capital de fl. 80,000,000 à 2 $\frac{1}{2}$ p. %, à inscrire au profit du gouvernement néerlandais, avec jouissance du 1 ^{er} janvier 1843 ; l'inscription de ce capital à mettre à la libre disposition de ce gouvernement au 1 ^{er} juillet 1844, ou à racheter en vertu des dispositions du paragraphe suivant. Néanmoins, si au 1 ^{er} janvier 1844, la justification de l'amortissement dont il est parlé ci-après n'était pas faite, la présente inscription ne serait mise à la libre disposition du gouvernement des Pays-Bas que 6 mois après la production des rentes néerlandaises annulées, sans préjudice au droit du gouvernement belge, de déclarer son option de rachat ainsi qu'il va être dit ; soit fl. 80,000,000 de capital donnant fl. 2,000,000 de rente	80,000,000	2,000,000
	<u>80,000,000</u>	<u>2,000,000</u>
Total	fl. 184,000,000	fl. 5,000,000

Il sera facultatif au gouvernement belge de se libérer en numéraire de cette dernière

inscription, en en faisant la déclaration au gouvernement des Pays-Bas un mois avant l'époque à laquelle, d'après ce qui précède, ladite inscription devra être mise à la libre disposition de ce gouvernement. Dans ce cas, le remboursement s'en fera à Bruxelles ou à Anvers, à raison de fl. 50 des Pays-Bas pour fl. $2 \frac{1}{2}$ de rente, au cours légal de fr. $2-11 \frac{64}{100}$, argent de Belgique, par florin, et en quatre paiements égaux de trois mois en trois mois, après l'époque mentionnée ci-dessus.

La rente continuera à être payée à due concurrence jusqu'au moment de chaque remboursement trimestriel.

Les rentes et capitaux mis à la disposition du gouvernement néerlandais, conformément à ce qui précède, seront employés par lui à la conversion ou au rachat et amortissement de dettes néerlandaises qui seront immédiatement annulées, ledit gouvernement s'engageant à représenter au gouvernement belge ou à son ministre à La Haye, dans les six mois qui suivront cette annulation, les titres des capitaux amortis.

Il demeure entendu que les dettes pour lesquelles le capital compris au § 4 ci-dessus a été accordé, sont considérées, par rapport à l'obligation qui précède, comme titres de la dette néerlandaise amortie.

Il en sera de même des cautionnements des comptables belges remboursés par le trésor néerlandais.

Le transfert de la dette voulu par l'art. 13 du traité précité consistant, d'après ce qui précède, dans l'inscription au grand-livre de la Belgique des capitaux et rentes énoncés aux §§ 1 à 7, et leur radiation du grand-livre d'Amsterdam, en ce qui concerne ceux désignés aux §§ 2 et 3, sera fait sous la surveillance et direction de membres de la commission mixte d'Utrecht à ce délégués par leurs gouvernements respectifs.

Les deux hautes parties contractantes considèrent comme applicable aux dispositions qui précèdent la garantie des cinq cours mentionnée à l'art. 2 des traités conclus le 19 avril 1839, par Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le roi des Pays-Bas, respectivement avec Sa Majesté l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, Sa Majesté le roi des Français, Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le roi de Prusse et Sa Majesté l'empereur de toutes les Russies.

ART. 64. Moyennant l'inscription au profit de la Belgique du capital fl. 7,000,000 des Pays-Bas à $2 \frac{1}{2}$ p. %, dont il est fait mention au § 4 de l'article précédent, augmenté des intérêts de ce capital du 1^{er} janvier 1839 au 31 décembre 1842, le gouvernement belge se charge d'achever à son compte la liquidation de toutes les 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 ces réclamations seraient encore admissibles, en y comprenant :

1^o La liquidation,

A. Des créances provenant de la dette dite *austro-belge* dont la conversion en dette nationale a été stipulée par la convention conclue entre les Pays-Bas et l'Autriche, le 9 octobre 1815;

B. Des créances provenant de l'ancienne dette constituée dans les ci-devant provinces méridionales du royaume des Pays-Bas, en exécution de la loi du 9 février 1818, y compris celles provenant de la catégorie d'engagères dont la convention conclue, le 5 mars 1828, entre les gouvernements des Pays-Bas et de l'Autriche a stipulé la liquidation;

C. Des créances provenant de l'arriéré des Pays-Bas, conformément à ladite loi du 9 février 1818;

Le tout pour autant que ces créances n'étaient ni liquidées, ni rejetées, ni frappées de déchéance, ni prescrites à la date du 1^{er} octobre 1830.

Il est entendu que cette liquidation comporte, en conformité de l'arrêté royal du 22 février 1816 et de la loi du 9 février 1818, l'apurement des rentes et l'inscription au grand-livre de la Belgique des créances ainsi liquidées;

2^o L'apurement des rentes et l'inscription audit grand-livre de la Belgique des créances, conformément aux mêmes arrêté et loi, dont les certificats de liquidation délivrés ou non délivrés avant le 1^{er} octobre 1830 n'étaient encore inscrits, ni frappés de déchéance ni prescrits à cette époque;

3^o La liquidation et l'acquiescement des créances dont s'occupe le § 3 de l'art. 22 du traité du 19 avril 1839, qui, à l'époque du 1^{er} octobre 1830, n'étaient ni liquidées, ni payées, ni rejetées, ni frappées de déchéance, ni prescrites.

Cette liquidation et le paiement des sommes liquidées 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.

Le royaume de Belgique est, pour ce qui concerne les créances dites françaises appartenant à des Belges, subrogé aux droits de l'ancien royaume des Pays-Bas, en ce qui touche les obligations que la France a contractées envers ce dernier État.

Toutes les liquidations ci-dessus seront opérées conformément aux règles établies par le gouvernement de l'ancien royaume des Pays-Bas avant le 1^{er} octobre 1830.

Les délégués du gouvernement belge nommés à l'effet d'opérer ces liquidations, seront considérés comme succédant aux pouvoirs et aux attributions des ci-devant commissions néerlandaises de conversion et de liquidation, en ce qui concerne les créances mentionnées aux § 1^{er} et 2^o, et de la commission mixte d'Utrecht, en ce qui touche les créances mentionnées au § 3^o ci-dessus.

Pour l'exécution de ce qui précède, le gouvernement néerlandais remettra au gouvernement belge, tant en vertu de la présente disposition que du § 5 de l'art. 13 du traité du 19 avril 1839, tous les titres, registres et extraits de registres, états, dossiers, décisions et documents quelconques concernant les liquidations, mentionnées ci-dessus, et notamment les archives, protocoles et pièces diplomatiques qui ont amené les conventions des 9 octobre 1815 et 5 mars 1828, entre les Pays-Bas et l'Autriche. Les bordereaux et certificats de liquidations terminées, non encore délivrés aux ayant droits, seront également remis au gouvernement belge.

Le gouvernement néerlandais s'engage à prêter ses bons offices pour aider, autant que possible, à constater l'authenticité des pièces émanées de son administration.

ART. 65. Les obligations réciproques des deux gouvernements concernant le partage de la dette publique de l'ancien royaume des Pays-Bas et la liquidation des créances et réclamations mentionnées ci-dessus, se trouvant réglées par les dispositions des deux articles qui précèdent, toute réclamation et prétention de ce chef se trouvera éteinte et interdite de part et d'autre, moyennant l'exécution de ces dispositions.

Il demeure entendu que la rente inscrite au grand-livre d'Amsterdam, comme indemnité mentionnée à l'art. 69 de l'acte de Vienne, pour la perte des revenus provenant des droits de souveraineté du duché de Bouillon, n'est pas comprise dans lesdites dispositions, et que cette rente demeure à la charge du trésor néerlandais.

ART. 66. Moyennant le capital de 1 million de fl. à 2 $\frac{1}{2}$ %, à prendre sur le fonds d'agriculture établi par la loi du 6 janvier 1816, et qui, d'après le § 5 de l'art. 63 ci-dessus, sera transcrit du grand-livre d'Amsterdam au profit du gouvernement belge, ledit gouvernement se charge de faire droit à toutes les réclamations que des sujets belges auraient à faire valoir sur ledit fonds.

ART. 67. Les recouvrements opérés sur les avances faites par le trésor, par le fonds

de l'industrie ou par le syndicat d'amortissement à des communes, à des corporations, à des établissements publics ou privés et à des particuliers, resteront acquis au gouvernement qui a effectué ces recouvrements.

Les créances encore exigibles au 19 avril 1839, provenant d'avances de même nature, appartiendront au gouvernement possesseur actuel du territoire sur lequel le débiteur avait son siège ou son domicile au 30 septembre 1830, pour autant que depuis cette époque et avant le 19 avril 1839 il ne l'ait pas fixé sur l'autre territoire.

ART. 68. Les pensions accordées avant le 1^{er} novembre 1830 à des Néerlandais ou à des Luxembourgeois qui, domiciliés dans les provinces méridionales à cette époque, ont continué à demeurer en Belgique, seront à la charge du trésor néerlandais ou grand-ducal.

Les pensions accordées avant le 1^{er} novembre 1830 à des Belges qui, domiciliés dans les provinces septentrionales à cette époque, ont continué à demeurer dans les Pays-Bas ou le grand-duché de Luxembourg, seront à la charge du trésor belge.

Chacune des deux hautes parties contractantes se réserve d'accorder des facilités et des dispenses à ceux de ses sujets titulaires des pensions ci-dessus désignées, qui feraient valoir des motifs pour conserver leur résidence actuelle.

Les pensions accordées par le gouvernement belge, depuis le 1^{er} novembre 1830, jusqu'à l'époque de la remise aux Pays-Bas du duché de Limbourg et du grand-duché de Luxembourg, à des personnes nées sur ces territoires et qui n'auront pas déclaré vouloir rester Belges, en conformité des lois belges sur la matière, seront à la charge du trésor néerlandais.

Les pensions accordées par le gouvernement belge depuis le 1^{er} novembre 1830, à des personnes nées sur les territoires dont il est question dans le paragraphe précédent et qui auront déclaré vouloir rester Belges, en conformité des lois précitées, seront à la charge du trésor belge.

Chacun des deux pays conserve à la charge de son trésor les pensions allouées, avant le 1^{er} novembre 1830, à des étrangers domiciliés sur son territoire au 19 avril 1839.

Les pensions accordées du 25 août 1815 au 1^{er} novembre 1830, à des étrangers domiciliés hors des deux pays, seront à la charge des deux trésors. Elles continueront à être payées par le trésor néerlandais. Examen fait du montant de ces dernières pensions, il a été convenu que la Belgique rembourserait, de ce chef, audit trésor une somme de fl. 40,000, décroissant chaque année d'un dixième, ou fl. 4,000 jusqu'à extinction.

Toutes les dispositions qui précèdent sont applicables aux paiements faits depuis le 19 avril 1839.

Les pensions et traitements d'attente, de non-activité et de réforme autres que les pensions dont il vient d'être question, restent à la charge du pays qui les soldait au 19 avril 1839, en demeurant toutefois assujettis aux lois et règles de ce pays.

ART. 69. Les cautionnements fournis en numéraire, ainsi que les versements faits par des sujets belges et dont il est question au § 2 de l'art. 22 du traité du 19 avril 1839, seront restitués directement au gouvernement belge par le trésor néerlandais, avec les intérêts à partir du 1^{er} juillet 1830 jusqu'au 31 décembre 1842.

Seront également remis directement au trésor belge par le trésor néerlandais les consignations et les dépôts judiciaires appartenant à des sujets belges et versés comme tels, avant le 1^{er} octobre 1830, dans les caisses des consignations du royaume des Pays-Bas avec les intérêts fixés par la loi du 28 nivôse an XIII.

Par contre, le gouvernement belge bonifiera au trésor néerlandais un intérêt de 4 p. % sur les sommes qu'il a retenues à l'échéance des semestres de la rente de fl. 5,000,000, depuis l'époque desdites retenues jusqu'au 31 décembre 1842, après déduction faite à chaque semestre du montant des intérêts mentionnés à l'article 64 ci-dessus pour liquidation d'anciennes créances.

CONVENTION

CONCLUE AVEC LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE POUR FAVORISER L'INDUSTRIE NATIONALE,

LE 4 NOVEMBRE.

ENTRE

MM. le comte C. De Briey, ministre des affaires étrangères, et J.-B. Smits, ministre des finances, agissant au nom du gouvernement belge,

ET

M. le comte F. De Meeus, gouverneur de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale à Bruxelles, assisté de M. J. Greban, secrétaire de la même société, il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. La Société générale pour favoriser l'industrie nationale cède au gouvernement belge, pour être rétrocedés à Sa Majesté le roi des Pays-Bas, tous les biens et dîmes, tels qu'ils existaient au 1^{er} octobre 1830, qu'elle possède sur le territoire néerlandais et qui lui ont été cédés par acte du 16 décembre 1822. Elle fait, en outre, abandon en faveur dudit gouvernement belge de tous les droits et prétentions qu'elle a aux revenus, non perçus par elle, desdits biens et dîmes jusques et y compris le 31 décembre 1842.

Cette cession et cet abandon sont faits à la condition suivante :

En déduction de la somme de 32,000,000 de fl. des Pays-Bas, due par la Société générale, en vertu de l'art. 12 de ses statuts, tant pour redevances échues jusqu'à ce jour et à échoir fin 1842, que pour prix de tous les biens et dîmes qui lui ont été cédés par l'acte précité, il sera tenu compte par le gouvernement belge à ladite société d'une somme de fl. 16,500,000.

ART. 2. La somme de fl. 15,500,000 dont la Société générale demeurera débitrice après la déduction de fl. 16,500,000 mentionnés en l'article précédent, sera soldée par la Société générale du gouvernement belge, de la manière suivante :

1 ^o Par la cession de la forêt de Soignes (y compris toutes les routes et chemins qui la traversent et notamment la route de Mont-St-Jean à Tervueren) contenant dans ses limites actuelles, au-delà de 4,300 hect., pour une somme de fl.	8,100,000
2 ^o Par un versement en numéraire au 1 ^{er} janvier 1843, de	2,500,000
3 ^o Par sa promesse à un an de date à l'intérêt annuel de 3 $\frac{1}{3}$ p. %, de	2,400,000
4 ^o Par sa promesse à 2 ans de date à l'intérêt annuel de 4 p. %, de	2,500,000
Ensemble fl.	15,500,000

La susdite cession est faite avec garantie contre tout trouble et éviction et la forêt livrée exempte de toute hypothèque et tous privilèges, à l'exception, toutefois, des servitudes et droits d'usage dont elle est grevée en ce moment et qui consistent notamment dans le droit qu'a la maison d'Aremberg à la délivrance annuelle de 191 $\frac{1}{3}$ mesures de bois de chauffage, dans un libre passage en faveur de MM. le comte de Meeus, le comte de Béthune, Baesen et M^{me} Neef.

ART. 3. Toutes les dispositions qui précèdent seront nulles et de nul effet si le traité général intervenu entre le gouvernement belge et le gouvernement néerlandais n'obtient pas l'assentiment des Chambres.

Si les Chambres belges ne donnaient leur assentiment qu'aux clauses de l'art. 1^{er}, l'art. 2 de la présente convention serait nul et de nul effet, et la Société générale se trouverait replacée, quant à la somme de fr. 15,500,000 dont cette société demeurerait débitrice envers le gouvernement belge, dans les termes et conditions des statuts déjà cités.

Selon les cas prévus, tout ou partie de la présente convention ne sera considéré comme définitif qu'après avoir reçu l'approbation des Chambres législatives.

Fait en double à Bruxelles, le 4 novembre 1842.

Comte F. MEEUS.

GREBAN.

TABLE DES MATIÈRES.

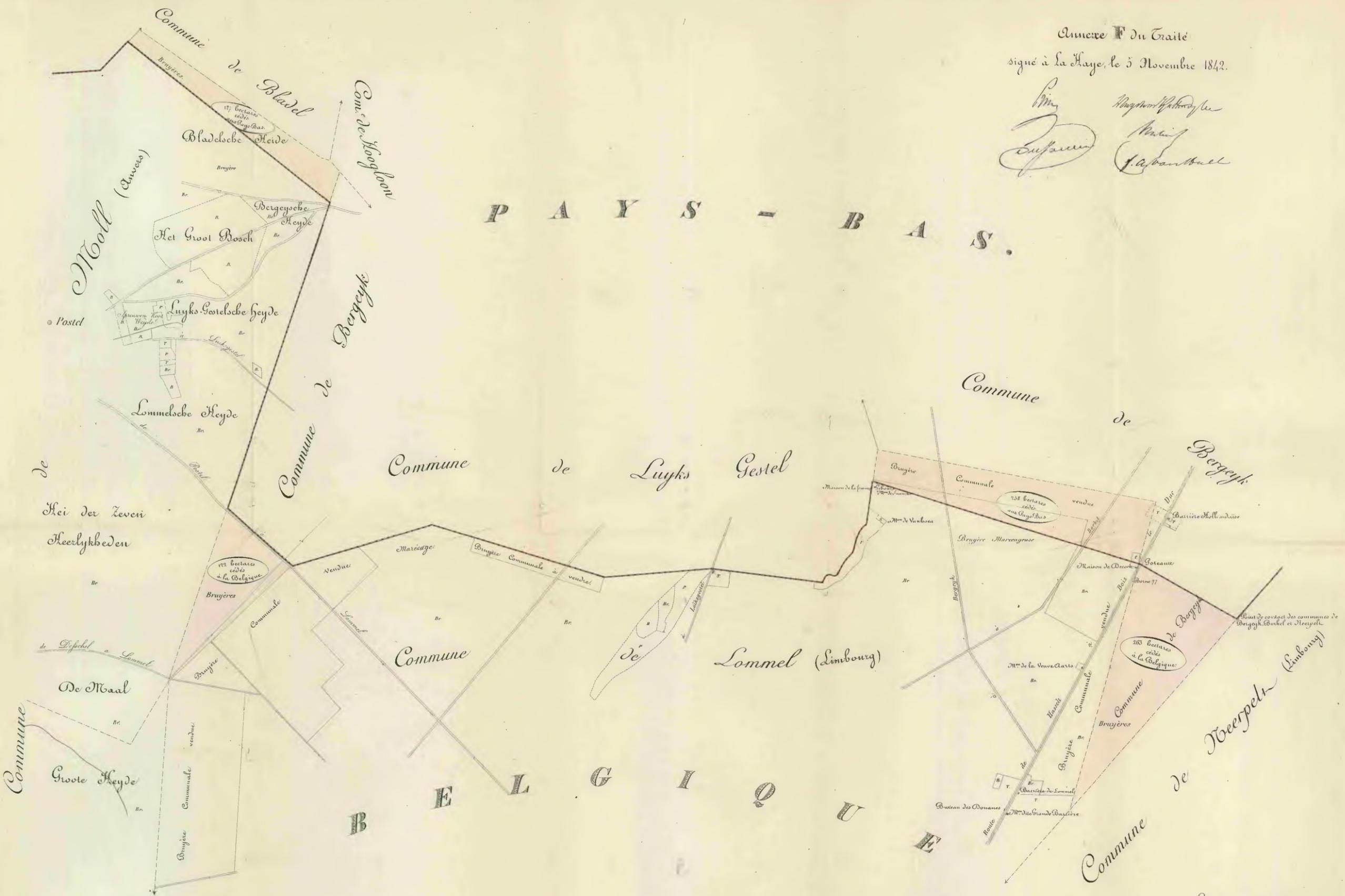
Exposé des motifs	1
CHAP. I. Limites	3
Martelage	<i>16.</i>
Nord du Limbourg	4
Limite dans l'Escaut.	5
CHAP. II. Navigation.	8
SECT. I. Escaut	9
II. Canal de Terneuzen	12
III. Eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.	18
IV. Meuse	23
CHAP. III. Finances	25
Projet de loi.	36
Traité entre la Belgique et les Pays-Bas, du 5 novembre 1842.	38
Convention conclue avec la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, le 4 novembre 1842	53

Annexe F Du Traité
signé à La Haye, le 5 Novembre 1842.

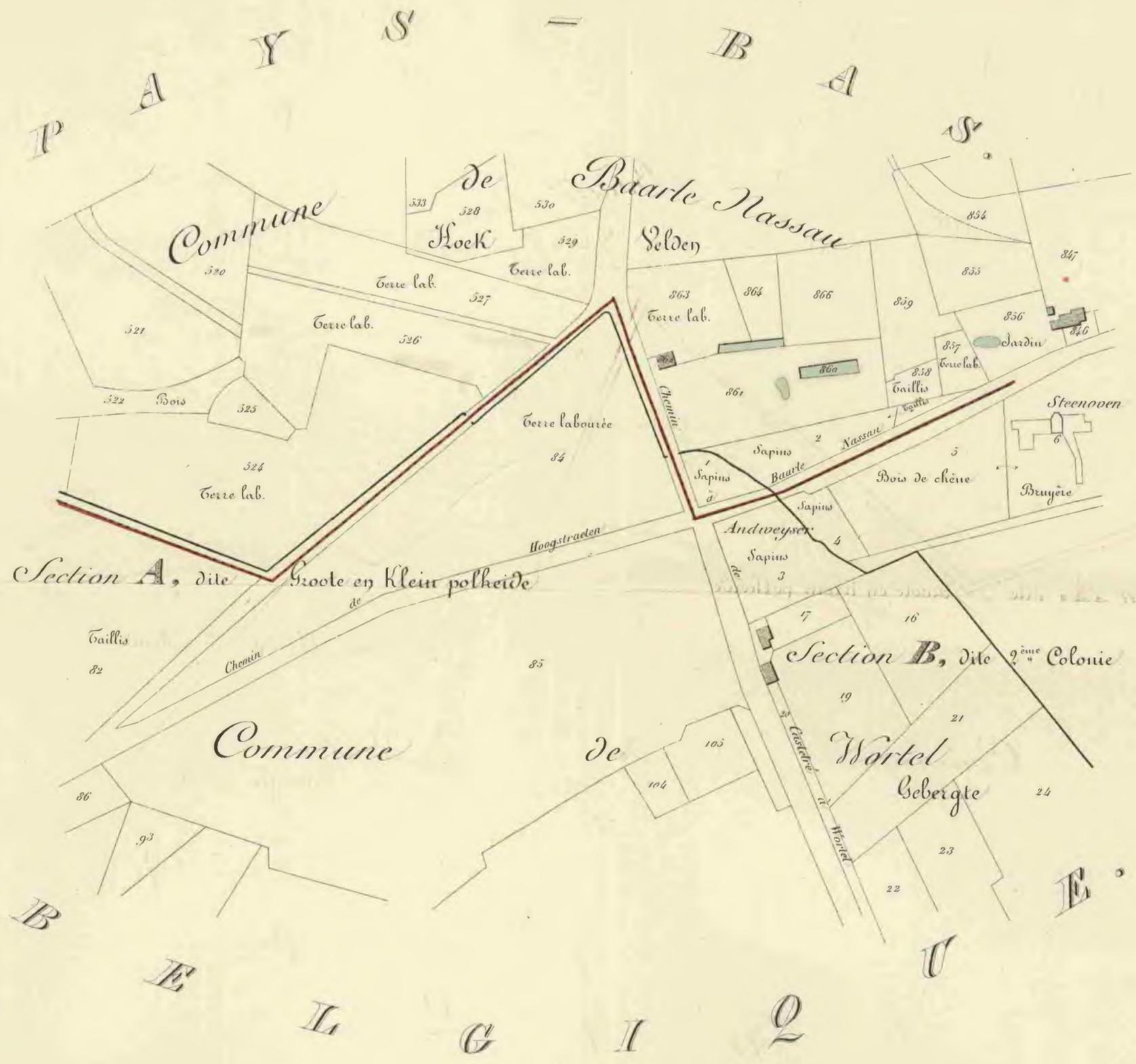
[Handwritten signatures]
Euphrasie
J. A. van Baal

P A Y S - B A S .

B E L G I Q U E



Limite ———



Handwritten signature: J. M. van der ...

signé à La Haye, le 5 Novembre 1849.

Annexe II Du Traité

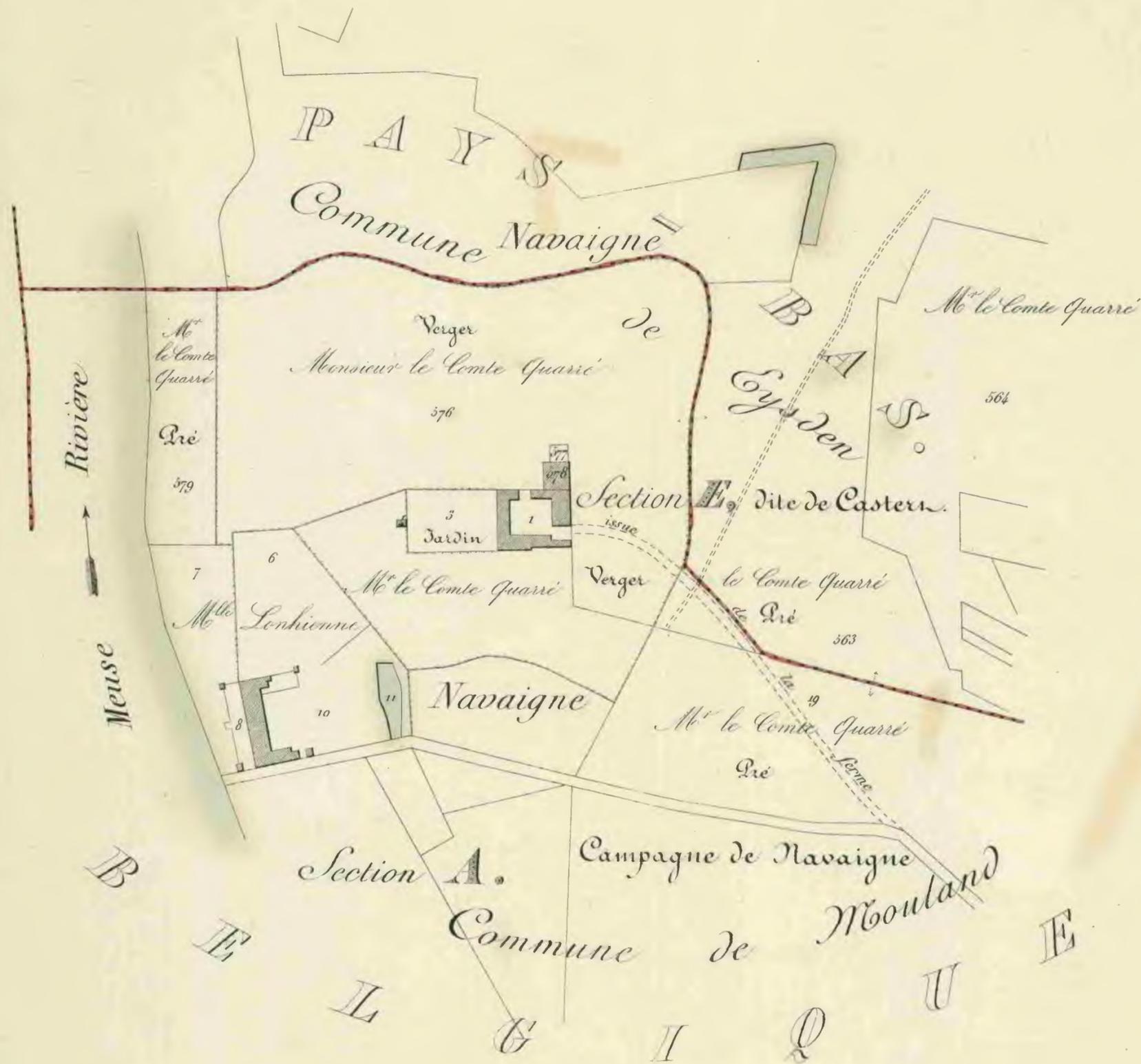
Handwritten signatures: J. A. van ...

Limite ———
Echelle de 1 à 2,500.

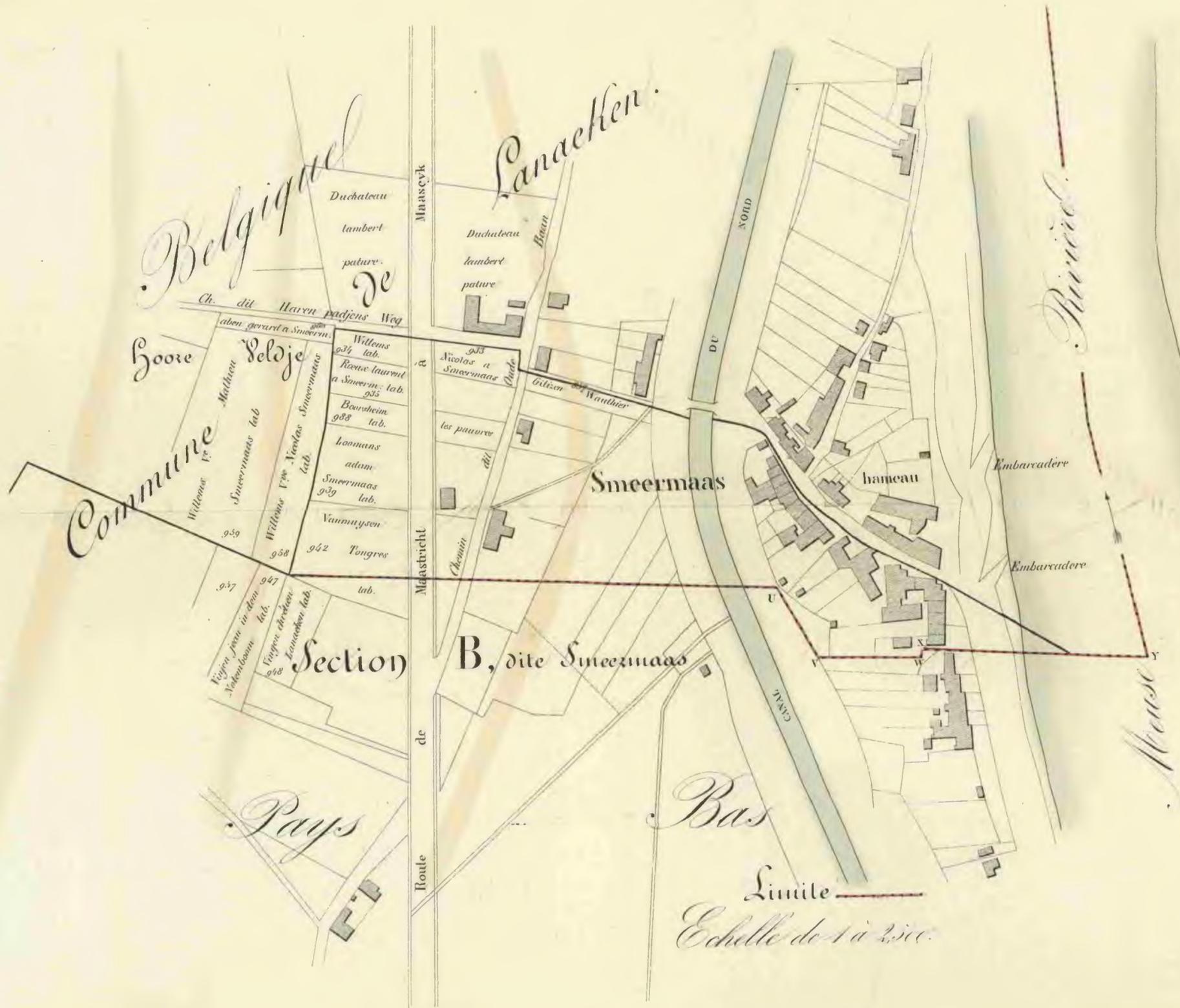
Annexe G du Traité
 Signé à la Haye, le 5 Novembre 1842.

My
de Jancin

Monsieur de la Roche
Monsieur
J. A. Vanthall



Limite ———
 Echelle de 1 à 2,500.

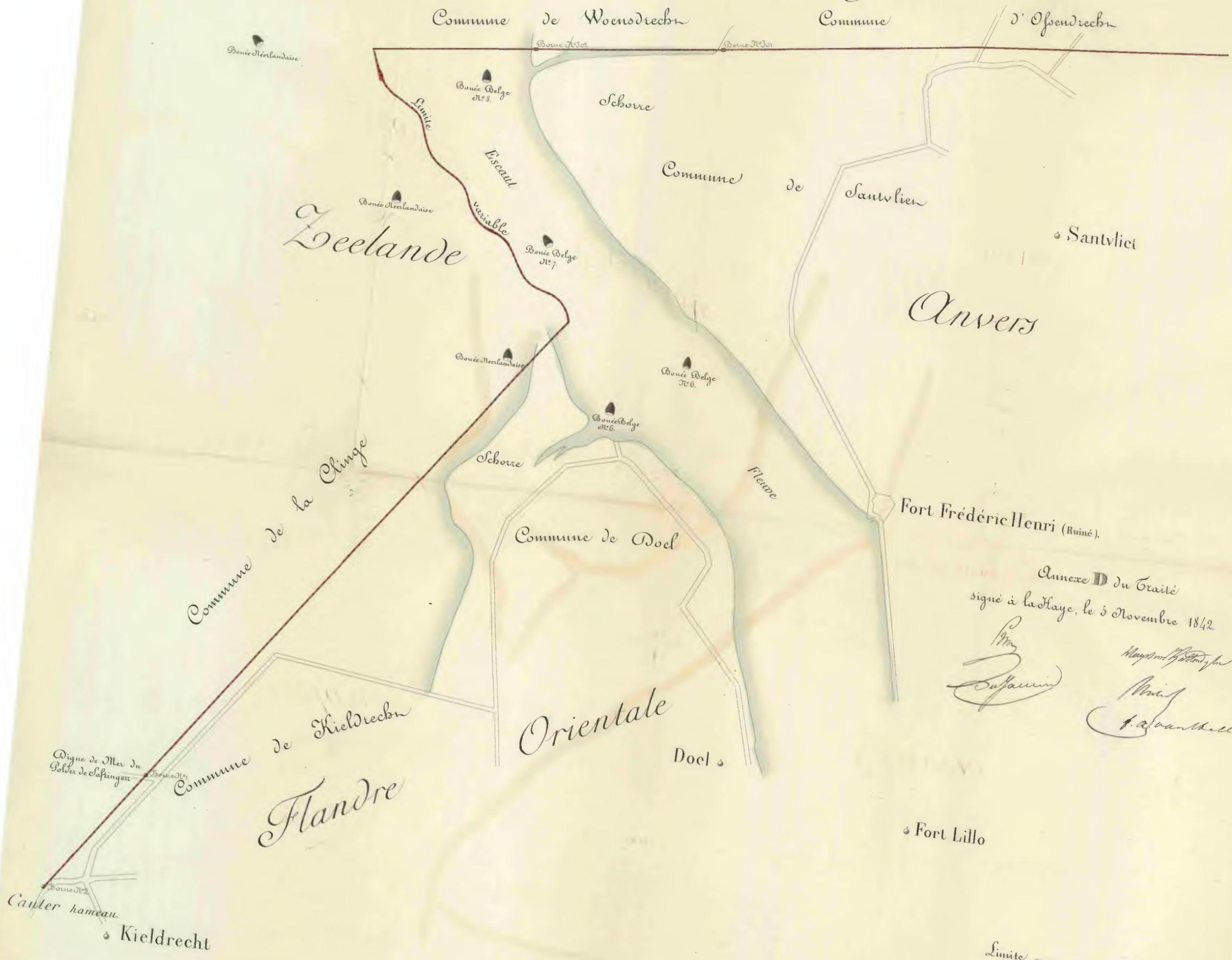


Annex E du Traité
 signé à La Haye, le 5. Novembre 1812.

Capitaine
Major
de vanthaele

Limite
 Echelle de 1 à 2500.

Brabant Septentrional

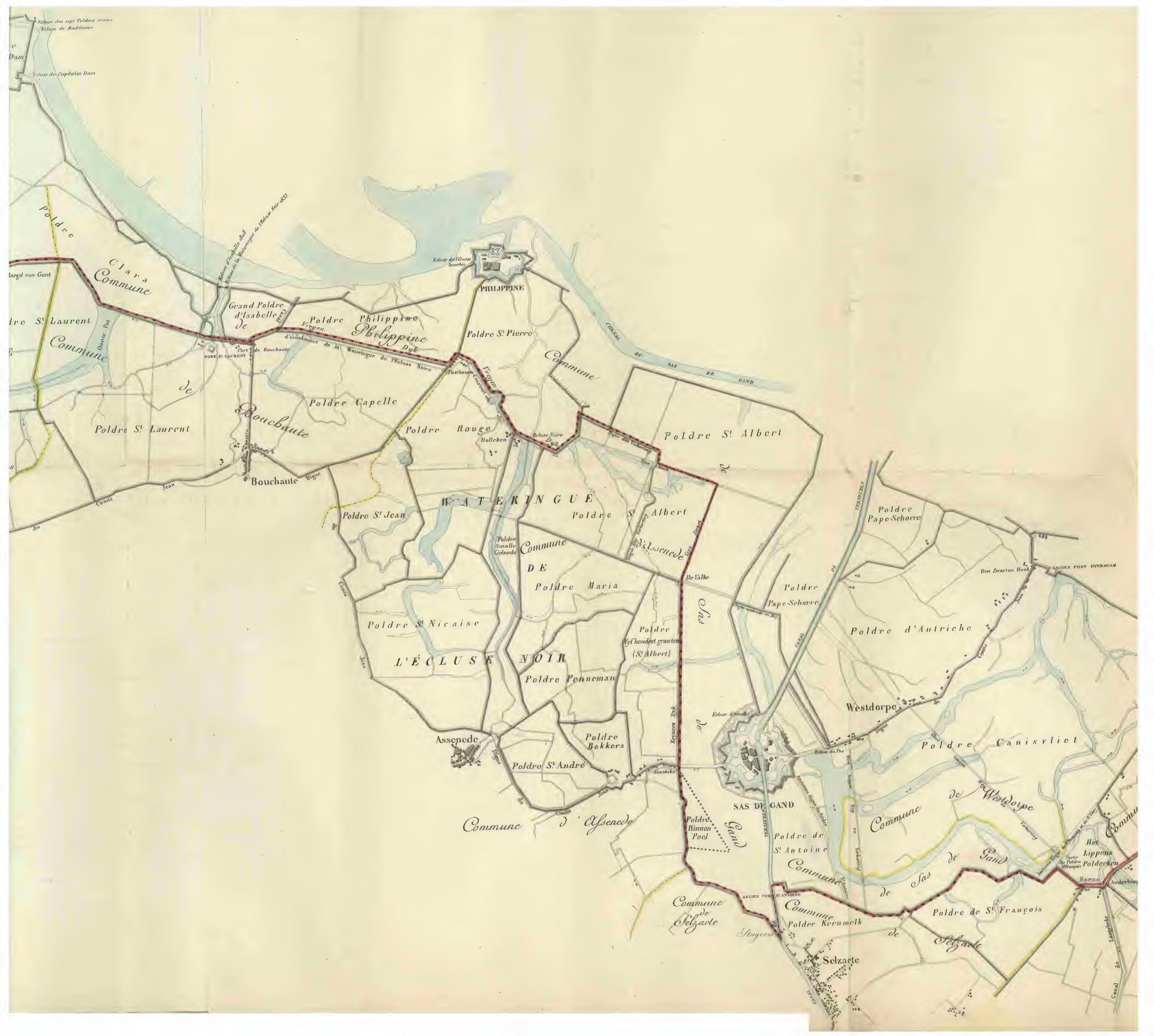


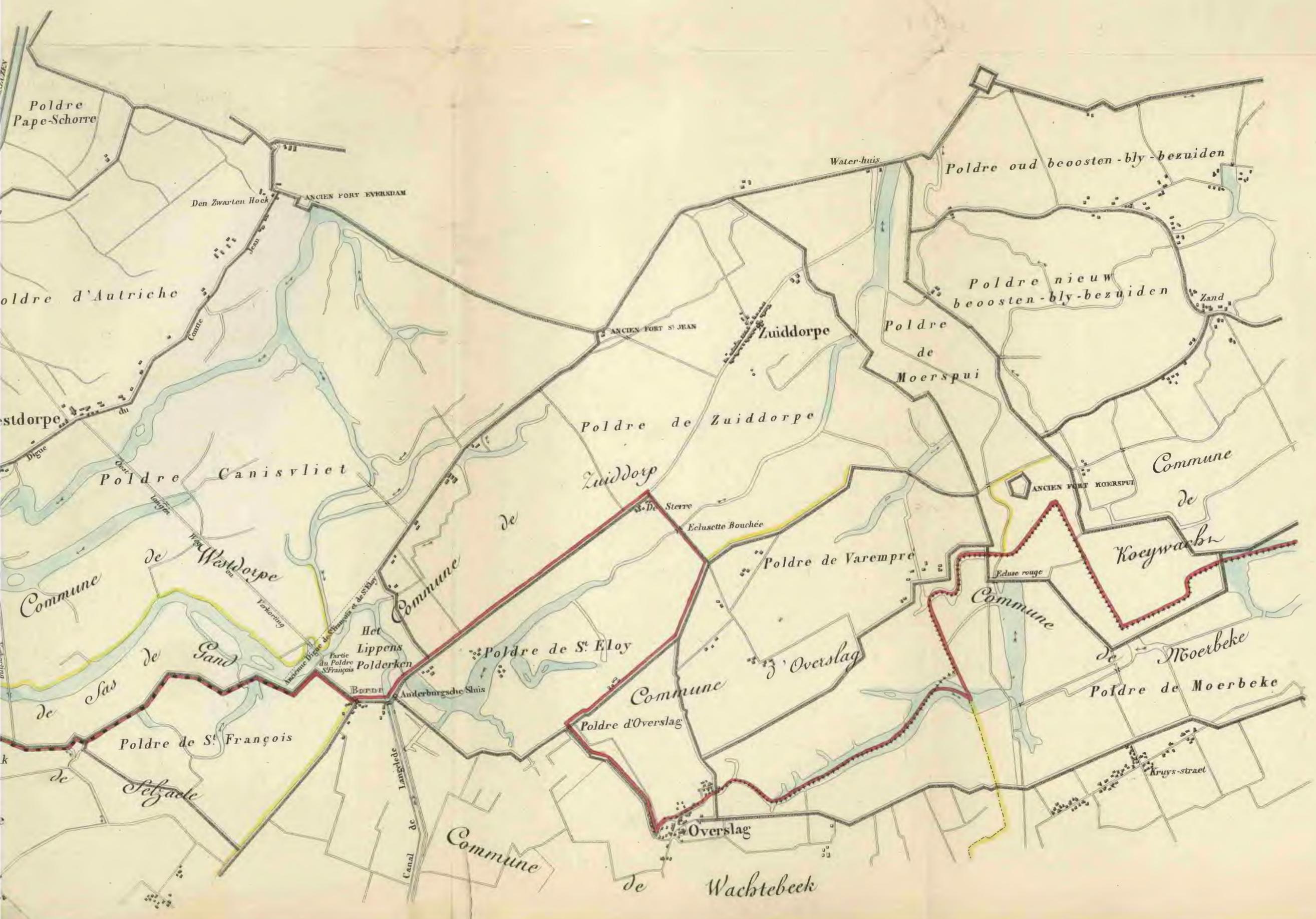
Annexe D du Traité
signé à la Haye, le 5 Novembre 1842.

[Signature]
Rufassin

[Signature]
F. A. van der

Limite ———





Poldre Pape-Schorre

Poldre d'Autriche

Westdorpe

Poldre Canisvliet

Commune de Westdorpe

Poldre de S. François

Selvaede

ANCIEN FORT EVERISDAM

ANCIEN FORT ST. JEAN

Poldre de Zuiddorpe

Zuiddorp

Poldre de S. Eloy

Poldre d'Overslag

Overslag

de Wachtebeek

Water-huis

Poldre oud beosten-bly-bezuiden

Poldre nieuw beosten-bly-bezuiden

Poldre de Moerspui

Zand

ANCIEN FORT KOERSPUT

Commune de Koeywaer

Poldre de Varempre

Commune de Moerbeke

Poldre de Moerbeke

Het Lippens Polderken

Anderburgsche Sluis

Canal de Pape-Schorre

Commune de Wachtebeek

Ecluse rouge

Eclusette Bouchée

S. de Sterre

Moerbeke

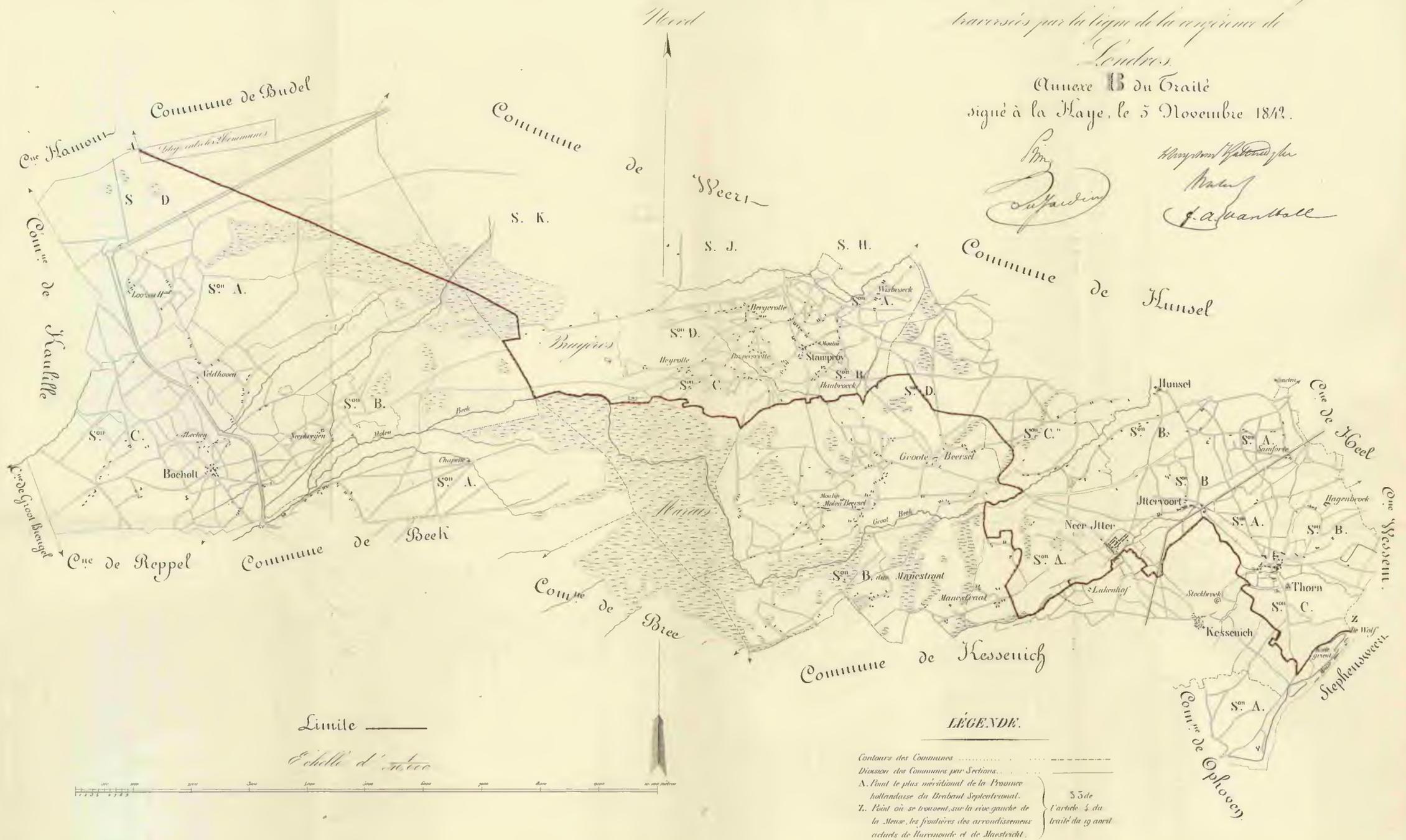
Kruys-stræt

Carte des communes du Nord du Limbourg
traversées par la ligne de la convention de
Londres.

Annexe B du Traité
signé à la Haye, le 5 Novembre 1842.

Van
Rupardus

Wimprand H. H. van der
Wijk
van Ball



Limite ———

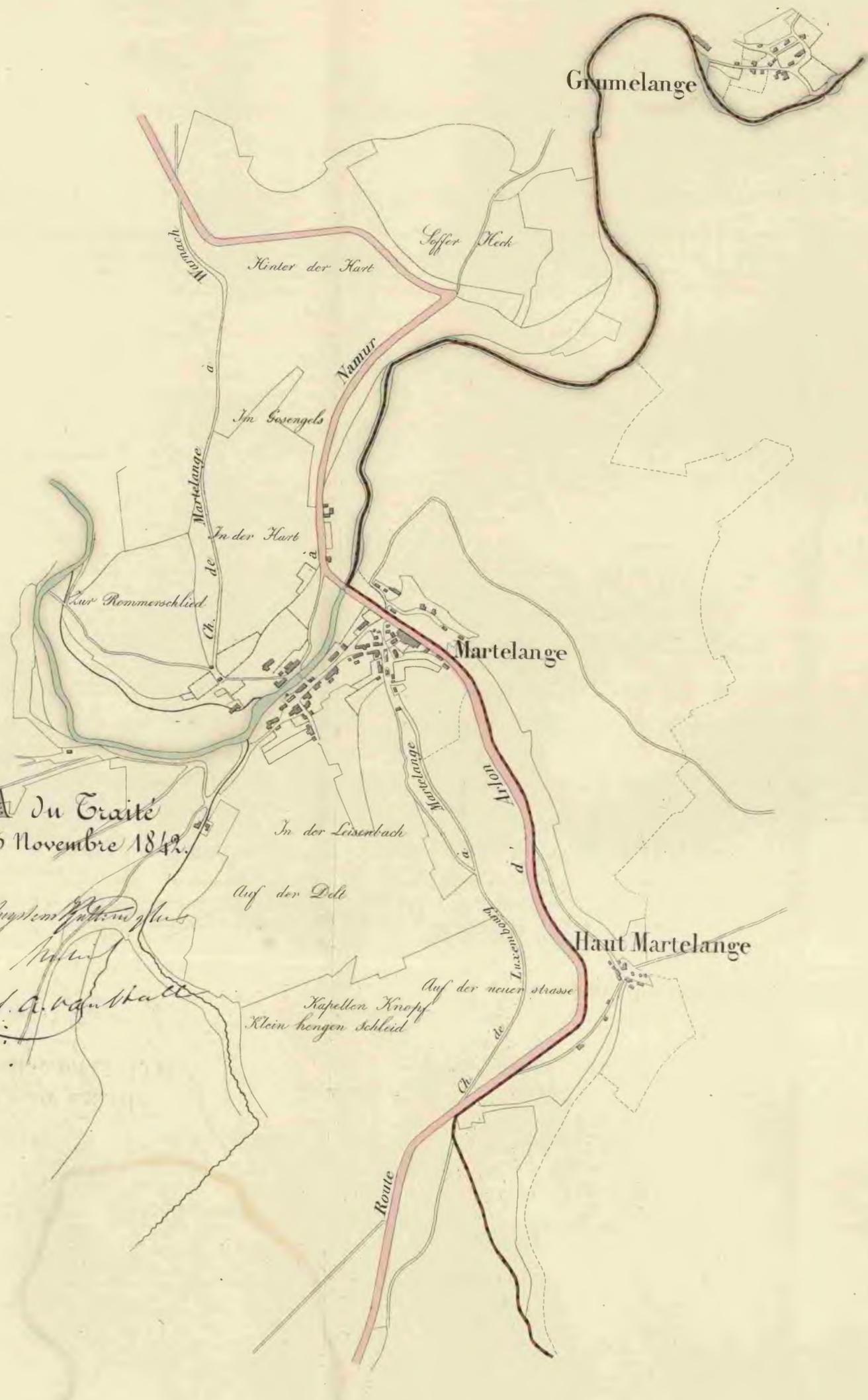
Echelle d'1:10000



LÉGENDE.

- Contours des Communes ———
- Division des Communes par Sections. ———
- A. Point le plus méridional de la Province hollandaise du Brabant Septentrional.
- 1. Point où se trouvent, sur la rive gauche de la Meuse, les frontières des arrondissements actuels de Liège et de Maastricht.

§ 5 de
l'article 4 du
traité du 19 avril



Annexe A Du Traité
 signé à la Haye, le 5 Novembre 1842.

P. M.
Suffarain

M. J. A. van Hall

Limite —————

Echelle de 1 à 10,000.

ANNEXE AU N^o 25.

Chambre des Représentants.

SESSION 1842 — 1843.

ERRATA.

Page	7,	20 ^e	ligne,	au lieu de	<i>Litt. E,</i>	lisez :	<i>Litt. E ;</i>
»	»	28 ^e	»	»	<i>pays et du,</i>	lisez :	<i>pays, du.</i>
»	11,	6 ^e	»	»	<i>quant au,</i>	lisez :	<i>relativement.</i>
»	»	7 ^e	»	»	<i>mais quant au,</i>	lisez :	<i>mais en ce qui concerne là.</i>
»	12,	24 ^e	»	»	<i>Eeclo de,</i>	lisez :	<i>Eecloo et.</i>
»	»	35 ^e	»	»	<i>commission,</i>	lisez :	<i>concession.</i>
»	32,	17 ^e	»	»	1830,	pour,	lisez : 1830, et pour.
»	42,	1 ^{re}	»	»	<i>page,</i>	lisez :	<i>plage.</i>
»	44,	5 ^e	»	»	<i>néerlandais et,</i>	lisez :	<i>néerlandais ou.</i>
»	46,	33 ^e	»	»	<i>aux droits et,</i>	lisez :	<i>aux lois et.</i>
