

importés de la partie détachée du Limbourg dans le district de Verviers, par le bureau qui sera indiqué, à cette fin, par le gouvernement, à proximité du marché d'Aubel, seront admis à l'entrée moyennant la réduction établie par l'article précédent, mais seulement jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle de six millions de kilogr. (1).

Art. 9. Le gouvernement prendra toutes les mesures propres à éviter tout abus des avantages accordés par les articles précédents, et à assurer les approvisionnements des marchés d'Arion et d'Aubel, d'une manière aussi régulière que possible.

l'égard des autres provinces, et son éloignement des grands marchés de céréales du royaume, facilitent singulièrement la solution satisfaisante de ce point essentiel, sans préjudicier à l'agriculture de la Belgique. En effet, en combinant, ainsi que l'ordonne le projet, la réduction du droit avec les frais de transport depuis le bureau d'Arion jusqu'aux marchés les plus voisins de la Belgique situés dans le Luxembourg, il est évident que l'on pourra arriver à équilibrer la valeur des céréales dont il s'agit au projet de loi avec celle des grains importés d'ailleurs, et qu'ainsi notre agriculture ne pourra souffrir de la mesure. Une autre considération qui doit rassurer à cet égard, c'est que la partie à céder produit à peine pour l'approvisionnement des Ardennes outre sa propre consommation, et que les grains de la Prusse, pour arriver seulement dans le Luxembourg, auraient déjà un tel surpôt de frais de transport à supporter, que leur importation par cette partie du pays peut être regardée comme impossible. » — Exposé des motifs.

« Votre commission a donc reconnu qu'il était de l'intérêt des populations voisines des nouvelles frontières à établir, de maintenir, autant que possible, des relations qui existent entre elles depuis des siècles; cependant elle a, comme par les articles précédents, fixé, pour éviter qu'il soit fait abus de la loi, des bornes à l'introduction; elle s'est mise en relation avec le gouvernement, et il a été reconnu qu'en fixant, pour la province du Luxembourg, le maximum des importations à trois millions de kilogrammes par année, et pour la province de Limbourg à quatre millions cinq cent mille kilogrammes par année, c'était assez faire et pour les parties à séparer et pour celles qui resteront belges; surtout si, comme il est établi par l'article suivant, le gouvernement a soin de répartir par semaine, si possible, les permis d'introduction. Le droit à payer est fixé au quart de celui établi par notre législation; il ne peut pas paraître trop élevé lorsque l'on considère que les fermiers des parties qui nous resteront devront supporter certaines charges dont il est juste de leur tenir compte pour ne pas faire retomber sur eux le résultat de la mesure proposée. » — Rapport de la section centrale.

(1) « Votre commission a pensé que les motifs donnés pour justifier l'autorisation d'introduire en

Art. 10. Le gouvernement pourra, pour les provenances du Luxembourg, désigner un autre bureau d'entrée en outre de celui d'Arion (2).  
Mandons et ordonnons, etc.

265. — 5 JUIN 1859. — *Loi relative au remboursement du péage sur l'Escaut.* (Bull. offic. n. xxviii.) (3).

Léopold, etc., Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. Le péage à percevoir par le gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut,

Belgique les productions de la partie à céder du Luxembourg, moyennant une réduction considérable de droits, existaient aussi pour les productions de même espèce de la partie à céder du Limbourg, car, s'il est vrai que le marché d'Arion est le lieu d'approvisionnement de la plus grande partie des communes du Luxembourg actuel, il est certain aussi que le marché d'Aubel sert à l'approvisionnement de l'un des deux districts les plus peuplés de la province de Liège, et l'on sait que le marché d'Aubel est en grande partie approvisionné par les cantons agricoles à céder du Limbourg, cantons qui ne peuvent guère trouver le placement de leurs produits ailleurs que dans les cantons limitrophes de l'ancien duché de Limbourg. » — Rapp. de la section centrale.

(2) « Cette disposition autorise certaines mesures d'administration dont votre commission a cru devoir introduire le principe, pour que tous les intéressés soient bien convaincus du but de la loi, qui est d'assurer l'approvisionnement des marchés et d'empêcher l'introduction subite d'une trop forte quantité de grains à la fois, et afin que le gouvernement puisse répartir les permis d'entrée autant que possible par mois ou par semaine. » — Rapp. de la section centrale.

(3) Présentation à la ch. des représentants, le 2 mai 1859. — *Monit.* du 4. — Rapport par M. Rogier le 10 mai. — *Monit.* du 13. — Discussion les 13, 14, 15, 16 et 17 mai. — *Monit.* des 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 et 21 mai. — Adoption par 61 voix contre 15.

Rapport au sénat par M. de Baillet le 24 mai. — *Monit.* du 27. — Discussion les 26, 28 et 30 mai. — *Monit.* des 28, 29 mai et 1<sup>er</sup> juin. — Adoption par 22 voix contre 8.

« En présentant le projet de loi relatif au traité de paix, le gouvernement avait exprimé l'intention de racheter, par le paiement direct d'une rente à la Hollande, le péage que ce traité impose à la navigation de l'Escaut, et qu'il considérait dès lors comme une dette nationale. Les propositions faites dans ce sens avant la signature du traité n'ayant pas été accueillies par la conférence, il restait au gouvernement à aviser à un autre moyen de parer, ainsi qu'il l'avait annoncé, au préjudice que l'application du péage causerait à la navigation. Tel est l'objet de la loi. » — Rapport de la section centrale.

pour se rendre de la mer en Belgique, ou de la Belgique à la mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuse, sera remboursé par l'État aux navires de toutes les nations. Toutefois, s'il se

présente, à l'égard de l'un des pavillons étrangers, des motifs graves et spéciaux, le gouvernement est autorisé à suspendre provisoirement, à son égard, l'effet de la présente exécution (1).

(1) 1<sup>re</sup> QUESTION. — *Le péage sur l'Escaut sera-t-il mis à charge de l'État ?*

« Le principe de la mise à la charge de l'État du péage considéré comme dette nationale, principe qui constitue toute la base de la loi, a été admis par cinq sections. La 4<sup>e</sup>, sans se prononcer contre le projet, s'en est référée à la discussion générale.

» Cette unanimité des sections sur ce point essentiel de la loi a singulièrement facilité le travail de la section centrale, qui a également adopté le même principe à l'unanimité des voix des six membres présents.

» Un pareil résultat répond assez aux craintes prématurément manifestées par quelques esprits méfiants. Il prouve que la question de l'Escaut a été comprise par la chambre suivant son véritable caractère, et dans toute l'étendue de son importance; il est permis de le dire aujourd'hui, l'art. 9 du traité, interprété sainement comme il l'a été par la conférence, et libéralement exécuté comme il faut qu'il le soit par nous et par la Hollande, ne ressuscite pas pour l'Escaut le traité de Munster. La liberté du fleuve avait été proclamée en principe par le traité de Vienne. L'acte du 23 janvier organise sur des bases définitives et pratiques cette liberté restée jusque-là à l'état de principe. Il consacrer, pour la libre fréquentation du fleuve par le commerce de toutes les nations, des garanties précises et nouvelles dont nulle autre rivière peut-être, placée dans les mêmes conditions topographiques, ne jouit au même degré; et loin qu'il reconnaisse la souveraineté exclusive de la Hollande sur l'Escaut, il appelle de la manière la plus explicite la Belgique au partage de cette souveraineté.

» Ainsi, par la faculté accordée à la Belgique d'établir ses pilotes en concurrence avec ceux de la Hollande à l'embouchure du fleuve, prérogative dont notre pays ne jouissait pas même pendant le régime de la communauté, la sécurité de la navigation, la régularité, la rapidité du transport se trouvent en tout temps garanties au commerce des nations.

» Par la surveillance en commun du balisage et des passes de l'Escaut, la police du fleuve et sa conservation se trouvent remises aux mains de la Belgique, qui proposera ses commissaires à cette surveillance.

» Enfin, par l'exercice du droit de pêche et du commerce de pécherie dans toute l'étendue de l'Escaut, attribuée à la Belgique sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité avec la Hollande, ne peut-on pas dire que la première, en participant ainsi au produit du fleuve, partage en quelque sorte les fruits d'une propriété commune ?

» Pilotage commun, police et mesures conservatrices communes, récolte commune : ce sont là, il faut bien le reconnaître, des garanties réelles, de solides avantages. Qu'on y joigne l'interdiction

formelle de toute visite, retard ou entrave quelconque dans les rades hollandaises, et l'on pourra se demander ce que la Belgique, sauf l'occupation territoriale d'une des deux rives du fleuve jusqu'à la mer, aurait à désirer de plus dans le partage de la souveraineté.

» Pour prix de ce partage, en compensation des avantages et des prérogatives dont la Hollande est dessaisie, l'Escaut se trouvera grevé d'une redevance au profit de cette puissance. Voilà ce qui constitue ce péage. Ainsi compris, et il ne peut l'être autrement, il est loin de ressembler à un tribut honteux.

» Il importe que la nature de ce droit soit bien définie et bien comprise. A cet égard l'art. 9 ne saurait être trop étudié. Il forme un contrat synallagmatique dont toutes les parties sont solidaires et indivisibles. Le péage étant le prix d'avantages et de garanties réelles, assurés à la Belgique et à la navigation en général, si l'une de ces garanties venait à manquer, il va de soi que l'obligation du péage viendrait à cesser.

» Sans doute ce péage est exagéré, et s'il devait peser sur la navigation, les garanties que nous venons d'énumérer seraient vaines en partie. Le fleuve aurait été affranchi, en droit et en fait, de toute entrave matérielle, pour retomber sous un obstacle financier également restrictif à la navigation. Mais, cet obstacle, ne voit-on pas tout de suite qu'il est au pouvoir de la Belgique de le faire disparaître plus facilement encore qu'elle le ferait d'une entrave matérielle? que la laisser subsister, ce serait se priver volontairement elle-même des avantages dont l'art. 9 lui assure la conquête, asservir de ses propres mains un fleuve auquel se rattache la prospérité et l'honneur de tout le pays, et dont l'affranchissement complet et irrévocable, sous la garantie de l'Europe, mérite bien sans doute un tel sacrifice ?

» Faire supporter le péage à la navigation, ce serait établir entre l'ancien état de choses et l'état nouveau un fâcheux parallèle pour la nationalité non moins que pour les intérêts du pays.

» L'Escaut belge doit être aussi accessible au commerce des nations que l'était l'Escaut des Pays-Bas, et si l'étranger doit s'apercevoir d'un changement de régime, ce ne devrait être qu'à la libéralité plus grande de nos institutions.

» Certes, en prenant tout entier à sa charge le droit nouveau imposé au commerce de tous les peuples, la Belgique agit avec libéralité. Mais l'Escaut, s'il est le fleuve le mieux situé, le plus commode et le plus facile peut-être, n'est cependant pas le seul par où le commerce étranger puisse établir des relations avec le continent européen. C'est dire assez que l'intérêt du pays s'accorde parfaitement ici avec une politique libérale. D'ailleurs, les sacrifices que fait la Belgique pour retenir ou attirer sur son fleuve le commerce étranger, d'autres pays ne le font-ils pas dans le même but? Il y a rivalité entre les diverses contrées

Il est ouvert au gouvernement un crédit de trois cent mille francs destiné à couvrir les dépenses des derniers mois de l'exercice 1839.

Art. 2. Avant le 1<sup>er</sup> juin 1845, il sera examiné si le bénéfice de l'article précédent doit être maintenu en faveur des pays avec lesquels il ne

maritimes à qui attirera chez elles le plus de commerce; et malheur à celles qui, par des vues étroites d'économie ou d'intérêt local malentendu, se priveraient volontairement des fruits heureux que dans tous les temps et dans tous les pays a rapportés cette noble branche de l'activité humaine. Telles sont les considérations générales qui ont guidé la section centrale dans l'examen et l'adoption du principe posé par le gouvernement. Tel est aussi l'esprit qu'elle a apporté dans la discussion de la 2<sup>e</sup> question.

**2<sup>e</sup> question.** — *Y aura-t-il exception au principe du rachat à l'égard des navires hollandais?*

» Au premier aspect, il faut le dire, l'exception dont il s'agit n'apparaît que comme équitable et naturelle. Si la Hollande, dit-on avec le projet ministériel, veut affranchir ses propres navires du péage qui lui est attribué sur l'Escaut, libre à elle de les exempter. Ce n'est pas à la Belgique à dégrèver la Hollande d'une charge créée à son profit. Mais, ainsi qu'il a été observé dans la sixième section, il y a une différence entre le gouvernement et les commerçants hollandais. Ce n'est pas au profit de ces derniers, mais bien du trésor public de la Hollande, que se percevra le péage. Supposer que le trésor se privera du montant des droits dus par les navires hollandais naviguant sur l'Escaut, c'est admettre en quelque sorte que le gouvernement hollandais exciterait par une prime indirecte cette navigation à se diriger sur nos ports, même au préjudice des siens. Que si, ce qui est plus probable, il ne fait pas cet avantage à ses propres navires, agissant en ceci de la même manière que la Belgique, qui n'exempte pas ses navires du droit de tonnage payé par les étrangers, la charge de 1 fl. 50 pèsera exclusivement sur les navires hollandais, et aura pour effet d'éloigner le commerce qu'ils pourraient faire par mer avec nous, et de priver notre industrie de leur utile concours.

» Le maintien de l'exception offrirait encore cette anomalie que les navires hollandais seraient assujettis, en Belgique, à deux régimes différents, suivant le point de nos côtes où ils aborderaient. Traités sur le pied des navires de toutes les nations, quand ils se présenteraient aux ports d'Ostende ou de Nieuport, ils subiraient la charge exceptionnelle quand ils se dirigeraient sur Anvers, Gand, Bruxelles, Louvain, etc.

» Enfin, et c'est là un motif grave contre l'exception, au moment où la Belgique va rétablir ou régulariser, avec la Hollande, des relations d'industrie et de commerce également profitables aux deux pays, au moment où, après bientôt neuf années de séparation hostile, Belges et Hollandais vont substituer à des relations secrètes et de défiance des rapports ouverts et de bon voisinage, on a pensé que cette réconciliation des intérêts s'opérerait sans doute sous de meilleurs auspices en effaçant de la loi une exception, qui, toute naturelle

qu'elle paraisse, placerait cependant le commerce hollandais hors du droit commun en Belgique.

» Cette dernière considération a particulièrement déterminé la section centrale à proposer le retranchement de la disposition exceptionnelle, proposée par le gouvernement. — Rapport de la section centrale.

*Par le canal de Terneuse.* — Le ministre des travaux publics a donné à cet égard, dans le cours de la discussion les explications suivantes : « Le droit qu'on paye sur l'Escaut est un droit indivisible, c'est-à-dire, on le paye en entier, soit qu'on se rende de la pleine mer jusqu'à Anvers, soit qu'on ne dépasse pas un point intermédiaire, par exemple Terneuse.

» Dès lors l'on s'est demandé si le navire qui se rend à Gand et qui a déjà payé le droit entier de l'Escaut, lequel est indivisible, pour faire le trajet de 4 lieues de Flessingue à Terneuse payerait en outre le droit du canal de Terneuse. Il a semblé juste de répondre que non, attendu que ce navire ayant payé en entier le droit de l'Escaut; comme s'il avait fait tout le parcours de Flessingue à Anvers, il fallait lui tenir compte de cette circonstance, et le décharger des droits particuliers du canal de Terneuse.

» Il ne s'agit pas de l'exemption d'un droit particulier de tonnage sur le canal de Terneuse, distinct du droit d'écluse et de pont; à cet égard les renseignements qu'avait le gouvernement résultaient de pièces officielles. Le tarif du canal de Terneuse est du 9 avril 1830. Il comprend deux droits, le droit d'écluse et le droit de pont; il n'en comprend pas d'autres. Le droit d'écluse se paye à raison du tonnage, c'est-à-dire de la capacité du navire, le droit de pont par bateau, c'est-à-dire à raison du nombre des navires.

» Je passe à la dernière observation qui a été faite par l'honorable M. Desmet.

« Il y a donc exemption sur le canal de Terneuse des droits établis par le tarif du 9 avril 1830. Cette exemption est-elle préjudiciable à la Belgique?—Il y a 5 écluses sur le canal de Terneuse : une écluse à Gand, une autre au sas de Gand, et une troisième, une double écluse à Terneuse; c'est-à-dire qu'il y a deux écluses sur la partie hollandaise et une écluse sur la partie belge. Ainsi, si l'on payait des droits sur le canal de Terneuse, le gouvernement hollandais en aurait perçu pour deux écluses, et le gouvernement belge pour une écluse, c'est-à-dire que la faveur est du côté de la Belgique, puisque la Belgique a obtenu l'exemption du payement de deux écluses.

— On aurait payé sur les bâtiments de mer en remonte pour les deux écluses hollandaises, en remonte 30 cents, en descente 24 cents. On aurait payé sur l'écluse unique de la Belgique 16 cents en remonte et 14 en descente; c'est-à-dire que la différence est de 12 cents en remonte et de 10 cents en descente. De sorte qu'il est vrai de dire que l'exemption est plus forte du côté de la

sera pas intervenu d'arrangements commerciaux, de douane ou de navigation (1).

Art. 3. Pour faire face, en partie, au remboursement prescrit par l'art. 1<sup>er</sup>, il sera prélevé trois centimes additionnels sur les droits de douane, de transit et de tonnage, à partir de la date qui sera fixée ultérieurement par le gouvernement (2).

Mandons et ordonnons, etc.

264. — 5 JUIN 1839. — *Loi relative à la quote-part de la dette à payer à la Hollande.* (Bull. offic., n. XXVIII.) (3).

Léopold, etc., Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit :

Article unique. Il est ouvert au gouvernement un crédit de quatre millions neuf cent quatre-

Hollande. Il en résulte que la Belgique n'a été nullement dupée en cette circonstance.

» Il y a encore des droits différents des droits du canal proprement dits : ce sont les droits de bassin. Il y a à Gand un bassin que la ville a construit ; elle y perçoit des droits de bassin, mais ces droits ne doivent pas être confondus avec les droits du canal. De même il y a à Anvers des droits de bassin, de port, qui se perçoivent par la ville d'Anvers. Ces droits sont entièrement distincts des droits de l'Escaut même. — *Monit.* du 16 mai.

(1) « Répondant à l'interpellation de M. de Haussey sur le sens de la disposition, le ministre des finances a fait observer qu'il résultait, des termes mêmes de la loi, qu'elle n'était pas temporaire ; et le ministre de l'intérieur ajoutait que cet article était très-utile en ce qu'il avertissait les pays étrangers que la Belgique compte sur des dispositions favorables de leur part, en réciprocity du remboursement du péage sur l'Escaut. » — *Moniteur* du 1<sup>er</sup> juin.

(2) Le ministre des finances a justifié cet article en disant : « Au cas présent, la liberté de l'Escaut a été proclamée, dans la discussion du traité de paix, comme une nécessité pour les intérêts généraux du pays, et par les adversaires du traité et par ceux auxquels une autre nécessité a imposé le devoir d'accepter ce traité. Dès lors la question du remboursement du péage par la nation ne doit, selon moi, suffire la moindre difficulté. Dès lors, il m'a incombé aussi de chercher les ressources nécessaires pour faire face à ce remboursement. J'avais aussi l'obligation de créer ces ressources, de manière à ne pas les faire tomber entièrement sur le commerce et la navigation, au profit direct desquels cette charge du remboursement du péage devait être déchargée ; je devais le faire, en outre, de manière à ne pas trop surcharger les autres contribuables au profit indirect desquels cette charge devait également tourner. Je ne pouvais donc faire autrement que de m'adresser partiellement et aux uns et aux autres.

vingt-cinq mille cinquante-huit francs vingt centimes (fr. 4,985,058-20), destiné à pourvoir, avec la moitié de celui alloué par la loi du 22 décembre 1838, pour intérêts de la dette inscrite au grand-livre auxiliaire de Bruxelles, au paiement éventuel du semestre échéant en 1839, de la rente annuelle à solder par la Belgique, en exécution de l'art. 13 du traité signé à Londres le 19 avril 1839.

Mandons et ordonnons, etc.

265. — 5 JUIN 1839. — *Loi ouvrant au département des affaires étrangères un crédit de 300,000 fr. pour l'exécution du traité de paix.* (Bull. offic., n. XXVIII.) (4).

Léopold, etc., Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

» Pour m'adresser au commerce, je n'avais pas d'autre parti à prendre que de recourir aux centimes additionnels sur les droits de douane, de transit et de tonnage. Et ici j'avais deux autres motifs pour prendre ce parti. C'est que d'abord, par ce moyen, l'industrie et l'agriculture venaient à recevoir un surcroît de protection, et que, d'un autre côté, le produit de l'impôt créé pour faire face partiellement au remboursement du péage devait nécessairement augmenter en raison même de la cause qui y a donné lieu ; car, messieurs, plus il y aura de navigation, plus il y aura certainement de péage à rembourser, mais aussi plus il y aura de trois centimes additionnels à percevoir. Nous ne pouvons, d'ailleurs, songer à augmenter les autres impôts indirects, ceux d'accises, d'enregistrement, lesquels se trouvant déjà frappés de 26 centimes additionnels ordinaires, ont été frappés extraordinairement cette année de 4 centimes, tandis que les droits de douane, de transit et de tonnage n'ont été frappés que de 2 centimes ; et qu'ainsi, comme les centimes nouveaux ne seront perçus que pendant les 6 derniers mois de cette année, il en résultera que les droits de transit, de tonnage et de douane ne supporteront qu'une augmentation de 3 centimes et demi cette année. » — *Monit.* du 16 mai.

(3) Présentation à la ch. des représentants, le 2 mai 1839. — *Monit.* du 5. — Rapp. par M. Verduhsen le 9 mai. — *Monit.* du 10. — Adoption sans discussion le même jour à l'unanimité des 52 membres présents. — *Monit.* des 10 et 11 mai.

Rapp. au sénat par M. le comte de Quarré le 23 mai. — *Monit.* du 24. — Adoption sans discussion le 24 par 27 voix contre une. — *Monit.* du 25.

(4) Présent. à la chambre des représentants le 2 mai 1839. — *Monit.* du 4. — Rapport par M. Dejaegher le 6 mai. — *Monit.* du 7. — Discussion le 7. — Adoption à l'unanimité des 59 membres présents. — *Monit.* du 8.

Rapport au sénat par M. le comte d'Aerschot le 23 mai. — *Monit.* du 24. — Discussion le 24. — *Monit.* du 25. — Adoption par 25 voix contre une.