

5<sup>o</sup> Le produit de la taxe sera affecté à l'entretien du chemin dont il s'agit. L'excédant, s'il en reste, pourra être appliqué à l'amélioration d'autres voies de communication ;

6<sup>o</sup> La perception du péage ainsi que les travaux d'entretien seront adjugés publiquement par les soins de l'administration communale ;

7<sup>o</sup> Le cahier des charges et le procès-verbal d'adjudication, tant de la perception du droit que des travaux à exécuter, seront soumis à l'approbation de la députation permanente ;

8<sup>o</sup> Un compte exact et détaillé du produit de la taxe et des dépenses sera tenu par l'administration communale et transmis annuellement, avec les pièces à l'appui, à ladite députation ;

9<sup>o</sup> Si, par la suite, une route était établie sur le territoire de Stavelot, le péage perçu au profit de cette commune viendrait à cesser, sans indemnité, sur les parties du chemin dont il s'agit qui seraient incorporées à la nouvelle route.

Art. 2. Notre ministre de l'intérieur (M. Ch. Rogier) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

116. — 8 MARS 1850. — *Arrêté royal qui déclare que les lois et règlements relatifs à la police du roulage sur les routes de l'Etat sont rendus applicables aux chemins vicinaux empierrés de la commune de Niel-Saint-Trond (Limbourg).* (Monit. du 9 mars 1850.)

117. — 8 MARS 1850. — *Arrêté royal qui déclare que les lois et règlements relatifs à la police du roulage sur les routes de l'Etat sont rendus applicables aux chemins vicinaux empierrés de la commune de Goyer (Limbourg).* (Monit. du 9 mars 1850.)

118. — 8 MARS 1850. — *Arrêté royal qui déclare que les lois et règlements relatifs à la police du roulage sur les routes de l'Etat sont rendus applicables aux parties pavées du chemin vicinal dit : Groenstraet, conduisant de la place de Maeter à la route concédée d'Eenaeme à Maeter.* (Monit. du 9 mars 1850.)

119. — 9 MARS 1850. — *Arrêtés royaux qui accordent des brevets d'industrie :*

1<sup>o</sup> Au sieur Charlet (Guillaume), domicilié à Bruxelles, rue du Marais (Meyboom), n<sup>o</sup> 83, un brevet de perfectionnement de quatorze années et neuf mois, pour des perfectionnements au système de billes et de rails pour chemins de fer, déjà breveté en sa faveur pour quinze ans, le 10 décembre 1849 ;

2<sup>o</sup> Au sieur Bruno (A.), domicilié à Laeken, chaussée de ce nom, n<sup>o</sup> 70, un brevet d'invention de quinze ans, pour un genre de mosaïque en bois de placage pour parquets, etc. ;

3<sup>o</sup> Au sieur Frédérique (Philippe), domicilié à Ixelles, chaussée d'Eterbeek, n<sup>o</sup> 47, un brevet de perfectionnement de dix années, pour certains perfectionnements aux fours portatifs à cuire le pain ;

4<sup>o</sup> Aux sieurs Vandenbrande et Cr, domiciliés à Schaarbeek, représentés par le sieur Delattour (A.), un brevet d'importation de dix années, pour une presse à copier les lettres, brevetée en Angleterre pour quatorze ans, le 15 novembre 1849, en faveur du sieur Mansley ;

5<sup>o</sup> Au sieur Kessels (H.), domicilié à Saint-Josse-ten-Noode, chaussée de Louvain, n<sup>o</sup> 75, un brevet d'invention de quinze années, pour une mécanique destinée à mouler les briques ;

6<sup>o</sup> Au sieur Vander Cruyssen (L.-E.), professeur, domicilié à Gand, rue Thérésienne, n<sup>o</sup> 2, un brevet d'invention de dix années pour une boîte renfermant des caractères servant à démontrer la composition musicale ;

7<sup>o</sup> Au sieur Lefèvre (H.-J.), poëlier et chaudronnier, domicilié à Charleroy, un brevet d'invention de cinq années, pour un mode de distribution de la vapeur destiné à changer la direction de la marche des locomotives. (Moniteur du 12 mars 1850.)

120. — 11 MARS 1850. — *Loi qui approuve le traité de navigation et de commerce conclu, le 17 novembre 1849, entre la Belgique et la France* (1). (Monit. du 13 mars 1850.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. Le traité de navigation et de commerce conclu le 17 novembre 1849 entre la Belgique et la France, sortira son plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat, et publiée par la voie du *Moniteur*.

Contre signé par le ministre des affaires étrangères, M. C. d'HOFFSCHMIDT.

#### TRAITÉ

*De navigation et de commerce conclu entre la Belgique et la France, le 17 novembre 1849.*

Sa Majesté le roi des Belges, d'une part, et le président de la république française, d'une autre

(1) Présentation à la chambre des représentants le 30 novembre 1849. — Rapport par M. Le Hon le 22 déc. — Discussion le 28, et adoption le 29, par 58 voix contre 3 et 3 abstentions.

Rapport au sénat par M. Grenier-Lefebvre le 9 janvier 1850. — Discussion et adoption le 12, par 31 voix contre 3 et 6 abstentions.

part, animés d'un égal désir de faciliter et d'étendre les rapports entre les deux pays, et convaincus qu'un des moyens les plus propres à réaliser ce vœu est d'abaisser et d'égaliser autant que possible les droits à percevoir sur les pavillons respectifs, ont résolu de régler par une convention cette matière importante, et ont, à cet effet, nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le roi des Belges,

M. Firmin-François-Marie Rogier, chevalier de l'ordre de Léopold, décoré de la croix de Fer, grand officier de l'ordre national de la Légion d'honneur, chevalier de nombre extraordinaire de l'ordre Royal et distingué de Charles III d'Espagne, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire à Paris ;

Et le président de la république française,

M. Alphonse-Henri d'Hautpoul, général de division, grand officier de l'ordre national de la Légion d'honneur, grand-croix de l'ordre de Saint-Ferdinand des Deux-Siciles, décoré de l'ordre impérial ottoman du Nichân-Iftihar de première classe, ministre et secrétaire d'État au département de la guerre, chargé *par intérim* du portefeuille des affaires étrangères ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, et les avoir trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :

Art. 1<sup>er</sup>. Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les habitants des deux pays. Ils ne payeront point, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux États, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, des droits, taxes ou impôts sous quelque dénomination que ce soit, autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux ; et les privilèges, immunités et autres faveur quelconques, dont jouissent, en matière de commerce, les citoyens de l'un des deux États, seront communs à ceux de l'autre.

Art. 2. Les navires français venant directement des ports de France avec chargement et sans chargement, de tout port quelconque, ne payeront dans les ports de Belgique, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, de quarantaine, de port, de phare, ou autres charges qui pèsent sur la coque du navire, sous quelque dénomination que ce soit, perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, de particuliers ou établissements quelconques, que ceux dont sont ou seront passibles, en Belgique, les navires belges venant des mêmes lieux ou ayant la même destination.

Par réciprocité, et jusqu'à ce qu'il convienne à la Belgique d'exempter ses propres navires de

tout droit de tonnage, comme la France le fait pour les siens, les navires belges venant directement des ports de Belgique avec chargement, et sans chargement de tout port quelconque, ne payeront dans les ports de France, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage que ceux que les navires français auront à payer en Belgique, conformément à la stipulation qui précède. Ils seront d'ailleurs assimilés aux navires français pour tous les autres droits ou charges énumérés dans le présent article.

Les exceptions à la franchise de pavillon qui atteindraient en France les navires français, venant d'ailleurs que de la Belgique ou allant ailleurs qu'en Belgique, seront communes aux navires belges faisant les mêmes voyages ; et cette disposition sera réciproquement applicable, en Belgique, aux navires français.

Art. 3. En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et leur déchargement dans les ports, rades, havres et bassins, et généralement pour toutes les formalités et dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leurs équipages et leurs cargaisons, il est convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux dans l'un des deux États aucun privilège, ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre puissance, la volonté des hautes parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, les bâtiments belges et les bâtiments français soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

Art. 4. La nationalité des bâtiments sera admise de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

Art. 5. Le remboursement par la Belgique du droit perçu sur la navigation de l'Escaut, par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du paragraphe troisième de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, est garanti aux navires français.

Art. 6. Tous les produits et autres objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les États de l'une des hautes parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par des navires de l'autre puissance. Les marchandises importées dans les ports de la Belgique ou de la France, par des navires de l'une ou de l'autre puissance, pourront y être livrées à la consommation, au transit ou à la réexportation, ou, enfin, être mises en entrepôt, au gré du propriétaire ou de ses ayants cause, le tout sans être assujetties à des droits de magasinage, de surveillance ou autres charges de même

nature, plus forts que ceux auxquels seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

Art. 7. Les marchandises de toute nature, importées directement de Belgique en France, sous pavillon belge, et réciproquement les marchandises de toute nature importées directement de France en Belgique, sous pavillon français, jouiront des mêmes exemptions, restitutions de droits, primes ou autres faveurs quelconques, ne payeront respectivement d'autres ni de plus forts droits quelconques de douane, de navigation ou de péage perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, de particuliers ou d'établissements quelconques, et ne seront assujetties à aucune autre formalité que si l'importation en avait eu lieu sous pavillon national.

Il est expressément entendu que les conditions spéciales imposées en France aux arrivages des entrepôts européens, sous pavillon français, s'appliqueront aux produits expédiés en France des entrepôts de Belgique, sous pavillon belge.

Réciproquement, les conditions spéciales imposées en Belgique aux arrivages des entrepôts européens, sous pavillon belge, s'appliqueront aux produits expédiés en Belgique des entrepôts de France, sous pavillon français.

Art. 8. Les marchandises de toute nature qui seront exportées de Belgique par navires français, ou de France par navires belges, pour quelque destination que ce soit, ne seront pas assujetties à d'autres droits ni formalités de sortie, que si elles étaient exportées par navires nationaux ; et elles jouiront, sous l'un et l'autre pavillon, de toutes primes ou restitutions de droits ou autres faveurs qui sont ou seront accordées, dans chacun des deux pays, à la navigation nationale.

Toutefois, il est fait exception à ce qui précède et aux stipulations des articles premier et septième, en ce qui concerne les avantages dont les produits de la pêche nationale sont ou pourront être l'objet.

Art. 9. Les navires belges entrant dans un port de France, et réciproquement les navires français entrant dans un port de Belgique, et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant toutefois aux lois et règlements des États respectifs, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre, et la réexporter, sans être astreints à payer, pour cette dernière partie de leur cargaison, aucun droit de douane, sauf ceux de surveillance, lesquels, d'ailleurs, ne pourront naturellement être perçus qu'au taux fixé pour la navigation nationale.

Art. 10. Seront complètement affranchis des droits de tonnage et d'expédition dans les ports respectifs :

1<sup>o</sup> Les navires qui, entrés sur lest de quelque lieu que ce soit, en ressortiront sur lest ;

2<sup>o</sup> Les navires qui, passant d'un port de l'un des deux États dans un ou plusieurs ports du même État, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits ;

3<sup>o</sup> Les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontairement, soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opérations de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire ; le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier ; les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

Art. 11. En ce qui concerne le cabotage (commerce de port à port), les navires des deux nations seront traités, de part et d'autre, sur le même pied que les navires des nations les plus favorisées.

Art. 12. En tout ce qui concerne les droits de douane et de navigation, les deux hautes parties contractantes se promettent réciproquement de n'accorder aucun privilège, faveur ou immunité à un autre État qu'il ne soit aussi et à l'instant étendu à leurs sujets respectifs, gratuitement si la concession en faveur de l'autre État est gratuite, et en donnant la même compensation ou l'équivalent, si la concession a été conditionnelle.

Art. 13. Les stipulations qui précèdent (art. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 et 9) s'appliquent tant à la navigation par rivières et par canaux qu'à la navigation maritime, de manière que, nommément par rapport aux droits de douane, aux droits de navigation pesant soit sur les navires, soit sur les cargaisons ; aux droits de patente ainsi qu'à tout autre droit ou charge de quelque nature ou dénomination que ce soit, les navires ou bateaux appartenant à l'une ou à l'autre partie contractante, ainsi que leurs chargements, ne pourront être imposés de droits autres ou plus élevés que ceux dont sont ou seront frappés les navires ou bateaux nationaux et leurs chargements ; ils ne pourront non plus être soumis à des formalités autres ou plus onéreuses que celles auxquelles sont assujettis les navires ou bateaux nationaux et leurs chargements.

Art. 14. Les consuls, vice-consuls et agents consulaires de chacune des deux hautes parties

contractantes, résidant dans les États de l'autre, recevront des autorités locales toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation des marins et autres individus faisant partie de l'équipage des navires de guerre ou de commerce de leurs pays respectifs, qu'ils soient ou non inculpés de crimes, délits ou contraventions commis à bord desdits bâtiments.

A cet effet, ils s'adresseront, par écrit, aux tribunaux, juges ou fonctionnaires compétents et justifieront, par l'exhibition des registres du bâtiment, rôle d'équipage ou autres documents officiels, ou bien, si le navire était parti, par la copie desdites pièces dûment certifiée par eux, que les hommes qu'ils réclament ont réellement fait partie dudit équipage.

Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée.

Lesdits déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, resteront à la disposition des consuls, vice-consuls et agents consulaires, et pourront même être détenus et gardés dans les prisons du pays à la réquisition et aux frais des agents précités, jusqu'au moment où ils seront réintégrés à bord du bâtiment auquel ils appartiennent, ou jusqu'à ce qu'une occasion se présente de les renvoyer dans le pays desdits agents sur un navire de la même ou de toute autre nation.

Si, pourtant, cette occasion ne se présentait point dans le délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, ou si les frais de leur emprisonnement n'étaient pas régulièrement acquittés par la partie à la requête de laquelle l'arrestation a été opérée, lesdits déserteurs seront remis en liberté sans qu'ils puissent être arrêtés de nouveau pour la même cause.

Néanmoins si le déserteur avait commis, en outre, quelque délit à terre, son extradition pourra être différée par les autorités locales jusqu'à ce que le tribunal compétent ait dûment statué sur le dernier délit, et que le jugement intervenu ait reçu son entière exécution.

Il est également entendu que les marins ou autres individus faisant partie de l'équipage, sujets du pays où la désertion a lieu, sont exceptés des stipulations du présent article.

Art. 15. Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires belges naufragés sur les côtes de France seront dirigées par les consuls ou vice-consuls de Belgique, et, réciproquement, les consuls ou vice-consuls français dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation naufragés ou échoués sur les côtes de Belgique.

L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays, pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs s'ils

sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls ou vice-consuls, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Il est, de plus, convenu que les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

Art. 16. En ce qui concerne les autres attributions, privilèges et immunités des consuls respectifs, les deux hautes parties contractantes s'engagent à en faire, dans le plus bref délai possible, l'objet d'une convention spéciale; et, en attendant, il est convenu que lesdits consuls, vice-consuls et chanceliers jouiront, respectivement dans les deux pays, des avantages de toute sorte accordés ou qui pourront être accordés à ceux de la nation la plus favorisée, le tout, bien entendu, sous condition de réciprocité.

Art. 17. La présente convention sera en vigueur pendant dix ans, à dater du jour de la publication, et au delà de ce terme jusqu'à l'expiration de douze mois après que l'une des hautes parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention d'en faire cesser les effets, chacune d'elles se réservant le droit de faire à l'autre une telle déclaration à l'expiration des dix ans susmentionnés; et il est convenu qu'après les douze mois de prolongation accordés, de part et d'autre, cette convention et toutes les stipulations y renfermées cesseront d'être obligatoires.

Art. 18. Les ratifications de la présente convention seront échangées à Paris, dans l'espace de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris, en double original, le dix-septième jour du mois de novembre de l'an de grâce mil huit cent quarante-neuf.

(L. S.) (Signé) FIRMIN ROQUIER.

Général D'HOUTROUL.

#### DECLARATION.

La multiplicité des travaux de l'assemblée législative de la république française ayant empêché que le traité de navigation et de commerce signé le 17 novembre 1849, entre Sa Majesté le roi des Belges et la république, traité soumis, aux termes de la constitution française, à l'approbation de cette assemblée, et déjà approuvé par les chambres de Belgique, ait été examiné et approuvé par l'assemblée française, dans le délai de deux mois

fixé, le jour de sa signature, pour l'échange des ratifications du pouvoir exécutif dans les deux pays, il a été convenu, de part et d'autre, que le délai de cet échange serait prorogé jusques au 27 février, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, le soussigné, ministre des affaires étrangères de la république, a échangé la présente déclaration avec l'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le roi des Belges, également soussigné et dûment autorisé par son souverain.

A Paris, le 17 janvier 1850.

(L. S.) (Signé) FIRMIN ROGIER.

Général DE LA HITTE.

Le traité qui précède a été ratifié par Sa Majesté le roi des Belges et par le président de la république française, et l'échange des ratifications a eu lieu à Paris, le 7 février 1850.

Certifié conforme :

Le secrétaire général du ministère des affaires étrangères,

C. MATERNE.

121. — 11 MARS 1850. — *Arrêté royal qui déclare que les lois et les règlements relatifs à la police du roulage sur les routes de l'État sont rendus applicables au chemin vicinal de grande communication d'Ath à Belœil et Grandglise.* (Moniteur du 12 mars 1850.)

122. — 13 MARS 1850. — *Arrêté royal qui approuve les statuts modifiés de la société anonyme du charbonnage le Bonnet et Veine-à-Mouches, sous Quaregnon.* (Monit. du 16 mars 1850.)

123. — 13 MARS 1850. — *Arrêté royal qui approuve la reprise par l'État du pont d'Harlebeke, sur la rivière la Lys.* (Monit. du 17 mars 1850.)

Léopold, etc. Vu la loi du 31 décembre 1838, aux termes de laquelle l'État a repris, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1840, l'administration de la rivière la Lys ;

Vu la demande du conseil communal d'Harlebeke, tendante à obtenir qu'en vertu de cette loi, l'État reprenne aussi le pont établi dans cette commune, sur ladite rivière ;

Considérant que ce pont forme une dépendance de la rivière et qu'en conséquence il y a lieu d'accueillir la demande du conseil communal d'Harlebeke ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1<sup>er</sup>. A partir du 1<sup>er</sup> avril prochain, le pont

d'Harlebeke sera compris au nombre des ouvrages d'art entretenus par l'État sur la rivière la Lys.

Art. 2. A dater de la même époque, le péage que, par arrêté royal du 21 juin 1827, la commune d'Harlebeke a été autorisée à percevoir au pont dont il s'agit pour se couvrir des frais d'entretien de cet ouvrage d'art, sera perçu au profit de l'État.

Art. 3. Nos ministres des travaux publics (M. H. Rolin) et des finances (M. Frère-Orban) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

124. — 13 MARS 1850. — *Arrêté royal qui approuve la construction de fours à zinc sur le territoire neutre de Moresnet.* (Monit. du 18 mars 1850.)

125. — 13 MARS 1850. — *Arrêté royal qui nomme chevalier de l'ordre de Léopold le sieur Vanderminnen (Jean-Baptiste).* (Monit. du 19 mars 1850.)

*Motifs.* « Voulant donner au sieur Vanderminnen, sous-surveillant des magasins à l'arsenal de construction à Anvers, admis à la pension de retraite par arrêté du 11 janvier dernier, un témoignage de notre bienveillance pour ses longs et fidèles services, et notamment ceux qu'il a rendus lors du bombardement d'Anvers, en préservant de l'incendie des caissons remplis de poudre, emmagasinés à l'arsenal. »

126. — 14 MARS 1850. — *Arrêté royal qui autorise la publication d'un résumé décennal de la situation administrative des provinces, combiné avec la statistique générale du royaume (1).* (Monit. du 16 mars 1850.)

Léopold, etc. Sur la proposition de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1<sup>er</sup>. Il sera publié en 1851, par les soins de notre ministre de l'intérieur, un résumé décennal de la situation administrative des provinces, combiné avec la statistique générale du royaume.

Art. 2. Il sera statué ultérieurement sur les époques de la publication périodique de la statistique générale.

Contre-signé par le ministre de l'intérieur, M. CH. ROGIER.

(1) *Rapport au roi.*

Sire,

Par son rapport du 18 mars 1841, M. Liedts, l'un de mes prédécesseurs, a présenté à Votre Majesté le résumé de la situation administrative des provinces et des communes, pour la période décennale, finissant avec l'année 1840.

Un arrêté, pris deux jours auparavant, avait créé une