

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 AVRIL 1873.

Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 13 janvier 1873, pour régler le passage du chemin de fer d'Anvers à Gladbach sur le territoire du Limbourg. — Crédit extraordinaire de 18,800,000 francs au budget de la dette publique de l'exercice 1873, pour le remboursement de la rente de 400,000 florins des Pays-Bas, inscrite en vertu du traité du 3 novembre 1842 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. JACOBS.

MESSIEURS,

Le droit de la Belgique de prolonger une voie de communication à travers le canton de Sittard, pour se mettre en rapports directs avec l'Allemagne du Nord, est consacré par l'art. 12 du traité du 19 avril 1839.

La faculté pour la Belgique de se substituer une compagnie concessionnaire résulte de l'art. 3 du traité du 3 novembre 1842.

Dès le 28 octobre 1845, une convention fut conclue entre le Département des Travaux Publics et des concessionnaires, pour l'exécution d'un chemin de fer d'Anvers à Neeritter, c'est-à-dire dans la direction de Ruremonde.

La résistance que ce projet rencontra en Hollande le fit échouer.

Les diverses tentatives faites pour obtenir le passage, soit par le canton de Sittard, soit dans la direction de Ruremonde, se heurtèrent contre le même obstacle.

Un moment, c'était en 1868, le Gouvernement belge crut qu'il allait réussir ; le principe de la prolongation sur le territoire neerlandais d'un chemin de fer vers l'Allemagne et la construction d'un pont sur la Meuse était admis par le

(1) Projet de loi, n° 86.

(2) La section centrale, présidée par M. THIBAUT, était composée de MM. DE LEHAYE, DE ZEREZO DE TEJADA, LEFEBVRE, JACOBS, DELAET ET BEECKMAN.

cabinet de la Haye ; c'était la paraphrase du traité de 1839 ; l'expérience des années qui se sont écoulées depuis démontra qu'on n'avait rien gagné.

Il semble que, jusqu'à l'achèvement de la ligne de Flessingue à Venloo, la Hollande n'était pas disposée à se prêter à l'exécution de la ligne d'Anvers à Ruremonde et Gladbach.

La Belgique, il est vrai, eût pu gagner du temps en se résignant à passer par le canton de Sittard, en invoquant le droit textuellement inscrit dans le traité de 1839 ; elle eût pu imposer à la Compagnie concessionnaire l'obligation de ne pas tenir compte de ce détour dans ses péages et de les percevoir d'après la distance à vol d'oiseau, comme elle le fait pour le trajet d'Anvers à Hérenthals ; le commerce eût obtenu ainsi les principaux avantages que la ligne directe doit lui procurer. Le Gouvernement belge eût peut-être tenu cette conduite si, dès 1845, il avait su qu'il attendrait jusqu'en 1873 l'adhésion des Pays-Bas à la ligne d'Anvers à Gladbach par Ruremonde.

D'année en année, nous sommes arrivés à l'heure actuelle. Décrétée en vertu de la loi du 31 mai 1865, concédée le 29 septembre 1869, la ligne d'Anvers à Gladbach va se construire en 1873. Plutôt que d'exprimer des regrets stériles, félicitons-nous du résultat enfin obtenu et bornons-nous à examiner si le prix que met la Hollande à la concession qu'elle s'est décidée à nous faire est proportionné aux avantages qu'elle nous accorde.

C'est sur ce point qu'a porté spécialement la discussion en sections et en section centrale.

La plupart des questions soulevées dans les sections ayant été soumises au Gouvernement par la section centrale, on peut se borner ici à donner le résultat de leurs délibérations :

N ^{os} des sections.	Nombre des membres présents.	Pour.	Contre.	Absténants.
1	3	3	»	»
2	3	3	»	»
3	4	3	»	1
4	4	3	»	1
5	3	1	»	2
6	2	»	»	2

La section centrale a posé au Gouvernement une série de questions.

En même temps que les réponses, elle a reçu communication d'un document destiné à constater un engagement additionnel.

Voici ce document, ces questions et ces réponses :

Bruxelles, le 15 janvier 1873.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Dans le cours des négociations du traité relatif à la capitalisation de la rente de 400,000 florins, aux eaux-de-vie néerlandaises et au chemin de fer d'Anvers à Gladbach, il a été convenu que, si ce traité était ratifié dans le délai fixé à l'article final, la surtaxe de cinq francs sur les eaux-de-vie néerlandaises serait restituée à raison des importations faites depuis le 15 janvier 1873.

Il en serait de même si, de commun accord, un nouveau délai de trois mois au plus était fixé pour l'échange des ratifications.

Au moment de la signature de ce traité, d'après le désir que Votre Excellence nous a exprimé, pour que nos successeurs éventuels ne l'ignorent, nous avons l'honneur de renouveler cette déclaration dont nous donnerons connaissance aux Chambres, en temps opportun.

Nous prions Votre Excellence d'agréer l'assurance de notre haute considération.

(Signé) C^{te} D'ASPREMONT-LYNDEN,

J. MALOU.

A. S. E. M. Van Lansberge, Ministre des Pays-Bas, à Bruxelles.

QUESTIONS.

1° Le passage par le canton de Sittard n'était-il pas possible?

2° Pourquoi le Gouvernement a-t-il accepté le tracé par Weert?

RÉPONSES.

Sans nul doute, le passage par le canton de Sittard était matériellement possible, aussi bien que par tout autre point; mais l'intérêt de la Belgique était d'avoir une ligne directe vers Gladbach : ce doit être une voie commerciale ou ce n'est rien. Le passage par le canton de Sittard eût imposé un grand et préjudiciable détour. Ajoutons que cette voie indirecte n'avait plus de chances de trouver d'entrepreneurs depuis l'exécution de la ligne d'Anvers à Aix-la-Chapelle, par Hasselt.

La question n'était plus entière. Une dépêche officielle du Ministre de Belgique à la Haye, datée du 5 décembre 1863 et adressée au Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas, admettait implicitement et paraissait en quelque sorte proposer le tracé par Weert.

Elle portait : « Votre Excellence remarquera peut-être que la ligne dont la concession est demandée, au lieu de passer par le canton de Sittard, traverserait le canton de Ruremonde ; mais ceci n'est qu'une simple rectification de tracé dont les Pays-Bas profiteraient seuls, pour ainsi dire, attendu que le railway, au lieu de n'emprunter qu'une faible partie du territoire du duché de Limbourg sur la rive droite de la Meuse, traverserait ce duché, aux deux rives de la Meuse, sur

QUESTIONS

RÉPONSES.

» *une beaucoup plus grande étendue. Ce*
 » *chemin serait d'une utilité incontes-*
 » *table pour les villes de Ruremonde et*
 » *de Weert, comme pour toute la Campine*
 » *limbourgeoise néerlandaise.* »

Malgré ce précédent, le Gouvernement proposa et s'efforça de faire prévaloir un tracé qui, passant près de Brée, n'atteignait le territoire néerlandais qu'aux environs de Neeritter. Un ingénieur belge fut envoyé à la Haye pour débattre la question.

Il fallut bien reconnaître qu'en infléchissant la ligne vers le nord, à partir de Gheel et en passant au sud de Weert, l'allongement n'était que de 1 $\frac{1}{2}$ à 2 kilomètres, comme ligne de transit.

Quant au service intérieur et au point de vue de l'intérêt des populations belges, la comparaison s'établit ainsi qu'il suit :

A proximité de la ligne, pour la partie belge non commune aux deux directions, on trouve, savoir :

Tracé vers Weert.

Lommel	2,968 habitants.
Overpelt	1,601 —
Neerpelt	1,645 —
Achel	923 —
Hamont	1,535 —
	<hr/>
	8,672 —

Tracé par Brée.

Exel	1,388 habitants.
Grand-Brogel	730 —
Petit-Brogel	273 —
Reppel	273 —
Geerdingen	465 —
Brée	2,354 —
Molenbeersel	1,039 —
	<hr/>
	6,544 (1) —

(1) Peer, dont la population est de 2,000 habitants, n'est guère distant que de trois kilo-

QUESTIONS.

3° Serait-il possible d'obliger la Compagnie du Nord de la Belgique à établir un raccordement de Neerpelt sur Maeseyck, de façon à ce que la ligne de Maeseyck ne fût plus une impasse ?

RÉPONSES.

Ainsi les populations belges desservies par le tracé vers Weert sont les plus nombreuses, bien que le parcours soit beaucoup moins long sur notre territoire.

Dans ces circonstances, lorsque le cabinet de la Haye considérait le tracé par Weert comme une condition de vote du traité par les Etats-Généraux, fallait-il rompre sur ce point la négociation et ajourner pour longtemps peut-être l'exécution de la ligne d'Anvers à Gladbach, sacrifier ou subordonner l'intérêt général à l'intérêt local, méconnaître le caractère commercial de cette voie ?

Nous ne le pensons pas.

L'exécution du tracé par Weert étant beaucoup plus coûteux que l'autre, nous avons eu quelque peine à le faire accepter par la Compagnie concessionnaire ; mais il nous a paru qu'il était de notre devoir d'insister et l'assentiment a été obtenu.

Cela ne serait pas possible. La convention de 1869 est un titre auquel on ne peut, sans l'assentiment de la Compagnie, ajouter de nouvelles obligations.

Pour que la ligne de Maeseyck cessât d'être une impasse, il faudrait la prolonger vers Ruremonde par la rive gauche de la Meuse, ou la relier à la ligne de Maestricht à Venlo sur la rive droite ; un chemin de fer de Neerpelt sur Maeseyck n'aurait guère d'éléments de trafic.

Les communes de Peer et de Brée réclament. La première, dont la population est de 1,986 habitants, se trouve à une

mètres de la station de Wychmael. Il serait à une distance égale à peu près de la ligne nouvelle, si le tracé proposé par la Belgique était admis ; mais comme il n'y a pas de station possible en ce point, les habitants de Peer sont désintéressés dans la question. Pour toucher à Brée, il fallait faire un détour comme pour passer près de Weert. La ligne droite est par Caulille.

QUESTIONS.

4° Les Gouvernements belge et néerlandais sont-ils disposés à prolonger jusqu'à la rencontre de la ligne de Gladbach vers Ruremonde, la ligne de Hasselt à Maeseyck ?

RÉPONSES.

faible distance de la station de Wychmael, ligne d'Hasselt à Eindhoven.

La commune de Brée a 2,224 habitants. La ligne droite à vol d'oiseau d'Hérenthals à Ruremonde ne passerait pas à Brée, mais à plus de cinq kilomètres de l'agglomération de cette commune, c'est-à-dire au nord de Caulille.

En adoptant la direction par Pcer et Brée, on aurait imposé au commerce d'Anvers et de l'Allemagne vers Anvers, un détour plus grand et par conséquent une surtaxe plus forte qu'en passant près de Weert.

Or, le trafic pendant une année pour ces communes ne peut atteindre le trafic total d'une semaine pour les autres provenances ou destinations.

Il est regrettable sans doute de ne pouvoir satisfaire simultanément à tous les intérêts locaux, mais les intérêts généraux doivent prévaloir, et l'on ne doit pas perdre de vue que la ligne d'Anvers à Gladbach n'a de raison d'être qu'à titre de voie commerciale.

La commune de Brée demande le rejet du traité, par le motif que la ligne projetée ne passe pas à Brée; mais, ce rejet prononcé, elle n'aurait pas atteint son but. Le chemin ne se ferait peut-être jamais.

Le Gouvernement belge a fait pressentir les intentions du Gouvernement des Pays-Bas sur ce point.

Nous avons lieu de croire que la concession du prolongement de la ligne de Maeseyck ne rencontrerait pas d'objection de la part du cabinet de la Haye.

La construction de la section belge sur la rive gauche de la Meuse paraît offrir une utilité réelle. La ligne de Hasselt à Maeseyck acquerrait par cette jonction une plus grande valeur et les charges du Trésor, à raison de la garantie d'intérêt, pourraient être atténuées.

QUESTIONS.

5° Quelles sont les demandes en concession adressées au Département des Travaux Publics du chemin d'Anvers à Gladbach et à quelles conditions ont-elles été faites?

6° Quelle était la première compensation offerte par le Gouvernement belge et que les Pays-Bas ont jugée insuffisante?

7° Quelle est l'importance de l'importation en Belgique des eaux-de-vie néerlandaises? Le Gouvernement a-t-il des données au sujet de la progression dans l'importation qui résultera de l'abolition de la surtaxe de 3 francs?

RÉPONSES.

La note ci-jointe répond à cette question, et déjà l'exposé des motifs a donné, à cet égard, les seuls renseignements qui aient un caractère pratique ou quelque utilité.

Le Gouvernement, lorsqu'il a concédé la ligne d'Anvers à Hasselt, a reconnu au concessionnaire un droit de préférence pour la ligne d'Anvers à Gladbach, et cela était juste, puisque les deux lignes sont concurrentes ou rivales.

Plus tard, en maintenant ce droit de préférence, il a concédé la section belge, de la ligne d'Anvers à Gladbach, en la subordonnant à l'octroi des concessions des sections néerlandaise et prussienne, et, en effet, personne n'eût pu vouloir d'une ligne s'arrêtant à la frontière de Belgique.

Si beaucoup de demandes ont été formées depuis trente ans, toutes supposaient nécessairement le prolongement sur territoire étranger; une seule concession provisoire a été donnée, et le tracé de la section belge n'a pas été déterminé par la convention, sans doute parce que ce tracé ne pouvait dépendre de la Belgique seule.

C'était l'abolition de la surtaxe sur les eaux-de-vie néerlandaises.

Les quantités d'eaux-de-vie néerlandaises importées en Belgique, en cercles (non compris les liqueurs et les eaux-de-vie en bouteilles auxquelles la surtaxe n'est pas applicable) se sont élevées, savoir :

en 1863 à	1,184 hect.	à 50°
— 1864 à	1,453	—
— 1865 à	1,998	—
— 1866 à	3,050	—
— 1867 à	3,431	—
— 1868 à	2,634	—
— 1869 à	2,282	—
— 1870 à	21,639	—
— 1871 à	788	—
— 1872 à	1,350	(chiffre approximat.)

QUESTIONS.

REponses.

En éliminant 1870, année où les importations ont été déterminées par la spéculation, à cause du changement de législation, on trouve, pour les neuf autres années, 18,167 hectolitres à 30°, soit en moyenne, 2,018 hectolitres.

Sans avoir des données précises au sujet de l'accroissement éventuel de l'importation, par suite de la surtaxe de 5 francs, le Gouvernement estime que notre industrie, dans son état actuel, ne peut concevoir d'alarme fondée.

Le droit général (fr. 72-50) sera perçu sur les eaux-de-vie néerlandaises comme sur celles de toutes autres provenances : Ce droit suffit pour prévenir une importation qui dépasserait notablement la quantité moyenne, antérieure à 1870.

L'examen des chiffres généraux des importations et des exportations de toute provenance et pour toutes les destinations, en y comprenant les eaux-de-vie en bouteilles et les liqueurs, doit pleinement rassurer à cet égard. (Voir annexe n° VI du projet de loi sur les eaux-de-vie, n° 20, session 1872-1873.)

Voici ce résumé :

	Importations en Belgique.	Exportations de Belgique.
1863	6,510 hect.	14,099 hect.
1864	7,426 —	18,289 —
1865	8,603 —	17,414 —
1866	19,843 —	18,929 —
1867	22,425 —	14,191 —
1868	19,520 —	17,263 —
1869	23,690 —	22,161 —
1871	5,570 —	81,075 —
1872	9,169 —	100,666 approx ^t
Totaux.	122,756 —	501,087 hect.
Moyennes	13,640 —	53,454 —

L'année 1870, anormale à cause du changement de notre loi, offre quant à l'importation les faits suivants :

QUESTIONS.

RÉPONSES.

Importation en Belgique.

De Prusse	98,304	hect.
Des Villes Hanséatiques.	72,992	—
Des Pays-Bas	21,948	—
D'Angleterre	2,873	—
De France	57,932	—
D'autres pays. . . .	1,405	—
Total. . . .	255,154	hect.

Cette expérience a démontré mieux que tous les raisonnements combien on aurait tort de prendre ombrage de la suppression de la surtaxe de 3 francs. La quantité d'eau-de-vie achetée alors dans les Pays-Bas a représenté moins du dixième de l'importation totale : tandis que la Prusse, la France et même les Villes Hanséatiques, plus éloignées que les Pays-Bas, nous expédiaient 229,000 hectolitres, les Pays-Bas nous en livraient seulement 22,000 hectolitres (chiffres ronds). Or, il est évident qu'une différence de 3 francs n'a pu agir sur des opérations faites en vue d'échapper au régime qui allait presque doubler le droit d'accise en Belgique, ou, en d'autres termes, en vue de réaliser un bénéfice de 25 à 30 francs par hectolitre.

Enfin, depuis la loi de 1870, nous avons exporté vers les Pays-Bas plus d'eau-de-vie que nous n'en avons reçu :

	Exportations de Belgique vers les Pays-Bas	Exportations des Pays-Bas vers la Belgique.
1871. . . .	2,655 hect.	851 hect.
1872. . . .	2,496 —	1,371 —
Totaux	5,151 hect.	2,222 hect.

L'abolition de la surtaxe, sans menacer aucun intérêt belge, donne satisfaction à des réclamations persistantes de nos voisins du Nord, en remplaçant les importations néerlandaises sous le tarif applicable à celles des autres pays. Le droit différentiel, qui était un grief à leur point de vue, disparaît et le droit commun, de ce côté comme de tous les autres, protège suffisamment notre industrie.

QUESTIONS.

8° Quels motifs ont déterminé le Gouvernement à renoncer à la garantie que pouvait lui donner l'inaliénabilité de la rente de 400,000 florins ?

RÉPONSES.

L'exposé des motifs indique brièvement les raisons qui ont porté le Gouvernement à prendre cette résolution.

Après plus de trente ans de pourparlers, de négociations et de tentatives vaines, il était clair que la solution ne pouvait être acquise si ce n'est par voie de compensation. Les dernières phases de la négociation ne laissent place à aucun doute à cet égard. Eût-on réussi même à conclure un traité, les Chambres néerlandaises l'auraient-elles ratifié, s'il n'assurait aux Pays-Bas aucun avantage moral ou matériel ?

Étant admis le principe d'une pondération d'avantages et de concessions de la part des deux nations et l'entente n'ayant pu s'établir sur la seule base de l'abolition de la surtaxe sur les eaux-de-vie, il était naturel de laisser la parole aux Pays-Bas pour indiquer la compensation qu'il s'agirait de débattre.

Le cabinet de la Haye proposa la capitalisation de la rente de 400,000 florins, non pas pour réaliser un bénéfice ou pour affaiblir ses obligations internationales, mais en vue d'effacer une clause qui toujours lui avait paru blessante.

Nous eûmes, de notre côté, à examiner les conséquences actuelles ou éventuelles de la capitalisation, au point de vue politique, financier et économique.

Il n'est pas sans exemple de stipuler dans les traités de paix ou dans les arrangements qui les suivent la possession d'un gage matériel territorial ou autre ; la Belgique, en 1842, a pu avoir des raisons d'imputer sur sa part de la dette du royaume des Pays-Bas une rente inaliénable de 400,000 florins, représentant le prix de certains avantages commerciaux, mais la remise ou la retenue d'un gage matériel comme garantie d'obligations internationales n'est pas le droit commun ; c'est, au contraire, une exception rare, justifiée par des raisons par-

QUESTIONS.

RÉPONSES.

ticulières et temporaires comme les circonstances.

Difficilement trouverait-on dans l'histoire des exemples de pareils gages maintenus d'une manière permanente après que les luttes ont cessé et que même les souvenirs des dissentiments d'autrefois sont, pour ainsi dire, oblitérés.

Comme le dit, avec raison, le cabinet de la Haye, dans l'exposé des motifs présenté aux États-Généraux : « les meilleures » et les plus sûres garanties se trouvent, » non pas dans des dispositions appartenant à une période terminée, mais dans » nos relations actuelles fondées sur une » confiance mutuelle. »

Confiants dans la loyauté de la nation et du Gouvernement néerlandais, animés du désir de resserrer ces relations amicales qui unissent les deux peuples, nous étions naturellement portés à donner cette satisfaction au sentiment national des Pays-Bas, si, en le faisant, aucun intérêt belge ne pouvait être compromis.

On nous offrait, à raison de la différence du cours des fonds publics des deux États, un avantage financier important : en effet, la mesure que nous proposons à titre de concession faite aux Pays-Bas vaudra au Trésor belge un bénéfice de plus de 2,400,000 francs. (Voir réponse à la question ci-après.)

D'un autre côté, l'étude des faits nous démontrait qu'il n'existe plus de motifs d'intérêt réel nous commandant de conserver un gage inutile et certainement inefficace.

L'inaliénabilité de la rente avait pour objet primitif de garantir :

1° Le passage d'une route, d'un canal ou d'un chemin de fer par le canton de Sittard (art. 12 du traité de 1859);

2° La navigation par les eaux intérieures entre l'Escaut et le Rhin ;

3° L'obligation pour les Pays-Bas de

QUESTIONS.

RÉPONSE.

remplacer ces mêmes voies si elles venaient à être rendues impraticables.

Quant au 1°, le traité du 13 janvier 1873 remplace la communication par le canton de Sittard, et ce au grand avantage de la Belgique, par un chemin de fer plus direct et plus utile d'Anvers à Gladbach. L'utilité, ou même la raison d'être d'un gage disparaît de ce chef, regardé, en 1859, comme étant d'une grande importance.

Quant au 2°, les traités de 1859 et de 1842 stipulaient que le pavillon belge ne serait pas assujéti, pour le parcours de ces eaux intermédiaires, à d'autres ou à de plus forts droits que ceux qui frappaient ou frapperaient le pavillon néerlandais lui-même. Ces droits ont été abolis depuis lors.

Nous n'avons pas à prévoir qu'ils soient rétablis. Non-seulement nous sommes garantis par les traités qui assurent à nos navires, en tout état de cause, le même traitement qu'aux navires néerlandais ; mais les Pays-Bas ne pourraient revenir aux anciennes taxes sans mettre en péril leur propre transit par les voies fluviales. La valeur des eaux intermédiaires pour nos relations avec l'Allemagne est bien diminuée depuis la création des chemins de fer, et l'établissement de la ligne directe d'Anvers à Gladbach la diminuera encore.

Quant au 3°, l'entretien de l'Escaut occidental est réglé par l'acte du congrès de Vienne dont le traité de 1859 a confirmé les dispositions ; il avait une garantie spéciale dans le péage dont la capitalisation a eu lieu en 1865 ; mais il reste placé, comme tous les intérêts régis par le traité de 1859, sous la garantie des grandes puissances.

Il en sera de même, après la capitalisation de la rente de 400,000 florins, pour les voies qui mettent l'Escaut en communication avec le Rhin.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

9° Quel est le bénéfice probable que la capitalisation vaudra au Gouvernement belge ?

L'expérience, comme le raisonnement et l'étude des faits, prouvent, d'ailleurs, que ce gage de l'inaliénabilité de la rente de 400,000 florins ne serait pas même, le cas échéant, efficace entre nos mains.

C'est une arme si l'on veut; mais à la condition de pouvoir s'en servir et d'obtenir un résultat, si l'on s'en sert. Or, dans la circonstance la plus grave, lorsque les rapports entre les deux gouvernements étaient très-fortement tendus et presque altérés, et que la Belgique paraissait vouloir recourir à d'autres moyens, on ne s'est pas résolu à user de celui-ci, qui est purement financier, et les documents diplomatiques prouvent que, si l'on en avait usé, il eût été tout à fait inopérant.

Personne n'admettra qu'une nation, lorsque ses intérêts et son amour-propre sont réellement engagés, s'arrête devant la crainte de ne point recevoir aux échéances une rente de 400,000 florins.

Dans quelque ordre d'idées qu'on se place, il y avait donc, pour le Gouvernement belge, des raisons décisives d'accepter, en principe, la capitalisation demandée.

Nous portons au budget 846,360 francs pour la rente de 400,000 florins des Pays-Bas.

Pour la rembourser, nous aurons à payer 8,900,000 florins.

Nous avons en portefeuille 5,000,000 de florins, achetés au cours de fr. 210-16. Si le complément peut être acquis au même prix, le capital à rembourser nous coûtera 18,704,000 francs. Cette somme totale serait de 18,724,000 francs, si le complément était acheté à fr. 210-75, cours de ces jours derniers.

La rente de 846,360 francs, inscrite au budget, capitalisée à 4 p. %, représente un capital de . . . fr. 21,164,000

Nous dépenserons environ. 18,704,000

Bénéfice. . . fr. 2,460,000

QUESTIONS.

10° Toutes les négociations avec les Pays-Bas sont-elles aujourd'hui terminées et notamment celles qui concernaient le canal de Terneuzen?

RÉPONSES.

En empruntant au pair à 4 p. % net les 18,704,000 francs, l'intérêt à servir sera de 748,160 francs. Nous aurons donc sur la rente une économie annuelle de 98,400 francs.

Ainsi le bénéfice en capital sera d'environ 2,460,000 francs et en rente de 98,400 francs.

Entre deux pays voisins liés par tant d'intérêts, il existe et il existera toujours des affaires à traiter. Une négociation est engagée dans le but d'amener l'adoption d'un projet d'ensemble pour l'amélioration du canal de Terneuzen, dans l'intérêt de la navigation maritime; ce projet, dont l'examen se poursuit, n'a point donné lieu à des contestations entre les deux Gouvernements.

Les arrangements soumis à l'approbation des Chambres mettent précisément fin aux difficultés qui ont pu surgir au sujet soit des eaux-de-vie, soit des dérivations de la Meuse, soit du chemin de fer d'Anvers au Rhin. Enfin, quant à d'autres litiges antérieurs, aucun ne fait actuellement présager de nouveaux dissentiments.

Après avoir pris connaissance des réponses du Gouvernement, la section centrale a abordé la discussion du projet.

Il ne s'est produit dans son sein, il est presque inutile de le dire, aucune opinion hostile au chemin de fer d'Anvers à Gladbach. Cette ligne a pour le commerce belge, et spécialement pour le commerce d'Anvers, une incontestable utilité; elle a été l'objet de vœux trop universellement et depuis trop longtemps répétés pour qu'il faille encore s'étendre à cet égard.

Il n'y a qu'une ombre au tableau. Si les intérêts généraux et ceux de la province d'Anvers sont satisfaits, certaines localités du Limbourg belge, dont la ligne directe d'Anvers à Ruremonde se serait rapprochée davantage, n'obtiennent pas ce qu'elles avaient espéré.

Il a fallu subir la direction de Weert; la section centrale s'y résigne, comme le Gouvernement s'y est résigné, mais elle émet le vœu qu'il soit accordé un dédommagement aux communes dont les intérêts particuliers ont dû s'effacer devant l'intérêt général.

Les compensations accordées aux Pays-Bas sont-elles exagérées?

La section centrale ne le pense pas, bien qu'elle n'en méconnaisse pas l'importance.

La rente de 400,000 florins était stipulée inaliénable dans le but de garantir :

- 1° Le passage vers l'Allemagne par le canton de Sittard ;
- 2° La libre navigation des eaux intérieures des Pays-Bas ;
- 3° L'entretien de l'Escaut.

La première garantie devient inutile par le fait même du traité du 15 janvier 1873.

La seconde se rapporte à un objet dont l'importance a notablement diminué depuis 1839, grâce à la multiplication des chemins de fer. Il ne faut pas oublier non plus que la libre navigation des eaux intérieures est devenue, depuis 1850, le droit commun des Pays-Bas ; ils songent si peu à y entraver la Belgique, qu'ils y donnent accès à la marine du monde entier.

L'entretien de l'Escaut pourrait seul déterminer le Gouvernement belge à conserver à la rente de 400,000 florins son caractère inaliénable si c'était là une garantie sérieuse, efficace.

Comme mesure coercitive, qu'est-ce que la suspension du paiement d'une pareille rente à l'égard d'un État comme les Pays-Bas ? Pense-t-on créer par ce moyen de sérieux embarras à nos voisins du Nord ?

Le Gouvernement belge n'a pas fait usage de cette arme lors des difficultés que souleva le barrage de l'Escaut oriental ; il en a bien été question, à la Chambre, on n'y a pas donné suite ; c'eût été un coup d'épée dans l'eau.

Le péage de l'Escaut garantissait aussi à la Belgique, de fait sinon de droit, l'entretien de ce fleuve ; le rachat de ce péage nous aurait privés d'une garantie triple de celle à laquelle le Gouvernement nous propose de renoncer, s'il fallait envisager la permanence de ces dettes comme une sûreté.

La Hollande se sent blessée du maintien d'une de ces garanties matérielles que l'on ne voit plus figurer dans aucun traité, si ce n'est dans ceux qu'après la guerre le vainqueur impose au vaincu. La parole donnée suffit entre nations honnêtes.

Il en coûte peu à la Belgique de cimenter des liens de bon voisinage par cette concession ; elle y trouve même son intérêt pécuniaire, car il résultera de la capitalisation de la rente un bénéfice probable de plus de deux millions pour le Trésor.

Le rachat de cette rente sera, avant tout, comme le rachat du péage de l'Escaut, une bonne opération financière.

La seconde compensation que le traité accorde à la Hollande consiste dans la suppression de la surtaxe de 5 francs qui frappait, à l'entrée en Belgique, les eaux-de-vie de provenance néerlandaise, à l'avantage des autres alcools étrangers. C'est le dernier de nos droits différentiels qui disparaîtra.

Depuis que la levûre se fabrique ailleurs qu'en Hollande, cette surtaxe, basée sur les bénéfices que laisse ce produit accessoire de la distillation, doit être ou supprimée ou étendue aux divers pays dont la législation se prête à cette fabrication.

Les réclamations de la Hollande à cet égard étaient aussi fondées que l'étaient

les nôtres par rapport à l'obtention du passage d'une voie ferrée à travers le duché de Limbourg.

Il ne faut pas se dissimuler que le traité hollando-belge expire le 14 juillet prochain et que la Hollande eût pu le dénoncer plutôt que de subir plus longtemps cette surtaxe.

Nous ne faisons donc que devancer de quelques mois cette abolition qui rétroagira au 13 janvier 1873.

Pénétrée de ces considérations et heureuse de voir aplanir les derniers différends qui subsistaient encore entre deux pays qui ont tant d'intérêts communs, la section centrale estime que le traité du 13 janvier 1873 est avantageux pour les deux parties contractantes, et que les stipulations y sont bien équilibrées. En conséquence, elle en propose l'adoption, à l'unanimité de ses membres, sauf une abstention.

Le membre qui s'est abstenu a exprimé le désir de voir modifier le cahier des charges de la concession d'Anvers à Gladbach, de façon à pouvoir racheter, à tout moment, la partie belge à un prix déterminé dès aujourd'hui.

Il fait observer, en outre, que cette ligne nuira à celle d'Anvers à Hasselt, et que le rachat du Grand-Central, avant que ce tort se soit produit, ne peut être opéré qu'à condition de tenir compte de cette dépréciation prochaine et certaine.

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur le cahier des charges ; elle sait que l'État est lié envers la Compagnie par un contrat de concession qui ne peut être modifié unilatéralement ; mais elle pense que l'appui que, dans un intérêt général, les pouvoirs publics accordent à la Compagnie pour l'obtention de la concession, en Hollande, peut légitimer en échange la demande de certaines modifications à apporter au contrat, dans l'intérêt de l'État belge.

Il me reste à dire quelques mots d'un point qui n'a pas rapport au traité, mais qu'on a cherché à y rattacher : je veux parler du rachat, par les Pays-Bas, de la partie des lignes de la Société d'Anvers à Rotterdam, qui se trouve sur leur territoire.

La convention conclue entre les Pays-Bas et cette Société est du 22 janvier 1873, de neuf jours postérieure au traité conclu entre les deux pays ; elle a été précédée, à la date du 3 janvier, d'une autre convention réglant les conditions de transit des trains de l'État hollandais, par les lignes de Roosendaal à Breda et au Moerdyk. La Hollande s'est réservé le droit d'opter, suivant ses convenances, pour la convention de transit du 3 janvier ou pour la convention de rachat du 22. Les États-Généraux, saisis depuis le 26 février du traité relatif à la ligne d'Anvers à Gladbach, n'ont reçu que le 19 mars communication de la convention d'Anvers-Rotterdam ; bien que l'assemblée générale des actionnaires de cette Société ne doive se prononcer que le 21 avril, le gouvernement néerlandais a opté pour le rachat.

Le contrat avec le Gouvernement belge et celui avec Anvers-Rotterdam sont absolument indépendants l'un de l'autre ; les États-Généraux peuvent ratifier l'un et repousser l'autre, sans que le sort du premier influe en quoi que ce soit sur celui du second. A défaut de la capitalisation de la rente de 400,000 florins, la Neerlande trouverait aisément d'autres ressources de trésorerie pour payer la

ligne en capital ; elle pourrait aussi, comme l'administration de la Compagnie déclare le préférer, solder son acquisition au moyen d'une rente.

La ligne d'Anvers à Rotterdam peut, en vertu des conditions de sa concession, être rachetée en 1875 ; le Gouvernement néerlandais ne fait donc que devancer de deux ans un résultat inévitable.

Les deux conventions faites par les Pays-Bas et la Société d'Anvers-Rotterdam en janvier dernier, l'exposé des motifs du projet de loi relatif au rachat des tronçons de Roosendaal à Breda et au Moerdyk témoignent du désir de la Hollande d'assurer au trafic de Flessingue à Venlo la plus grande liberté sur toute l'étendue de cette ligne, pour mieux rivaliser avec la future ligne concurrente d'Anvers à Ruremonde et Gladbach ; la capitalisation de la rente de 400,000 florins facilite aux Pays-Bas le rachat en capital des tronçons de Breda à Roosendaal et au Moerdyck ; tels sont les seuls rapports qu'ont ensemble la convention du 22 janvier et le traité du 15.

Le Rapporteur,
V. JACOBS.

Le Président,
THIBAUT.



ANNEXE N° 1.

Raccordements des chemins de fer belges avec les pays étrangers.

Frontière du Sud.	Exploitant.
Furnes-Dunkerque	La Société générale d'exploitation jusqu'à destination en France.
Poperinghe-Hazebroeck	— — —
Wervicq-Armentières	— — —
Comines-Lille	(En construction.) Compagnie française du Nord-Est.
Menin-Tourcoing	— — —
Courtrai-Lille	Le Nord français jusqu'à Mouscron.
Tournai-Lille	— la frontière.
Tournai vers Douai	(En projet.) État belge. — A livrer par les Bassins Houillers.
Péruwelz-Condé	— — —
Mons-Valenciennes	Nord français jusqu'à Quiévrain (frontière).
Dour à Cambrai	(En projet.) État belge. — A livrer par les Bassins Houillers.
Mons à Hautmont	Nord français jusqu'à Mons.
Charleroi à Maubeuge	— Charleroi.
Chimay-Mariembourg	— Momignies (frontière).
Chimay à Sigay	(En projet.) État belge. — A livrer par les Bassins Houillers.
Charleroi-Vireux	Grand-Central belge jusqu'à la première station frontière.
Châtelineau-Givet	— — —
Namur-Givet	Nord français de Liège à Givet.
Virton à la frontière	(En projet.) La Compagnie concessionnaire.
Arlon-Longwy	Le Graud-Luxembourg jusqu'à Longwy.
 Frontière du Nord.	
Gand-Terneuzen	Société générale d'exploitation jusqu'à Terneuzen.
Malines-Terneuzen	Société concessionnaire jusqu'à Terneuzen.
Anvers-Woensdrecht	(Concession donnée.)
Anvers-Rotterdam	Grand-Central belge jusqu'à Moerdyck.
Turnhout-Tilbourg	Grand-Central jusqu'à Tilbourg.
Hasselt-Eindhoven	Société de l'État néerlandais jusqu'à Liège et Flémalle.
 Frontière de l'Est.	
Anvers-Aix-la-Chapelle	Grand-Central jusqu'à Aix-la-Chapelle.
Liège-Maestricht	La Société concessionnaire jusqu'à Maestricht.
Welkenraedt-Aix-la-Chapelle	État belge jusqu'à Bleyberg (frontière).
Liège-Aix-la-Chapelle	— Welkenraedt (frontière).
Pepinster à Luxembourg	— la gare frontière.
Arlon-Luxembourg	La Compagnie du Luxembourg jusqu'à destination.

ANNEXE N° 2.

*Relevé des demandes en concession de chemins de fer destinés à relier
Anvers au Bas-Rhin.*

Relevé des demandes en concession de chemins

NUMÉRO D'ORDRE	NUMÉRO de l'indicateur.	DATE de la demande en concession.	NOMS des DEMANDEURS EN CONCESSION.	DIRECTION DE LA LIGNE DONT LA CONCESSION EST DEMANDÉE.
1	38	4 juin 1845. . .	Desfossés et C ^o à Bruxelles.	Anvers, Herenthals, Hechtel, Brée, Neeritter et Ruremonde.
2	38	16 juillet 1845. .	Bouquié-Lefebvre à Bruxelles	Même direction
3	839	10 janvier 1853 .	Decock, Théodore et C ^o a Anvers	Anvers, Thielen, Achel, Hamont, Weert et Ruremonde.
4	863	3 mars 1853 . .	Anceaux et C ^o à Bruxelles	Anvers, Herenthals, Beverloo, Peer, Brée, Maeseyck, Ruremonde et Gladbach.
5	873	31 janvier 1854 .	Carez à Bruxelles	Bruxelles par Louvain, Diest, Brée et Ruremonde a Gladbach.
6	874	30 mars 1853 et 10 juillet 1854.	Leysen, Théodore, et C ^o à Anvers	Herenthals, Gheel, Beverloo et Ruremonde.
7	904	31 mai 1853 et 2 juin 1853.	Monteaux et fils à Bruxelles	Malnes a Gladbach par Weestmeerbeck, Tessenderloo, Beverloo, Peer, Brée et Ruremonde.
8	1615	20 août 1857 . .	Belpaire, Frédéric, et C ^o à Anvers.	Malnes, Diest, Beverloo, Maeseyck et Gladbach.
9	1620	29 août 1857 . .	Sano, J., et C ^o à Anvers.	Anvers à Weert et de Weert à Venlo ou à Ruremonde et Gladbach.
10	2204	3 juillet 1862. .	Goupy de Quabeck à Malnes	Malnes, Heyst-op-den-Berg, Waterloo, Bourg-Léopold, Peer, Brée, Ruremonde et Gladbach.
11	2214	19 juillet 1862. .	Société des chemins de fer du Nord de la Belgique.	Anvers, Ruremonde et Gladbach
12	2222	2 août 1862 . .	Delloye-Tiberghien et C ^o à Bruxelles. . .	Anvers à Gladbach et éventuellement une ligne partant de Malnes.
13	2223	5 août 1863 . .	Schul et C ^o à Anvers.	Anvers, Thielen, Achel, Weert, Ruremonde et Gladbach.

de fer destinés à relier Anvers au Bas-Rhin.

<p style="text-align: center;">CONDITIONS auxquelles LA CONCESSION EST DEMANDÉE.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Observations.</i></p>
<p>Conditions ordinaires (construction et exploitation par les demandeurs en concession).</p> <p style="text-align: center;">—</p>	<p>Les deux demandeurs s'étant entendus, une convention avait été conclue entre le Gouvernement et les sieurs Desfossés et C^e, le 28 octobre 1843. Cette convention a dû être annulée par suite de l'opposition du gouvernement néerlandais au passage de la ligne sur le territoire des Pays-Bas.</p> <p>Depuis le mois de juin 1853, le sieur Decock n'a plus donné suite à cette demande.</p> <p>Le demandeur avait d'abord sollicité une garantie d'intérêts. — Par lettre du 3 mars 1856, il a renoncé à cette garantie. — Par lettres des 3 et 10 avril 1856 il a rappelé sa demande et depuis il n'y a plus donné suite.</p> <p>Aucune suite n'a été donnée par le demandeur à sa requête du 31 janvier 1851.</p> <p>Par lettre du 5 mars 1856 le sieur Leysen a présenté une modification à son tracé à Beverloo ; la ligne devait se diviser en deux branches, l'une devait se diriger sur Diest et l'autre sur Maeseyck et Ruremonde.</p>
<p>Conditions ordinaires avec garantie d'intérêts.</p>	<p>Aucune suite n'a été donnée à cette demande. Le demandeur étant resté en demeure de fournir la preuve qu'il pouvait disposer des capitaux nécessaires et de transmettre les pièces justificatives qui lui avaient été demandées par lettre du 21 septembre 1853.</p>
<p>Conditions ordinaires,</p>	<p>Par lettre du 8 septembre 1857, le Département des Travaux Publics a fait connaître aux demandeurs qu'aucune suite ne pouvait être donnée à la demande avant qu'ils n'eussent fourni la preuve qu'ils pouvaient disposer des capitaux nécessaires.</p> <p>Depuis cette époque les sieurs Belpaire et C^e ont laissé leur demande sans suite.</p>
<p>Conditions ordinaires.</p>	<p>Lettre du Département des Travaux Publics du 8 septembre 1857 portant même information que ci-dessus. — Également restée sans suite.</p>
<p>Conditions ordinaires, mais avec autorisation d'exproprier une zone de terrain de la largeur de 4,000 mètres au <i>maximum</i>.</p>	<p>Cette demande est restée sans suite.</p>
<p>Conditions ordinaires,</p>	<p>La concession a été accordée par arrêté royal du 29 septembre 1869.</p>
<p style="text-align: center;">—</p>	<p>La demande en concession ne donne aucun détail quant à la direction du tracé et n'est accompagnée d'aucun plan.</p>
<p style="text-align: center;">—</p>	<p>En présence du droit de préférence qui avait été accordé à la Société du Nord de la Belgique, lors de la concession de la ligne d'Anvers à Hasselt, la demande du sieur Schul n'a pu être accueillie.</p>

NUMÉRO D'ORDRE.	NUMÉRO de l'indicateur.	DATE de la demande en concession.	NOMS des DEMANDEURS EN CONCESSION.	DIRECTION DE LA LIGNE DONT LA CONCESSION EST DEMANDÉE.
14	2238	4 septembre 1862 et 27 février 1869.	De Bruyn, François, à Liége	Malines, Heyst-op-den-Berg, Beverloo et Ruremonde.
15	2286	18 juillet 1862 et 5 janvier 1869	Bouquié-Lefebvre à Bruxelles	Anvers à Ruremonde et Gladbach
16	2317	20 janvier 1863 .	Desfossés à Bruxelles	Anvers, Ruremonde et Gladbach
17	2704	30 septemb. 1864.	Moerman-Lanbuhr à Gand	Malines, Venlo et Gladbach par Wester- loo, Beverloo et Achel.
18	3487	10 avril 1866 . .	Société des chemins de fer du Nord de la Belgique.	Hasselt à Gladbach par le canton de Sittart.
19	3704	1 janvier 1869 .	Fonsny à Saint-Gilles	Anvers, Herenthals, Peer, Brée, Maeseyck et Erkoelenz.

<p style="text-align: center;">CONDITIONS auxquelles LA CONCESSION EST DEMANDÉE.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Observations.</i></p>
<p>Conditions ordinaires.</p>	<p>Le sieur De Bruyn étant décédé, ses héritiers ont redemandé les plans et documents produits. Il a été satisfait à cette demande par dépêche du 5 novembre 1869.</p>
<p>—</p>	<p>A l'appui de cette demande le sieur Boucquié invoque les démarches faites en 1843. (Voir n° 2 du présent tableau.)</p>
<p>—</p>	<p>Le demandeur invoque la concession qui avait été accordée en 1845. (Voir n° 4 du présent tableau.)</p>
<p>—</p>	<p>Cette demande est restée sans suite en présence de la concession provisoire accordée à la Compagnie du Nord de la Belgique, n° 44 ci-dessus.</p>
<p>—</p>	
<p>—</p>	

ANNEXE N° 3.

*Approbation de certaines clauses du traité conclu le 15 janvier 1873,
entre les Pays-Bas et la Belgique.*

EXPOSÉ DES MOTIFS PRÉSENTÉ AUX ÉTATS GÉNÉRAUX.

(Traduction.)

Le projet de loi ci-joint, portant approbation de certaines clauses du traité signé le 15 janvier courant, entre les Pays-Bas et la Belgique, ne semble pas exiger des explications étendues. Les clauses du traité, dont le texte est ci-joint, sont claires et simples. Le but que les deux Gouvernements ont surtout eu en vue, dans la conclusion de cet acte, a été de confirmer leurs relations amicales par la solution de certains différends depuis longtemps pendants.

La Belgique attachait un grand prix à l'exécution d'un chemin de fer entre Anvers et Gladbach. A cet effet, il fallait obtenir le consentement du Gouvernement des Pays-Bas pour la construction de la section de cette ligne traversant le territoire néerlandais. Dès 1844, des efforts furent faits pour obtenir ce consentement. Le Gouvernement belge, à cette époque, invoquait surtout l'art. 12 du traité du 19 avril 1859, lequel reconnaissait à la Belgique le droit de construire par le canton de Sittard une route ou un canal vers la frontière allemande.

Les notes échangées le 14 et le 18 avril 1859, entre le plénipotentiaire belge près la Conférence de Londres et les membres de cette Conférence amenèrent la déclaration de ces derniers que, par rapport à l'art. 12, la dénomination de *route* s'appliquerait également à un chemin de fer.

Toutefois, il existait à cette époque des objections qui empêchèrent de donner suite à cette demande. Elle fut modifiée plus tard en ce sens qu'on demanda l'autorisation de construire la voie dont il s'agit par Ruremonde au lieu de Sittard.

C'était s'écarter des termes du traité de 1859, et, bien que le Gouvernement néerlandais ne refusât pas et consentît à cette dérogation, il croyait néanmoins que le moment n'était pas venu où il pouvait satisfaire aux désirs du Gouvernement belge.

Il lui fit savoir en conséquence, en 1863, que la concession réclamée ne pouvait être prise sérieusement en considération avant que l'exécution de la ligne de l'État, reliant la Zélande et le Limbourg à l'Allemagne, fût plus avancée et mieux assurée.

Cet état de choses dura jusqu'en 1868. Sur une nouvelle démarche du Gouvernement belge, on répondit alors « que le Gouvernement néerlandais, en

considération des bonnes et cordiales relations, unissant présentement les Gouvernements néerlandais et belge, ne faisait pas difficulté de souscrire en principe à la prolongation sur le territoire néerlandais d'un chemin de fer belge vers l'Allemagne et à la construction d'un pont sur la Meuse. »

On ajoutait « que le Gouvernement du Roi désirait sincèrement pouvoir s'entendre avec le Gouvernement de S. M. le Roi des Belges, sur la direction et les conditions des travaux à entreprendre, aussitôt que la concession serait demandée par un entrepreneur présentant les conditions nécessaires de solidité. »

Diverses circonstances néanmoins retardèrent encore après cela l'octroi de la concession qui avait été sollicitée dans l'intervalle par la Compagnie du Nord de la Belgique ; enfin, dans le courant de l'année dernière, le Gouvernement se déclara prêt à signer une convention pour régler définitivement cet objet. Il était d'avis que, même abstraction faite des engagements contractés, les relations amicales actuellement existantes avec la Belgique ne permettaient pas de différer plus longtemps la solution d'une affaire qui était déjà pendante depuis un si grand nombre d'années et à laquelle nos voisins du Midi et aussi ceux de l'Est attachaient un grand prix.

Toutefois, en souscrivant aux vœux de la Belgique, nous étions en droit d'attendre que l'on nous témoignerait réciproquement les mêmes sentiments qui nous avaient guidés, en faisant droit à des désirs que nous aussi avons manifestés déjà depuis un assez long temps.

Nous n'avons pas été déçus dans cette attente.

Deux points ont été particulièrement signalés de notre côté : la capitalisation de la rente de 400,000 florins, inscrite au Grand-Livre belge au profit des Pays-Bas, et la suppression du droit différentiel perçu sur les eaux-de-vie néerlandaises, à l'importation en Belgique.

Le premier point surtout devait être considéré comme important pour les Pays-Bas. La pensée du but de la disposition faite à l'art. 63 § 1 du traité du 5 novembre 1842 et des sentiments qui l'avaient dictée, devait nécessairement causer chez nous une désagréable impression. Cette impression s'est manifestée à un haut degré et sur l'heure, ainsi que le prouve le rapport préliminaire de la deuxième Chambre sur le traité de 1842 ; et, bien qu'à cette époque le Gouvernement ait dû reconnaître, dans sa réponse, que la disposition de l'art 63 n'avait été admise que parce que les plénipotentiaires belges avaient subordonné à ce point la solution finale de tous les différends — exigence qui, peut-être à cette époque, pouvait, dans une certaine mesure, s'expliquer de leur part — il était impossible, dans les circonstances présentes, et en raison de l'attitude réciproque, de découvrir un motif quelconque pour le maintien de cette clause. En Belgique aussi, pensions-nous, l'expérience acquise devait avoir créé la conviction que les meilleures et les plus sûres garanties se trouvent, non pas dans des dispositions appartenant à une période terminée, mais dans nos relations actuelles fondées sur une confiance mutuelle.

En se ralliant à nos vues sur ce point, le Gouvernement belge a prouvé que cette conviction a réellement pénétré chez nos voisins.

La question des eaux-de-vie est d'une date beaucoup plus récente. Après les discussions qui ont eu lieu en ces derniers temps, à cet égard, le Gouvernement croit pouvoir se borner à faire remarquer qu'en présence de l'insuccès des précédentes tentatives, il a été d'avis de ne pas laisser échapper cette occasion favorable pour terminer également ce différend. L'art. 3 du traité supprime désormais le droit différentiel de 3 francs l'hectolitre, qui frappait exceptionnellement les eaux-de-vie néerlandaises à l'entrée en Belgique. Nos eaux-de-vie jouiront désormais à l'importation en Belgique du régime uniforme assuré à celles de toute autre provenance étrangère. Lors de la signature du traité, il a été convenu, en outre, que le Gouvernement belge rembourserait, après la ratification, la surtaxe pour les importations d'eaux-de-vie néerlandaises qui auraient eu lieu après le 15 janvier courant.

Quant aux articles du traité, le Gouvernement croit pouvoir se borner à quelques courtes observations.

Dans la rédaction des art. 1 et 2, on est parti, de notre côté, du principe que la capitalisation des 400,000 florins, inscrits au Grand-Livre belge au profit des Pays-Bas, devait se faire moyennant un cours qui permit d'obtenir, par l'application de la somme reçue au rachat de titres de rente des Pays-Bas, une diminution des charges correspondante à 400,000 florins. Bien qu'une convention de ce genre laisse toujours certaines ouvertures à l'action d'éventualités favorables ou contraires, le Gouvernement a néanmoins la confiance que, en tenant compte des cours de nos fonds nationaux pendant les mois qui ont précédé la signature du traité, le chiffre fixé pour la capitalisation sera trouvé équitable par les deux parties. Les dispositions portant que la somme due sera payée à Amsterdam nous épargne les frais d'encaissement, en même temps que disparaît la commission, payée jusqu'ici pour le versement des termes semestriels de la rente.

Quant aux dispositions qui concernent la construction du chemin de fer à travers le Limbourg, il suffira de faire remarquer que le Gouvernement belge eût désiré une direction plus au Sud de la voie, mais que le Gouvernement néerlandais a cru devoir tenir à ce que le chemin de fer traversât l'importante commune de Weert.

Le point de raccordement à la frontière belge et à la frontière prussienne sera, du reste, réglé respectivement avec les Gouvernements de Belgique et de Prusse.

L'exploitation dans le Limbourg est confiée à la Compagnie du Nord de la Belgique ou au Grand-Central Belge, qui auront à s'entendre avec le Gouvernement allemand pour l'exploitation sur le territoire de l'Allemagne.

L'art. 4 est soumis à l'approbation des États-Généraux parce qu'il contient une disposition conférant à la Compagnie du Nord de la Belgique le droit d'exproprier les parcelles nécessaires.

Le Gouvernement belge trouvera, dans l'approbation de cette clause, une garantie de l'exécution de la convention relative au chemin de fer par le Limbourg. Il en résulte, en effet, que, après la ratification du traité, on ne pourra plus refuser la déclaration d'utilité publique de l'expropriation. Le traité devance, à cet égard, le projet de loi d'expropriation qui sera déposé plus tard et qui déter-

minera, quant aux points principaux, la direction de la ligne et les communes qu'elle traverse.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

L. GERICKE.

Le Ministre de l'Intérieur,

GEERTSEMA.

Le Ministre des Finances,

VAN DELDEN.



ANNEXE N° 4.

Rapport de la section centrale de la deuxième chambre des états généraux
des Pays-Bas.

(TRADUCTION.)

§ 1^{er}. Sous la date du 26 février dernier, un projet de loi, portant approbation de quelques dispositions du traité, conclu le 13 janvier 1873, entre la Belgique et les Pays-Bas, a été soumis à la Chambre. Ce traité renferme trois stipulations principales. Il a pour premier objet de capitaliser, au chiffre de 8,900,000 florins, la rente inaliénable de 400,000 florins, due par la Belgique à la Hollande, en vertu de l'art. 63 du traité du 5 novembre 1842, et de fixer le mode de paiement de ce capital. En second lieu, il abolit la surtaxe que la Belgique a cru pouvoir, en vertu du traité du 12 mars 1863, continuer à prélever sur les eaux-de-vie néerlandaises importées chez elle. Le traité a pour objet, en troisième lieu, la concession, par notre Gouvernement, à la Compagnie de chemins de fer *du Nord de la Belgique* ou au *Grand-Central belge*, de la partie néerlandaise d'un chemin de fer projeté d'Anvers à la frontière allemande, vers Gladbach.

§ 2. Lors de l'examen de ce projet de loi par les sections de la Chambre (1), réunies le 4 mars dernier, on fit la remarque que le traité, dont le projet est destiné à assurer l'approbation, ne peut être convenablement envisagé comme absolument indépendant de toute autre convention. Déjà, lors de l'annonce de la conclusion du traité, dans le *Nederlandsche Staats-Courant* du 15 janvier

(1) Assistèrent à l'examen en sections :

MM. Begram, van Kuyk, Bergsma, Bredius, Blussé, Saaymans père, van Sypesteyn, van Naamen van Eemnes, Stoeltjes, Huyben, Rutgers van Rozenburg, van Houten, van Reenen, du Marchie van Voorthuysen, Godefroi, van Rees, Hingst, Haffmans, Sandberg, Borret, Mackay, van Kerkwijk, C. van Nispen tot Sevenaer, Cremers, Kappeyne van de Cappelle, van Hardenbroek van Hockhorst, Oldenhuis Gratama, Smidt, van Lynden van Sandenburg, Westerhoff, Blom, Wintgens, de Bieberstein, Viruly Verbrugge, Jonckbloet, van Akerlaken, Gevers Deynoot, Tak, Rombach, Brouwer, van Wassenacr van Catwijk, Jolles, de Jong, van Zinnicq Bergmann, 's Jacob, Heemskerk, Kien, van Zuijlen van Nijeveld, de Roo van Alderwerelt, van Loon, Lenting, de Ruiter Zijlker, Dumbar, Nierstrasz, van Forcest, Wijbenga en van der Linden.

dernier, il avait été mentionné que, le jour même de la signature de cet arrangement, d'autres actes encore avaient été passés à Bruxelles, savoir : -

1° La conclusion d'une convention entre les plénipotentiaires des Gouvernements respectifs, à l'effet de modifier l'art. 6 du traité de la Meuse, du 12 mai 1863 (*Staatsblad*, n° 118);

2° L'échange des actes de ratification de la convention, conclue à Bruges, le 24 mai 1872, au sujet de l'endiguement du Zwin; et

3° La signature, par les directeurs des compagnies intéressées, d'un contrat fixant le prix et les conditions de la reprise par le Gouvernement néerlandais des lignes de chemins de fer Roosendaal-Breda et Roosendaal-Moerdijk.

La manière dont cette mention avait lieu devait faire croire que l'on avait affaire à un ensemble de dispositions, qui, bien que de nature différente, formaient un tout, ou du moins avaient entre elles une certaine liaison. Dans ces conditions, plusieurs membres auraient regardé comme désirable que l'on eût déposé, avec le projet de loi actuellement présenté, les pièces relatives à tous les actes passés à Bruxelles le 13 janvier dernier, et que, en même temps, l'on eût soumis des propositions à la Législature dans le sens de l'approbation des engagements pris par le Gouvernement néerlandais, en tant que ces engagements comportent pareille approbation; que l'on se serait ainsi trouvé en position de mieux examiner et apprécier tout ce qui se rapporte à l'affaire (1). La question de savoir si la modification du traité de la Meuse tombait sous l'application de la disposition finale de l'art. 57 de la Constitution, et avait, dès lors, besoin de la ratification du pouvoir législatif, fut posée à ce sujet.

Quelques membres n'étaient pas éloignés de croire que pareille ratification était nécessaire, parce que, en tant qu'ils connaissaient l'affaire, il s'agissait de la modification d'engagements pécuniaires antérieurs.

On leur fit cependant observer que des engagements conclus par le Gouvernement belge avec le nôtre, relativement à un projet de travaux en vue d'établir des prises d'eau, ne peuvent convenablement être considérés comme se rattachant aux droits légaux des Néerlandais, qui, seuls, sont visés par l'article de la Constitution, et que, d'ailleurs, l'art. 6 primitif du traité de 1863 n'a pas été compris dans la loi du 6 juillet 1863 (*Staatsblad*, n° 111), relative à l'objet en question.

Quoi qu'il en soit, en ce qui concerne le contrat relatif à la reprise des lignes de chemins de fer Roosendaal-Breda et Roosendaal-Moerdijk, l'intervention du pouvoir législatif serait de nécessité absolue, parce que la reprise est accompagnée, du côté des Pays-Bas, d'offres pécuniaires.

En même temps, de l'avis de quelques membres, l'on ne pouvait méconnaître une certaine connexité entre ce contrat-là et un traité qui accorde la concession du chemin de fer Anvers-Gladbach. Non-seulement l'on avait affaire, pour l'un

(1) La commission des rapporteurs fait remarquer que le projet de loi relatif à l'achat des chemins de fer *Roosendaal-Hollandsch-Diep* et *Roosendaal-Breda*, est parvenu à la Chambre le 19 mars seulement, par conséquent après que l'examen en sections, sur lequel porté le présent rapport, avait eu lieu.

comme pour l'autre projet, à la même compagnie de chemins de fer, « le Grand-Central belge, » mais les considérations qui s'y rattachaient avaient entre elles un lien étroit.

Du moment où les Pays-Bas consentent au projet de chemin de fer de Gladbach, et prêtent leur concours à la création d'une ligne belge concurrente vers l'Allemagne, ils sont intéressés à obtenir en même temps une disposition qui assure leur liberté complète en ce qui concerne leur propre ligne de chemin de fer, reliant à l'Allemagne Flessingue et nos autres ports de mer ; en d'autres termes, ils ont à veiller à ce que des sections de cette ligne ne restent pas entre les mains d'une Compagnie étrangère.

Dans tous les cas, il convient que le *libre parcours* soit accordé, dans le sens le plus large, à la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État, sur les embranchements en question.

Si le traité actuellement en discussion venait à être approuvé, avant que la Chambre eût statué sur celui passé avec le *Grand-Central belge*, il pourrait arriver que ce dernier ne fût pas mis à exécution et que, par là, l'espèce de compensation qui s'y trouve renfermée fût perdue pour nous. Ce n'est pas là une supposition hasardée. On a pu voir dans les journaux que l'assemblée des actionnaires du *Grand-Central belge*, qui avait été convoquée pour l'approbation, de son côté, de la convention du 13 janvier dernier, n'a pu aboutir par suite du nombre insuffisant des actionnaires qui se sont présentés, et que cette circonstance a fait remettre à une époque ultérieure la décision de cette partie contractante.

Il eût certes été parfaitement concevable qu'on approuvât le traité dont il s'agit actuellement, et qu'on en ajournât les ratifications jusqu'à ce que l'affaire de la reprise des lignes de chemins de fer ou du *libre parcours* fût réglée. Mais semblable manière d'agir serait peu convenable vis-à-vis d'un Gouvernement ami et pourrait exciter l'impatience de la Belgique.

Il eût été préférable que le vote sur deux questions étroitement liées eût pu avoir lieu au même moment. On croyait d'autant plus devoir insister auprès du Gouvernement pour qu'il rendît la chose possible, que, dans l'alinéa 6 de l'exposé des motifs du présent traité, il semble reconnaître implicitement la connexité entre ce traité et la convention relative à la reprise des deux lignes de chemins de fer. Il résulte à l'évidence de ces explications que l'on a fait savoir au Gouvernement belge, il y a une dizaine d'années déjà, que la demande en concession d'une voie ferrée d'Anvers vers l'Allemagne, par le territoire néerlandais, ne pouvait donner lieu à un examen sérieux aussi longtemps que le raccordement aux lignes allemandes de la ligne néerlandaise de l'État, allant de la mer au Limbourg, ne serait pas assuré.

La majorité des membres, bien qu'ils reconnussent que le dépôt de toutes les pièces relatives aux actes passés le 13 janvier eût peut-être été rationnel, ne pouvaient admettre qu'il existât une connexité entre le traité en discussion et le contrat avec le *Grand-Central belge*. Ce traité formait un tout indépendant et pouvait parfaitement être apprécié en lui-même. Il n'était pas possible de mettre sur la même ligne un contrat passé avec une compagnie de chemins de fer et un traité conclu entre deux puissances. Mais, quand même il en serait

autrement, les États-Généraux devaient avoir la pleine liberté de prendre une décision, pour apprécier complètement le traité ou le repousser dans son ensemble ; puis ensuite, quel que fût le résultat du vote, pour adopter ou rejeter les arrangements pris avec le Grand-Central, ce qui ne serait pas aussi bien le cas si l'on joignait les deux questions. Le Gouvernement voulait évidemment la division. Dans son exposé des motifs, il ne consacrait pas un seul mot aux arrangements conclus avec le Grand-Central. On ne pouvait admettre que l'art. 6 de l'exposé des motifs y fit allusion. Il est clair que ce qui y est dit s'applique exclusivement à la vive discussion diplomatique, poursuivie avec la Belgique en 1863 et pendant les années suivantes, sur des points relatifs à l'ensemble du projet de chemin de fer maritime. La Belgique s'opposait alors de toutes ses forces à l'exécution de ce chemin de fer et voulait empêcher le barrage de l'Escaut oriental et du Sloe.

Dans ces circonstances, notre Gouvernement crut de son devoir de continuer à apporter des difficultés à l'octroi de son approbation au projet d'un chemin de fer belge passant sur notre territoire pour se diriger vers l'Allemagne, et il se basa sur ce fait que, si le traité de 1839 l'obligeait à donner pareille approbation, il n'y était fait mention que de la direction par Sittart et nullement d'un pont fixe sur la Meuse. Il y a longtemps, à l'heure qu'il est, que ce débat avec la Belgique est fini, et l'on a dû reconnaître, de ce côté, que les désavantages que l'on appréhendait, comme conséquence du barrage de l'Escaut oriental et du Sloe, ne se sont produits en aucune manière.

En ce qui concerne maintenant la crainte que le *Grand-Central belge*, après avoir obtenu la concession du chemin de fer de Gladbach, par l'approbation et la ratification du traité, pourrait se refuser à la cession des tronçons Roosendaal-Breda et Roosendaal-Moerdijk, il convient de remarquer que cette supposition n'était pas fort admissible. La Compagnie de chemins de fer, ou sa direction, ne se serait pas prêtée à une entente, si elle n'avait compris que cette entente était d'accord avec ses intérêts bien compris.

Admettons cependant que la reprise ne puisse avoir lieu et que le *libre parcours* ne soit pas obtenu entièrement : même dans ce cas, le Gouvernement néerlandais a plus d'un moyen pour assurer la liberté du trafic sur le chemin de fer zélandais. Dans le rapport de la direction de la Compagnie belge à ses actionnaires, destiné à la réunion manquée du 8 mars dernier, il est fait mention de l'établissement de lignes de l'État à côté de celles de la Société, et, de l'avis de cette partie contractante, cela coûterait moins que la somme fixée pour prix de la reprise des lignes.

§ 3. En ce qui concerne la valeur du traité conclu, il y eut une certaine divergence d'opinions. Plusieurs membres estimaient que les clauses principales de cette convention méritaient approbation, ou se montraient même prévenus en faveur du traité.

D'autres membres s'y montraient moins favorables. A leur avis, le traité est beaucoup plus à l'avantage de la Belgique qu'à celui des Pays-Bas. C'est, pour le commerce d'Anvers, un point de la plus haute importance que l'établissement d'un chemin de fer reliant ce port de mer, aussi directement que possible, au

réseau des chemins de fer allemands. Notre commerce de transit ne peut qu'en éprouver du préjudice. D'un autre côté, la capitalisation en remboursement de la rente inaliénable de 400,000 florins offre aux Pays-Bas un très-faible avantage, d'autant plus que la capitalisation se fait à un taux trop peu élevé. Indépendamment de cela, il s'agit ici d'un capital qui, à proprement parler, aurait déjà dû être remboursé, d'après les arrangements de 1842, mais qui fut alors retenu et représenté par une rente annuelle, parce que la Belgique se défiait du Gouvernement néerlandais, relativement au maintien de certains avantages de navigation et de commerce que ce dernier avait promis de lui accorder, et qu'il voulait conserver une arme contre lui. Enfin, l'abolition de la surtaxe, dont il a été question plus haut, surtaxe prélevée sur les eaux-de-vie néerlandaises importées en Belgique, est bien un avantage, mais cet avantage lui-même ne porte que sur une industrie déterminée. L'importation en Belgique des eaux-de-vie néerlandaises était jusqu'à présent assez restreinte, et l'on ne peut s'attendre à ce que cette importation prenne une grande extension, dans les premiers temps qui suivront l'abolition du droit différentiel. Dans tous les cas, comme il a été démontré à la Chambre et reconnu par notre Gouvernement, dans des circonstances antérieures, ce droit a été prélevé au mépris des traités existants, et on ne peut, par conséquent, regarder comme une faveur particulière la reconnaissancé finale de notre bon droit par la Belgique.

Il fut répondu à ces considérations que, dans l'appréciation d'un traité comme celui-ci, il importait moins de rechercher scrupuleusement laquelle des deux parties obtenait les avantages les plus considérables, que de s'attacher à la question de savoir si l'ensemble des dispositions de semblable traité méritait l'approbation. La tendance générale du traité actuel est, comme l'énonce l'exposé des motifs, le développement des relations amicales de deux États voisins, par la solution de questions depuis longtemps pendantes et sur lesquelles un différend existait.

On ne pouvait qu'applaudir à un effort dans ce sens. Au besoin, on pourrait se consoler de quelques sacrifices faits pour arriver à établir, dans des conditions bonnes et naturelles, la situation de nos rapports avec la Belgique. C'est ainsi que, quand même on admettrait qu'on ait pu porter en compte à la Belgique, pour le rachat de la rente inaliénable de 400,000 florins, quelques tonnes d'or de plus, — l'annulation de cette rente était une chose importante, au point de vue que nous avons signalé. Un dernier vestige de dissentiments antérieurs venait ainsi à disparaître et on effaçait une des stipulations de la convention de 1842, qui, comme le faisait observer le rapport préliminaire des deux Chambres d'alors, était basé sur un soupçon qu'il fallait regarder comme injurieux pour les Pays-Bas. Il était sans doute peu probable que des complications vîssent à surgir au sujet du payement de la rente dont il s'agit. Mais désormais, la possibilité même d'une pareille éventualité aura disparu. L'abolition du droit différentiel sur les eaux-de-vie a eu de même pour résultat de trancher une question sur laquelle l'on se trouvait en désaccord. Il est vrai que la Néerlande avait ici le droit pour elle, mais la question aurait pu longtemps encore demeurer en suspens.

Enfin, en ce qui concerne le chemin de fer de Gladbach, il importe de

ne pas perdre de vue que, si le projet actuel s'écarte en différents points de la lettre du traité de 1839, l'exécution d'une voie de communication de ce genre était visée par ce traité, et qu'un refus persistant de concourir à l'amélioration de la condition générale d'une puissance voisine et de favoriser, dans son ensemble, le trafic international, serait peu conforme à la politique libérale que suit la Néerlande dans ses relations internationales.

La discussion des articles du traité a donné lieu aux considérations suivantes :

ART. 1^{er}. On revint sur l'observation que le taux adopté pour la capitalisation de la rente de 400,000 florins est trop peu élevé et porte, par conséquent, préjudice aux Pays-Bas. Le mode le plus naturel eût été de prendre en considération, pour la fixation du capital, la situation des obligations d'État du débiteur. Dans ce cas, la somme du rachat eût du être plus forte d'un million de florins, tout au moins. Mais si même l'on admet, avec le Gouvernement, que la capitalisation devait avoir lieu à un cours qui permit d'obtenir une diminution des charges d'intérêt de 400,000 florins, par suite de l'achat d'obligations de la dette néerlandaise, on n'arrive à peu près au compte qu'en envisageant exclusivement la dette à 4 p. %. L'achat d'obligations à 2 1/2 p. % — au cours de la bourse, pendant les derniers mois — ne constituerait pas tout à fait une diminution de charges de 400,000 florins, et le déficit serait notable.

ART. 2. On eût préféré voir écarter le § 2 de cet article. Il va de soi que la Néerlande permettra à la Belgique de jouir des avantages de commerce et de navigation stipulés par le traité de 1842, après que ce qu'on a appelé alors le prix représentatif de ces avantages aura disparu. Le contraire serait de la mauvaise foi.

ART. 3. Dans plusieurs sections, l'opinion fut émise que l'abrogation d'une disposition du traité du 12 mai 1863, lequel a été approuvé par la loi, doit de même avoir lieu législativement, lorsqu'elle est mise à exécution, et que, par conséquent, l'art. 3 du traité actuellement en discussion doit être compris dans la loi. La commission des rapporteurs fait observer cependant que cette manière de voir est due à une méprise. Il s'agit ici de la législation fiscale d'un autre pays, non de celle du nôtre. Les droits légaux des Néerlandais ne sont pas en cause ici.

Dans la loi du 6 juillet 1863 (*Staatsblad*, n° 113), qui approuve certains articles de la convention de commerce et de navigation de cette année, l'art. 3 ici mentionné ne se trouve pas compris non plus.

De l'avis de beaucoup de membres, la rédaction du présent article n'est ni claire ni suffisante. Cet article est rédigé comme si la Belgique avait le droit de prélever un droit différentiel de 5 francs sur les eaux-de-vie néerlandaises, importées chez elle, et comme si elle renonçait actuellement à ce droit, à titre de concession gracieuse. Tel n'est cependant pas le cas. Aux termes de l'art. 3 du traité de 1863, l'hectolitre d'eau-de-vie néerlandaise est frappé d'un droit fixe de fr. 47-51.

D'après la lettre du traité, ce droit aurait dû être maintenu, même alors que les droits généraux d'importation sur les eaux-de-vie subissaient en Belgique une augmentation. Dans tous les cas, le Gouvernement belge, s'il pensait qu'en

équité la Néerlande devait avoir sa part de l'augmentation et que, par suite, un droit différentiel de 5 francs devait être établi au même moment, pour frapper notre production, comme cela s'est fait, le Gouvernement belge aurait dû remarquer la disposition finale de l'art. 4 du traité, d'après laquelle les modifications aux conditions acceptées devaient se faire de commun accord entre les parties contractantes. La commission des rapporteurs approuve ces remarques, mais elle ajoute que, de bonne foi, l'on a pu croire, en Belgique, que le maintien d'une surtaxe de 5 francs sur les eaux-de-vie néerlandaises était dans l'esprit du traité.

De plus, l'on a tort de dire que la *surtaxe* peut être prélevée sur les eaux-de-vie néerlandaises. Dans l'art. 3 du traité de 1863, ainsi que cela résultait déjà du traité antérieur, il n'est pas question de *surtaxe*, mais du relèvement d'un droit fixe. Seule la loi belge de 1870 fait mention de ladite *surtaxe*. De plus, on ne mentionne que l'abolition de la *surtaxe établie*, et ainsi l'on n'exclut pas complètement la possibilité de l'imposition d'une autre surtaxe sur les produits néerlandais. Il eût été préférable et plus clair de retirer la disposition de l'art. 3 relative aux eaux-de-vie, ce qui aurait eu pour résultat de faire sortir son plein et entier effet, en ce qui regarde les eaux-de-vie, à l'art. 2 du traité, qui assure aux marchandises importées de la Néerlande le traitement de la nation la plus favorisée. Cette modification de l'art. 3 du traité aurait dû être faite, d'autant plus que le droit spécial sur le poisson néerlandais a été aboli par la loi de 1870, à la suite de l'abolition générale des droits sur le poisson en Belgique. La commission des rapporteurs, bien que d'avis que, par suite de la modification de l'art. 3 du traité de 1863, la Néerlande doit être traitée en Belgique, en ce qui concerne l'importation des eaux-de-vie, comme la nation la plus favorisée, considère les observations qui ont été faites comme assez sérieuses, pour qu'elle adresse au Gouvernement la question de savoir s'il résulte clairement de la correspondance échangée entre les deux Gouvernements, au sujet du traité conclu, que la Belgique renonce, dans le sens le plus étendu, à prélever des droits différentiels sur les eaux-de-vie néerlandaises, et veut placer ainsi, aussi bien pour le moment que pour l'avenir, les Pays-Bas sur le pied de la nation la plus favorisée, en ce qui regarde cet objet.

ART. 4. Cet article donna lieu à différentes remarques. D'abord, il concède à une compagnie étrangère un chemin de fer passant sur notre territoire, et cette concession se fait par un traité. Jusqu'à présent, le Gouvernement néerlandais avait toujours eu soin, même lorsqu'il traitait avec d'autres puissances d'un projet de chemin de fer sur son territoire, de maintenir toute sa liberté d'action vis-à-vis des compagnies de chemins de fer en cause. Est-il prudent de s'écarter maintenant de ce principe? On ne peut méconnaître qu'il y a en Belgique une tendance manifeste à concentrer autant que possible les voies ferrées entre les mains du Gouvernement. Y a-t-il maintenant une certitude suffisante que, à un moment donné, le chemin de fer de Gladbach n'éprouvera pas le même sort? Ce chemin de fer pourrait aussi passer aux mains de l'Allemagne. En cas de guerre, il pourrait être employé à des transports de troupes ou d'objets nécessaires pour la guerre, et le maintien de notre neutralité serait ainsi mis en péril. Ou bien le Gouvernement pense-t-il que nous sommes suffisamment

garantis contre des difficultés de ce genre, dans l'avenir, par la disposition insérée dans l'article et conçue en ces termes :

« *L'exploitation n'en pourra être cédée sans le consentement du Gouvernement des Pays-Bas ?* »

Plusieurs membres sont d'avis que le tracé de la voie aurait pu être arrêté d'une façon plus conforme aux intérêts néerlandais, sans que les intérêts du commerce belge en souffrissent réellement, et qu'il serait désirable, si la chose est possible, d'apporter maintenant encore une petite modification au tracé. Si, par exemple, la voie passait au nord, au lieu de passer au sud de Hamont, le point d'intersection avec le chemin de fer de Hasselt pourrait se trouver sur le territoire néerlandais, et ainsi le transport des voyageurs et des marchandises de Bois-le-Duc vers Weert pourrait avoir lieu, sans qu'il fût besoin d'établir un bureau de douanes. Dans ce cas, la ligne pourrait être tracée de manière à ne compter tout au plus qu'une augmentation de longueur de quelques centaines de mètres, augmentation qui, sur un parcours aussi étendu que celui d'Anvers à Gladbach, doit être regardée comme insignifiante.

Comme la voie, aux environs de Hamont, ne parcourrait en grande partie que des bruyères, cette modification ne présenterait, au point de vue de l'expropriation, aucun inconvénient de quelque importance. On objecta à ce sujet, que le Gouvernement belge, selon l'exposé des motifs du projet de loi, donnait la préférence, dès l'origine, à une direction plus méridionale de la voie, et ne s'est laissé persuader qu'avec quelque peine à consentir à ce qu'elle passât sur le territoire de l'importante commune de Weert.

On lit plus loin, dans la description du tracé du nouveau chemin de fer, que cette voie ferrée, après s'être raccordée, au nord de la station de Ruremonde, à la ligne de Maastricht à Venloo, *suivra une partie de cette ligne* et s'en détachera, au sud de la station précitée, pour atteindre la frontière prussienne. Que faut-il entendre par ces mots : *suivra une partie de cette ligne* ? Signifient-ils que le *libre parcours* sera accordé à la Société de chemins de fer belge sur la partie désignée de notre chemin de fer de l'État, ou la Compagnie obtient-elle seulement le droit d'établir une ligne à côté de la nôtre ? Si le *libre parcours* était accordé, est-il bien concevable que le Gouvernement néerlandais s'engage à l'octroyer, avant la conclusion d'une convention préliminaire avec la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État ? Comment règlera-t-on plus loin le raccordement sur le territoire prussien ? Selon l'exposé des motifs, ce sera de commun accord avec le Gouvernement belge et le Gouvernement allemand. Mais alors, ne deviendra-t-il pas nécessaire de conclure un nouvel arrangement, et cet engagement ne devra-t-il pas nécessairement intervenir entre les trois gouvernements ?

La ligne nouvelle passant par Weert, vers Gladbach, remplace celle qui devait passer par le canton de Sittard, vers la Meuse, et dont il est fait mention à l'art. 12 de l'annexe au traité du 19 avril 1839.

Par cet art. 12, les Pays-Bas prirent, dans des termes vagues, l'engagement de consentir à l'établissement de cette ligne par le canton de Sittard. Il ne résulte nullement du traité actuel que l'une ligne doive remplacer l'autre, et l'on pourrait donc prétendre plus tard, avec quelque apparence de raison, que les Pays-Bas

ont encore, à cet égard, à remplir une obligation non exécutée envers les signataires du traité de 1839. Pour quelques membres, cet acte paraissait tellement important, qu'ils auraient voulu voir décider par un protocole spécial que, par la conclusion du traité, les Pays-Bas ont satisfait pleinement à l'engagement qu'ils avaient pris par l'art. 12 du traité de 1839.

Le dernier paragraphe de l'art. 4 fut particulièrement trouvé si peu clair par plusieurs membres, et il y en eût même qui attachèrent tant d'importance aux motifs d'opposition contre ce paragraphe, qu'ils voient un danger à voter le traité dans sa forme actuelle. Par le paragraphe en question, le droit d'expropriation des parcelles nécessaires à la ligne est accordé à la Société belge. Le Gouvernement reconnaît même qu'il y est sous-entendu que, après la ratification du traité, la déclaration que l'utilité publique exige l'expropriation ne pourra plus être refusée et que, par conséquent, on a été au-devant de la loi d'expropriation qui pourrait être présentée ultérieurement. Mais la conclusion d'un pareil engagement s'accorde-t-elle bien avec la dignité du Gouvernement et de la représentation nationale? Que signifient l'examen et le vote d'une loi d'expropriation que l'on s'est engagé d'avance à accepter par traité? Et pourquoi est-il nécessaire de reconnaître le droit d'expropriation par le traité? Le Gouvernement belge, dit l'exposé des motifs, y trouvera une garantie que les dispositions arrêtées à l'égard de la ligne du chemin de fer à travers du Limbourg recevront leur exécution. Mais cette garantie est-elle indispensable? La bonne foi des représentants des Pays-Bas ne permet pas de douter que ceux-ci, ayant concouru à accorder la concession, ne refuseront pas les moyens nécessaires à son exécution. Néanmoins, on a fait observer que dans ceci, comme dans tout autre traité, on doit se placer en quelque sorte au point de vue de l'autre partie contractante. Depuis nombre d'années, la Belgique a rencontré, de la part de notre Gouvernement, des difficultés par rapport à son désir d'établir la ligne d'Anvers vers la Meuse, et dès lors on ne peut reprocher à cette puissance, maintenant qu'il est satisfait à ses vœux, qu'elle cherche à prendre des précautions, afin que cette affaire ne soit plus enrayée par l'une ou l'autre exigence imprevue. On a répondu que, même en admettant cela jusqu'à un certain point, la clause en question n'en restait pas moins inacceptable. Il n'en résulte pas seulement l'obligation morale de faire la loi d'expropriation, mais encore une violation des dispositions générales sur l'expropriation, telles qu'elles ont été arrêtées par la loi du 28 août 1831, (*Staatsblad*, n° 125), d'accord avec l'art. 147 de la Constitution. D'après les art. 5-9 de cette loi, la déclaration d'intérêt public ne peut être proposée qu'après que les intéressés auront été mis à même de faire leurs déclarations à ce sujet. Il n'est donc pas suffisant que, d'après l'art. 4 du traité, la Société belge obtienne le droit d'expropriation, en se conformant aux lois qui régissent l'expropriation.

Des clauses très-importantes de ces lois sont ainsi écartées d'avance, et cela sans que la nécessité en soit démontrée.

ART. 5. Il est hors de doute que, par le cahier des charges dont il est parlé ici comme étant imposé à la Société du nord de la Belgique, pour la partie néerlandaise de la ligne à Turnhout vers Tilbourg, on doit entendre les conditions de la concession pour l'établissement d'un chemin de fer de Tilbourg par Baerle-Nassau, vers la frontière belge, conditions arrêtées le 4 novembre 1864, et

acceptées par la société précitée. Toutefois, ce cahier des charges ne sera appliqué que dans ses conditions générales sur la partie néerlandaise de la ligne d'Anvers à Gladbach. Que faut-il entendre par ces « conditions générales? » La loi du 21 août 1859. (*Moniteur*, n° 98), concernant les chemins de fer, et les lois ultérieures par lesquelles cette loi pourrait être complétée, seront-elles applicables dans toutes leurs dispositions à la partie du chemin de fer dont il s'agit? Cela résulte-t-il déjà de la réserve faite à l'art. 4 du traité au sujet des droits de souveraineté des Pays-Bas? Pour la bonne exécution de la loi précitée de 1859, il est nécessaire que, lorsqu'une société étrangère obtient la concession d'une ligne de chemins de fer sur notre territoire, on lui impose l'obligation de faire représenter convenablement dans le pays l'administration de ce chemin de fer. C'est alors seulement que les ordres que les autorités auraient à donner à cette société peuvent régulièrement leur être communiqués, et que les amendes qui seraient encourues peuvent être encaissées sans difficulté. On croit donc aussi que, dans les conditions générales du cahier du 4 novembre 1864, applicables dans l'espèce, est compris ce qui est déterminé par l'art. 64, concernant l'élection de domicile à la Haye.

Dans l'une des sections on désirait savoir comment s'établirait la patente à charge du Grand-Central belge, pour la partie néerlandaise de la ligne vers Gladbach. Si l'on est bien informé, la Société est déjà soumise, pour la partie actuellement exploitée sur notre territoire de la ligne Anvers-Hollandsch-Diep, à une partie de l'impôt de 2 p. % du dividende, lequel est payé entièrement par les Sociétés de chemins de fer nationales.

La commission des rapporteurs a cru devoir entrer en correspondance avec le Gouvernement, sur les cinq points suivants, après qu'elle eût pris connaissance du résultat des discussions dans les sections.

I.

La question traitée à la fin des considérations sur l'art. 3 du traité, et concernant la signification qu'il y a lieu de donner à l'abolition de droits différentiels sur les caux-de-vie néerlandaises.

II.

En ce qui concerne l'art. 4 du traité, l'observation que, plus tard, la ligne concédée pourrait tomber entre les mains d'un gouvernement étranger.

III.

Si un changement désirable pour les intérêts néerlandais, dans la direction de la ligne, déterminée par l'art. 4 du traité, ne peut plus être obtenu, ne pourrait-on avoir l'engagement du Gouvernement belge d'accorder les plus grandes facilités au transport des personnes et des marchandises de Bois-le-Duc à Weert?

IV.

Que comprend-on, dans la description de la direction, par les mots « suivra cette ligne? »

V.

Quelles sont les opinions du Gouvernement sur le désir exprimé par quelques membres de la Chambre, de faire décider par un protocole spécial que les Pays-Bas ont, par la conclusion du présent traité, pleinement satisfait aux engagements stipulés par l'art. 12 du traité de 1839 ?

Le Gouvernement a, sous la date du 3 avril dernier, donné la réponse suivante :

« Les soussignés ont reçu communication d'une note concernant cinq points que la commission des rapporteurs pour le projet de loi portant approbation de quelques clauses du traité du 13 janvier 1873, entre les Pays-Bas et la Belgique, a jugé désirable de discuter par écrit avec le Gouvernement.

» Avant de répondre aux questions faites, les soussignés croient pouvoir se permettre une observation d'une portée plus générale. Elle concerne l'idée que, d'après le rapport de la commission, communiqué aux soussignés, quelques membres de la Chambre auraient conçue : qu'il existerait une certaine connexité entre les différentes transactions internationales qui, d'après le *Nederlandsche Staats-Courant*, du 13 janvier dernier, ont été terminées en même temps à Bruxelles.

» Cette idée ne serait juste que pour autant que les transactions en question, quoique se rapportant à des sujets très-différents, tendissent néanmoins à satisfaire des intérêts réciproques et à lever tous dissentiments existant encore à ce moment entre les Pays-Bas et la Belgique.

» Il n'est pas entré dans les intentions des deux Gouvernements d'établir une autre connexité, et la Chambre est donc aussi entièrement libre de décider séparément sur chaque sujet selon ses convenances et pour autant que son approbation soit nécessaire.

» Par rapport aux demandes faites, les soussignés ont l'honneur de répondre ce qui suit :

I.

» D'après la teneur de l'art. 3 du traité du 12 mai 1863, l'hectolitre d'eau-de-vie néerlandaise a été réellement grevé en Belgique d'un impôt fixe de fr. 47-58. Cependant, comme les eaux-de-vie de toute autre provenance étrangère n'étaient soumises qu'à un droit d'entrée de fr. 42-50, on percevait, au préjudice de la Hollande, un impôt différentiel de 5 francs, qui a toujours été désigné sous le nom de surtaxe ou surcharge. Cette exception à la règle établie par l'art. 2 du traité de 1863, est levée par l'art. 3 du traité actuel. En arrêtant cette clause, les deux parties ont admis ce principe déjà défendu par le Gouvernement néerlandais, que les conditions de fabrication en Hollande ne doivent pas fournir de prétexte pour soumettre les spiritueux néerlandais à un droit d'entrée plus élevé.

» On ne peut donc, en aucune façon, supposer que l'assimilation à la nation la plus favorisée obtenue pour les droits prélevés sur les spiritueux, ne soit également complètement garantie dans l'avenir.

II

» Par le traité, on est formellement convenu, que la Société concessionnaire ne pourra, sans l'autorisation du Gouvernement hollandais, céder l'exploitation de la partie de la ligne Anvers-Gladbach, à établir dans le Limbourg. Sans ce consentement, la ligne ne pourrait donc passer entre les mains d'un Gouvernement étranger. Le Gouvernement est réellement d'avis que cette clause fournit une garantie suffisante contre les difficultés prévues, en même temps qu'il a été pris des mesures contre d'autres abus, par la clause qui maintient les droits de souveraineté du Gouvernement néerlandais sur le territoire traversé.

III.

» Après les longues et difficiles discussions qui ont eu lieu concernant la fixation de la direction désirée par nous, il ne serait pas à conseiller de revenir encore sur ce sujet. Non-seulement une petite rectification, mais une courbe importante dans la direction serait nécessaire pour faire tomber sur le territoire néerlandais le point de bifurcation entre la ligne à établir et celle d'Eindhoven vers Hasselt. Pour le transport des personnes aussi bien que pour celui des marchandises, de Bois-le-Duc vers Weert, sur le pied le plus favorable, il est pourvu par l'art. 6 du contrat; on a reçu en outre du Gouvernement belge l'assurance écrite que, pour ces transports, il accorderait le plus de facilités possible. D'ailleurs, toute difficulté disparaîtrait si Weert était reliée à Eindhoven par une ligne dont la concession est demandée et dont les conditions ont déjà été communiquées aux demandeurs.

IV.

» Près de Ruremonde, la ligne suivra, sur une partie, le chemin de fer de l'État. La question de savoir si, dans ce but, il sera fait usage du chemin de fer de l'État, ou bien si l'on y établira une ligne particulière, est à régler et à discuter avec la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État. Un accord analogue a toujours lieu pour des arrangements de cette espèce, mais n'est pas exigé pour le Gouvernement, pour un libre parcours accordé sur les chemins de fer de l'État.

» La Société d'exploitation est, comme toutes les autres entreprises de chemins de fer, tenue par l'art. 4 de la loi du 21 août 1859 d'autoriser cet usage pour les autres services de chemins de fer.

V.

» La signature d'un protocole spécial, dans le sens indiqué, paraît parfaitement inutile au Gouvernement. Il ne peut exister de doutes que, par la concession d'une ligne d'Anvers à Gladbach, il ne soit satisfait, même aux yeux du Gouvernement belge, aux engagements pris par l'art. 12 du traité de 1839.

» Les négociations suivies à ce sujet, pendant plus de vingt ans, en donnent la preuve, et cela est aussi reconnu explicitement dans l'exposé des motifs qui accompagne le projet de loi belge, pour l'approbation du traité, où il est dit :

« En réalité, le Gouvernement belge ne demandait pas un droit nouveau, mais un simple changement d'application du droit résultant du traité de 1839. »

» Les soussignés pourraient se contenter de ce qui précède, s'ils ne jugeaient désirable de donner quelques renseignements plus précis sur deux autres points mentionnés dans le rapport de la commission.

» Le premier concerne les craintes exprimées par quelques membres à l'égard de la clause finale de l'art. 4 du traité. L'exposé des motifs donne la juste portée de cette clause, sans aucune restriction. Le Gouvernement se rallie entièrement aux observations inscrites dans le rapport et formulées par les membres qui ont combattu les arguments contraires.

» Après que la construction du chemin de fer d'Anvers à Gladbach avait été concédée en principe, depuis assez longtemps, par le Gouvernement néerlandais, en ce qui concerne le Limbourg, on ne pouvait raisonnablement refuser d'accorder des garanties d'exécution par le traité actuel, qui donne en même temps satisfaction à différents intérêts néerlandais.

» Ces garanties ne pourraient néanmoins être données ni obtenues, sans l'intervention du pouvoir législatif. Si la loi relative au droit d'expropriation avait pu, en même temps que le traité, être soumise aux États-Généraux, toutes les autres précautions auraient été inutiles. Cela n'était guère possible, et il s'écoulera probablement encore un certain temps avant que la loi d'expropriation puisse être déposée à la Chambre.

» Si la clause finale de l'art. 4 avait été supprimée, une disposition résolutoire, concernant tout le traité et se rapportant aux autres stipulations, aurait dû y être introduite.

» Il a paru préférable au Gouvernement de donner une garantie sur ce point, sans cependant perdre de vue les dispositions légales existantes. Le droit d'expropriation est bien accordé par le traité, pour les parcelles nécessaires à la ligne en question, mais sous stricte réserve des clauses de la loi sur les expropriations.

» Comme dans tous autres cas, les intéressés devront, dans cette circonstance, être mis à même de faire connaître leurs réclamations. Si ces réclamations ont un caractère tel qu'elles justifient quelque changement au tracé, les clauses du traité ne s'y opposent pas ; il ne détermine que les points essentiels de la direction de la ligne. La présente convention ne s'écarte donc pas de la marche suivie par la loi du 18 août 1860, pour l'établissement des chemins de fer de l'État, décrétant les points principaux de la direction d'un réseau de chemins de fer sur tout le pays, sans que les intéressés eussent été mis au préalable dans la possibilité de prendre communication des plans, dans leurs détails, et de présenter leurs réclamations.

» Le deuxième point, dont question ci-dessus, a rapport à l'art. 5 du traité. Les soussignés désirent faire remarquer à ce sujet, que les dispositions légales existantes ou à établir sur l'emploi des chemins seront applicables à la partie de la ligne Anvers-Gladbach à établir sur le territoire néerlandais. Ce n'est que par une loi spéciale qu'elle pourrait en être dispensée. Au surplus, il y sera pourvu par les conditions générales indiquées par l'art. 5, et l'on y comprendra aussi la condition que le concessionnaire élise domicile à la Haye et qu'il se fasse

représenter auprès du Gouvernement néerlandais par un ou plusieurs Néerlandais domiciliés dans les Pays-Bas, comme ses fondés de pouvoirs.

» La Haye, le 3 avril 1873.

» *Le Ministre des Affaires Étrangères,*

» GÉRIKCE.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» GEERTSEMA.

» *Le Ministre des Finances,*

» VAN DELDEN. »

La majorité de la commission des rapporteurs est d'avis que, par cette réponse du Gouvernement, plusieurs des observations présentées, si elles ne sont entièrement écartées, sont du moins rencontrées d'une manière satisfaisante.

Ainsi arrêté, le 4 avril 1873.

VAN KUYK.

CREMERS.

VIRULY VERBRUGGE.

GEVERS DEYNOOT.

VANZUYLEN VAN NYEVELT.

