

SENAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 11 JUIN 1873.

Rapport de la Commission des Affaires Étrangères, chargée d'examiner le Projet de Loi qui approuve le traité du 13 janvier 1873 conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, pour régler le passage du chemin de fer d'Anvers à Gladbach sur le territoire du Limbourg.

*(Voir les N^{os} 86, 172 et 198 de la Chambre des Représentants, et le N^o 77
du Sénat.)*

Présents : MM. le Prince DE LIGNE, Président; le Comte DE RIBAUCCOURT, le Baron VAN DE WOESTYNE, le Comte DE LIMBURG STIRUM, REINTJENS et le Baron TKINT DE ROODENBEKE, Rapporteur.

MESSIEURS,

Régler les questions qui, à raison de divergences de vues ou d'intérêts, étaient encore l'objet de dissentiments entre la Belgique et les Pays-Bas, telle est la pensée qui domine le traité du 13 janvier 1873.

Quelques-unes des stipulations de cet arrangement intéressent la Belgique seule, les autres sont exclusivement à l'avantage des Pays-Bas. Il n'était donc pas possible de faire de chacune d'elles l'objet d'un acte séparé qui eût offert des avantages équivalents aux deux pays. C'est pourquoi elles ont été réunies, bien qu'en apparence il n'y ait point de connexité entre elles. Les unes servent de compensation aux autres, et on est parvenu ainsi à écarter en une seule fois tout ce qui pouvait encore peser sur nos relations réciproques.

Depuis plus de 30 ans, des pourparlers ont été engagés avec le Gouvernement des Pays-Bas pour l'établissement d'une communication directe entre Anvers et la partie de l'Allemagne que baigne le Rhin inférieur.

Le point de départ de ces négociations était la stipulation de l'article 12 du traité du 19 avril 1839, en vertu duquel la Belgique a le droit de faire passer une route ou un canal par le canton de Sittard. Il avait été expressément entendu, avant la signature du traité, que, dans l'opinion des cinq puissances garantes, la faculté de construire une route impliquait celle d'établir un chemin de fer. Le cabinet de La Haye se montra peu disposé à nous faciliter l'exécution de ce chemin, et les ouvertures que l'on fit à diverses reprises, pen-

dant les premières années qui s'écoulèrent après la conclusion de la paix, ne purent amener une entente entre les deux Gouvernements.

Au début, les démarches faites auprès du Gouvernement néerlandais s'étaient renfermées dans les termes du traité de 1839; mais l'importance qu'avaient prise les communications par voie ferrée, importance que l'on entrevoyait seulement au moment où la paix avait été conclue, obligea bientôt le Gouvernement belge à changer le terrain des négociations, sans en altérer le principe.

Il ne nous suffisait plus, en effet, pour assurer nos communications avec le Rhin inférieur, d'un chemin de fer par Sittard; cette direction nous imposait un détour qui aurait ôté à la nouvelle voie une grande partie de son utilité. Nous devons demander qu'Anvers fût relié par une ligne directe au réseau des chemins de fer dont Dusseldorf est le centre. Cette nécessité augmentait les difficultés de la négociation, puisque nous étions obligés de demander aux Pays-Bas le passage par Ruremonde, c'est-à-dire plus et mieux que ce qui avait été promis. C'est ce que le Gouvernement des Pays-Bas ne manqua pas de faire observer. Pendant plusieurs années, la question ne fit aucun progrès. Nous n'avions plus à invoquer de droit positif, et les Pays-Bas évitaient de se prononcer sur la nouvelle base de négociation que nous leur présentions. La question de concurrence commerciale était au fond du débat.

En 1868, le cabinet de La Haye adhéra, en principe, au désir de la Belgique, mais la solution ne se réalisa pas.

Le Gouvernement néerlandais fit connaître successivement les conditions auxquelles il subordonnait son consentement. Il le fit dépendre en premier lieu de la concession de deux autres lignes de chemins de fer à prolonger sur le territoire des Pays-Bas. Il n'était pas en notre pouvoir de faire construire ces lignes.

Plus tard, la discussion s'engagea sur le remboursement de la rente de 400,000 florins, établie par le traité de 1842, et sur la suppression de la surtaxe dont étaient frappées les eaux-de-vie néerlandaises. Elle aboutit à la conclusion de la Convention soumise en ce moment à l'approbation du Sénat.

La Belgique demandait aux Pays-Bas de lui accorder un droit de passage plus avantageux qu'on ne l'avait prévu en 1839. Notre but avoué était de procurer de nouvelles facilités au commerce, en établissant un chemin de fer direct d'Anvers au Bas-Rhin, vers Dusseldorf-Elberfeld, où, selon les expressions de l'exposé des motifs, « le réseau allemand est à mailles si serrées et où » viennent se réunir et s'entre-croiser les grandes lignes de toute l'Allemagne » du Nord. »

Pour que le Gouvernement des Pays-Bas fût désireux de mener cette affaire à bonne fin, il fallait entrer dans le système des compensations, créer des intérêts, sinon les négociations pouvaient se prolonger indéfiniment, et il n'est pas probable que les Chambres néerlandaises eussent consenti à voter un acte unilatéral.

Votre Commission avait donc à examiner si ce qui a été donné aux Pays-Bas remplit les conditions d'une transaction bien pondérée.

Lors de la négociation du traité du 5 novembre 1842, le Gouvernement belge avait stipulé qu'une partie de la dette qui restait à notre charge, par

suite de la séparation des deux royaumes, ne fût pas capitalisée et fut déclarée inaliénable. Le but de cette stipulation était, le traité le dit expressément, de garantir les avantages de commerce et de navigation que le traité de 1839 avait accordés à la Belgique.

Si l'on rapproche cette disposition de celles du traité de 1839, il sera facile de se convaincre qu'une partie des avantages de commerce qui avaient été consacrés par ce dernier article, nous étaient déjà assurés par des traités antérieurs et n'avaient besoin, par conséquent, ni de prix, ni de garantie. D'autres obligations commerciales étaient dans le même cas, parce qu'elles étaient réciproques.

L'inaliénabilité de la rente avait donc pour but de garantir les avantages de commerce qui ne rentraient dans aucune de ces deux catégories, c'est-à-dire :

1° Le droit de faire passer un chemin vers l'Allemagne, par le canton de Sittard ;

2° La libre navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin et le remplacement éventuel de ces voies.

Il n'y a plus à se préoccuper du premier point. Le traité nous assure une communication vers l'Allemagne qui vaut mieux que celle que nous accorde le traité de 1839.

La garantie que nous possédons serait aussi à peu près inutile en ce qui concerne le second point.

A l'époque où furent conclus les traités de 1839 et de 1842, la navigation des eaux intérieures avait pour nous une importance qu'elle a perdue aujourd'hui.

Nous sommes, du reste, suffisamment couverts de ce côté par les stipulations des traités qui nous assurent dans les Pays-Bas le traitement de la nation la plus favorisée, et par l'intérêt néerlandais lui-même. Les Pays-Bas ont affranchi le transit par leurs eaux intérieures de tout impôt et de toute entrave, et ils doivent rester fidèles à cette politique libérale, sous peine de perdre le trafic de l'Allemagne.

Aucun intérêt belge ne conseille donc de conserver ce gage, et il serait impolitique de le vouloir détenir, puisqu'il blesse les sentiments d'une nation amie et qu'il perpétue le souvenir de différends dont les deux peuples ont à cœur d'effacer les derniers vestiges.

Ajoutons que le mode de remboursement de la rente, tel qu'il a été stipulé dans le traité, constitue un bénéfice pour le Trésor belge, sans causer de préjudice aux finances néerlandaises. Bien que cet avantage ne puisse pas être mis sur la même ligne que les résultats politiques et commerciaux que l'on est en droit d'attendre du traité, il convient de ne pas le perdre de vue, si l'on veut apprécier cet arrangement à sa juste valeur.

Le remboursement de la rente est la première compensation morale que nous accordons aux Pays-Bas ; nous consentons aussi à la suppression de la surtaxe qui pesait sur l'eau-de-vie néerlandaise à l'entrée en Belgique. Cette surtaxe résulte d'une stipulation du traité de commerce de 1865.

Le droit d'entrée pour les alcools étrangers dépasse de fr. 7-50 le montant de l'accise. Cette protection était de fr. 12-50 à l'égard des eaux-de-vie néer-

landaises; désormais, en vertu du traité, ce droit différentiel de 5 francs par hectolitre cessera d'exister.

Y a-t-il lieu de s'en alarmer? Votre Commission ne le croit pas; depuis la loi de 1870, nous avons exporté vers les Pays-Bas plus d'eau-de-vie que nous n'en avons reçu, et nos distillateurs soutiennent la lutte, sans protection aucune, sur les marchés lointains.

En résumé, Messieurs, votre Commission, jugeant l'acte international que vous avez renvoyé à son examen au double point de vue de nos intérêts matériels et de notre politique extérieure, estime qu'il repose sur des bases équitables. Il assure, après plus de trente ans de pourparlers, de négociations et de tentatives vaines, la construction immédiate, dans les conditions d'exploitation les plus favorables, d'une voie ferrée directe d'Anvers vers le Bas-Rhin.

Cet avantage nous est acquis au prix de certaines concessions, mais l'arrangement, dans son ensemble, est empreint de cet esprit de cordialité et de mutuelle confiance qui est aussi un élément de force pour les nations.

D'après les explications et les renseignements qui lui ont été donnés, la Commission considère comme absolument inutile la clause additionnelle qui forme l'art. 2 du Projet de Loi.

Elle s'abstient néanmoins, par ce motif même, d'en proposer le rejet, bien convaincue qu'au moyen d'une simple explication entre les deux Gouvernements, cette inutilité sera clairement reconnue et que la ratification d'un traité également avantageux à la Belgique et à la Néerlande n'en éprouvera ni difficultés ni retard.

Votre Commission, à l'unanimité des membres présents, a l'honneur de vous proposer l'adoption du Projet de Loi.

Le Rapporteur,
Baron T'KINT DE ROODENBEKE.

Le Président,
Prince DE LIGNE.

DISPOSITIONS RELATIVES AUX PÉAGES ET AUX TARIFS.

1° PÉAGES.

Art. 55 du Cahier des charges du 4 novembre 1864 (Turnhout-Tilbourg).

Pendant la durée de la concession, il ne sera perçu sur le chemin de fer concédé aucun péage ou droit de passage, ni au profit de l'État, ni au profit d'une province ou d'une commune.

Gedurende den tijd der concessie zal op den geconcessioneerden spoorweg geen weg- of passagegeld geheven worden, ten voordeele noch van den Staat, noch van eenige provincie of gemeente.

Art. 55 du Cahier des charges belge du 20 février 1866.

Il ne pourra être établi sur le chemin de fer concédé, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

2° TARIFS.

A. — Néerlandais.

Art. 31 du Cahier des charges du 4 novembre 1864 (Turnhout-Tilbourg).

Pour indemniser le concessionnaire des obligations qu'il contracte par l'acceptation de la concession, il pourra, pendant le terme accordé pour celle-ci, faire percevoir à son profit tous les droits et fonds résultant de l'exploitation du chemin de fer et dont le montant sera fixé par des tarifs à établir conformément à la loi.

Dans les stations et haltes, le bagage des voyageurs est transporté gratuitement par le concessionnaire de ou vers les voitures par lesquelles les voyageurs sont arrivés ou partent de la station ou de la halte.

Les voyageurs ont la faculté de garder avec eux dans les voitures les paquets, coffres ou sacs contenant ces bagages, lorsque ces objets n'ont pas un volume de plus de 50 sur 25 et 50 centimètres et qu'ils peuvent être placés sous les bancs ou dans les porte-manteaux sans gêner les autres voyageurs.

Ten einde den concessionnaris schadeloos te stellen voor de uitgaven, waartoe hij zich door het aanvaarden der concessie verbindt, zal hij gedurende het tijdvak, voor de concessie toegestaan, ten zijnen bate mogen doen innen alle regten en gelden uit de exploitatie van den spoorweg voortvloeiende, en waarvan het bedrag zal worden bepaald door tarieven, volgens de wet vast te stellen.

Bagage van reizigers wordt op de stations en halten kosteloos van wege den concessionnaris gebragt aan of van de rijtuigen, waarmede de reizigers van station of de halte van den spoorweg vertrekken of aldaar aankomen.

De reizigers mogen de pakken, koffers of zakken, waarin zich die bagage bevindt, zoo die niet grooter zijn dan 50 op 25 en 50 nederlandsche duimen en zonder eenigen hinder voor de andere reizigers onder de zitplaatsen of in de rekken geplaatst kunnen worden, in de rijtuigen bij zich houden.

Cette autorisation ne s'étend pas, toutefois, aux relations internationales.

Le transport d'objets jugés dangereux et indivisibles de grandes dimensions peut être refusé.

Lorsque le transport d'un objet exige l'emploi de plus d'un wagon, l'expéditeur doit payer le prix entier de la charge des wagons employés.

Pour les relations internationales avec des pays étrangers, les tarifs doivent être, autant que possible, conformes à ceux des chemins de fer étrangers avec lesquels le chemin de fer concédé se trouve en relations.

Bij internationaal verkeer is dit evenwel niet veroorloofd.

Het vervoeren van goederen die gevaarlijk geacht worden en van ondeelbare voorwerpen van zeer groote afmetingen kan geweigerd worden.

Wanneer meer dan één wagen voor het vervoer van eenig voorwerp vereischt wordt, betaalt de verzender de volle vracht van de gebruikte wagens.

Voor het internationaal verkeer met vreemde ryken moeten de tarieven zooveel doenlyk overeenstemmen met de tarieven op de vreemde spoorbanen, waarmede de geconcessioneerde spoorweg in betrekking komt.

Art. 52 du Cahier des charges du 4 novembre 1864 (Turnhout-Tilbourg).

Aux prix déterminés par les tarifs et sauf les exceptions stipulées ci-après, le concessionnaire est tenu d'effectuer à ses frais, constamment avec soin, exactitude et sans exception à titre de faveur, le transport des voyageurs avec leurs bagages, des marchandises de toute espèce, des voitures, chevaux et bestiaux, des fonds et valeurs qui lui seront confiés.

Tegen de prijzen der vast te stellen tarieven en behoudens de hierna bepaalde uitzonderingen is de concessionaris verplicht voortdurend met zorg, nauwgezetheid en zonder uitzondering bij gunst, ten zynen koste te vervoeren de reizigers met hunne bagage, de goederen van allen aard, de rijtuigen, paarden en het vee, het geld of geldswaarden, die hem worden toevertrouwd.

Art. 33 (même Cahier des charges).

Lorsque le concessionnaire juge utile et conseillable d'effectuer le transport de quelques catégories d'objets à des prix inférieurs à ceux des tarifs établis, les prix ainsi abaissés ne peuvent être augmentés qu'après un délai de trois mois.

Bij aldien de concessionaris het nuttig en raadzaam oordeelt sommige klassen van voorwerpen te vervoeren tegen lagere prijzen dan de vastgestelde tarieven, mogen de alzoo verlaagde prijzen niet meer verhoogd worden dan na een tijdverloop van drie maanden.

Art. 34 (même Cahier des charges).

Les prix de transport sont perçus par le concessionnaire sans accorder de faveurs à des particuliers, à des entreprises, à des sociétés ou corps moraux.

Il ne peut conclure des arrangements spéciaux avec un ou plusieurs expéditeurs pour le transport à un tarif inférieur à celui qui est arrêté.

Des exceptions sont permises à cet égard :

a) Pour le transport de grandes quantités ;

b) Pour les abonnements au transport d'un ou de plusieurs wagons complètement chargés ;

De vrachtprijzen worden door den concessionaris geïnd zonder het toestaan van gunst aan bijzondere personen, ondernemingen, vereenigingen of zedelijke lichamen.

Hij mag geene bijzondere overeenkomsten met een of meer bevrachters tot het vervoer van een lager tarief dan het vastgestelde maken.

Hierop worden uitzonderingen toegelaten :

a) Voor het vervoer van groote hoeveelheden ;

b) Bij abonnementen voor het geregeld vervoer van eene of meer wagenladingen ;

c) Pour des intentions charitables et pour des expositions.

Le concessionnaire fait immédiatement part au Gouvernement des réductions de tarif accordées en vertu des litt. A et B.

Ces réductions sont immédiatement applicables à toutes les marchandises de la même nature à transporter aux mêmes distances et aux mêmes conditions. Elles sont annoncées publiquement. Les prix ainsi réduits ne peuvent être relevés qu'après avis donné au public trois mois avant que l'augmentation soit mise en vigueur.

c) Voor weldadige doeleinden et voor tentoonstellingen.

Van verlagingen, krachtens litt. A en B verleend, geeft de concessionaris onmiddellijk aan de regering kennis. Deze verlagingen gelden dadelijk voor alle goederen van gelijke aard, op gelijke afstanden en onder gelijke voorwaarden te vervoeren zij worden openbaar aangekondigd. De dus verlaagde prijzen mogen daarna niet worden verhoogd dan nadat die verhooging drie maanden, vóór dat zij in werking treedt, openbaar is aangekondigd.

B. — *Tarifs belges.*

ART. 36 du Cahier des charges belge du 20 février 1866.

Les tarifs de péages dont il est fait mention à l'article 34 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs des chemins de fer de l'État en vigueur au moment où interviendra la convention spéciale de concession.

Art. 37 (même Cahier des charges).

Les tarifs mixtes que les concessionnaires établiront avec le chemin de fer de l'État ou avec d'autres lignes concédées seront fixés, pour tous les tarifs et classes de tarifs, d'après les bases des tarifs de l'État en vigueur à l'époque où interviendra la convention spéciale de concession, sans augmentation de frais fixes ou accessoires et en raison des distances à admettre du point de départ au point de destination.

Art. 38 (même Cahier des charges).

Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés aux articles ci-dessus, et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leur bagage, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

Art. 39 (même Cahier des charges).

Les concessionnaires pourront effectuer tous les genres de transports, sans exception, à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des Travaux Publics, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception, soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit.

Ces abaissements de prix ne pourront toutefois avoir lieu qu'ensuite d'une décision du Ministre des Travaux publics, et à la condition que le public en soit informé, quinze jours d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes et par des avis insérés dans les journaux.

Le Département des Travaux publics pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des Travaux publics sans qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des Travaux publics pourra notamment rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie, c'est-à-dire appartenant à la même classe du tarif, et les prix ainsi abaissés ne pourront, comme dans le cas de réductions opérées à l'intervention du Département des Travaux publics, être relevés qu'ensuite d'une autorisation expresse de ce Département, et à la condition que le public en sera prévenu au moins un mois d'avance par des affiches et des avis, comme il est stipulé ci-dessus pour les abaissements de prix.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront pas toutefois donner lieu à l'application de la disposition qui précède.