

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 MARS 1861.

Convention entre la Belgique et le Hanovre, concernant le péage
de Stade (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Il appartiendra au dix-neuvième siècle de voir disparaître toutes les entraves et impôts qui pèsent sur la navigation maritime des fleuves et passages.

En général, ces péages ne peuvent se justifier au point de vue de leur utilité; ils sont un véritable tribut imposé à la navigation maritime, sans le moindre avantage, car les navires qui montent et descendent un fleuve, ont en outre à payer, pour la sécurité de la navigation, des droits de fanal et de pilotage.

De plus, ces sortes de péages ne semblent pas en harmonie avec les principes arrêtés par le Congrès de Vienne; l'article 109 du traité de 1815 ne déclare-t-il pas entièrement libres, les rivières depuis leur embouchure jusqu'au point où chacune devient navigable? Nous n'ignorons cependant pas que les puissances ont elles-mêmes dérogé à ces principes, dans certains arrangements dont nous ne voulons assurément pas méconnaître la validité; mais il est non moins certain que leur intention est aujourd'hui de revenir aux véritables règles, témoin ce qu'elles ont fait dans ces dernières années pour la Plata, le Danube, le Sund et aujourd'hui pour l'Elbe. Nous ne pouvons qu'applaudir à cette politique. Les intérêts du monde entier exigent que les grandes communications fluviales, qui ne sont autre chose que des bras de mer et des voies créées par la Providence, soient ouvertes librement au commerce de toutes les nations.

(1) Projet de loi, n° 71.

(2) La section centrale, présidée par M. VERVOORT, était composée de MM. ALLARD, LANDELOOS, VAN ISEGHEM, DE BOE, DE RIDDER et DE GOTTAL.

Déjà, par une entente entre toutes les puissances intéressées dans la question, le péage du Sund se trouve aboli au moyen d'une capitalisation; celui de Stade ou de Brunshausen a été souvent l'objet de vives critiques, dans le sein du Parlement d'un pays voisin. Depuis longtemps les deux États les plus fortement intéressés dans la question, ont fait de nombreuses démarches pour obtenir l'abolition de cette taxe, et les traités qui ont été conclus entre le Hanovre d'un côté et la Grande-Bretagne, la ville libre d'Hambourg et la Belgique d'autre part, admettent déjà cette suppression en principe.

Comme le dit l'exposé des motifs, l'origine du droit de Stade n'est pas exactement connue; des auteurs semblent croire que l'Elbe, vis-à-vis de l'embouchure de la Schwinge, étant ensablé il y a bien des siècles, un comte de Stade fit faire des travaux pour laisser passage aux navires, et qu'il exigea un péage. Comme certaines rivières de nos jours, l'Elbe s'approfondit de nouveau et plus tard le passage par le Schwinge fut abandonné, les bâtiments en destination d'Hambourg reprirent le thalweg de l'Elbe, mais néanmoins le paiement du péage fut forcément continué.

D'autres prétendent qu'anciennement des privilèges furent accordés par des empereurs à des princes ou villes de l'empire, et que l'archevêque d'Hambourg, après l'incendie de sa cathédrale, obtint par édit du 10 décembre 1038 la faveur d'établir une foire à Stade et le privilège d'y percevoir un droit, dans le but de l'aider à la reconstruction de son église; quelques-uns pensent que ce privilège de foire ou marché fut accordé par l'empereur à l'archevêque Bezelinus, pour remercier la Providence de son élévation à la couronne impériale.

Plus tard, l'impôt fut continué et transformé en un droit sur les marchandises transportées par les navires qui remontaient l'Elbe, et depuis le douzième siècle, les Hambourgeois avaient le droit d'exemption, tant pour leurs navires que pour leurs marchandises; à plusieurs reprises, comme cela arrive pour ces sortes d'impôts, des difficultés surgirent en ce qui concerne le paiement du péage, et c'est depuis 1715, époque où Stade est passé à la couronne de Hanovre, que la perception du droit a lieu au bénéfice et pour le compte de cette puissance.

Depuis bien longtemps le droit a été de $\frac{1}{16}$ p. c. sur la valeur des marchandises; très-souvent des négociations ont été engagées pour apporter des modifications au tarif, mais il fut maintenu par la Suède en 1648, et par un tarif en 1792.

En 1821, un nouveau tarif, beaucoup plus élevé que les tarifs antérieurs, fut mis en vigueur: il frappait aussi bien le bâtiment que les marchandises; il fut changé finalement en 1844, et il est à espérer que ce dernier tarif disparaîtra maintenant bientôt d'une manière définitive.

Le Hanovre, par une disposition du 6 août 1850, dans le but probablement de protéger son propre commerce, a exempté du droit de Stade les marchandises en destination de son port d'Harbourg. Cette exemption a fait accroître considérablement l'importance maritime de cette localité, et en 10 ans sa population fut triplée.

En 1849 il n'y était entré que	44 navires.
— 1850 — — — —	152 —
— 1851 mouvement du port	345 —
— 1856 — — — —	1114 —
— 1857 — — — —	1167 —
— 1858 — — — —	1191 —

L'augmentation est donc considérable, et elle justifie les démarches d'Hambourg pour faire disparaître un état de chose si nuisible à ses intérêts.

La Belgique, après avoir signé avec le Danemark le traité pour l'abolition du droit du Sund, avait un nouveau pas à faire. Nous avons un traité de navigation avec le Hanovre qui datait de 1842, dans lequel ce dernier État avait fait, en faveur des navires belges et de leurs chargements, quelques concessions sur les droits de Stade, en compensation de l'engagement contracté par la Belgique de rembourser aux Pays-Bas, en lieu et place des navires hanovriens, le péage de l'Escaut; mais, en présence des faits nouveaux, ces clauses du traité devaient disparaître; pour y parvenir, notre plénipotentiaire remit au cabinet du Hanovre une note sous la date du 23 novembre 1859, pour lui déclarer que le traité du 15 janvier 1842 était dénoncé. La Belgique avait en vue de régler d'une manière juste et équitable le rachat du péage de Stade, et de faire disparaître l'engagement volontairement pris par nous de faire supprimer la taxe de l'Escaut.

Nous pouvons féliciter le Gouvernement d'avoir pris cette initiative et la section centrale espère, d'accord avec la 2^me section, que la même solution interviendra prochainement dans des cas analogues; nous encourageons le Gouvernement à persévérer dans la voie dans laquelle il est entré.

En présence de la note remise, le 23 novembre 1859, par notre plénipotentiaire, et des démarches actives tant des Gouvernements intéressés que du commerce, le Hanovre a compris qu'il était temps, dans son intérêt même, d'arriver à l'abolition du péage, et après s'être mis d'accord avec la Grande-Bretagne et la ville libre d'Hambourg, il a fait adresser à tous les États maritimes, sous la date du 2 février dernier, une circulaire dans le but de les inviter à entrer en négociation avec lui pour le rachat du droit de Stade.

En prenant cette résolution, le cabinet de Hanovre a donné satisfaction à des réclamations fondées, comme à des intérêts légitimes, il est à espérer maintenant que les autres puissances apprécieront les avantages que leurs navires et leur commerce retireront de la suppression de ce péage.

Pendant la période des quinze dernières années, le produit brut annuel du droit de Stade a été de	th.	220,000	»
Les frais d'administration annuels ont été de		34,000	»
	Th.	186,000	»

En compensation de la suppression, l'Angleterre a proposé de payer au Hanovre un capital de 3,100,000 thalers, dont elle prenait un tiers pour son compte; la ville libre d'Hambourg, aussi fortement intéressée dans cette suppression, a consenti à payer un second tiers, de manière que le troisième tiers est à supporter par tous les autres pavillons, chacun suivant la moyenne de sa navigation sur l'Elbe. La part qui incombe à la Belgique s'élève, d'après l'annexe 4 de l'exposé des motifs, à un capital de 19,415 thalers, soit, au change de fr. 3,75, fr. 72,798 75 c^t. Le sacrifice que la Belgique fait actuellement pour dégrevier la navigation hanovrienne, en remboursant pour son compte à la Néerlande le péage sur l'Escaut, est plus considérable; de 1854 à 1858, ce remboursement s'est élevé, en moyenne, annuellement à fr. 42,347 82 c^t, tandis que les intérêts calculés à 4 1/2 p. % sur

le capital de fr. 72,798 75 c' mentionné ci-dessus, ne s'élèvent qu'à fr. 3,275 95 c'. En présence de ces chiffres, peut-on prétendre que le Hanovre nous a favorisé, évidemment non : en fait, sauf l'engagement temporaire pris par le traité de 1842, ce n'est nullement le Gouvernement belge qui est tenu de payer le péage sur l'Escaut; cet impôt a été établi par les cinq grandes puissances, en 1859, sur tous les navires qui fréquentent ce fleuve, et en droit ce sont les propriétaires des navires hanovriens eux-mêmes qui ont à acquitter ce droit. Donc, le Gouvernement belge n'est nullement tenu de payer une dette pour compte de l'étranger. Le droit de Stade était plus que contestable au point de vue des principes, comme tous les péages de cette nature, et il n'y a pas de doute que les puissances maritimes en auraient à la fin refusé le paiement. Le Gouvernement hanovrien a compris ses véritables intérêts, en acceptant les propositions de la Grande-Bretagne, et comme les sommes à payer par chacune des nations formant le troisième tiers ne sont pas très-élevées, on peut espérer qu'elles s'empresseront à accéder au traité général pour l'abolition du droit de Stade.

Les 1^{re}, 2^{me}, 4^{me}, 5^{me} et 6^{me} sections adoptent le projet de loi; la 3^{me} section l'adopte également, mais dans la discussion générale elle a demandé au Gouvernement les renseignements suivants, à la suite desquels nous communiquons les réponses que le Gouvernement a adressées à la section centrale :

La 3^{me} section demande :

1^o Si les navires belges, sous le rapport de l'importation, de l'exportation et du transit des marchandises, sont entièrement assimilés, dans le Hanovre, aux navires nationaux; elle fait observer que les navires hanovriens jouissent, en ce moment, en Belgique, de tous les avantages de notre système commercial de 1856, et que, dans le traité de 1842 avec le Hanovre, renouvelé par la convention du 18 février 1861, rien, à l'égard des cargaisons, ne se trouve mentionné.

RÉPONSE. — « Il est vrai que la convention du 15 janvier 1842, maintenue partiellement en vigueur par celle du 18 février 1861, ne stipule rien à l'égard du régime applicable aux cargaisons; mais il n'y a pas, en Hanovre, de droits différentiels en faveur des marchandises importées ou exportées par navires nationaux. »

» Quant aux droits de transit, on sait que les États du Zollverein, dont le Hanovre fait partie, sont d'accord pour les supprimer. »

2^o Quels sont les États, quant au troisième tiers à payer, qui ont déjà signé des conventions avec le Hanovre?

RÉPONSE. — « Le Gouvernement du Roi est informé que plusieurs États ont manifesté officiellement leur intention de payer la quote-part qui leur est assignée dans la répartition du troisième tiers, mais ces engagements n'ont point encore pris la forme de convention. »

Les conventions avec la Grande-Bretagne et Hambourg sont-elles déjà soumises au vote du parlement hanovrien?

RÉPONSE. — « Non. »

3° S'il est bien entendu que, sous aucun rapport ou prétexte, le Hanovre ne pourra mettre de taxes ou droits, à l'avenir, sur la navigation, pour l'entretien, l'amélioration ou la sécurité de l'Elbe?

RÉPONSE. — « La convention du 18 février 1861 énonce les engagements que » contracte la Belgique, en retour de la remise qui lui est faite du paiement de sa » quote-part dans la capitalisation du péage de Stade.

» Quant aux garanties à fournir par le Hanovre, relativement à la navigation de » l'Elbe, elles feront l'objet d'un arrangement général auquel concourront les dif- » férents États intéressés.

» La section centrale voudra bien se rappeler que c'est de cette façon que l'on » a procédé quand il s'est agi des péages du Sund et des Belts. Nous avons conclu » avec le Danemark une convention spéciale, analogue à celle qui est en ce mo- » ment soumise à l'examen de la section centrale. De plus, la Belgique a été » cosignataire du traité général conclu avec ce même État par l'Autriche, la » France, la Grande-Bretagne, etc.

» La section centrale aura, du reste, remarqué que, d'après la circulaire du » Gouvernement hanovrien, annexée, sous le n° 3, à l'exposé des motifs, le Hano- » vre s'est engagé à l'avance, vis-à-vis de l'Angleterre et de Hambourg, à conti- » nuer d'entretenir les ouvrages nécessaires à la libre navigation du fleuve, et à » n'établir à ce titre aucune nouvelle taxe quelconque à la place du droit aboli » par les traités à conclure. »

Par l'article 1^{er} du traité, le paiement des 19,413 thalers se trouve suspendu aussi longtemps que la Belgique continuera à rembourser d'une manière générale le péage à la Hollande. Le même principe avait été admis pour la liquidation provisoire du droit de Sund.

Nous prenons l'engagement de verser au trésor Hanovrien la quote-part mentionnée ci-dessus et mise à charge de la Belgique, dans le cas où nous cesserions à rembourser le péage de l'Escaut pour compte des navires hanovriens, soit par l'abolition de ce droit ou par d'autres motifs (art. 2).

L'article 3 prévoit le cas où le péage sur l'Escaut serait capitalisé; dans cette occurrence, nous payerions également au Hanovre notre quote-part dans le rachat du droit de Stade, et alors le Hanovre s'arrangera directement avec la Néerlande pour le péage de l'Escaut.

Le traité de navigation, conclu avec le royaume hanovrien, le 15 janvier 1842, restera en vigueur, sauf les articles 8, 9 et 10 relatifs aux péages de Stade et de l'Escaut; par ce traité, les navires hanovriens sont, sous le rapport des frais de port, assimilés chez nous à nos propres navires, comme les bâtiments belges seront, par réciprocité, exempts dans le Hanovre de toute surtaxe; aussi, en ce qui concerne l'importation des marchandises, cet État n'a pas de système différentiel.

L'abolition du droit de Stade n'est encore que provisoire; d'après la circulaire du cabinet hanovrien du 2 février dernier, elle ne deviendra définitive qu'après que les puissances, qui ont le troisième tiers à payer, en auront garanti les $\frac{6}{7}$ de chaque côté.

Le traité a été conclu sous réserve de l'approbation à donner par le pouvoir compétent, suivant les lois constitutionnelles de chaque pays, et, en attendant, c'est

de part et d'autre le *statu quo* pour l'Escaut et le Stade ; toutefois, les ratifications doivent être échangées avant la fin de la présente année.

La section centrale propose, à l'unanimité de ses membres, l'adoption du traité.

Le Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHEM.

Le Président,

D. VERVOORT.

