

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 23 MAI 1863.

Rapport de la Commission des Affaires Étrangères, chargée d'examiner le Projet de Loi qui approuve le traité conclu, le 12 mai 1863, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour le rachat du péage de l'Escaut.

(Voir les Nos 175 et 190 de la Chambre des Représentants.)

Présents : MM. le Prince DE LIGNE, Président ; le Duc d'URSEL, le Marquis DE RODES, le Baron DE FAVEREAU, le Baron DE TORNACO, T'KINT DE NAEYER et MICHIELS-LOOS, Rapporteur.

MESSIEURS,

Un des actes diplomatiques des plus importants et des plus mémorables posés depuis notre émancipation politique, est bien certainement celui concernant le rachat du péage de l'Escaut, sur lequel j'ai l'honneur de vous présenter le rapport.

Pour mieux faire ressortir l'importance et les mérites de cet arrangement, nous n'avons qu'à nous rappeler les malheurs éprouvés au xvi^e siècle par la fermeture de l'Escaut.

Ce fut le 30 janvier 1648 que fut signé le traité de Munster, dont l'art 14 porte : l'Escaut, les canaux du Sas, le Swyn et toutes les eaux y correspondants sont fermés par les États généraux. Les provinces belges furent à cette époque sacrifiées à l'égoïsme de l'Espagne et de la Hollande. L'Espagne voulut conserver le monopole de la navigation avec l'Amérique et la Hollande, celle de ses îles orientales. Les Provinces-Unies, jalouses de la grande prospérité du commerce belge, avaient le plus grand intérêt à l'anéantir en faveur d'Amsterdam. Aussi, non content d'avoir fermé l'Escaut, on voulut encore le rendre innavigable, et à cette fin, de nombreux navires chargés de matières pondéreuses furent coulés dans le fleuve, et la ville d'Anvers qui, un siècle auparavant était la reine du monde commercial, devint une ville morte.

En 1678, sa décadence était déjà si complète, que 1,200 maisons se trouvaient inhabitées. Les stipulations du traité de Munster furent renouvelées dans le traité de la Bavière, conclu en 1715, et l'Escaut resta fermé au grand préjudice de tous les habitants des provinces belges.

L'Empereur Charles VI, désirant s'en atténuer les désastreux effets, créa la Compagnie des Indes, dont les expéditions devaient se faire du port d'Ostende; mais au bout de peu d'années, menacé par la Hollande et l'Angleterre, il s'obligea par le traité de Vienne, en 1713, à dissoudre la Compagnie, et à faire cesser tout commerce des Pays-Bas autrichiens aux Indes orientales.

Joseph II ne fut pas plus heureux dans ses tentatives pour délivrer le commerce de ces entraves. Il équipa à Anvers un brick, portant pavillon impérial, qui fit voile pour la mer avec ordre de forcer les passes que gardaient les Hollandais; mais à peine arrivé devant Saftingen, le navire fut capturé. L'Empereur très-irrité fit de grandes menaces, mais se contenta d'une indemnité de dix millions.

L'Escaut resta fermé pendant environ 150 ans, et tout commerce maritime avait disparu de la Belgique. Cette malheureuse situation dura jusqu'à la réunion de la Belgique à la France.

L'Escaut fut ouvert en 1792, de nouveau fermé par la rentrée des Autrichiens en 1793, mais cette fois pour peu de temps. Il resta depuis parfaitement libre jusqu'en 1839, sauf dans quelques cas passagers pendant nos différends avec la Hollande.

Ce fut le 14 mars que le Roi Guillaume donna son adhésion au traité des 24 articles. Cet acte diplomatique, stipulant le droit de péage de l'Escaut, ne fut accepté par les Chambres belges qu'après de vifs débats : à la Chambre des Représentants, le 15 avril 1839, par 58 voix contre 42, et au Sénat, par 31 voix contre 14.

Par le traité des 24 articles, la navigation dans l'Escaut était bien affranchie de toute visite et de toute entrave, mais un droit de péage était imposé de fl. 1-50 par tonneau; savoir : fl. 1-12 à tous les navires sans distinction de pavillon qui, arrivant de la pleine mer, remonteraient l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, et de fl. 0-58 par tonneau pour les bâtiments qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, descendraient l'Escaut occidental pour se rendre dans la pleine mer.

Ainsi les pavillons de toutes les nations avaient à payer ce droit, et la Belgique n'était engagée que pour sa propre navigation. Mais dans un intérêt bien entendu de nos relations commerciales, nous avons, sauf dans quelques cas, opéré le remboursement du péage aux navires étrangers, en vertu de la loi du 5 juin 1859, mais sans cependant y être obligés. Aussi, en 1856, les délégués des puissances maritimes, s'occupant de l'arrangement pour abolir le péage du Sund et des deux Belts, la Belgique rappela à cette occasion publiquement que le remboursement du péage de l'Escaut n'était pour aucun pavillon un droit acquis, et qu'elle restait libre de le continuer ou de le supprimer. Et voulant appuyer sa position par le fait, elle se fit dispenser du paiement de sa part contributive dans le rachat du droit du Sund et des deux Belts, en s'engageant par contre de rembourser le péage de l'Escaut au pavillon danois et d'acquitter la quote-part incombant au Danemark dans la capitalisation ultérieure de ce péage. Lors de la capitalisation du péage du Stade, le Gouvernement belge se plaça à Hanovre dans la même position qu'elle avait prise à Copenhague, et la convention du 18 février 1861 reconnut en termes précis que le remboursement du péage de l'Escaut n'était pas d'obligation pour la Belgique.

Déjà, depuis un certain nombre d'années, la Belgique, dans tous les traités de navigation conclus, a formellement stipulé que le remboursement du droit de péage cesserait du jour que nous ne le ferions plus à notre propre pavillon.

Votre Commission, appréciant la valeur de cette clause et les conséquences heureuses qu'elle devait amener, vous a toujours signalé cette stipulation importante dans ses rapports. En effet, par cette stipulation il devenait de l'intérêt des puissances maritimes de seconder le gouvernement dans ses efforts pour arriver à une capitalisation du droit de péage de l'Escaut.

Nous attirons l'attention du Sénat sur l'accroissement continu qu'éprouvait le remboursement aux divers pavillons. Lors de la discussion de la loi de 1859 on l'avait évalué à 508,000 francs, et il était déjà monté :

En 1840 à	fr.	612,313
1845.		972,832
1852.		1,117,469
1856.		1,499,054
1861.		2,184,105

Et pour 1862, en y ajoutant pour les six premiers mois de l'année 1863, 975,219, il s'élèverait à 2,921,657. Le remboursement du péage a coûté à la Belgique, depuis le 5 juin 1839 au 1^{er} juin 1863, au delà de 28 millions.

Dans cette situation, nous ne pouvions plus continuer le remboursement aux divers pavillons, la charge devenait trop lourde.

Comme nous venons de le dire, le péage était établi, d'après le traité de 1839, entre la Belgique et la Hollande. Le Gouvernement avait donc d'abord à consulter le Gouvernement des Pays-Bas, et à s'assurer de son assentiment au principe de la capitalisation du péage de l'Escaut. La réponse du Cabinet de La Haye fut tout à fait favorable.

Le Gouvernement, pour entrer en négociation à cet effet, s'adressa ensuite à l'Angleterre, comme à la puissance la plus intéressée par le grand nombre de ses navires qui fréquentent l'Escaut, tout en écartant, comme le Sénat s'en rappellera, la connexité entre la question du péage et les négociations commerciales ouvertes à la même époque entre les deux États. La Grande-Bretagne, appréciant toute l'importance de la libre navigation de l'Escaut, adhéra néanmoins au principe du rachat.

Les ouvertures faites à ce sujet avec d'autres États ne rencontraient pas d'abord l'accueil désiré, mais, fort de la justice de sa cause, le Gouvernement continuait avec persévérance ses négociations, et réussit, à la fin, à faire admettre le principe du rachat par la grande majorité des puissances maritimes. Ce principe admis, la tâche du Gouvernement n'était pas achevée. Il fallait s'accorder d'abord avec les Pays-Bas pour établir l'import du capital total, moyennant lequel ils renonceraient au péage. Ensuite, il y avait à négocier avec les puissances étrangères pour régler leur part et la nôtre même dans la capitalisation.

Le péage de l'Escaut étant fixé sur le tonnage, il était facile à régler, en faisant intervenir chaque nation en proportion de sa navigation dans l'Escaut, et d'après toute règle de justice, la Belgique elle-même aurait pu se tenir à cette règle; mais le Gouvernement, pour faciliter les négociations et arriver plus promptement à une conclusion, fit, comme le plus intéressé, ce

qu'avait fait Hambourg en semblable conjoncture, il prenait à sa charge, non la part contributive qui lui incombait, mais le tiers du capital éventuel de 36 millions de francs. Le reste était à répartir entre les autres puissances, proportionnellement à leur navigation.

Le Cabinet anglais, d'accord sur cette répartition, la quote-part de l'Angleterre fut fixée à 8,782,520 fr., et les parts contributives des autres puissances tierces furent évaluées de la même manière.

Pavillon :

Anglais fr.	8,782,520
Américain.	2,779,200
Prussien.	1,670,640
Norvégien	1,560,720
Français	1,542,720
Danois	1,096,800
Mecklembourgeois	1,036,520
Hanovrien	948,720
Hambourgeois	667,680
Autrichien	549,360
Suédois	543,600
Italien.	487,200
Espagnol.	431,520
Russe	428,400
Brémois	190,520
Oldenbourgeois.	121,200
Lubeckois	25,680
Portugais	25,280
Grec	23,280
Argentin	19,680
Chilien	13,920
Romain	5,760
Ottoman	4,800
Péruvien	4,350
Brésilien	1,680
Equatorien	1,440
	<hr/>
fr.	22,960,560

Il était convenu que ces puissances ne seraient point engagées au delà de cette somme globale, et que la Belgique restait seule chargée vis-à-vis des Pays-Bas pour compléter la somme d'environ 36 millions, soit 13,328,006 francs.

Le Gouvernement est assuré de la participation financière de l'Angleterre, des États-Unis, de la Prusse, de la France, du Danemark, de l'Autriche, de l'Italie, de l'Espagne, de la Russie, des villes de Brême et de Lubeck, du Portugal, du Chili, des États romains, de la Turquie, du Pérou et du Brésil.

Les négociations ne sont pas terminées avec le Mecklembourg, l'Oldenbourg, le Hanovre et la ville libre de Hambourg. Elles portent non sur le

principe qui est admis, mais sur le taux des cotes assignées à ces États ou sur le mode de payement.

Seul, le Cabinet de Stockholm n'est point encore lié ni sur le principe, ni sur les chiffres. Toutefois des négociations sont engagées, et le Gouvernement a tout espoir qu'elles mèneront à bonne fin.

En tout cas, il est prévu que, si des puissances ne s'associaient pas aux autres États intervenants, alors un droit de 5 francs par tonneau sera perçu des navires appartenant aux nations qui ne figureraient pas dans l'arrangement général. Cette taxe sera exigible à chaque voyage.

Indépendamment que ce traité nous donne la liberté de l'Escaut, il est très-favorable au commerce. Il comprend l'abolition du droit de tonnage, diminution dans le droit de pilotage, dégrèvement dans les taxes locales de la ville d'Anvers.

Nous pouvons nous dire heureux que le rachat se soit opéré avec la participation des puissances maritimes, qui sont ainsi devenues co-propriétaires et intéressées à soutenir et à défendre à jamais la libre navigation de l'Escaut. D'autres arrangements importants ont été en même temps signés avec le Gouvernement des Pays-Bas, entre autres le régime des prises d'eau de la Meuse et un traité de commerce et de navigation. Sur ces projets, votre Commission aura l'honneur de vous faire également rapport.

Nous félicitons l'honorable Ministre des Affaires étrangères d'avoir accompli sous le règne glorieux de notre bien-aimé Roi Léopold I^{er}, l'acte important de l'affranchissement de l'Escaut.

Votre Commission, à l'unanimité de ses membres présents, conclut à l'adoption du Projet de Loi.

Le Président,
Prince DE LIGNE.

Le Rapporteur,
MICHIELS-LOOS.