

( N° 190. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 20 MAI 1863.

Traité conclu le 12 mai 1863, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour le rachat du péage de l'Escaut <sup>(1)</sup>.

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(2)</sup>, PAR M. DE VRIÈRE.**MESSIEURS,**

La section centrale n'a pas cru nécessaire de rappeler de nouveau la longue et pénible histoire du fleuve dont le traité soumis à vos délibérations prononce enfin l'entier affranchissement. L'exposé des motifs du projet de loi est entré, à cet égard, dans tous les développements nécessaires pour éclairer la Chambre.

C'est donc sur le fond même des stipulations qu'a surtout porté notre examen.

La section centrale, en cherchant à apprécier les arrangements conclus avec les Pays-Bas, a tout d'abord été frappée de leur portée politique. Dans la transaction amiable et équitable qui va mettre fin à la perception du péage de l'Escaut, il est impossible de ne pas voir le point de départ d'une situation nouvelle pour les relations entre les deux nations. La Chambre ne pourra qu'applaudir à la pensée qui, à ce point de vue, a guidé le Gouvernement; et le sentiment unanime du pays ratifiera un acte qui, sans blesser ni les intérêts ni la dignité d'aucune des parties, aura pour effet de resserrer les liens qui nous unissent à un peuple pour lequel nous professons les sympathies les plus vives.

Sous un aspect plus général, le traité du 12 mai nous a paru répondre aussi à de sages inspirations. Il y a vingt-quatre ans que la conférence de Londres imprimait une sanction européenne à notre indépendance et à notre neutralité.

---

(1) Projet de loi, n° 175.

(2) La section centrale, présidée par M. VERVOORT, était composée de MM. DE BOE, DE MOOR, JAMAR, ORTS, DE GOTTAL et DE VRIÈRE.

Depuis, la Belgique a pratiqué avec calme et dignité ses libres institutions ; son industrie s'est développée, et les produits belges ont pris place sur tous les marchés du monde ; les arts n'ont pas fait chez elle moins de progrès que le commerce. On a ainsi partout appris à la connaître, à la juger ; et nous avons eu, de plus, cette fortune que les sympathies pour le pays se sont accrues du respect qu'inspirait la haute sagesse du Souverain. Quand donc, après un quart de siècle, les représentants des États étrangers viendront compléter l'œuvre de 1839, personne ne verra dans cette réunion un spectacle sans signification. La prochaine conférence apportera à notre nationalité une consécration nouvelle et d'autant plus sérieuse qu'elle sera donnée en parfaite connaissance de cause.

La section centrale avait aussi à examiner le côté financier du traité.

Le Trésor est désormais exonéré d'une charge annuelle qui, dans l'espace de vingt-quatre ans, a graduellement monté de la somme de 500,000 francs environ, à celle de près de deux millions.

Le chiffre du remboursement s'élevait déjà au quadruple des évaluations primitives, et il était à prévoir que ce sacrifice serait devenu d'année en année plus onéreux pour nos finances.

Il y avait ainsi, au point de vue des principes économiques, une sorte d'antagonisme entre la prospérité de notre métropole commerciale et l'intérêt général du pays.

La charge pouvait un jour devenir tellement lourde, que les avantages si précieux d'un grand commerce maritime auraient été, jusqu'à un certain point, balancés par le sacrifice au prix duquel ils étaient acquis.

Nous marchions lentement vers une crise inévitable.

Le Gouvernement a donc obéi à une pensée prévoyante en introduisant les négociations dont les résultats sont soumis, Messieurs, à votre appréciation.

La Belgique s'impose, au delà de sa part calculée au prorata de sa navigation dans l'Escaut, un sacrifice d'environ dix millions.

Cette somme équivaut à cinq années de remboursement du péage. Cette observation suffit, pensons-nous, pour que personne ne conteste que, considéré au point de vue financier seulement, le traité mérite l'approbation entière des Chambres et du pays.

Mais la section centrale constate que la Belgique ne profitera pas seule de la franchise de l'Escaut : Tous les pavillons seront libérés à jamais d'un péage que la force des choses aurait fini par faire retomber sur la navigation étrangère, et la liquidation définitive de cette dette générale s'opère dans des conditions qui sont favorables aux États maritimes non moins qu'à nous-mêmes. La Belgique, en prenant à sa charge plus du tiers du capital de rachat du péage de l'Escaut, a fait au delà de ce qu'on pouvait demander d'elle. On ne doit d'ailleurs pas perdre de vue que le Trésor belge aura bientôt versé 28 millions de francs pour soustraire la navigation de tous les pays à l'impôt qui grève le cours de l'Escaut ; et c'est un fait assez peu connu que la Belgique paie annuellement à la Hollande 400,000 florins, pour des avantages de commerce ou de navigation dont les autres nations partagent avec elle la plupart des bénéfices ; 50,000 florins pour l'entretien du port et du canal de Terneuzen et 10,000 florins pour l'éclairage de l'Escaut et de ses embouchures.

La suppression du péage de l'Escaut est un événement d'autant plus heureux pour notre commerce maritime, qu'elle se combine avec une importante réforme depuis longtemps sollicitée, tant à l'intérieur qu'à l'étranger.

Le droit de tonnage, la principale de nos taxes maritimes, qui pesait sur notre commerce, et par son taux et par le mode d'après lequel il était établi, sera supprimé en même temps que le péage de l'Escaut.

L'abolition de ce droit est d'une importance majeure, surtout pour nos relations directes avec les contrées transatlantiques.

Les droits de pilotage sont ramenés au taux des frais de ce service.

Tout impôt réel est donc désormais supprimé; l'accès du port d'Anvers deviendra ainsi de beaucoup plus économique, et ce même bienfait s'étendra à Ostende, à Gand, à Bruges, à Bruxelles, partout enfin où pénètre la navigation maritime.

Les taxes locales dans le port d'Anvers constituaient aussi, tant par leur variété que par leur élévation, un des griefs des navigateurs étrangers. Ces taxes fondues en un droit unique et modéré, complètent la série des réformes qui accompagneront la mise à exécution du traité.

La section centrale s'est demandé si, après avoir fait disparaître les impôts qui grévaient la navigation, il ne resterait pas à la débarasser aussi des réglementations inutiles ou surannées, et de toutes les formalités qui souvent entravent les affaires plus qu'elles ne sont utiles à l'administration.

Une autre observation, et d'une plus grande portée, a frappé la section centrale. Le péage de l'Escaut supprimé, les taxes maritimes abolies ou ramenées au taux des services rendus, les règlements révisés et simplifiés, tout sera-t-il fait? Non. Le terrain sera préparé, mais sur ce terrain il restera à édifier. C'est là que commencera la tâche du commerce lui-même. Cette nouvelle et si favorable situation éveillera, sans nul doute, l'esprit qui conçoit et l'énergie qui exécute les entreprises des nations appelées à de grandes destinées commerciales.

Que là où les efforts individuels seront insuffisants, l'association prête ses puissantes ressources, et que le Gouvernement, dans les limites de son rôle, seconde ces combinaisons dont le pays tout entier doit retirer les fruits. Notre commerce maritime ainsi vivifié et organisé ne pourra manquer de prendre un vigoureux essor. Les progrès déjà réalisés, quoique dans des conditions moins favorables, sont faits pour nous inspirer à cet égard une légitime confiance. Voici quel a été le mouvement de notre navigation et de notre commerce général, pendant les vingt dernières années :

	NAVIGATION.		COMMERCE.
	Entrées et sorties réunies.		Importations et exportations réunies (Valeurs permanentes.)
1842. . . . . tonn.	576,672	fr.	484,860,000
1843. . . . .	653,081		511,666,000
1844. . . . .	585,628		585,025,000
1845. . . . .	734,128		673,380,000
1846. . . . .	830,652		634,479,000
1847. . . . .	830,074		732,233,000
1848. . . . .	548,361		631,632,000

	NAVIGATION.		COMMERCE.	
	Entrées et sorties réunies.		Importations et exportations réunies.	
			(Valeurs permanentes.)	
1849. . . . .	tonn.	706,003	fr.	916,437,000
1850. . . . .		638,542		912,546,000
1851. . . . .		633,640		903,817,000
1852. . . . .		829,324		1,045,604,000
1853. . . . .		793,233		1,194,350,000
1854. . . . .		867,786		1,335,425,000
1855. . . . .		874,011		1,376,685,000
1856. . . . .		1,056,201		1,530,081,000
1857. . . . .		1,180,833		1,631,560,000
1858. . . . .		1,194,032		1,462,000,000
1859. . . . .		1,142,421		1,604,500,000
1860. . . . .		1,361,512		1,747,288,000
1861. . . . .		1,564,551		1,810,700,000 (1).

Nous avons fait, on le voit, déjà beaucoup de chemin ; et maintenant que la liberté, la sécurité et l'économie seront en quelque sorte assises à l'entrée de nos ports, rien n'empêche que nous voyions renaitre un jour la prospérité des grandes époques de notre histoire commerciale.

Nous ne devons donc pas regretter les sacrifices que nous faisons aujourd'hui pour amener ces heureux résultats. Les nations étrangères, qui nous aident de leurs sympathies et de leur coopération, n'auront, de leur côté, qu'à s'applaudir de leur prévoyante politique, car elles partageront avec nous les bénéfices de nos communes avances.

La section centrale ne saurait omettre d'ajouter que la transaction intervenue le 12 mai n'est pas moins favorable aux Pays-Bas qu'aux autres États intéressés, y compris la Belgique. La Hollande reçoit un capital dont le chiffre dépasse assurément les prévisions de tous les hommes d'État, néerlandais ou autres, qui ont concouru à la négociation du traité du 19 avril 1839. Cette somme de plus de 17 millions de florins lui est payée directement par la Belgique, sans que le cabinet de la Haye ait à se préoccuper des difficultés ou des retards que peut éprouver le recouvrement des quote-parts des autres nations maritimes ; enfin, et surtout, ce capital considérable est mis à l'abri des fluctuations que des événements commerciaux ou autres pouvaient amener dans le revenu qu'il remplace.

La section centrale pense, en outre, avec le Gouvernement, que si la suppression du péage de l'Escaut peut influencer favorablement sur le développement commercial de la Belgique, un tel résultat serait utile même aux intérêts de la Néerlande. Les éléments d'échange entre les deux pays sont nombreux, et plus la Belgique sera riche, plus large sera le débouché qu'y rencontrera le commerce

---

(1) Valeurs officielles. Le tableau du commerce de 1861 n'indique plus les valeurs permanentes.

de nos voisins. Quant aux relations avec l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas sont situés de telle manière que les deux États peuvent, sans se porter préjudice, en exploiter la partie qui correspond à leur position géographique.

C'est parce qu'elles se concilient ainsi avec tous les intérêts, que nos espérances nous paraissent plus légitimes, et que nous attacherons plus de prix à leur réalisation.

La section centrale n'aurait rempli qu'incomplètement sa tâche, si elle ne mettait en relief l'un des côtés les plus intéressants de l'acte international soumis à votre appréciation.

L'affranchissement de l'Escaut, c'est le triomphe d'un principe.

Le congrès de Vienne avait décrété la libre navigation des fleuves, mais il l'avait entourée de garanties imparfaites.

Plus récemment, en 1853, le principe fut appliqué, avec plus de largeur, au Rio de la Plata.

Enfin, en 1856, le congrès de Paris proclama qu'il ne serait perçu sur le Danube aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires.

Bientôt après, en rachetant en 1857 le péage du Sund et en 1861 celui de l'Elbe, les puissances étendaient à la navigation maritime le principe qu'elles venaient de sanctionner en faveur des fleuves.

L'Escaut, cependant, restait frappé d'une redevance.

Le péage de l'Escaut n'était pas établi sur le parcours du fleuve depuis la mer jusqu'à Anvers : la partie fluviale de ce parcours, c'est-à-dire la partie belge qui s'étend d'Anvers jusqu'en face de Bath, n'y était pas soumise. Le péage ne grevait que la partie néerlandaise, qui est plutôt un bras de mer. Il faudrait, d'ailleurs, faire violence à la nature des choses pour assimiler à un fleuve ordinaire le cours de l'Escaut, même de la mer à Anvers. Les navires du plus haut bord arrivent à Anvers. Il n'est pas admissible qu'un port pareil puisse être placé, au point de vue des principes, sur la même ligne que Dusseldorf, Dresde ou Galatz. Le péage de l'Escaut avait donc, comme celui de Stade, un caractère en quelque sorte mixte.

Le traité du 12 mai résout la question de principe sous son double aspect et d'une manière satisfaisante pour tous les intérêts. Il ne confirme pas seulement la doctrine du congrès de Paris, il clôt définitivement l'ère des péages maritimes. Le péage de l'Escaut aura été le dernier de son espèce, et il ne sera plus au pouvoir de personne, on peut le dire hardiment, de prélever ces sortes de tribut sur le libre usage des voies ouvertes par la providence au commerce de toutes les nations.

Nous avons vu de notre temps les gouvernements s'entendre pour faciliter la circulation des produits par l'abaissement des barrières douanières, des personnes par la suppression des passeports, des idées par les facilités accordées à la transmission en quelque sorte instantanée des correspondances. Le principe de la libre navigation prendra désormais sa place dans ce cadre des progrès qui font l'honneur de la civilisation.

Le traité a été adopté, à l'unanimité, par les sections et par la section centrale. Aucune observation critique ne s'y est fait jour.

La Chambre, à son tour, nous en sommes convaincu, ratifiera avec empressement un acte international, qui concilie à la fois, et de la manière la plus heureuse, les intérêts financiers, commerciaux et politiques du pays.

L'émancipation de l'Escaut n'est pas seulement un de ces faits éclatants qui honorent les gouvernements et commandent la reconnaissance des peuples, elle marquera parmi les événements mémorables de l'histoire d'un grand règne.

*Le Rapporteur,*

DE VRIÈRE.

*Le Président,*

D. VERVOORT.

---