

212839

LIBRERIA UNIVERSITARIA LABORATORIUM

BIBLIOTHEEK

3812

Un siècle de brimades

BIBLIOTHEQUE

Les différends fluviaux et maritimes hollando-belges

au point de vue de politique,
d'économie et de navigation

avec 3 cartes :

EAUX INTERMÉDIAIRES

LES WIELINGEN

LE CANAL ALBERT

par

Achilles ROTSAERT

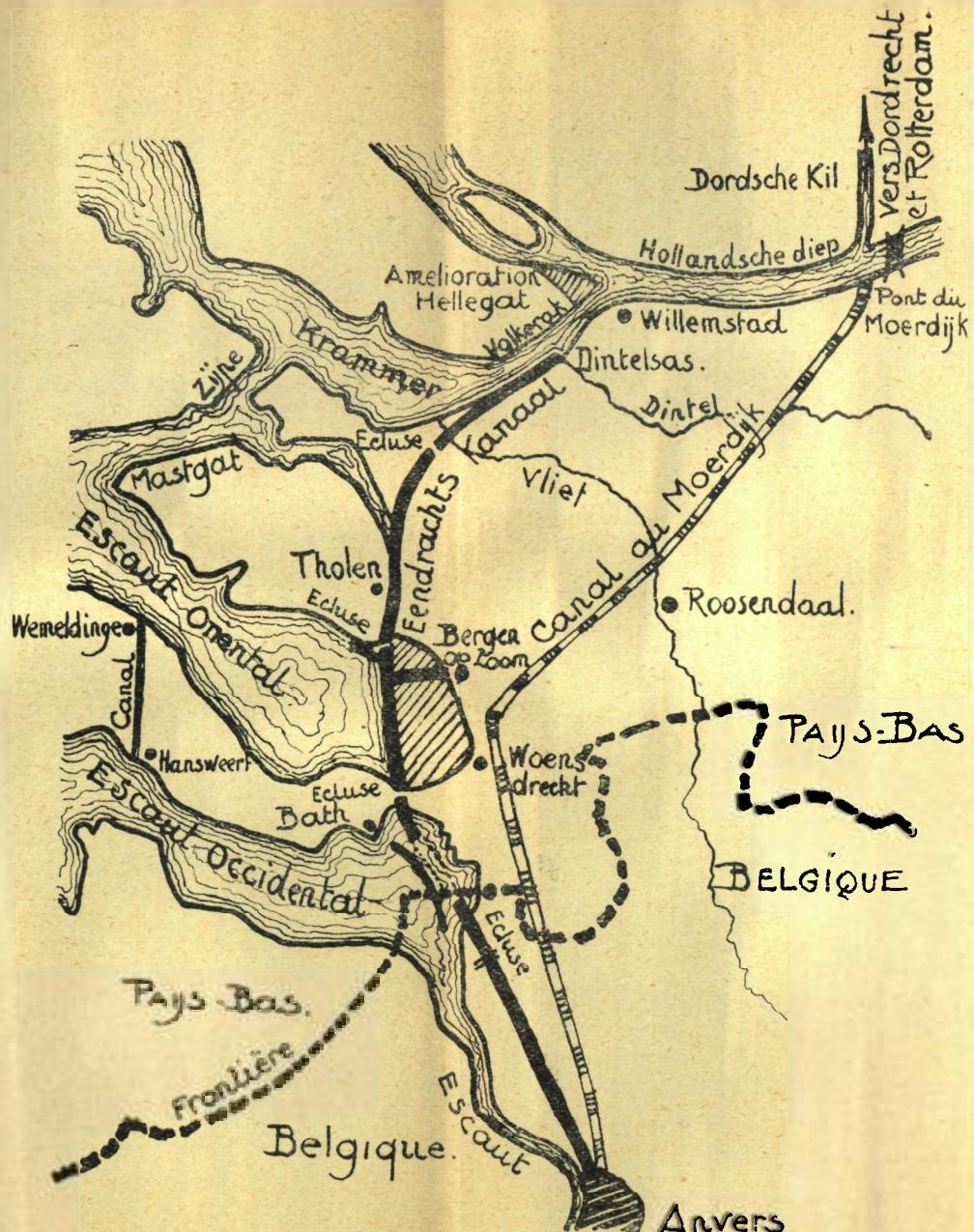
Prix: 5 Fr.

Compte chèques Postaux 547.17
(G. Beckers, Anvers)

Edition de la Navigation Fluviale

12, rue Vleminckx

Anvers



Carte montrant le projet du Canal Bath-Dintelsas et le tracé approximatif du Canal Anvers-Moerdijk

38-2

Je dédie cette étude à mon frère Arthur dont les travaux en la matière m'ont initié aux litiges fluviaux et maritimes hollando-belges.

ACHILLE ROTSAERT.

0307 002 8342



B2768

AVANT - PROPOS

Les différends hollando-belges sont d'ordre essentiellement maritime et fluvial.

Ils ne sont que fort peu connus du public, tant hollandais que belge. C'est ce qui nous a engagé à en faire une étude et de la publier sous forme d'articles dans la « Navigation Fluviale ».

Cette étude étant terminée, nous les publions également sous forme de brochure, en vue d'une lecture plus aisée et d'une conservation plus facile.

INDEX

| | | |
|--------|---|-----|
| I. | Les rétroactes du litige hollando-belge | 1 |
| II. | Le conflit du barrage de l'Escaut Oriental | 7 |
| III. | Le conflit s'accentue | 12 |
| IV. | Les hydrauliciens et le barrage | 18 |
| V. | Une leçon d'hydraulique par Sir C. Hartley | 24 |
| VI. | Anvers, vieux port rhénan | 30 |
| VII. | Les Eaux Intermédiaires et leur entretien | 36 |
| VIII. | La question du canal de Terneuzen | 40 |
| IX. | La question des Wielingen | 46 |
| X. | » » » » » (suite) | 49 |
| XI. | » » » » » (fin) | 52 |
| XII. | Le droit de veto des Pays-Bas | 56 |
| XIII. | La question des forts à Flessingue et Terneuzen | 58 |
| XIV. | Les navires de guerre sur l'Escaut | 61 |
| XV. | L'Escaut en temps de guerre | 66 |
| XVI. | L'évacuation des eaux des Flandres | 69 |
| XVII. | La ruine de nos pêcheurs de moules | 73 |
| XVIII. | Le port belge de Bouchaute | 75 |
| XIX. | La canalisation de la Meuse. Le canal Juliana et le Canal Albert | 80 |
| XX. | La question du pilotage sur l'Escaut | 84 |
| XXI. | Les droits de pilotage sur l'Escaut | 87 |
| XXII. | La révision du traité hollando-belge | 92 |
| XXIII. | » » » » » (suite) | 96 |
| XXIV. | » » » » » (2 ^e suite) | 99 |
| XXV. | » » » » » (fin) | 103 |
| XXVI. | Nos droits au canal de Moerdijk | 107 |
| | Carte des Eaux intérmediaires. | |
| | » » Wielingen. | |
| | » » du Canal Albert. | |

Les différends maritimes hollando-belges

I

Les rétroactes du litige hollando-belge

Le premier différend entre la Belgique et la Hollande, concernant l'Escaut, et découlant de l'interprétation du traité du 19 avril 1839, date de 1846, lorsque par un arrêté (daté du 11 mars 1846) le gouvernement néerlandais concéda au sieur Dirk Dronckers de Middelbourg, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Middelbourg à Maestricht, avec embranchement vers Flessingue, l'exécution d'un canal dans l'île de Walcheren (canal de Middelbourg) et du barrage du Sloe.

Informé de ces projets, qui menaçaient d'interrompre les communications de l'Escaut avec l'Escaut oriental, et par conséquent nos communications fluviales avec le Rhin, le gouvernement belge adressait au ministre des Affaires étrangères des Pays-Bas une note pour demander quelles mesures son gouvernement comptait prendre pour garantir l'exécution de l'article suivant du traité de 1839 :

« Les deux gouvernements s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures. Si des événements naturels ou des travaux d'art venaient, par la suite, rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables. »

Dans sa missive, notre gouvernement fit observer que les projets impliquaient la construction de viaducs, qui fermeraient les passages du Sloe (près de Flessingue) et celui près de Bath, c'est-à-dire les deux bras reliant le Hont (Escaut occidental) à l'Escaut oriental.

Par sa note, notre gouvernement exigea un arrangement préalable pour une question aussi importante.

Dans sa réponse, le ministre des Affaires Etrangères des Pays-Bas assura que les droits de la Belgique seraient respectés, mais « qu'il serait superflu de se livrer à un examen de la matière et qu'il ne saurait consentir à entamer à cet effet une négociation préalable dont il ne peut admettre la nécessité, ni l'opportunité, vu qu'elle n'est point imposée par les stipulations des traités existants. »

La Prusse avait de son côté réclamé contre la réalisation des projets du cabinet de La Haye. Elle s'opposait à tout ce qui pouvait entraver la navigation dans l'Escaut oriental, ainsi qu'à tout travail de nature à nuire à la rade de Rammekens (dans le Sloe) et elle soutenait qu'un examen préalable de la question, de concert avec la Belgique, était indispensable.

Le manque de capitaux vint quelque temps après déterminer le concessionnaire à provoquer la résiliation de son contrat.

Deux ans s'écoulèrent sans apporter de modification à la situation.

Le 6 octobre 1849, pourtant, un nouvel arrêté parut pour annuler la concession de 1846 et pour concéder au sieur Dronckers la construction du barrage de l'Escaut oriental (près de Bath) et d'un canal à creuser préalablement à travers l'île de Beveland (canal de Hansweert actuel).

Il convient de remarquer qu'en 1846 l'Escaut oriental n'aurait été barré que par un viaduc combiné avec un double système de ponts et qu'il n'avait pas été question de creuser un canal à travers l'île de Sud-Beveland.

Dès que cet arrêté fut connu du public, une vive émotion se manifesta en Belgique. La Chambre de Commerce d'Anvers considérait les travaux projetés comme devant avoir des effets désastreux pour la navigation et sollicitait le gouvernement de s'y opposer par tous les moyens en son pouvoir. Les principaux journaux exprimaient les mêmes appréhensions.

La commission de la navigation du Rhin, spécialement instituée pour développer nos relations avec l'Allemagne fut consultée par le gouverne-

ment. Celui-ci envoya une protestation au gouvernement hollandais, dans laquelle nous ne relevons que le passage suivant :

« L'art. 9 du traité porte que le pilotage et le balisage ainsi que la conservation des passes seront soumis à une surveillance commune.

« Or, il semble au gouvernement belge, que la surveillance commune des passes implique nécessairement la conservation commune, c'est-à-dire le concours pour tout ce qui peut tendre à ce but commun.

» Le traité stipule que les voies modifiées par des travaux d'art doivent être remplacées par d'autres aussi sûres et aussi bonnes et commodes. Il ne peut paraître douteux que l'exécution de cette clause exige une entente préalable pour constater l'équivalence des nouvelles voies sous le triple rapport de bonté, de sûreté et de commodité. »

De son côté, la Commission du Rhin avait chargé une commission de faire une enquête. Elle était composée du gouverneur de la province, de deux armateurs, de quatre ingénieurs des Ponts et Chaussées et de la marine et d'un inspecteur du Pilotage.

Pendant ce temps, la correspondance diplomatique se poursuivait entre les deux cabinets.

Dans sa note du 9 mars, le ministre hollandais écrivit entre autres :

« Quelles que soient les obligations contractées, le droit des Pays-Bas sur ces eaux n'en existe pas moins intact. »

Il fait alors une distinction entre l'Escaut et l'Escaut oriental, qui ne devrait, à son avis, pas être considéré comme étant une embouchure ou une passe de l'Escaut.

Il assure que le canal offrira une meilleure voie de communication avec le Rhin.

Le 2 juillet, dans une longue communication de notre gouvernement, on peut lire que par « travaux d'art », on n'a évidemment voulu désigner que les ouvrages qui s'exécutent d'ordinaire pour défendre les digues contre l'action des eaux et que si l'on avait voulu accorder à la Hollande la faidit d'une manière claire et précise. Culté de supprimer l'une ou l'autre voie, on l'eût

Le gouvernement insista alors pour que l'ex surveillance commune.

men de la question soit déféré à la commission de

La Hollande maintint énergiquement son point de vue dans la correspondance ultérieure. Le gouvernement prussien renouvela ses démarches, mais

toujours sans succès. Le cabinet de La Haye soutint que la Prusse n'avait pas le droit de s'impliquer dans le différend aussi longtemps que la Néerlande ou la Belgique n'aurait pas réclamé l'intervention des puissances signataires du traité de Londres.

La commission du Rhin, après avoir consulté un grand nombre de capitaines et de patrons bateliers, déclara que, par la substitution d'un canal à l'Escaut oriental, la navigation deviendrait plus lente, plus onéreuse et plus périlleuse par certains vents.

Deux ans s'étaient déjà passés en discussions.

Notre gouvernement puisa dans le rapport de la Commission du Rhin, les éléments d'une réponse au ministre des affaires étrangères de Hollande.

Répondant à la revendication de souveraineté invoquée, notre ministre des affaires étrangères soutint que « si les conséquences tirées du principe de souveraineté avancées par la Hollande étaient acceptées, toute discussion deviendrait inutile, et les Pays-Bas pourraient fermer à volonté les cours d'eau que les traités avaient ouverts « à la navigation belge et allemande entre le Rhin et l'Escaut ».

Le ministre rappela ensuite « que la conférence de Londres du 27 janvier 1831 et le traité des 19 articles s'étaient bornés à placer la navigation sur l'Escaut et des eaux intermédiaires dans le droit commun créé par le traité de 1815.

» Les dispositions de ces traités, bien que laissant intact le droit de souveraineté, avaient cependant pour effet d'en régler l'exercice et l'étendue et d'empêcher que les droits des riverains ne fussent lésés par des prétentions contraires à l'intérêt général.

» Plus tard, il a été reconnu que ce régime n'offrait pas des garanties suffisantes et ne sauvegardait pas complètement la sécurité et la liberté des communications fluviales de la Belgique. La conférence a donc créé un régime spécial pour notre pays, mais en même temps, pour indemniser les Pays-Bas des concessions faites à la navigation pour la Belgique, la conférence a mis à charge de ce dernier pays une plus forte quote-part de la dette, une rente annuelle de six mille florins — comme équivalent des avantages commerciaux — et un droit de péage sur l'Escaut.

» En acceptant, les Pays-Bas ont fait des concessions et posé des limites à leur droit de sou-

» **veraineté.** Ce qui était une concession de la part de la Hollande, est devenu un droit pour la Belgique.

» Pour établir les droits et les obligations réciproques c'est donc sur ces traités seuls que l'on doit s'appuyer.

» Par les traités de 1815, de 1839, 1842 et par la convention du 20 mai 1843 il a été créé, au profit de la Belgique, une servitude réelle de laquelle les Pays-Bas ne peuvent s'affranchir sans consentement mutuel. Il ne leur est donc pas plus permis de fermer l'Escaut oriental, qu'il ne leur serait permis de barrer le Rhin.

» Les Pays-Bas ont concédé non seulement à la Belgique le passage par les voies actuelles, mais ils ont encore contracté l'obligation de les entretenir et d'en assigner d'autres, si ces voies devenaient impraticables.

» Conclure du paragraphe 8 (*) que l'on peut, à volonté, supprimer la voie elle-même, est fausser l'esprit du traité.

» Un barrage avec fermeture absolue ne peut être considéré comme un des travaux d'art auxquels le paragraphe cité fait allusion.

» Les Pays-Bas ayant d'une part accepté des limites à leur droit de souveraineté et la Belgique ayant acquis, à titre onéreux, l'usage des cours d'eau établissant des communications entre l'Escaut et le Rhin, le concert préalable est pour la Belgique un droit incontestable. En admettant même que les Pays-Bas n'aient point dépassé leur pouvoir en accordant la concession, on ne saurait en inférer qu'ils demeurent seuls maîtres d'apprécier les compensations qu'ils nous offririaient et que la Belgique doit se résigner à subir, sans réclamer, le régime nouveau qui serait proposé.

» *Afin d'éviter des embarras très graves dans la suite, il est donc de l'intérêt des deux gouvernements de s'entendre avant qu'aucune suite soit donnée à la concession.*

(*) **Traité entre la Hollande et les Puissances et entre la Hollande et la Belgique du 19 avril 1839.**

Article 9, paragraphe 8. — Si des événements naturels ou des travaux d'art venaient par la suite à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes, en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables.

» *Il est évident qu'un canal, sujet à des retards et des entraves ne pourrait jamais être admis, comme l'équivalent d'une rivière libre et ouverte.*

» Il résulte d'une enquête faite à Anvers et à Gand, que les bateliers et les patrons les plus expérimentés, sont d'avis que la nouvelle voie proposée, ne sera point *une voie aussi sûre, aussi bonne et commode* que celle dont on se sert à présent.

» Quant à l'influence que les travaux à exécuter sur l'Escaut oriental pourraient exercer sur le régime de l'Escaut occidental, il serait d'un intérêt majeur pour la Belgique de constater l'état actuel des passes de la partie en question. Il conviendrait donc qu'à défaut d'une commission mixte et spéciale, le gouvernement néerlandais autorisât les personnes que le gouvernement belge désignerait, à se rendre sur les lieux pour y faire les sondages et les reconnaissances indispensables. »

* * *

Nous avons donné les principaux passages de cette très longue note belge, datée du 14 février 1851, parce qu'elle montre bien les points de vue des deux gouvernements et qu'elle expose clairement les droits, les revendications si justes et si raisonnables de la Belgique.

H

Le conflit du barrage de l'Escaut oriental

Dans l'intervalle s'écoulant entre l'octroi de la concession et l'échange de notes diplomatiques, la concession accordée à Donckers était menacée d'avoir le même sort que sa précédente concession, car il n'avait même pas trouvé l'argent exigé pour servir de cautionnement, bien que des délais multiples lui eussent été accordés.

En 1851, il céda toutefois ses droits à une société hollandaise dénommée « Compagnie des Polders de l'Escaut oriental ».

Peu après les Pays-Bas repoussèrent les propositions de la Belgique. Dans leur communication ils affirmèrent que « suivant les traités, la Hollande ne se serait imposé que des obligations concernant la navigation ». En ce qui concerne la proposition d'enquête la note dit :

« Lors même qu'une telle enquête serait admissible et praticable, la Belgique ne saurait en aucun cas y prétendre en vertu des traités, lesquels lui donnent seulement le droit d'établir que le canal, au lieu d'être aussi sûr, aussi bon et commode que l'Escaut oriental, serait une cause permanente de dangers, de retards et d'entraves... »

» On ne peut insérer des stipulations que le gouvernement néerlandais doit être censé avoir renoncé tacitement au droit de barrer l'une ou l'autre des voies de communications. »

La note dit encore qu'« en exécutant strictement et à la lettre les traités, l'obligation de construire le canal serait même contestable, puisque la Belgique par le traité du 19 avril 1839 n'a pas stipulé que toutes les voies d'eau intermédiaires devaient rester ouvertes et que pour chacune d'elles devenue impraticable, une nouvelle voie devait être assignée ».

Voyant que le Cabinet de La Haye n'apportait dans le débat aucun élément nouveau et laissait subsister tous les arguments qui lui avaient été opposés antérieurement, le gouvernement belge jugea inutile de continuer la discussion et il envoya le 14 novembre 1851 une protestation à La Haye.

Nous y lissons en substance ce qui suit : « Puisque la Hollande laisse subsister tous les arguments que la Belgique a fait valoir, celle-ci est en droit de demander que la question soit soumise à un examen contradictoire préalable et fasse, s'il y a lieu, l'objet d'une convention internationale. »

Le gouvernement néerlandais laissa la protestation sans réponse et le 31 mai 1852 il approuvait la constitution de la société pour l'endiguement des polders de l'Escaut oriental.

Dès que le cabinet de Bruxelles eut connaissance de cette décision, il ordonna à notre ministre à La Haye de protester de nouveau.

La société commença par opérer des endiguements partiels, mais en 1853, après avoir dépensé, presqu'en pure perte des sommes considérables, elle s'était rendu compte que le seul moyen de réussir dans son entreprise serait de barrer totalement l'Escaut oriental.

Or, il fallait préalablement construire le canal de Hansweert et les fonds faisaient défaut.

L'état des choses ne changea pas avant 1856. La compagnie n'était parvenue qu'à endiguer un polder de 407 hectares et elle céda sa concession à une société anglaise.

Le 24 novembre 1856 toutefois, les Etats Généraux furent saisis d'un projet de loi autorisant l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution du canal. La loi fut votée en juin 1857, mais encore une fois, la compagnie concessionnaire se vit hors d'état d'achever son entreprise, car une tempête avait détruit la digue entourant un polder de 700 hectares qu'elle avait asséché. Ses ressources étant épuisées, elle demanda d'être dispensée d'achever le canal et elle sollicita un subside pour exécuter le barrage de l'Escaut oriental.

Vers la fin de 1859 la société conclut avec le gouvernement une convention qui la relevait de l'obligation de compléter la construction du canal et d'établir le barrage. Elle conservait la concession d'une certaine quantité de terrain mis à sec ou à assécher, mais elle abandonnait à l'Etat, en toute propriété, les terrains expropriés, les matériaux, etc.

Présenté aux Etats Généraux, cet arrangement fut rejeté en juin 1859 et, par ce fait, la compagnie se trouva frappée de déchéance.

NOUVELLES DEMARCHEES BELGES

En 1859, le nouvel ambassadeur belge à La Haye écrivit un long exposé au ministre des affaires étrangères des Pays-Bas, avec toute l'historique de la question.

Notre ministre attira derechef l'attention sur la perturbat'on que le barrage pourrait occasionner dans les passes de l'Escaut occidental.

Il exprima ses regrets que le gouvernement néerlandais eut, en principe et en fait, décliné toute intervention belge, toute entente préalable et tout examen commun, et il demanda finalement, si le gouvernement ne se proposait pas de donner quelque satisfaction aux légitimes observations belges.

Dans cette communication on peut lire quelque chose qui ressemble à une menace déguisée, diplomatiquement exprimée; en effet il s'y trouve :

« Le gouvernement belge n'a jamais énoncé sa pensée quant aux moyens à l'aide desquels il sauvegarderait son droit. Je ne veux donc rien préjuger ici sur ce point, mais il est impossible de se dissimuler que cette affaire prend aujourd'hui un caractère d'actualité et de gravité, par la présentation et la discussion aux Etats Généraux du projet de loi concernant le chemin de fer en Zélande et l'allocation de crédits pour un pont sur le Sloe et un barrage de l'Escaut oriental. »

REPONSE HOLLANDAISE

A la protestation diplomatique belge du 9 novembre 1859, le gouvernement hollandais répondit le 31 décembre de la même année, annonçant qu'un nouvel examen sérieux de nos réclamations allait être fait « sur les lésions éventuelles qu'elle craint devoir « profluer » desdits travaux, soit pour la navigation, soit pour la conservation des passes de l'Escaut occidental ».

Cependant, le projet de loi relatif au chemin de fer, après avoir été adopté par une faible majorité par la seconde Chambre des Etats Généraux, fut rejeté par la première, le 8 février 1860.

Il en résulta une modification dans la composition du ministère hollandais et notre Gouvernement ne reçut jamais communication du résultat des études annoncées.

Le nouveau cabinet ne tarda pas à reprendre l'affaire et au mois d'avril suivant, il présenta un nouveau projet. Le barrage de l'Escaut Oriental y figurait pour 3.422.000 florins et celui du Sloe pour 2.570.000.

Dans l'exposé des motifs, il était déclaré que « le Gouvernement se réservait quant au mode d'exécution, de faire des propositions ultérieures, afin de ne point anticiper sur les négociations auxquelles ces travaux pourraient donner lieu ».

Malgré une vive opposition, ce projet fut voté par les deux Chambres. La Société concessionnaire

fut bientôt relevée de la déchéance qu'elle avait encourue. Sa concession fut réduite à 4000 hectares et elle abandonna au Gouvernement le matériel, pour se libérer de l'obligation d'achever le canal de Hansweert et de construire le barrage de l'Escaut oriental.

Le Gouvernement, qui restait ainsi chargé de l'achèvement de ces travaux, les adjugea en 1862. Les deux années suivantes, les divers tronçons du chemin de fer zélandais furent également l'objet d'adjudications. Ces mesures provoquèrent le 4 août 1864, une nouvelle protestation diplomatique de la part de notre Gouvernement.

Elle disait en substance que « sans chercher à intervenir dans les plans ou les travaux, pour lesquels toutefois une entente préalable eût été désirable, le Gouvernement belge a des droits et des intérêts trop évidents dans tout ce qui touche au maintien du régime de l'Escaut, et dans tout ce qui se rattache à la libre et facile navigation, pour qu'il ne sente pas le devoir de concentrer son attention et d'appeler celle du gouvernement néerlandais sur la gravité de toute modification ».

La protestation fait ressortir ensuite, en ce qui concerne le Sloe, que toute déviation de ses eaux compromettrait l'existence de la rade de Rammeekens, seul abri pour les bâtiments, en cas de violents vents du Nord.

La réponse se fit attendre quatre mois. Elle se référa aux arguments développés précédemment et exposa que la Hollande ne saurait admettre que l'Escaut Oriental et le Sloe doivent être rangés dans la même catégorie, d'après la lettre et l'esprit des traités de 1839 et 1842, qui ne s'appliqueraient qu'à l'Escaut oriental.

Comme la Hollande a l'intention de creuser un canal de Flessingue à Veere, en remplacement du Sloe, elle croit aller au delà de ce qu'on est en droit d'exiger d'elle, en vertu des traités, explique la note.

Aussi espère-t-elle que la Belgique y verra une nouvelle preuve de son sincère désir de remplir dans un sens large et libéral, les obligations contractées.

Finalement le Gouvernement des Pays-Bas donne l'assurance que l'existence de la rade de Rammeekens ne sera en aucune manière compromise par les travaux.

En 1865, le projet du barrage du Sloe et du canal de Flessingue-Veere fut adopté dans les deux Chambres.

LA PROPOSITION HOLLANDAISE ECARTEE

Le Gouvernement belge, cependant, n'était point resté dans une attitude passive. Il avait fait étudier la question du barrage de l'Escaut Oriental au point de vue des avantages et inconvénients que présenterait le canal de Hansweert-Wemel-dinge.

Une commission avait été nommée à cet effet. Elle se composait d'un directeur général et de trois ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées; d'un inspecteur du Pilotage, et d'un capitaine du génie.

Ses conclusions se réduisent en somme, à ce qui suit :

1) Le barrage du Sloe ne pourrait exercer aucune influence nuisible sur le régime de notre Escaut, mais il en résulterait une certaine oblitération de la rade de Rammekens ;

2) Qu'un pont sur le Sloe ne présenterait aucun inconvénient pourvu qu'il fût construit de façon à ne pas faire obstacle au mouvement des eaux.

3) En ce qui concerne le barrage de l'Escaut Oriental, les avis étaient partagés à propos d'envasements redoutés dans l'Escaut Occidental.

Cette enquête n'apporta pas au Gouvernement les lumières ni l'appui qu'il cherchait et le gouvernement pensa qu'il y avait lieu de nommer une nouvelle commission pour examiner le problème sous toutes ses faces.

LE PEAGE SUR L'ESCAUT

Dans l'entretemps, les négociations se poursuivaient pour le rachat du Péage de l'Escaut, et le cabinet de La Haye demanda la capitalisation de la rente annuelle de 40.000 florins représentant le prix des avantages de commerce et de navigation, assurés à la Belgique par le traité du 19 avril 1839.

Le Gouvernement belge répondit, qu'avant de se dessaisir du gage qu'il avait entre les mains, il désirait connaître les garanties nouvelles de compensation.

Les pourparlers continuèrent pendant quelque temps sur ce terrain, et finalement la proposition hollandaise fut écartée, avec la réserve qu'elle pourrait faire l'objet de négociations ultérieures.

III

Le conflit s'accentue

Après le rejet de la proposition néerlandaise pour capitaliser la rente annuelle de 40.000 florins, somme représentant les avantages de commerce et de navigation concédés par le traité de 1839 à la Belgique, notre gouvernement donna suite à son projet de nommer une nouvelle commission qui rechercherait les effets probables des deux barrages sous le double rapport de la navigabilité de notre Escaut et des communications avec le Rhin.

Elle fut composée du gouverneur d'Anvers, d'un armateur de Gand, d'un capitaine de navire, de deux ingénieurs supérieurs des Ponts et Chaussées de trois négociants d'Anvers et de Gand et d'un inspecteur du pilotage.

Cette commission se rendit compte de la situation sur les lieux et, dans un long rapport, elle conclut que les travaux projetés seraient de nature à produire des conséquences très préjudiciables pour la Belgique. Elle assura que le canal de Hansweert ne serait pas aussi sûr ni aussi commode que l'Escaut Oriental (cela était évident).

Dans son excursion, la commission avait relevé que l'on avoit déjà commencé la construction du barrage de l'Escaut Oriental.

Le gouvernement belge écrivit de nouveau au cabinet de La Haye renouvelant ses réserves et ses protestations précédentes et déclarait être surpris du commencement des travaux sans être prévenu de ce « fait bien grave », puisqu'il pouvait en résulter une altération des bons rapports entre les deux pays.

La note, datée du 2 décembre 1865, se termine par une demande de nouvelles études pour d'autres travaux remplaçant les barrages.

Le 16 avril 1866, il fut répondu à la communication belge. La missive fait allusion à un plan de Napoléon pour barrer les deux bras en question et à la nécessité de prévenir les conséquences de l'envasement naturel des deux cours d'eau, assurant que l'Escaut Occidental deviendrait mieux navigable.

Pour faire partager cette conviction au gouvernement belge, deux experts néerlandais furent désignés (l'ingénieur du Waterstaat en Zélande et le chef hydrographe des côtes et du royaume) et leur rapport fut communiqué à Bruxelles.

Le gouvernement néerlandais admettait que le devoir de conserver notre Escaut lui était imputé autant qu'à la Belgique, mais que ce devoir n'était pas si impérieux d'empêcher des travaux en Zélande, même s'il devait en résulter des légers inconvénients.

La réponse critique alors le gouvernement belge, qui faisait effectuer des travaux désastreux par des dérivations de l'Escaut en Belgique, et annonce que le barrage de l'Escaut serait fait l'année suivante et une seule saison.

Les conclusions des experts néerlandais étaient en tous points contraires à celles de la commission belge.

Pour sortir de cette situation, le ministre de Belgique fut chargé de faire une proposition à la Hollande.

Le gouvernement de Bruxelles persistait dans ses protestations, vu la divergence d'opinion; mais, par conciliation, proposait de faire examiner contradictoirement les questions techniques que soulevaient les travaux par quatre ingénieurs, deux de chaque pays, auxquels on adjoindrait deux ingénieurs étrangers. Cette commission aurait une mission purement consultative.

UNE PROPOSITION ATTRAPE-NIGAUDS

A cette proposition, faite le 3 juin 1866, le gouvernement néerlandais fit la contreproposition suivante, le 2 juillet : pendant 6 ou 7 années après la construction du barrage, des sondages seraient faits entre Hansweert et Bath par deux ingénieurs, un belge et un néerlandais, et s'il était prouvé que l'état de l'Escaut serait devenu moins bon, les Pays-Bas feraient exécuter les travaux d'amélioration nécessaires.

Cette contre-proposition hollandaise, très limitée, et qui ne parlait pas d'autres considérations tirées des traités, ne pouvait offrir des garanties suffisantes. Elle impliquait d'ailleurs l'adhésion définitive de la Belgique au barrage. Adhésion que le gouvernement belge ne pouvait donner.

Le 30 juillet 1866, il déclina l'offre, demandant de faire examiner de nouveau et contradictoirement, avant l'exécution des travaux, les questions techniques qu'elles soulevaient.

Notre gouvernement demanda, au cas où il accepterait la contre-proposition hollandaise,

qu'elle serait complétée par la nomination d'une commission mixte internationale pour examiner immédiatement la question, admettant même que les éléments étrangers n'auraient pas de voix délibérative et demandant qu'en cas d'acceptation de cette proposition, le gouvernement néerlandais s'abstienne d'adjudger les travaux du barrage de l'Escaut Oriental.

Le 9 août suivant, le gouvernement des Pays-Bas donna son assentiment à la proposition belge, y mettant comme condition que la commission mixte belgo-hollandaise, chargée de faire des sondages, soit composée de manière à pouvoir donner son avis sur les conséquences probables des barrages projetés, en évitant de porter le choix des membres sur des fonctionnaires ayant fait partie des commissions précédentes.

CREATION D'UNE COMMISSION MIXTE

Le gouvernement belge adhéra à la proposition hollandaise et chargea un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, ainsi qu'un ingénieur de première classe, de représenter la Belgique dans les travaux de sondages et l'examen des questions techniques soulevées par les barrages.

Mais avant de se déclarer d'accord, le gouvernement de Hollande insista encore pour avoir un engagement formel pour le dépôt du rapport à la date stipulée.

Pour ne pas ajouter aux difficultés parlementaires qu'éprouva le cabinet de La Haye, notre gouvernement accepta formellement la date du 15 septembre suivant pour le dépôt du rapport.

Les membres de la commission se réunirent le 26 août. Les travaux du barrage avaient été adjugés le 31 juillet précédent et au commencement de septembre notre gouvernement apprit que le gouvernement néerlandais, sans attendre le rapport de la commission, avait officiellement approuvé l'adjudication.

Cet incident imprévu, qui préjugeait le résultat provoqua une vive et désagréable surprise à Bruxelles. Nos délégués néanmoins, reçurent l'ordre de continuer leur mission.

Notre ambassadeur informa vers cette époque le gouvernement de la Hollande que la Belgique était disposée à considérer la construction d'un pont sur l'Escaut oriental comme le système le moins préjudiciable et le plus propre à concilier les divers intérêts, toute réserve faite d'ailleurs des inconvénients qui pourraient en résulter, et ce, afin de montrer qu'il n'y avait pas d'oppo-

sition belge contre l'exécution ou chemin de fer vers Flessingue, comme on l'avait préendu dans la seconde Chambre hollandaise.

Dans l'entretemps, la commission avait commencé par constater, à l'aide de sondages faits avec soin et précision, la marche des courants de la marée dans les deux Escaut.

Le résultat de ces recherches fut consigné dans un exposé commun, mais les membres n'en tirerent pas des conclusions identiques. Ils étaient d'accord pour admettre que la fermeture de l'Escaut oriental aurait une influence utile sur l'Escaut supérieur, mais ils différèrent d'opinion sur l'effet qui serait produit sur le régime du fleuve en aval de Bath. Les délégués belges furent d'avis que cet effet serait nuisible, tandis que les Hollandais estimèrent qu'il serait favorable.

L'enquête mixte aboutissait donc, sur le point essentiel, au même résultat que les examens isolés : une différence persistante entre l'opinion des ingénieurs des deux pays. Les belges admettaient bien l'innocuité, même l'utilité du barrage pour le régime en amont, mais cet effet bienfaisant était subordonné à la condition que le fleuve ne s'envasât point en aval de Bath. Or, nos délégués avaient expressément déclaré dans leur rapport qu'il y aurait là des ensablements.

Pendant ce temps, l'exécution du chemin de fer avait été rapidement menée. Le canal de Hansweert avait été creusé et livré à la navigation ; la fermeture de l'Escaut oriental avait été entamée, les travaux complémentaires avaient été adjudiqués et l'achèvement de l'œuvre était fixé au printemps 1867.

Tandis qu'en Hollande on travaillait avec hâte et sans relâche, la Belgique épuisait ses représentations diplomatiques et les enquêtes réitérées laissaient subsister ses légitimes appréhensions.

Notre gouvernement n'avait encore pu se prononcer sur les conclusions de l'enquête mixte, lorsqu'il reçut le 24 septembre 1866 une nouvelle communication de la Hollande.

Se basant sur les conclusions du rapport, le cabinet de la Haye fit remarquer qu'une portion notable d'eau de l'Escaut occidental était absorbée par le bras oriental et qu'il y avait accord sur l'amélioration expectée en amont de Bath.

Que pour l'aval, il renouvelait la proposition de faire des sondages pendant cinq ou six années et de faire exécuter, le cas échéant, des travaux pour remédier au préjudice.

UNE CONDITION INACCEPTABLE

Par contre, le gouvernement belge devait de son côté, reconnaître que les intérêts de sa navigation, garantis par traités, n'étaient pas menacés par les travaux projetés sur territoire hollandais. Si notre gouvernement ne consentait pas à pareille déclaration, la proposition devait être considérée comme non avenue et la Hollande maintiendrait son point de vue, savoir, qu'une entente préalable avec la Belgique au sujet des travaux en question, n'était pas imposée aux Pays-Bas par les traités, et que toute ouverture dans ce sens ne pouvait, ni ne devait être considérée autrement, que comme un acte de prévenance non obligatoire.

Notre gouvernement ne laissa pas ignorer à La Haye la mauvaise impression que cette note avait faite. Il fit remarquer, le 4 octobre 1866, qu'après en avoir mûrement délibéré, le cabinet de Bruxelles « a reconnu que la déclaration, que la nouvelle proposition hollandaise tend à exiger, comme condition « sine qua non » de la Belgique, n'est pas conforme à l'offre du 2 juillet précédent. Qu'une telle déclaration serait impossible à faire en présence des doutes qui subsistent sur les dangers pour l'Escaut, de sorte que la proposition est inacceptable ».

La dernière note hollandaise avait éloigné les dernières chances d'une entente directe. Le barrage de l'Escaut était devenu un fait accompli. Le cul de sac devait s'envaser peu à peu, mais il était impossible de déterminer à cette époque, quels effets, la fermeture aurait, car l'envasement ne pouvait produire tous ses effets qu'après une longue série d'années.

L'offre de sondages pendant cinq ou six ans était donc illusoire en fait. D'ailleurs, elle n'était pas recevable en droit. D'après les traités, *les Pays-Bas sont tenus à perpétuité de conserver et d'entretenir les passes navigables de l'Escaut : à cette garantie illimitée on aurait substitué une obligation restreinte à un petit nombre d'années.*

Pour demander à la Belgique cette combinaison insuffisante, et pour l'inviter à déclarer elle-même que ses intérêts n'étaient pas menacés par les travaux, on se basait sur les rapports de commission dans lesquels les délégués belges avaient fait connaître leurs appréhensions.

La Hollande reprenait son ancienne position à l'abri de laquelle elle avait pendant vingt ans poursuivi l'exécution de ses desseins.

On n'était qu'à six mois de l'époque fixée pour la continuation des travaux.

UN APPEL AUX COMPETENCES ETRANGERES

Quel que fut l'urgence, notre gouvernement chercha encore le moyen d'amener une solution à l'amiable, et il fut ramené à l'idée de soumettre tous les éléments du débat technique aux lumières d'ingénieurs étrangers. Afin d'écartier jusqu'au soupçon d'avoir exercé une influence quelconque, il laissa le choix des délégués aux gouvernements voisins, également bien disposés pour les deux parties.

Il était entendu que les ingénieurs anglais, français et prussien donneraient leur opinion à titre purement consultatif. Il ne s'agissait donc pas d'un arbitrage.

La proposition belge fut envisagée sous son vrai jour par les gouvernements étrangers, mais il n'en fut pas de même par celui de La Haye. Notre proposition ne pouvant être combattue au fond, le débat fut reporté sur la forme.

En Hollande, on nous reprocha de ne pas avoir mis le cabinet de La Haye au courant de nos intentions, et s'écartant de toutes les traditions diplomatiques, on prit à partie notre ministre des Affaires étrangères, M. Rogier, l'accusant d'être un obstacle personnel au maintien des relations d'amitié entre les deux pays.

Est-il nécessaire de dire que la démarche auprès des trois puissances n'avait pas eu le caractère mystérieux qu'on lui attribuait ?

Quel intérêt aurions nous eu de cacher un acte qui, par sa nature, était destiné à être rendu immédiatement public ?

Que devait faire, sinon, notre gouvernement ? Renouveler notre proposition, c'était s'exposer à un refus certain, *avec impossibilité d'en tenir compte*. On pouvait d'ailleurs s'étonner de voir la susceptibilité du cabinet de La Haye qui depuis un quart de siècle nous offrait une opposition insurmontable.

Si le gouvernement belge n'avait pas, quelques mois précédents, par esprit de conciliation, insisté pour la consultation d'ingénieurs étrangers, il n'avait jamais renoncé à ce mode impartial de rechercher la vérité.

Les délégués désignés furent M. Gosselin, ingénieur en chef des canaux français dans la direction de la Belgique ; Sir Charles Hartley, membre de la commission européenne du Danube, et Lentze, conseiller supérieur, auteur des plans du canal dans le Schleswig-Holstein.

IV

Les hydrauliciens et le barrage

Dans nos précédents chapitres, nous avons décrit, dès son origine, le différend hollando-belge à propos de l'Escaut, pendant une période d'une vingtaine d'années, notamment depuis 1846 jusque 1866.

Dans un esprit d'impartialité et dans le but de donner un aperçu objectif, nous nous sommes étendus assez longuement sur les notes diplomatiques échangées.

Nous aurions pu abréger, mais nous avons tenu à mettre sous les yeux des lecteurs les arguments invoqués de part et d'autre. Pour la clarté nous allons maintenant résumer les chapitres précédents.

On peut dire que les alarmes de la Belgique sont nées le jour même, où, pour la prem'ère fois, le Gouvernement Néerlandais a manifesté l'intention de modifier le régime des branches latérales de l'Escaut : dès Mars 1846 le Gouvernement Belge a invoqué les clauses des traités qui protègent la navigabilité de l'Escaut. Dès ce moment, il a demandé qu'on ne mette la main à l'œuvre qu'après un examen fait de commun accord, ce qui fut refusé par le Cabinet de La Haye, lequel ne voulait entamer une négociation dont il n'admettait ni la nécessité ni l'opportunité.

Dans cette première période, on ne pouvait se faire qu'une idée confuse de la portée des projets néerlandais, et lorsque survint la résiliation de la convention avec l'entrepreneur, la discussion entre les deux gouvernements fut interrompue.

Lorsqu'en 1849 il fut question, non seulement de fermer le Sloe, mais également l'Escaut oriental près de Bath, ce ne sont surtout pas les fatales conséquences de cette fermeture, qui furent la préoccupation dominante, mais bien les questions de droit qui furent longuement et vivement débattues entre les deux gouvernements. Sur le terrain du droit comme sur celui des faits, le Cabinet de La Haye se refuse à toute concession. Le gouvernement belge se vit obligé, par le refus persistant de la Hollande, de se prêter à un exa-

men préalable et contradictoire, de clore toute correspondance diplomatique par une double protestation, en formulant des réserves pour poursuivre l'exécution des traités. La nouvelle faillite des concessionnaires amortit encore une fois le différend.

Une troisième période s'est alors ouverte en 1859, comme on a pu lire, et l'affaire prend une toute autre allure. L'établissement de chemins de fer dont les travaux provoqueront la création de deux voies d'eau artificielles en remplacement.

Le gouvernement belge rompt le silence et fait ressortir que la conservation des passes est soumise à la surveillance commune et que le commerce du monde entier était intéressé à ne pas altérer l'état de navigabilité du fleuve.

Le gouvernement néerlandais passe outre aux observations de la Belgique et les travaux furent commencés, après qu'une enquête eût donné des déductions divergentes.

Dans la quatrième période, qui part de septembre 1866, il y a la proposition hollandaise d'exécuter le barrage, mais de faire des sondages pendant quelques années, avec réparation du préjudice éventuel, avec engagement de la part de la Belgique de déclarer que ses intérêts sont saufs.

En présence de l'impossibilité de prendre cet engagement, la Belgique fit la proposition de faire appel aux spécialistes étrangers.

Voilà en quelques lignes, le résumé de 20 ans de litige.

LE RAPPORT DE L'INGENIEUR FRANÇAIS

En avril 1867, l'ingénieur français Gosselin déposa son rapport.

Il rappelle que suivant les ingénieurs belges « le barrage de l'Escaut oriental provoquerait une surélévation du niveau de l'eau à Bath, puisque une grande partie de l'eau de la marée montante, qui trouvait une sortie par le bras oriental, s'y accumulerait. Cette surélévation diminuerait, entre Flessingue et Bath, le total du volume des eaux venant de la mer et provoquerait des atterrissements. Le barrage occasionnerait la suppression de la saignée occasionnée à l'Escaut occidental par l'Escaut oriental, et empêcherait aussi à chaque marée montante, 21 millions de mètres cubes d'eau chargée de boue et de sable, de sortir définitivement de la branche occidentale ».

Gosselin reconnaît, qu'il y aurait une surélévation de niveau, mais il conclut néanmoins qu'il n'y aurait aucune perturbation appréciable en ce qui

concerne le volume des eaux de la marée montante, grâce à l'absorption de 20 millions de mètres cubes d'eau par le « Verdronken land de Saattingen ».

Quant au dépôt des boues et sables, il ne serait à craindre, qu'au cas où le jusant serait affaibli et insuffisant pour l'entraîner vers la mer.

Voilà, en substance le contenu de l'exposé très peu développé et tout aussi peu documenté de l'hydraulicien français.

Nous retiendrons toutefois de sa conclusion, la phrase suivante : « Enfin, pour prévenir toute difficulté ultérieure, il semble utile, que dès à présent, les deux gouvernements prissent les mesures nécessaires en vue de constater l'état actuel des passes du fleuve avant l'achèvement des travaux du barrage du bras oriental ».

Ce passage donnera lieu au chef du Waterstaat (F. W. Conrad) d'écrire ce qui suit, dans ses considérations sur les rapports des ingénieurs étrangers :

« Il me semble que le conseil donné par M. Gosselin mérite d'être pris en sérieuse considération. On doit cependant agir en ceci avec circonspection pour que plus tard, on n'attribue pas l'atterrissement probable de l'Escaut occidental aux travaux du barrage. Car il est constaté que l'Escaut occidental, comme toutes les embouchures de fleuve, perd depuis longtemps déjà, beaucoup de sa navigabilité dans quelquesunes de ces parties, en dehors des travaux du barrage, exécutés dans l'Escaut oriental.

Nous avons tenu dès à présent, à souligner cette affirmation du chef du Waterstaat. Pour ne pas sortir de notre rôle d'analyseur objectif, nous laissons le soin au lecteur de conclure, à soixante ans de distance, quel était le degré de compétence du chef du Waterstaat et... avec quelle sincérité l'offre de réparation du préjudice éventuel était faite.

L'OPINION DE L'HYDRAULICIEN ALLEMAND

Après avoir résumé le rapport de l'hydraulicien français sur les suites probables de la fermeture de l'Escaut oriental, nous allons analyser maintenant l'étude de son collègue allemand, en tâchant de rendre les idées énoncées dans ce document, compréhensibles même pour ceux qui sont peu au courant des questions hydrauliques, science dont les principes en somme sont fort simples lorsqu'on la débarrasse du fatras d'expressions techniques dont les spécialistes se placent à l'entourer.

L'analyse des différents rapports contribuera d'ailleurs à faire comprendre le mécanisme, si l'on peut dire, d'un fleuve sablonneux à marées.

« Les grandes masses d'eau, dit M. Hagen, qui, à chaque marée déterminent les élévations et abaissements de niveau, provoquent des courants violents qui maintiennent la profondeur du lit du fleuve.

L'eau monte et descend, non seulement dans le lit même, mais sur les hauts fonds sablonneux ainsi que dans toutes les dépressions latérales qui sont en libre communication avec le fleuve.

Plus ces dépressions sont étendues, plus elles reçoivent d'eau à marée montante et plus, elles restituent au fleuve, à marée descendante.

Ces terrains submergés deviennent ainsi parfois la condition du maintien de la profondeur dans les parties inférieures du fleuve, (ne l'oublions jamais).

Ces bassins latéraux se resserrent avec le temps, ou disparaissent parfois complètement, soit à la suite des atterrissements que déterminent les eaux des marées et qui exhaussent peu à peu ces bassins, soit à la suite d'endiguements artificiels, qui fournissent à l'agriculture un sol jusqu'alors improductif.

L'intérêt agricole se trouve en ce cas en opposition avec celui de la navigation et parfois on travaille dans l'intérêt du premier au détriment de la navigation en avançant graduellement les digues.

Nous avons tenu à citer au complet ce passage du rapport — rapport d'ailleurs défavorable à la thèse belge — parce qu'on y trouve expliqué clairement un des grands principes de l'hydraulique de l'Escaut.

Continuons à présent notre analyse.

Contrairement à l'opinion générale Herr Hagen est d'avis que « le débit des eaux qui se rendent de l'Escaut occidental dans le bras oriental, est très faible et entièrement négligeable en comparaison des grandes masses liquides en mouvement.

La réunion des deux bras de l'Escaut est donc sans influence sur la masse d'eau que le flux amène de la mer dans l'Escaut Occidental et cette masse resterait la même si l'Escaut oriental était barré ».

L'hydraulicien allemand dit ensuite que « si vraiment 21 millions de mètres cubes d'eau coulaient à chaque marée montante dans le bras oriental, il en résulterait une élévation du niveau des eaux basses, ce qui aurait comme conséquence une diminution du volume de la vague marée venant de Flessingue, et un ralentissement de vitesse de propagation de celle-ci.

Mais cette circonstance ne pourrait-être considérée comme absolument défavorable à la navigation, attendu qu'une élévation de niveau serait avantageuse.

Le technicien examine alors les masses d'eau qui remontent pendant le flux, et il constate que ces masses vont en diminuant de Flessingue à Anvers, et que cet effet est *surtout sensible au passage de fortes courbes à la rencontre de bas fonds.*

Ouvrons ici une nouvelle parenthèse et constatons combien juste est cette observation. N'a-t-on pas vu le régime de l'Escaut être considérablement amélioré depuis 1894 par la firme Ackermans et Van Haaren qui firent disparaître les bancs durs et peu profonds dans la rade d'Anvers, dans la passe du Krankeloon et dans celui de la Perle, bancs se trouvant à marée basse à 5 mètres sous eaux ? La profondeur y fut portée à près de 8 mètres, permettant ainsi des masses plus considérables d'eau de remonter et de descendre. Le régime du fleuve fut ainsi fortement amélioré.

Reprendons maintenant le rapport :

« L'expérience acquise établit que des fleuves soumis aux marées peuvent être mis dans des conditions telles, que la vague marée ascendante conserve toujours la même hauteur et la même vitesse jusqu'au port où finit la navigation. » (Ajoutons ici qu'en 1867 la vitesse de la vague marée était de 7,04 mètres à la seconde à Flessingue, de 6,9 m. à Terneuzen, de 3,5 à Walsoorden, de 8 m. à Lillo et de 6,4 à Anvers.)

Herr Hagen conclut alors qu'à son avis, le barrage n'exercera aucune influence sur les eaux entre Anvers et la mer, dès que le courant modifié se serait créé un nouveau et profond chenal à la hauteur de Bath.

Il émet alors l'opinion suivante à ce propos :

« Mais ici se présente la question de savoir, si un semblable chenal peut se former sans apporter des entraves considérables à la navigation, et si, avant sa formation, le chenal existant ne s'enverra pas de manière à rendre impossible le passage des grands navires, ou permettre seulement ce passage pendant un temps très court de la marée haute ».

« Il y aurait donc à redouter une interruption très préjudiciable de la grande navigation, mais les ingénieurs hollandais, tout à fait au courant des circonsances locales, sauront mieux juger des moyens à y obvier que moi, qui n'ai pu examiner que rapidement le régime de ce fleuve ».

Sur cette observation, peu rassurante, le tech-

nicien finit son rapport sur le barrage, mais dans son étude comparative des avantages offerts par le canal de Hansweert et le bras oriental, il reconnaît que dans certaines circonstances (de vent et de marée) la voie naturelle présentait beaucoup d'avantages sur l'artificielle, « laquelle offre entre autres beaucoup de difficultés par vents faibles ou nuls dans le canal et pour la sortie des batiments des goulets des écluses. »

Néanmoins la conclusion de Herr Hagen est : « *le canal de Hansweert est une voie navigable au moins aussi sûre, aussi bonne, et aussi commode que l'Escaut Oriental*, qui est fermé maintenant, » ajoute-t-il.

Il ne nous reste à présent plus qu'à étudier le merveilleux rapport fait par Sir Charles Hartley, étude puissamment documentée et motivée. C'est un modèle du genre et nous y avons trouvé presqu'un cours complet et capital de l'hydraulique de l'Escaut.

V

Une leçon d'hydraulique par Sir C. Hartley

Nous allons maintenant aborder l'analyse du rapport de Sir C. Hartley.

L'éminent hydraulicien anglais ne s'est ménagé aucune peine pour produire une étude absolument complète et approfondie de la question.

A l'encontre de ses collègues, qui s'étaient contentés de baser leur opinion sur quelques données en somme assez superficielles, Sir Hartley a étudié le régime du fleuve à fond, produisant dans son rapport tous les éléments qui lui ont servi dans son étude.

Parmi les documents ainsi publiés nous trouvons :

Le tableau comparatif des marées en beaucoup d'endroits de l'Escaut;

Un tableau des vitesses moyennes à la surface des courants de flux et de reflux, au milieu du chenal principal, aux diverses heures de la marée et en divers points;

Les pentes de surface de l'Escaut aux diverses périodes de la marée;

Un tableau indiquant, par heure, la montée et la descente de la marée aux principaux endroits;

Un tableau des largeurs, surfaces et profondeurs de diverses sections du fleuve de Flessingue à Anvers.

La liste des bancs de sable, avec indication des haieurs d'eau qui les couvrent à marée basse, et beaucoup d'autres documents permettant d'obtenir un aperçu général et complet de la cause.

Nous donnons ces détails, à simple titre d'indication, pour montrer avec quel souci, l'homme qui appuya les revendications belges, a rempli la tâche que Lord Stanley, secrétaire d'Etat des affaires étrangères, lui avait confiée.

Pour rendre notre résumé compréhensible à tout le monde, nous n'allons pas suivre Sir Hartley dans son exposé technique, mais en extraire simplement tout ce qui peut être compris, même par les lecteurs n'ayant pas de connaissances de l'hydraulique de l'Escaut.

LE RAPPORT ANGLAIS

Le rapport débute par constater qu'il est regrettable qu'il existait si peu de renseignements techniques propres à former une opinion, et Sir Hartley signale notamment l'absence de tout recueil d'observations simultanées faites en d'endroits bien choisis, de la montée et de la descente pendant les périodes des moindres et des grandes marées, ainsi que du manque d'un registre indiquant la vitesse des courants à la surface et sous-marins, prises simultanément et aux mêmes époques, enfin l'absence d'expériences pour établir la quantité des marées en suspens dans l'eau pendant les diverses phases des courants fluviaux et de marée.

En passant, glanons dans le rapport quelques données.

A Flessingue, le volume approximatif d'eau de marée était évalué en 1865 comme étant de 363 millions de mètres cubes, 120 millions à Bath, 75 millions à Lillo et 55 millions à Anvers.

Le débit d'eau douce était évalué à 11% à Anvers, de 8.5% à Lillo, de 5% à Bath et de 1.65% à Flessingue.

(A présent, par suite de la captation d'eau dans l'Escaut supérieur pour alimenter les canaux — surtout celui de Gand à Terneuzen, — le pourcentage d'eau douce passant par Anvers n'est plus que de 5%, chose très grave lorsqu'on envisage l'eau douce, venant de l'amont, comme force agissante pour curer le lit du fleuve, principalement les passes navigables. — N. d. l'auteur.)

Sir Hartley signale en passant que les ingénieurs hollandais et belges étaient d'avis que depuis un siècle il n'y avait pas eu de diminution sensible dans la profondeur de l'Escaut oriental.

LES CONCLUSIONS DE SIR HARTLEY

« Il faut admettre que la *conservation rigoureuse du volume complet des eaux de la marée est de la plus grande importance pour tout ce qui concerne l'amélioration des passes navigables* », tel est le grand principe que l'hydraulicien anglais rappelle en commençant ses conclusions.

Traitant de la surélévation de niveau qui se produirait par suite du barrage dans la région de Bath, (d'après la thèse hollandaise) Sir Hartley est d'avis que « les 32 millions de mètres cubes seraient repoussés vers la mer, par la surélévation même qu'ils provoqueraient, étaient chose qui

se passe couramment, chaque fois qu'à la suite d'un vent violent ou des marées de syzygie le niveau des eaux monte anormalement ».

Le rapporteur en conclut que « le barrage aura un effet nuisible, au lieu d'un effet salutaire sur le régime du fleuve, et que le volume d'eau qui pénétrera dans l'Escaut occidental, après la fermeture de l'oriental par le barrage, sera diminué.

Si la thèse hollandaise était exacte, on pourrait également, explique-t-il, sans diminuer le volume d'eau entrant par Flessingue, *fermer l'une après l'autre toutes les petites baies et criques du fleuve et soutenir la théorie, qu'après chacune de ces modifications, la marée haute recevrait une nouvelle surélévation, qui produirait un volume d'eau équivalant à celui qui, précédemment, couvrait les espaces soustraits à l'invasion des eaux.* (Ce qui prouve l'absurdité de cette théorie.)

A l'appui de son affirmation, Sir Hartley cite le fleuve Dee et le port de Chester, qui offrent un exemple frappant *du danger auquel est exposé la navigation par l'endiguement des « schorren »*

La surface de l'embouchure du fleuve Dee était avant de 12.000 acres, couverts à chaque marée haute de syzygie. 9.000 acres ont été endigués. A Chester, le Dee avait avant, 15 pieds de profondeur, mais après, en 1844, un bateau allant 8 pieds et demi ne put arriver à Chester lors d'une marée de syzygie, et à Park Gate (à douze milles en aval), où il existait antérieurement une des principales escales de paquebots entre l'Irlande et l'Angleterre, *un sable sec s'étend maintenant (en 1867) à travers presque tout le lit du fleuve.*

Ceci prouve que lorsqu'on réduit l'appel de l'eau, l'affluence décroisse également. »

DE LA PRUDENCE LORSQU'ON TOUCHE A L'ESCAUT

Voici maintenant un conseil de l'hydraulicien, conseil qui est toujours de mise :

« La profondeur navigable de l'Escaut, entre Anvers et Flessingue, est supérieure à celle de la Tamise entre Londres et Nore (1), est aussi supérieure à celle de tout autre fleuve se déversant dans la mer du Nord.

Il y a d'autant plus de motifs par conséquent, que cette situation exceptionnelle soit gardée avec le plus grand soin et que, pour les améliorations

(1) A l'embouchure de la Tamise.

à apporter aux bances, — si ceux-ci devenaient pires, — soient exécutées avec la plus grande prudence, de manière à troubler le moins possible l'équilibre des forces qui, jusqu'à présent, ont si heureusement maintenu la profondeur générale des passes navigables. »

Paroles sages dont on doit encore s'inspirer actuellement.

Revenant sur la surélévation prophétisée par les Hollandais, Sir Hartley dit encore que, même en admettant qu'il en résulte une amélioration à Bath et que la propagation de la vague marée soit accélérée entre Bath et Anvers, qu'il est d'avis que cette augmentation ne pourrait jamais être un équivalent du ralentissement du flot en aval de Bath, et qu'il partage l'opinion des techniciens belges, qui pensent que la « saignée » par l'Escaut oriental exerce une influence utile sur le bras occidental ».

CONSIDERATIONS ET CONCLUSIONS DU CHEF DU WATERSTAAT

Le rapport de M. Charles A. Hartley prouve que cet hydraulicien anglais était aussi compétent que consciencieux.

La preuve de cette dernière qualité, on peut la trouver dans le geste suivant.

Après avoir rédigé son rapport, il l'a soumis à David Stevenson, une autre compétence en matière d'hydraulique de fleuves. Stevenson examina à fond toutes les pièces, eut plusieurs entretiens avec Sir Charles Hartley et dans une lettre au gouvernement anglais, il déclare qu'il « n'hésite pas à partager l'opinion générale exprimée par Sir Charles Hartley ».

LES CONSIDERATIONS DU CHEF DU WATERSTAAT

Le chef du Waterstaat, F. W. Conrad, fut chargé par le gouvernement des Pays-Bas, de faire un rapport sur les trois études faites par les hydrauliciens étrangers. Le rapporteur néerlandais oppose dans son examen, à toute thèse ou argument favorable à la Belgique, soit sa propre opinion, soit l'opinion de l'ingénieur allemand ou français. Dans le rapport de Sir Charles Hartley, il puise même tout ce qui n'est pas tout à fait d'accord avec les conclusions belges, pour combattre celles-ci. Par contre, tout ce qui est défavorable à la thèse hollandaise, il le traite comme étant erroné, même si c'est proclamé par les ingénieurs français et allemands, infaillibles quand ils lui sont favorables, par exemple la crainte exprimée par l'Ober-

baudirektor Hagen, de l'envasement de la passe existante de Bath pendant que le nouveau chenal se formerait, crainte qu'il traite d'imaginaire.

Même attitude pour la proposition française de faire des sondages afin d'établir les responsabilités que la Hollande encourrait en cas d'envasement. Pour soustraire son pays aux responsabilités il annonce même — comme nous l'avons déjà fait remarquer — que l'embouchure de l'Escaut, « suivant des constatations faites, perd depuis long-temps déjà beaucoup de sa navigabilité », et il annonce des atterrissages probables.

Le temps a donné depuis un démenti complet à cette affirmation, qui ne contribuera pas beaucoup d'ailleurs à confirmer la réputation d'infailibilité absolue des hydrauliciens hollandais.

Comme conclusion finale F. W. Conrad exprime l'opinion qu'il n'y a pas de raisons plausibles pour que le gouvernement néerlandais s'écarte de la voie suivie jusqu'alors dans la question de l'Escaut.

LA FERMETURE DE L'ESCAUT ORIENTAL

Malgré le laps de temps infiniment réduit stipulé pour faire les rapports, les travaux du barrage n'avaient pas été interrompus, et le 6 avril le Ministre des Pays-Bas, n'attendant même pas que F. W. Conrad eut déposé son rapport (daté du 11 mai 1867), adressa une note au Gouvernement belge pour l'informer que le passage par l'Escaut Oriental serait prochainement supprimé, attendu que l'expérience avait démontré que le canal de Hanswéert était « une voie non seulement aussi sûre, mais aussi bonne et aussi commode que l'Escaut oriental, mais une voie beaucoup meilleure, plus sûre et plus commode ! »

LES OBJECTIONS BELGES

Le Gouvernement belge fit à cette communication la réponse suivante:

« ...La notification n'envisage la substitution du canal à l'une des branches de l'Escaut, qu'au point de vue des facilités relatives que la navigation pourra rencontrer dans la voie nouvelle.

Elle laisse à l'écart le point du litige sur lequel la Belgique a le plus insisté, à savoir, l'effet préjudiciable que le barrage de l'Escaut Oriental exercerait sur le cours principal du fleuve.

La notoriété publique avait déjà averti le Gouvernement belge de la reprise et de la poursuite accélérée des travaux destinés à amener la fermeture prochaine et complète de l'Escaut oriental.

La communication du Gouvernement néerlandais n'en a pas moins produit sur l'esprit du Cabinet de Bruxelles la plus pénible impression et c'est avec un profond regret qu'il a reçue la confirmation officielle d'un fait contre la simple éventualité duquel il n'a cessé de s'élever.

Nous avions lieu d'espérer que le Gouvernement néerlandais aurait pris en considération les mesures pratiques qui lui ont été indiquées pour arriver à une solution conciliant les intérêts communs.

L'événement n'ayant pas répondu à cet espoir, le gouvernement du Roi renouvelle ici ses protestations et ses réserves antérieures en laissant au Cabinet de La Haye la responsabilité des conséquences de l'acte qu'il est à la veille d'accomplir.»

CONCLUSION

C'est sur cette lettre que s'est terminée la correspondance diplomatique relative au barrage de l'Escaut oriental et du Sloe. Dans cette étude nous avons laissé de côté tout ce qui concerne le barrage du Sloe qui ne présente pas pour nous l'importance de l'Escaut Oriental.

Cette étude a eu un double but: montrer les origines du litige hollandais concernant l'Escaut, et exposer quelle importance capitale les questions se rapportant à l'hydraulique du fleuve possèdent pour notre pays.

Elle démontre combien nous devons veiller à ce que nos droits soient respectés et quelle menace constitue pour la prospérité, voir l'existence même d'Anvers et du pays, l'altitude d'un voisin concurrent, maître d'une grande partie du fleuve et de son embouchure. Aussi l'Escaut et les questions qui s'y rattachent doivent être l'objet de la préoccupation permanente de notre gouvernement et de tous les Belges.

VI

Anvers, vieux port Rhénan

Le souci de présenter au complet et avec suite logique les sujets d'ordre fluvial et maritime donnant lieu à différend entre la Hollande et la Belgique, nous oblige à traiter à présent les droits incontestables d'Anvers au titre de port rhénan.

* * *

Après avoir raconté dans les derniers numéros, l'histoire lamentable du barrage de l'Escaut Oriental et du Sloe-au moyen de digues au lieu de ponts qui auraient à peine entravé notre navigation rhénane, il convient d'établir les droits d'Anvers comme port rhénan et les obligations qui en découlent pour la Hollande où d'aucuns se complaisent à dénier systématiquement à notre ville le droit à cette qualité.

Il est donc utile d'établir de façon précise quels arguments plaident en faveur de la qualification de port rhénan pour notre ville.

Géographiquement l'Escaut a toujours fait partie du delta Rhin-Meuse-Escaut et il s'ensuit naturellement qu'il y a eu toujours un trafic important pour l'époque entre Anvers et le Rhin, dans les temps où l'invention des chemins de fer n'avait pas encore supprimé les immenses difficultés des transports par la route.

L'Escaut a été longtemps un affluent de la Meuse suivant le témoignage de Jules César. L'Escaut Oriental était le premier débouché direct des eaux de l'Escaut dans la mer et ce débouché semble d'ailleurs s'être formé pendant l'occupation romaine de la Belgique.

Le débouché le plus à l'Ouest pouvait correspondre alors, avec les bras de mer dénommés actuellement Grevelingen, Krammer et Volkerak.

Le chenal existant encore de nos jours sous le nom de Eendracht, entre l'Ile de Tolen et le Brabant du Nord, serait donc le bras par lequel l'Escaut décrit par César se jetait dans la Meuse.

Vers l'an 78 de notre ère, donc cent trente ans après César, Pline nous montre l'Escaut se jetant directement dans la mer. On peut en déduire

que l'Escaut Oriental s'était formé dans l'entre-temps et avait transformé la rivière Escaut en un fleuve soumis à la marée dont l'effet se faisait sentir jusqu'au futur emplacement d'Anvers; mais plus faiblement qu'à présent.

Lorsque, dix siècles plus tard environ l'Escaut Oriental (Hont) se forma, la marée s'introduisit dans le fleuve avec une nouvelle puissance et la transformation du cours d'eau en fleuve maritime s'étendit au delà de Gand.

Ceux de nos lecteurs qui veulent se documenter plus avant sur cette question pourront consulter avec avantage la fort intéressante «*Etude sur la Formation de l'Escaut Maritime et des Rivières à Marée en Belgique*» par Mr R. Haenecour, le très compétent Ingénieur en chef, directeur des Ponts et Chaussées.

* * *

Pendant les 15e et 16e siècles, Anvers, où certains jours jusque trois cents navires arrivaient, et où il y en avait régulièrement un millier dans le port, d'après Guicciardino (qui mourut à Anvers en 1580), Anvers, entrepôt du monde entier, devait nécessairement être un port rhénan, mais toute la politique diplomatique et hydraulique des temps passés de la Hollande a toujours eu pour but de contrecarrer ce trafic, voire de le rendre impossible.

Il y a évidemment la période depuis 1648 jusqu'à 1794 pendant laquelle par suite du cruel traité de Munster, la navigation sur l'Escaut fut totalement supprimée et le commerce d'Anvers tué.

Pendant la domination française, sous la Première République le trafic rhénan a repris comme on peut le constater dans les registres de notre port et les journaux de ce temps.

Sous le régime hollandais belge ce trafic se développa et cette augmentation s'est continuée jusqu'à 1914.

Il est très risqué, par conséquent, de prétendre que le trafic rhénan d'Anvers ne date que... depuis la création du canal de Hansweert, comme le fait le professeur hollandais Gerretson.

Il faut évidemment, pour apprécier l'importance de ce trafic, tenir compte de l'époque. On ne peut par exemple brutalement comparer le tonnage actuel du port d'Anvers à celui, bien plus modeste, du port au 16e siècle, bien qu'Anvers eût relativement dans ce temps, une plus grande importance mondiale qu'à présent.

Mais tout ceci ne sont que des faits historiques et des arguments. Voyons maintenant quelles sont les preuves que nous possédons de la qualification de port rhénan pour le port d'Anvers.

LA CONVENTION DE MAYENCE

Par l'acte final du Congrès de Vienne (le 9 juin 1815) fut consacré le régime de la liberté de la navigation de l'Escaut, déjà proclamé et mis en pratique sous l'occupation française.

C'est la Convention de Mayence qui fut chargée par le congrès de Vienne d'établir le règlement de la navigation rhénane.

En consultant le protocole 512 de cette convention (datée du 31 mars 1831) on peut constater qu'il y a eu des résistances de la part du délégué de la Hollande pour mentionner la ville d'Anvers dans cette Convention entre les Etats rhénans.

Cette omission s'était faite sur la demande de ce délégué en présence de la situation créée par la révolution belge et du fait que le sort de la Belgique n'avait pas encore été réglé par les Puissances au Congrès de Londres.

Tous les Etats intéressés, notamment Bade, Bavière, Hesse, la Prusse, le Nassau et la France, firent des réserves formelles au sujet de cette omission comme on pourra le voir par l'extrait suivant du protocole cité :

“... Pour ce qui regarde, en premier lieu, la rédaction des articles V et VI du traité de la navigation sur le Rhin, les Gouvernements de Bade, Bavière, Hesse et Prusse désirent donner au gouvernement de S. M. le Roi des Pays Bas, une grande preuve de leurs dispositions de bienveillance en renonçant à la mention d'Anvers, sans exprimer une réserve au Traité même, à l'effet d'éviter par là tout prétexte à de nouvelles discussions dilatoires. Mais en même temps ils font déclarer formellement au protocole par ces présentes, que l'omission ne sera valable que pour le cas d'une séparation continue d'Anvers, que toutes les autres stipulations du Traité en question, ainsi que de l'acte du Congrès de Vienne, resteront en vigueur, en tant que le Gouvernement des Pays-Bas sera en état de les remplir et que nommément on n'entend nullement renoncer à l'usage de la communication immédiate entre les eaux du Rhin et de l'Escaut pour la navigation de commerce des Etats riverains du Rhin. »

Le Nassau et la France s'exprimèrent à peu près dans les mêmes termes.

LA DECISION DE LA COMMISSION CENTRALE DU RHIN

Nous renvoyons aussi à la décision de la Commission Centrale du Rhin du 18 septembre 1931 qui figure également dans le protocole indiqué.

Les délégués des Etats déjà nommés y insistent pour que des pourparlers avec la Hollande soient engagés pour régler le trafic rhénan sur Anvers.

Cette demande fut refusée par la Hollande sous prétexte que les avantages précédents n'avaient été accordés à Anvers que comme port hollandais.

UNE DECLARATION DES ETATS RHENANS

Cette réponse provoqua de la part des Etats riverains du Rhin une déclaration, datée du 21 septembre 1841 dont voici un extrait :

« L'Escaut Oriental dans son état actuel ne peut pas servir pour la navigation de la pleine mer vers Anvers, ou inversement, mais seulement pour la navigation par étapes entre Anvers et le Rhin. Cela est encore plus vrai pour les eaux intermédiaires, qui, à aucune époque, n'ont servi à une autre navigation qu'à celle entre le Rhin et l'Escaut. Comme de ce fait, ces deux voies, la partie de l'Escaut Oriental la plus utilisée pour la navigation entre Gorcum et Anvers et les eaux intermédiaires, ne peuvent être considérées que comme des bras et des jonctions du Rhin avec la mer (via Anvers).

LA HOLLANDE DENIE A ANVERS LA QUALITE DE PORT RHENAN

Dans un mémoire daté du 20 septembre 1842, le gouvernement hollandais prétendit « qu'Anvers, n'étant pas situé sur le Rhin, ni sur des eaux considérées comme étant son prolongement vers la mer, les Etats riverains du Rhin n'ont pu déduire des articles 118/117 de l'acte du Congrès de Vienne aucun droit pour faire valoir, comme condition de la libre navigation du Rhin leur admission à la navigation vers le port d'Anvers, et ce d'autant moins, que le dit acte n'a pas compris l'Escaut, sur les bords duquel Anvers est situé, parmi les confluents du Rhin ».

Voilà donc la qualité d'Anvers comme port rhénan officiellement mis en doute par le gouvernement hollandais.

Néanmoins le gouvernement hollandais avait autorisé, depuis le 12 septembre, les bateaux à naviguer sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, comme sur le Rhin et le confluent.

MAIS, LES ETATS RHENANS PROTESTENT

La réponse des commissaires des Etats rhénans ne se fit pas attendre et, le 27 septembre 1842, ils déclarèrent :

« Bien que Anvers soit situé sur les bords de l'Escaut, la partie de l'Escaut Oriental entre Gorcum et Anvers et en général les eaux intermédiaires par lesquelles on peut naviguer du Rhin, et des bras du Rhin, nommés Lek e. Waal, jusque Anvers et de là vers la pleine mer, ne peuvent être considérées que comme des embranchements et des communications du Rhin avec la mer. »

Ceci se passait donc en 1842 c'est à dire 35 ans avant la date de la création du canal de Hansweert, date que notre contradicteur, le professeur d'histoire Gerreson, prétend être à l'origine du trafic rhénan d'Anvers !

LA CONVENTION DE MANNHEIM

Ajoutons encore, que dans la Convention du 17 octobre 1868, donc peu après la mise en service du canal de Hansweert, les Etats déjà cités convinrent avec la Hollande que les bateaux du Rhin et les radeaux et trains de bois venant du Rhin auraient le droit de choisir toute voie qu'ils préféreraient dans le transit de la Hollande, soit pour aller du Rhin en Belgique, ou inversement.

LE TRAITE DU 5 NOVEMBRE 1842

Pour terminer la série de citations de documents officiels établissant péremptoirement la qualité de port rhénan pour Anvers, nous citerons encore l'article 39 du traité du 5 novembre 1842.

Cet article dit que toutes les voies navigables forment la communication entre l'Escaut et le Rhin, et parmi lesquels le Sloe, l'Escaut Oriental et la Meuse, seront considérés comme eaux intermédiaires entre les deux fleuves et que les bateliers et conducteurs de bateaux seront libres de se servir des voies navigables qui leur paraissent les plus favorables.

L'article 49 dit en plus que l'exercice de la navigation sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, à fixer par un règlement, aura lieu d'après les conditions prescrites par la conférence de Mayence pour la navigation rhénane

* * *

Nous nous arrêterons ici et ferons grâce aux lecteurs de cette brochure, consacrée à l'historique des manœuvres hollandaises de poldérisation et de barrages pour séparer les eaux de l'Escaut de celles du delta Meuse-Rhin..

Et nous défions nos contradicteurs de nous montrer dans l'immense nombre de documents concernant la navigation du Rhin, une seule ligne dans laquelle la qualité de port rhénan est déniée à Anvers.

VII

Les eaux intermédiaires et leur entretien

Dans le précédent chapitre nous avons démontré, en nous basant exclusivement sur des documents officiels, que la Ville d'Anvers pouvait revendiquer, sans contestation possible, la qualité de port rhénan avec tous les droits qui en découlent, quoi qu'en disent certains esprits prévenus contre nous.

Dans le même article nous avons parlé des eaux intermédiaires, à propos desquelles il y a également un désaccord entre la Hollande et la Belgique.

Nos communications fluviales avec le pays rhénan dépendent entièrement du bon état des voies navigables reliant l'Escaut au Rhin, et nous avons donc un intérêt primordial à voir ces voies entretenues convenablement de façon qu'elles répondent aux nécessités croissantes du trafic.

Un de nos contradicteurs, M. le professeur Gerretson, dans un débat à propos des droits de la Belgique à un canal au Moerdijk, s'étant fait le porte-voix d'aucuns en Hollande — qui prétendent qu'il n'existe pas d'obligation pour ce pays d'entretenir les eaux intermédiaires, — nous nous sommes également appliqués à rechercher dans les documents officiels tout ce qui corrobore la thèse belge d'obligation de cet entretien par la Hollande.

Au préalable nous ferons observer qu'il existe, en tous cas, une obligation morale pour le gouvernement hollandais, à l'égard de la batellerie hollandaise, d'entretenir les chenaux qui sont surtout utilisés par les bateliers hollandais pour la majeure partie du trafic rhénan et autre sur les eaux intermédiaires.

Toute interruption, tout arrêt de la navigation sur ces eaux frapperait donc en premier lieu et le plus sévèrement les bateliers hollandais.

QUE DISENT LES TRAITS ?

Voyons maintenant ce que les traités et les conventions disent à ce propos.

En premier lieu, nous renvoyons à l'acte de Vienne du 9 juin 1815 dont l'article 113 dit que « *tout Etat riverain d'une rivière internationale est tenu de se charger des travaux nécessaires dans le lit de la rivière pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation* ».

Raisonnement cet article s'applique aux eaux intermédiaires, car ces eaux ne sont en somme que des parties de rivières internationales, et prétendre le contraire, c'est se baser sur la lettre et non pas sur l'esprit du traité de Vienne.

Il est évident que si, lors du congrès de Vienne, il avait été entendu que les eaux intermédiaires ne tombaient pas sous l'application de la prescription d'entretien, on aurait eu soin de le mentionner dans l'acte.

Si l'on y lit donc que tel fleuve doit être entretenu, cela signifie évidemment tout le fleuve et tout son delta pour autant que les bras soient navigables.

UNE DECLARATION DE LA COMMISSION DU RHIN

A une époque où la question de l'entretien des eaux intermédiaires ne donnait pas encore lieu à litige et qu'on était encore suffisamment près de l'époque où l'acte de Vienne avait été dressé pour agir dans l'esprit dans lequel il avait été créé, la Commission centrale du Rhin composée de délégués des pays rhénans déclara (en 1839) :

« *L'Escaut oriental, dans son état actuel, ne peut pas servir à la navigation de la pleine mer vers Anvers ou inversement, mais seulement à la navigation par étapes entre Anvers et le Rhin. Ceci est plus vrai encore pour les eaux intermédiaires, qui, à aucune époque, n'ont servi à une autre navigation qu'à celle entre le Rhin et l'Escaut.*

Comme de ce fait, les deux voies, la partie de l'Escaut oriental, la plus utilisée par la navigation entre Gorcum et Anvers, et les eaux intermédiaires, ne peuvent être considérées que comme des bras et des jonctions du Rhin avec la mer (via Anvers).

Voilà donc bien établi que les eaux intermédiaires ne sont que des parties des fleuves internationaux et qu'elles doivent donc être entretenues comme ces fleuves.

LA HOLLANDE NIE L'OBLIGATION D'ENTRETIEN

Déjà, à la Conférence de Mayence, le 31 mars 1831, le délégué hollandais avait prétendu que le Lek était la seule continuation du cours du Rhin, voulant ainsi restreindre à un seul cours l'obligation d'entretien.

Cela fut contesté avec succès par les délégués des quatre Etats rhénans allemands et par celui de la France, et ils rédigèrent une déclaration suivant laquelle, *d'après l'acte de Vienne, tous les cours d'eau, tous les embranchements et toutes les embouchures du fleuve devaient être considérés comme le prolongement du cours du Rhin.*

Après cette déclaration de principe, la Hollande fut bien forcée d'admettre que le Waal viendrait également en considération comme voie navigable vers le Rhin, tout comme le Lek et nos voisins du Nord furent obligés d'accepter l'obligation d'assurer en toute cause une communication avec la mer pour la navigation rhénane par La Brielle (Den Briel) ou Hellevoetsluis, au cas où le Hollandsch Diep ou la Haringviet cesserait d'être navigable.

Y A-T-IL EGALEMENT OBLIGATION D'AMELIORER LES VOIES NAVIGABLES ?

Mais il ne s'agit, bien entendu, pas que de l'obligation d'entretenir simplement les chenaux navigables dans l'état dans lequel ils se trouvaient en 1815, car l'esprit de l'acte de Vienne est bien, qu'il faut que ces voies répondent en tous temps aux nécessités de la navigation, ce qui sous-entend évidemment l'amélioration au fur et à mesure des progrès dans la construction des navires.

Pour bien faire saisir, nous renvoyons encore une fois le lecteur à l'article 113 de l'acte de Vienne qui dit « que les travaux nécessaires doivent être faits dans le lit de la rivière pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation. »

Notre thèse peut paraître osée à d'aucuns, mais nous leur poserons la question suivante, et la réponse qui en découle logiquement prouvera le bien-fondé de notre façon de voir :

Etant donné que les dimensions des navires augmentent et que par conséquent, les chenaux navigables deviennent trop peu profonds et trop étroits, n'en résulte-t-il pas d'entraves à la navigation ?

Il serait difficile de répondre de bonne foi: non!

QUE DIT LA CONVENTION DE MAYENCE

Recherchons toutefois si rien dans le passé ne vient confirmer notre thèse et reprenons la Convention de Mayence de 1831 déjà citée.

Faisons encore remarquer préalablement qu'elle ne date que de 16 ans après l'acte de Vienne et que l'esprit du traité de Vienne présidait encore à son application.

L'article 93 de la Convention de Mayence énumère les devoirs de la Commission Centrale du Rhin comme suit :

La Commission recommandera aux autorités d'activer les travaux, soit au lit des rivières, soit au chemin de halage, tant ceux qui sont nécessaires que ceux qui sont favorables au progrès de la navigation.

Voilà donc indiqué d'une façon aussi formelle que précise que les *travaux d'entretien et d'amélioration* doivent être mis sur le même pied.

Et le terme employé « *progrès de la navigation* » doit enlever tout doute qui aurait pu subsister sur l'obligation d'améliorer.

Tout autre commentaire ne pourrait qu'affaiblir la force du bel argument en faveur de notre thèse qu'est cet article 93 de la Convention de Mayence du 31 mars 1831.

CONCLUSION

Nous estimons donc que nous avons formellement prouvé rien qu'avec des textes pris dans les traités et les conventions diplomatiques régissant la navigation rhénane, que non seulement Anvers est un port rhénan mais qu'il existe une obligation internationale pour la Hollande d'assurer nos communications avec le Rhin, d'entretenir non seulement les chenaux navigables de la Meuse, du Rhin et de l'Escaut, mais aussi de les améliorer suivant les nécessités des progrès dans la navigation.

VIII

La question du canal de Terneuzen

La question du Canal de Terneuzen mérite également une étude approfondie, car elle est un élément important dans l'ensemble des problèmes de l'Escaut et de ses dépendances et des litiges qui en résultent.

Ce canal de Gand-Terneuzen répond à deux buts bien distincts. D'une part, il assure les communications maritimes de Gand vers la mer, les réseaux fluviaux et les canaux qui en dépendent.

D'autre part il sert à l'évacuation des eaux d'une partie de la Flandre Orientale et de la Flandre Zélandaise.

L'article X du Traité des XXIV articles fixait son statut comme suit :

« L'usage des canaux qui traversent à la fois les deux pays continuera à être libre et commun à leurs habitants. »

Il est entendu qu'ils en jouiront réciproquement et aux mêmes conditions, et que de part et d'autre, il ne sera perçu sur la navigation des dits canaux que des droits modérés. »

En vertu de l'article 23 du Traité du 5 novembre 1842, la Belgique devait payer annuellement 25.000 florins pendant le temps qui s'écoulerait entre la date du traité et la fin de certains travaux qui devaient assurer l'évacuation des eaux des hautes terres de Flandre; et 50.000 florins annuellement après l'achèvement de ces travaux.

OPPOSITION HOLLANDAISE CONTRE LA NAVIGATION A VAPEUR

Lors de l'introduction de la *navigation à vapeur* on se heurta au mauvais vouloir de nos voisins du Nord, et elle ne fut permise, non sans peine, qu'après le 24 avril 1852, c'est-à-dire bien longtemps après ses débuts sur la plupart des autres canaux.

Voilà, hélas, un exemple de plus de la mauvaise grâce avec laquelle la Hollande s'est comportée toujours à notre égard dans les questions maritimes.

POUR ACCORDER UNE ECLUSE, TERNEUZEN EXIGE D'ETRE TRAITE COMME LES PORTS BELGES

Pour assurer la prospérité du port de Gand, il devint absolument nécessaire d'améliorer le canal.

Cela donna lieu à des difficultés sérieuses avec les Pays-Bas. Fidèle à sa tactique habituelle — exploiter la situation privilégiée dans laquelle elle se trouve — la Hollande avait réussi à nous arracher, comme prix de la modernisation du canal, le retrait en faveur de Terneuzen, des tarifs différentiels sur les chemins de fer belges, dont jouissaient les ports belges.

Et lorsque, devant l'opposition énergique de tout le pays, l'application de cette clause eût été réduite à une période de quinze ans, la Hollande avait réussi à extorquer un autre avantage du gouvernement belge : *la reprise de l'exploitation d'une partie du réseau de chemin de fer liégeois-limbourgeois et le rachat de l'autre partie de la concession.*

Notre Parlement rejeta heureusement la Convention qui avait déjà été signée le 24 juin 1874 entre les parties contractantes.

Un accord définitif intervint le 31 octobre 1879. Il stipule la nature des ouvrages à exécuter pour l'amélioration du canal, met à charge de la Belgique le coût total de tous les travaux à faire par la Hollande sur le territoire des Pays-Bas et porte à 59,100 florins la rente annuelle due en vertu de la Convention de 1842.

En même temps furent arrêtées les conditions du rachat du chemin de fer d'Anvers au Moerdijk, y compris l'embranchement de Roosendaal à Breda.

LA NOUVELLE ECLUSE DE 1885

En 1895 (le 29 juin) une nouvelle convention fut conclue concernant un *nouvel agrandissement* des installations du canal et la construction par les Pays-Bas, d'une nouvelle écluse maritime ; toutes les dépenses furent, comme toujours, à charge du gouvernement belge, et la rente fut derechef augmentée (de 59,100 à 92,000 florins).

Nouvel arrangement en 1902 (8 mars). Ce traité arrête le plan définitif du canal amélioré et porte la rente annuelle à 94.500 florins, et mettant à notre charge tous frais quelconques, y compris l'éclairage du canal.

* * *

S'il est vrai qu'il est résulté de ces accords de grands avantages pour la Belgique, il convient également de ne pas perdre de vue que la Hollande a obtenu pour Terneuzen et la Flandre Zélandaise une situation plus profitable que précédemment; et ce sans avoir contribué quoi que ce soit au coût des améliorations.

UN CENTRE INDUSTRIEL HOLLANDAIS AUX FRAIS DE LA BELGIQUE

En effet, on peut constater entre autres, que le long du canal, depuis la frontière belge jusque Terneuzen, il s'est créé un centre industriel florissant et très actif, dont les Pays-Bas et sa population profitent, mais dont la Belgique a exclusivement payé les grands débours d'établissement et dont elle paye les frais d'entretien.

Il serait très intéressant de faire le relevé — en le détaillant — des sommes que la Belgique a payées depuis 1842 sous forme de rente annuelle et de capital perdu, consacré aux améliorations successives du canal et des écluses sur territoire hollandais et de leur exploitation.

Par ce qui précède on a pu voir que le canal de Gand-Terneuzen se trouve dans une situation à peu près semblable à celle de l'Escaut par rapport à Anvers : une partie en est belge, l'autre hollandaise.

En dehors des inconvénients de l'emprise hollandaise sur le canal, Gand subit donc également sa part d'inconvénients de la situation faite à la navigation belge sur l'Escaut.

Dans les deux cas le contrôle et la maîtrise de l'embouchure nous échappent. La propriété du canal ne présente pour la Hollande qu'une minimale importance alors que son usage est d'une importance capitale pour nous.

L'entretien du canal, son amélioration au fur et à mesure des nécessités de transport, son accommodation rapide aux progrès de la construction navale, sont pour nous des obligations auxquelles il nous est impossible de nous soustraire, alors que la Hollande a intérêt à procéder avec lenteur et mauvaise volonté afin de nous imposer des conditions draconiennes.

L'analogie se complète par l'existense, à l'embouchure du canal, du port de Terneuzen — qui fait concurrence à celui de Gand — et qui profite de toutes les dépenses que nous faisons pour ce dernier.

L'élargissement et l'approfondissement de la partie du canal de Selzaete à Terneuzen, longue d'une quinza'ne de kilomètres, faits à nos frais, ont créé là une magnifique bassin maritime inté-

rieur et un boulevard industriel d'une valeur inestimable. Les attractions de cette situation privilégiée sont tels, que de nombreuses industries s'y sont également installées, de préférence au territoire belge, constituant ainsi une sérieuse menace pour leurs concurrents établis le long de la partie belge du canal.

Quelle perte de revenus directs et indirects pour notre trésor !

LES AMELIORATIONS AU CANAL

Puisque le traité de 1839, tout comme pour l'Escaut, a reconnu en faveur de la Belgique le droit à la navigation maritime sur le canal, la Hollande n'a pas le droit de s'opposer aux mesures qu'imposent le progrès et la navigation et les besoins du commerce et de l'industrie.

Cette obligation n'est pas seulement morale elle résulte clairement du texte même des traités : l'intention qui a présidé à leur rédaction, était de permettre aux navires de mer — *sans limitation de dimensions* — d'atteindre Gand.

Dès lors, il est évident que le canal doit être constamment maintenu en état de recevoir les navires de mer qui seront couramment en usage aux différences époques qui se succèdent.

Sans être taxée d'exagération, la Belgique peut donc réclamer la reconnaissance écrite du principe, qu'elle peut, chaque fois que le type habituel de navires de mer change, réclamer la modernisation du canal de Terneuzen, sans qu'elle ait besoin d'obtenir le consentement bienveillant(?) des Pays-Bas et sans qu'elle soit forcée, chaque fois, de passer ni par de dures et injustes conditions, qui jusqu'ici lui ont été régulièrement imposées, ou par des marchandages pareils à ceux que nous avons déjà cités.

L'étendue de ce droit est facile à déterminer et à définir, puisqu'il devra être à tout moment égal aux besoins du trafic maritime normal du port de Gand.

L'exercice de cette faculté, dès qu'elle sera reconnue à la Belgique, n'ira pas sans occasionner des dépenses qui peuvent à tout moment devenir fort importantes.

Dans le passé, la Hollande a trouvé, à ce propos, une formule fort simple : la Belgique payera tout.

APPLIQUONS LES TRAITS HONNETEMENT

Etions-nous tenus de faire tous ces débours en Hollande, et pourrions-nous être contraints de les faire encore à l'avenir?

La réponse, croyons-nous hardiment, est négative.

En tous cas, pour ce qui est des aménagements futurs, il y aura lieu de revenir à l'application de l'esprit du traité de 1839, lequel concorde d'ailleurs avec l'équité la plus stricte.

La Belgique ne se trouve pas, en effet, dans la situation de celui qui, *n'ayant aucun droit*, sollicite le passage sur le sol d'autrui, et qui doit par conséquent passer par toutes les exigences du droit absolu du maître du terrain.

NOTRE DROIT DE PASSAGE A ETE PAYE INTEGRALEMENT

Vous possédonz un droit de passage propre à nous et l'exercice de cette servitude ne peut nous être refusé et nous l'exercons librement.

Nous avons obtenu *la libre communication de Gand à l'Escaut, via Terneuzen, pour le trafic maritime* et, dès lors, la Hollande nous doit tout ce qui est nécessaire au libre exercice de ce droit.

C'est donc aux Pays-Bas à faire tout ce qu'il faut pour que la Belgique ne voie pas sa servitude de passage entravée.

Remarquons, au surplus, que *ce droit de passage* (qui est, en quelque sorte le même que celui dont Anvers bénéficia) nous ne l'avons pas obtenu gratuitement. Il a été payé de trois façons.

En effet, nous avons acquis le droit au libre accès à la mer pour Anvers et pour Gand au prix suivant :

1) par l'abandon de nos droits incontestables sur la Flandre Zélandaise, sur la partie du Limbourg devenu hollandais et sur le Luxembourg ;

2) par l'admission du péage sur l'Escaut ;

3) par le paiement de la rente annuelle de 400.000 francs, en échange d'avantages faits au commerce et à l'industrie.

Il est indiscutable que, lorsque les Puissances ont écarté — pour des motifs politiques et par défiance de la France — nos prétentions à un accès libre et souverain par l'Escaut à la mer, elles ont néanmoins voulu nous accorder la *liberté de droit*, et la *possibilité de fait*, de relier Gand et Anvers à la mer, aux seules conditions stipulées dans le traité.

Et il est évident que si l'on avait pu prévoir, que chaque fois que nous avons dû faire améliorer les conditions matérielles du passage, la Hollande en aurait profité pour nous extorquer des concessions nouvelles ou de nouveaux péages (rentes annuelles ou capitaux en impenses), une autre solution eût prévalu.

Mais on ne doit même pas recourir à des sources aussi juridiques pour adopter le raisonnement de ceux qui s'insurgent, à juste titre, contre l'im-

position à la Belgique seule de fort lourdes charges financières, car est-il tout simplement honnête et juste que le propriétaire d'une voie, lequel est le premier à tirer bénéfice des améliorations faites à sa propriété, ne contribuerait pas, au moins en partie, au coût des travaux ?

Si le canal de Terneuzen servait exclusivement à la Belgique, on pourrait, à la rigueur, — dans l'hypothèse que l'on écarterait toutes stipulations contractuelles existantes, — admettre que ce soit notre pays seul qui en payerait les améliorations et l'entretien. Mais cette voie d'eau fait vivre Terneuzen et les nombreux villages hollandais qui se trouvent aux bords du canal.

LA BELGIQUE A FAIT PROSPERER LA FLANDRE ZELANDAISE

La moitié de la Flandre Zélandaise, qui était antérieurement sur quinze kilomètres d'étendue un pays de marécages, a été mise en grande valeur et Sas van Gent est devenu un centre industriel aussi florissant qu'important.

Toute cette contrée s'est enrichie au point de devenir, comme nous l'avons déjà fait ressortir, un danger économique pour la section belge du canal.

Est-ce donc à nous de continuer à supporter seuls toutes les charges de cette prospérité dont nous ne profitons nullement, mais bien la Hollande ?

La révision des accords relatifs à l'Escaut et de ses dépendances devra donc nécessairement viser également au rétablissement d'une situation qui doit être basée sur l'esprit vrai des traités, afin de mettre le holà à une situation dommageable pour la Belgique et que nous n'avons que trop longtemps subie.

Ce nouvel arrangement doit être fait dans le sens d'une répartition plus équitable des charges, et du droit, pour nous, de prendre rapidement les mesures dictées par les nécessités de la navigation, sans que nos voisins puissent s'y opposer, les faire retarder ou les réduire, ou encore, nous extorquer, en échange, des concessions en contradiction avec l'esprit des traités, genre de chantage diplomatique-économique, faisant généralement partie de la tactique outre-Moerdijkoise.

IX

La question des Wielingen

Nous allons exposer maintenant la question des Wielingen, et pour faciliter notre tâche, nous avons dessiné la carte ci-jointe.

Le lecteur pourra ainsi suivre nos explications point par point et se faire une idée exacte de la nature de cette passe, de sa position, de la signification de son nom et, enfin, des causes du « différend » des Wielingen.

Les Wielingen forment une passe maritime donnant accès à l'Escaut.

C'est la plus importante des quatre passes dans lesquelles le fleuve débouche; les autres étant : l'*Oostgat*, le *Deurlo* et le *Spleet*.

Ces deux dernières sont peu pratiquées par les bateaux de mer, à cause de leur faible profondeur — d'ailleurs très inégale, tout comme leur largeur, du reste.

Les Wielingen se dirigent le long de la côte de la Flandre zélandaise et longent ensuite, depuis Breskens, la côte belge jusqu'à Ostende. Ils obliquent vers la mer, prenant une direction plus Ouest entre les bateaux-phare *Wielingen* et *Wandelaar*.

Le premier de ces bateaux-phare est ancré à 28 kilomètres de Flessingue et l'autre à 42 kilomètres de distance du port en question.

Les Wielingen sont balisés et à marée basse il y a au moins huit mètres de profondeur.

L'endroit le moins profond, où il n'y a que le minimum de profondeur, soit 8 mètres, se trouve un peu au sud du bateau-phare *Wandelaar*.

L'endroit où la passe est le moins large se trouve en eaux territoriales hollandaises, notamment là où le banc *Sluische Gompels* rétrécit, non loin de l'embouchure de l'Escaut, la largeur de la passe à 1,350 mètres.

La largeur maximum des Wielingen dépasse en certains endroits 2 kilomètres.

Consacrons aussi quelques instants aux trois autres passes :

LE OOSTGAT

Le *Oostgat* court dans la direction Nord-Ouest et côtoie la rive marine de l'île de Walcheren.

Cette passe est utilisée par les navires venant des, ou allant vers les ports du Nord.

Sa profondeur minimum est de 8 m., mais elle est très étroite — comme on peut s'en rendre compte sur la carte — de sorte qu'à marée basse la navigation y est assez difficile, surtout par mauvais temps, pour les navires de calaison assez forte.

LE DEURLO ET LA SPLEET

Le *Deurlo* est une passe que l'on peut considérer en quelque sorte comme un embranchement de l'*Oostgat*, dans lequel il débouche non loin de Flessingue.

Par la ligne noire — qui indique les limites des passes à la profondeur de 8 mètres — on peut voir que cette profondeur n'est pas atteinte (à marée basse) au milieu de cette passe sur une grande distance, trois kilomètres environ.

Pour cette raison, le *Deurlo* est peu employé par les navires de mer d'une certaine calaison, pas plus que la passe *Spleet* — située devant l'embouchure de l'*Escaut* — et qui n'est pas même balisée, alors que le *Deurlo* l'est encore.

LE NOM WIELINGEN

Le mot *Wielingen* a une origine commune et une signification identique au mot « *weed* » par lequel on désigne dans la contrée scaldéenne les étangs profonds, vestiges d'anciens lits de l'*Escaut* et probablement creusés par des tourbillons. C'est à cause de sa profondeur et de son courant ou des tourbillons que la passe reçut le nom de *Wielingen*.

EAUX TERRITORIALES

Avant de continuer notre exposé, il est nécessaire de dire en quoi consistent les eaux territoriales.

Par ce terme on entend, conformément au paragraphe 22 de l'article I de la Convention internationale du 6 mai 1882 — qui ne faisait que confirmer un usage bien établi — et aussi d'après la loi hollandaise du 15 juin 1883, on entend, disons-nous, la zone de mer, longeant la côte des pays maritimes.

La largeur de cette zone a été fixée à 3 milles marins (de 1,853 mètres), donc à 5,559 mètres en mesurant depuis la laisse de la mer, c'est-à-dire depuis l'endroit qu'à marée basse la mer laisse à découvert.

Cette largeur fut choisie parce que, dans l'esprit de la convention, tout droit à propriété doit sous-entendre d'y pouvoir exercer une autorité effective.

On s'est pour cette raison basé dans le temps sur la portée maximum d'un canon posé sur la rive. Or, trois milles étais ce maximum dans le passé.

Dans les temps reculés, l'autorité d'une province ne s'exerçait dans une rivière mitoyenne que jusqu'à l'endroit que le représentant de la loi pouvait frapper de son sabre, en s'avançant à pied aussi loin que possible dans l'eau.

* * *

Ceci dit, jetons un coup d'œil sur la carte.

Nous y avons indiqué la limite des eaux territoriales, au large des côtes, par une ligne formée d'une suite de grandes croix, placées à une distance de la côte correspondant à 3 milles marins.

On verra d'emblée que, près de l'embouchure de l'Escaut, les *Wielingen* tombent entièrement dans notre zone d'eaux territoriales, depuis *le banc des Sluische Gompels* jusque près du banc également sous-marin du *Ribzand*.

Portons maintenant les regards vers la frontière mitoyenne, entre la Flandre zélandaise et la Flandre occidentale.

Perpendiculairement à ce point nous avons tracé une ligne de *traits et points* qui, d'après les principes en la matière, indiquent la limite mitoyenne entre les eaux territoriales de deux pays voisins dans les côtes sont en prolongation l'une de l'autre.

On pourra se rendre compte qu'à gauche de cette ligne — donc vers l'Ouest — les *Wielingen* se trouvent sur une petite distance entièrement dans les eaux territoriales belges et cela en vertu des conventions et principes internationaux auxquels la Hollande a donné son approbation et qu'elle a elle-même, proclamés par sa loi de 1883.

Comment se peut-il, dans ces conditions, que nos voisins émettent des prétentions sur la propriété d'eaux territoriales incontestablement belges ?

X

La question des Wielingen (Suite)

Examinons maintenant quels sont les arguments que la Hollande invoque pour revendiquer la propriété d'eaux territoriales aussi incontestablement belges que le sont les Wielingen.

Le gouvernement hollandais invoque entre autres le traité de 1323, entre Louis I^{er}, comte de Flandre, et Guillaume III, comte de Hollande, convention par laquelle Louis I^{er} renonce à ses droits de propriété sur les îles zélandaises au Nord de l'Escaut occidental. Mais il n'est aucunement question dans ce traité des Wielingen ou de passe maritime.

Ce document ne s'applique qu'à l'exécution d'un droit de police et ne mentionne nullement les droits de souveraineté.

Il est écrit dans le texte, à propos de ce droit de police, qu'il s'exercera « le long de la Flandre », et il est clair qu'il est question de l'Escaut le long de la rive de la Flandre orientale et occidentale, mais les juristes hollandais en déduisent qu'il s'agit également de toute la côte marine flamande, qui s'étendait au delà de Dunkerque.

Il suffirait de prouver que ce droit de police n'a jamais été exercé sur la côte belge, pour établir le mal fondé de cette prétention, qui, d'ailleurs, n'aurait même aucune valeur, étant donné les statuts politiques ultérieurs de l'Escaut et de ses passes.

Il est plus que probable, d'ailleurs, que ce droit de police, qui était dévolu à l'écoutète de Middelbourg, était limité aux navires hollandais seulement.

Déduire d'un simple droit de police que la Zélande aurait eu des droits de propriété sur tout l'Escaut mitoyen et sur les Wielingen est émettre une prétention insensée, d'ailleurs contraire aux usages du temps.

CE QU'ON ENTENDAIT PAR « WIELINGEN »

Il est d'ailleurs intéressant et utile de rechercher ce qu'on entendait à l'origine par « Wielingen ».

Suivant certaines anciennes cartes, les « Wielingen » étaient à cette époque tout simplement la partie de l'Escaut située entre l'île de Walcheren et l'actuelle Flandre zélandaise.

Considérée sous cet angle, l'ordonnance de l'écoutète de Middelbourg est parfaitement compréhensible.

UN DOCUMENT BELGE DONNE LES LIMITES DES WIELINGEN

Opposons, sans plus nous attarder à démontrer tout le vague de l'argument hollandais dont il est question plus haut, un ancien document belge fort précis aux revendications hasardées de nos voisins du Nord.

Il date du XV^e siècle et il s'agit d'une ordonnance de 1480, éditée par Maximilien d'Autriche, régent de Flandre, au nom de son fils mineur Philippe, comte de Flandre.

Il y est question des « Schorren » (terrains inondés à chaque marée haute), de Breskensamt (région de Breskens), situés dans le comté de Flandre sur le *Dullaert*, à l'entrée de la mer appelée *Wielinghen* et situés entre le pays cité de Flandre et l'île de Walcheren.

Est-ce assez net et précis qu'il ne s'agit que de la passe maritime située entre les rives de l'Escaut et non pas en mer ?

LA HOLLANDE SE CONTREDIT

Il est assez amusant de constater que les juristes hollandais qui revendentiquent la propriété de la passe dans la Mer du Nord, — parce qu'on l'a appelée également Wielingen, comme dépendant de l'Escaut, sont en contradiction formelle avec d'autres juristes hollandais.

En effet, au temps où l'empereur d'Autriche, Joseph II, régnait sur la Belgique, et réclamait la libre navigation sur l'Escaut, alors fermé à tout trafic maritime, les juristes hollandais d'antan répliquaient que la propriété du lit d'un fleuve appartient au propriétaire des rives.

Comment peut-on concevoir alors que la Hollande vienne revendiquer la propriété d'une passe se trouvant au large de la côte d'un autre pays, où elle-même ne possède aucun territoire.

Pour comprendre pareille contradiction, il faut admettre que logique et sincérité sont deux qualités dont les juristes sont privés.

Et de fait, toute la science juridique acquise ne sert que trop souvent qu'à être injuste et essayer de couvrir juridiquement les injustices commises.

Les meilleurs juristes se sont toujours mis au service des plus mauvaises causes, inventant mille subtilités juridiques ou de procédure pour faire triompher ceux qui, suivant la simple logique et l'honnêteté, ont les torts de leur côté !

LES ATTITUDES CHANGEANTES DE LA HOLLANDE DANS SES REVENDICATIONS

Reportons-nous en 1830, lorsque la question de la séparation de la Hollande et de la Belgique fut discutée entre les pays intéressés.

A ce moment, la Hollande indiqua comme embouchure de l'Escaut, la ligne située entre Breskens et Flessingue.

De même en 1819, au Congrès de Vérone, où il fut question du Rhin, le délégué hollandais limita le cours de ce fleuve à l'endroit où la mer commence.

Dans aucun des deux cas il ne fut question de revendiquer la propriété d'une partie de la mer, autre que les eaux territoriales.

CE QUE LA HOLLANDE ENTEND ACTUELLEMENT PAR ESCAUT

Mais, ayons recours à d'autres documents officiels hollandais, plus récents, pour établir ce que la Hollande entend par le terme « *Escaut* » :

Prenons la loi sur les rivières du 9 novembre 1908, ainsi que le décret royal du 29 octobre 1909.

Nous y lisons que la limite entre l'Escaut et la mer est représentée par une ligne hypothétique tracée entre *Borsele* et la *Hoofdplaat* (banc de sable principal).

Nous avons indiqué cette limite par une ligne formée de petites croix grasses, tracée en travers de l'Escaut, dans le coin droit au bas de la carte ci-jointe, c'est-à-dire bien en deçà de Flessingue et de Breskens, donc pas même là où la mer commence.

Dans le chapitre suivant nous parlerons de l'incroyable et inadmissible cession d'une partie de nos eaux territoriales, envisagée par le gouvernement belge et de la façon dont la Hollande a prouvé, en fait, qu'elle renonçait à toute revendication sur les *Wielingen*, revendication d'ailleurs pas fondée du tout.

XI

Le «différend» des Wielingen (fin)

Pour en finir avec le «différend» des Wielingen, il ne nous reste plus qu'à examiner encore quelques côtés de cette question et émettre quelques appréciations.

PROJET DE CESSION D'UNE PARTIE DE NOS EAUX TERRITORIALES

Dans le projet d'accords conclus précédemment entre les délégués hollandais et belges en vue d'une meilleure entente entre les deux pays, était la cession par la Belgique de la moitié de la zone des eaux territoriales le long de notre côte, ce qui les aurait réduites à une largeur de 1 mille et demi, soit à environ 2775 m., au lieu de 5550 m., comme l'entendent les conventions internationales. Cet arrangement nous aurait placé dans une situation unique au monde et aurait constitué un précédent contre lequel toutes les nations maritimes auraient nécessairement eu des objections.

Dans le *Lloyd's List and Shipping Gazette* du 19 juillet 1932 on pouvait lire à ce sujet ce qui suit:

« The news published at the time of the break-down of the Dutch-Belgian negotiations, that in the draft agreement Belgium was ceding to Holland half of her territorial waters, that is, half of the three-mile strip along the Belgian coast, caused great surprise in Belgian shipping circles, and satisfaction was felt that the agreement was not carried through. Such a settlement would have been contrary to the international principle of territorial waters, and would have created a precedent which would have been undesirable from every point of view. »

« La nouvelle publiée à l'époque de la rupture des négociations hollandos-belges, que dans le projet de convention figure que la Belgique céderait la moitié de ses eaux territoriales, c'est-à-dire la moitié de la bande de trois milles le long de la côte belge, a causé une grande sur-

» prise dans les milieux maritimes belges, et le
» fait que la convention ne fut pas ratifiée, pro-
» voqua de la satisfaction.

» Pareil arrangement aurait été contraire au
» principe international d'eaux territoriales et
» aurait créé un précédent qui aurait été indési-
» rable à tous points de vue. »

De pareil arrangement, fait en dépit de toute logique, il serait résulté que *pratiquement la passe des Wielingen, partout où sa profondeur atteint les 8 mètres requis à marée basse, disparaîtrait entièrement de ce qui resterait de nos eaux territoriales.*

Belle perspective, même pour les navires venant ou allant à Zeebrugge, de voir placer un jour des champs de mines hollandais à moins de trois kilomètres de la côte et à un demi-kilomètre du bout de la jetée, avec le droit pour la flotte hollandaise d'y venir manœuvrer à tout moment.

La cession de la moitié de nos eaux territoriales est donc en réalité la cession complète de la passe des Wielingen, car à partir de Knocke, dans la direction de l'Ouest, il ne resterait plus dans nos eaux des profondeurs de 8 m. à marée basse.

Comment est-il possible qu'il se soit trouvé des hommes d'Etat belge pour consentir à pareil abandon? Tout simplement parce que de notre côté on veut à tout prix s'entendre avec la Hollande, qui exploite ce désir et en profite pour nous arracher encore quelques droits incontestables. Et le peuple belge est resté indifférent à pareil attentat à nos droits de souveraineté. Pourquoi? Parce qu'on l'a tenu depuis un siècle dans l'ignorance la plus complète des questions primordiales dont dépendent directement l'avenir et la prospérité de la Belgique.

INUTILE DE DISCUTER SUR CE POINT AVEC LA HOLLANDE

Nous avons fait connaître les pauvres arguments que la Hollande invoque pour faire valoir des prétendus droits sur les «Wielingen».

C'est toutefois perdre son temps que d'engager un débat sur ce sujet avec la Hollande parce qu'aucun principe de droit moderne ne permet à un Etat, qui détient l'embouchure d'un fleuve, de revendiquer la souveraineté des passes maritimes qui y mènent, pour autant qu'elles se trouvent en dehors de ses eaux territoriales.

D'ailleurs de 1815 jusque 1830, nos eaux territoriales, donc la passe, ont appartenu en commun à nos deux pays, qui n'en formaient qu'un seul pendant cette période.

Lorsque nous nous sommes séparés, il est évident que nous avons repris tous les droits que nous possédions antérieurement sur l'Escaut et sur nos eaux territoriales, depuis 1792, date à laquelle la France rénovatrice mit fin à la honteuse situation créée par le traité de Munster, qui ferma complètement l'Escaut à la navigation.

COMMENT LA HOLLANDE SE GARDA BIEN DE FAIRE RESPECTER SES PRÉTENDUS DROITS

Voyons maintenant comment la Hollande a fait respecter ce qu'elle appelle « ses » droits sur les Wielingen, lorsqu'elle en a eu l'occasion, c'est-à-dire pendant la grande guerre.

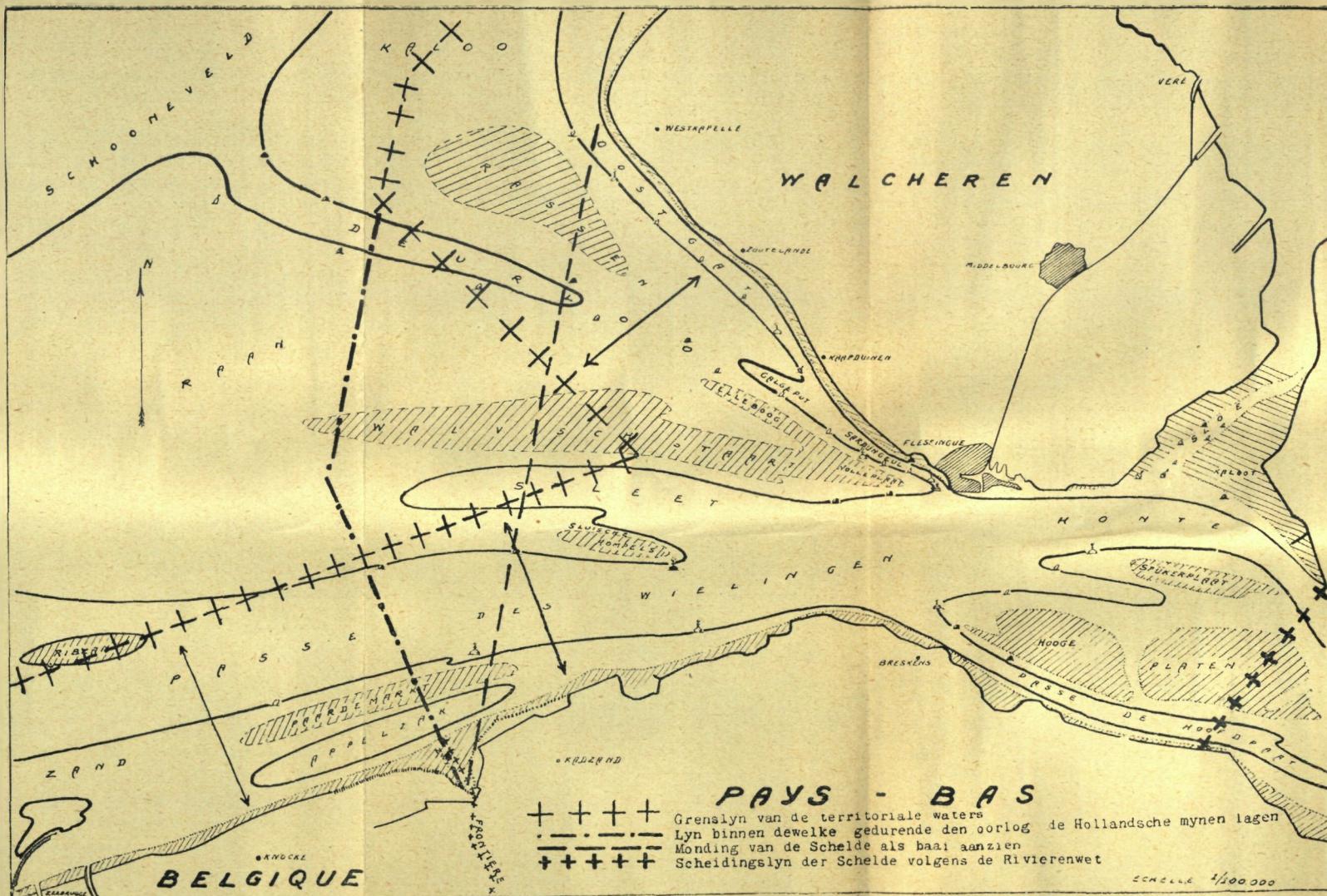
Dans aucun des arrêtés que les Pays-Bas ont pris en 1914 pour bloquer ou mettre en état de défense leurs eaux territoriales et leurs passes maritimes, il a été question des Wielingen, par un aussi curieux que prudent oubli.

Plus même : en août 1914, le Gouvernement hollandais fit savoir « que la mer littorale belge n'avait pas été minée et que la navigation y restait libre pour la circulation des flottes des puissances garantes de notre neutralité » et cela en réponse à une note du Gouvernement belge, datée du 7 août.

Sur la carte ci-jointe nous avons indiqué les limites du champ de mines hollandais par une ligne tracée en traits et points. Elle part de l'endroit à la côte où finit la frontière commune de la Flandre Occidentale et la Flandre Zélandaise, en prolongation de cette frontière, donc verticalement à la côte. La carte des mines marines hollandaises, remise en mai 1916 au Gouvernement anglais, prouve que l'on avait continué à respecter nos eaux territoriales.

En 1915, la Hollande a d'ailleurs été mise en demeure de faire respecter ses soi-disant droits sur les Wielingen, car à cette époque, un bateau de pêche belge y fut capturé par les Allemands, mais ce ne fut qu'en 1917 que le Gouvernement néerlandais remit une note à notre gouvernement, disant qu'il ne pouvait encourir aucune responsabilité, *le fait ayant eu lieu dans les eaux territoriales belges* (à la hauteur de Knocke), de sorte que la neutralité hollandaise n'avait pas été violée. Curieux droits en tous cas qui n'avaient pas été violées par la capture.

Faisons remarquer que le gouvernement hollandais a mis deux ans pour répondre et que la reconnaissance qu'il s'agissait d'eaux territoriales belges ne peut donc être attribuée à une erreur ou un manque de réflexion.



CARTE DES WIELINGEN

Ce qu'il faut retenir toutefois de cet incident c'est que le gouvernement hollandais a reconnu formellement, par cette réponse, qu'il s'agissait d'eaux territoriales belges.

Il est d'ailleurs impossible au Gouvernement des Pays-Bas de revendiquer encore sans rougir, une souveraineté qu'il n'a pas su faire respecter pendant la guerre, car il a laissé, durant quatre années, les sous-marins et les torpilleurs allemands utiliser librement les Wielingen pour accomplir leur abominable besogne.

Aussi nous nous demandons pour quelles raisons la diplomatie belge consent encore à discuter la « question » des Wielingen.

Ce différend ne doit plus être tranché. La question, si jamais il y eut une question, est résolue depuis 1914 et la situation a été confirmée pendant les quatre années de guerre, jour par jour.

Accepter encore une situation qui n'est pas nette serait encourager la Hollande dans ses exigences, aussi peu raisonnables que peu justifiées, et aurait l'air de consacrer une reconnaissance de droits inadmissible.

CE QUE LA CESSION SIGNIFIERAIT

Il importe que le commerce anversois montre plus d'intérêt à cette question et veille à ce qu'un gouvernement belge quelconque ne fasse pas d'arrangements frisant l'inconscience et qui pourraient affecter un jour sérieusement l'avenir et la prospérité de notre port et de celui de Zeebrugge.

Par la reconnaissance des revendications hollandaises si peu fondées, nous perdrions d'emblée le droit de pêche et de chasse sur les eaux cédées, une abdication de plus sur la longue liste de cessions de droits.

En temps de guerre, que la Hollande y soit impliquée ou pas, comme en 1914/1918, les champs de mines viendraient non seulement boucher l'entrée de l'Escaut et paralyser complètement notre trafic commercial, mais même l'accès à Zeebrugge, notre unique port à la côte accessible par tous temps, serait interdit.

Ceux qui croient la Hollande incapable de nous porter pareil coup malgré nos tristes expériences à ce propos pendant les années 1914 à 1918, devraient y songer aussi qu'une autre puissance peut se rendre maître ou occuper la Hollande et faire usage de tous les droits bénévolement abandonnés par des Belges à courte vue politique.

XII

Le droit de veto des Pays-Bas

Les différents accords au sujet de l'Escaut, qui sont spécialement consignés dans l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, font de nombreuses fois appel au « commun accord » de la Belgique et de la Hollande.

On y parle notamment de « surveillance commune », de « droits de pilotage fixés de commun accord », de « commission mixte » etc.

Hélas, dans la pratique, ces stipulations — qui, dans l'esprit du traité sous-entendent de part et d'autre de la bonne volonté pour résoudre loyalement les questions — peuvent être réduites à l'attribution, aux Pays-Bas, d'un véritable droit de veto, et à l'obligation — pour la Belgique — de passer par toutes les exigences de la partie adverse, chaque fois que notre pays se voit dans la nécessité de provoquer une amélioration.

Il suffit, en effet, pour la Hollande de ne pas réaliser le « commun accord » pour entraver de la façon la plus complète le fonctionnement du traité des 24 articles.

ARBITRAGE OU ULTIMATUM ?

Les seuls correctifs du droit de veto sont l'arbitrage ou l'ultimatum.

Cette première procédure est d'une lenteur et d'une insécurité telles, qu'en toutes matières relatives, tant à l'évacuation des eaux qu'à la navigation, qui réclament toujours des solutions urgentes, il ne nous est guère possible d'y recourir.

Dans un des premiers articles de cette série, relatifs à la fermeture de l'Escaut Oriental, on aura d'ailleurs pu voir que pareil arbitrage n'a donné aucun résultat satisfaisant.

L'autre moyen, l'ultimatum — si grave par lui-même, car c'est une mesure extrême — nous était interdit, sinon par le traité même, du moins par l'interprétation qui en était donnée.

Le droit de veto, dont dispose la Hollande, a ceci de tout particulièrement dangereux pour notre pays, que les intérêts vitaux des Pays-Bas, doivent lui inspirer une politique exactement contraire à celle que la Belgique est obligée de suivre en ce

qui concerne le régime d'organisation et d'amélioration du fleuve, puisqu'à la base de tout ce que les Belges peuvent avoir d'intérêts sur l'Escaut, se trouve le développement d'Anvers, lequel port est le concurrent le plus direct de Rotterdam, centre d'activité et de richesse auquel, nécessairement, logiquement, et irrésistiblement vont la sollicitude éveillée, les sympathies et les énergies bienfaisantes du gouvernement des Pays-Bas sur l'énergie duquel on pourrait prendre exemple.

NOTRE BONNE VOLONTE EST CONTRARIEE

Le commun accord comporte donc, d'une part, chez les Belges, de la bonne volonté, obligatoirement poussée à l'extrême, prête à tous les sacrifices de droit et d'argent, une vue d'ob enir des résultats pratiques, et, d'autre part, chez les Hollandais, l'absence complète de pareille bonne volonté: elle est remplacée par le souci de servir des intérêts contraires aux nôtres. Notre bonne volonté s'est toujours trouvée et se trouve toujours contrariée et combattue.

Chez nous, on s'est toujours vu dominé par la nécessité d'aboutir rapidement et à tout prix.

Outre Moerdijk, le désir de faire le moins possible devait régner et a d'ailleurs toujours régné.

La dure nécessité — qui déjà en 1839 nous avait imposé ce que le ministre Nothomb de cette époque appelait à juste titre « le douloureux renoncement » n'a cessé de présider depuis lors à tous les arrangements relatifs à l'Escaut, et ce, à tel point, qu'il est évident que de 1839 à 1932 la situation de droit n'a cessé de s'empirer et que, sans cesse, nous avons été contraints de céder de plus en plus, et de renoncer encore et toujours...

UN CHANGEMENT S'IMPOSE

La modification juridique du régime de l'Escaut comporte nécessairement le remplacement de la méthode du « commun accord » — car ce système accorde à l'une des parties un véritable droit de veto, tandis que l'autre partie, poussée par le besoin, n'a aucun moyen d'exercer ce même droit.

Il faut que ce droit de veto soit remplacé par un règlement autrement conçu, dans lequel l'égalité est rétablie entre les co-contractants et dans lequel l'intérêt du commerce maritime du monde — qui est aussi celui de notre pays — prime toutes les autres considérations particulières ou politiques. C'est sur cet intérêt international, que nécessairement et raisonnablement, doivent être basées les destinées du grand fleuve international qu'est notre Escaut.

XIII

La question des forts à Flessingue et Terneuzen

Pour bien de lecteurs ce titre paraîtra détonner dans la série de sujets ayant trait aux différends-fluviaux et maritimes que nous traitons dans cette brochure.

Pourtant l'exposé des griefs et desiderata de la Belgique relativement au Bas-Escaut ne serait pas complet, si nous passions sous silence la question des fortifications de Flessingue et de Terneuzen, question qui a été l'objet, en son temps, de longs commentaires et polémiques de presse.

C'est un problème public qui peut et doit être traité dans toute étude complète relative à l'Escaut.

Les principaux points donnant lieu à controverse peuvent facilement être indiqués.

* * *

Il nous apparaît incontestable que, tout comme la Belgique sur la partie belge du fleuve, les Pays-Bas peuvent élever toutes les barrières qu'ils jugent nécessaires à la défense de leur territoire. Mais autre chose est d'élever des remparts pour s'en servir contre l'application de traités par lesquels on s'est engagé.

A la suite de controverses assez spacieuses à propos de textes, il a été soutenu du côté hollandais que les Pays-Bas n'avaient pas garanti la neutralité de la Belgique et que, par conséquent, ils n'étaient pas tenus de veiller au maintien du Traité de 1839 et à l'observation de ses clauses.

Du côté belge, il a été répondu fort justement que si le traité de 1839 — qui nous a été imposé par les Puissances, à la demande de la Hollande, sous la menace d'une intervention armée — était menacé ou même détruit, la Hollande devait spontanément renoncer aux avantages qui lui avaient été réservés par cette convention.

N'est-il pas logique de conclure qu'en pareil cas, elle ne pourrait, tout au moins, rien faire qui put entraver le libre fonctionnement des accords dans lesquels elle était intervenue?

Il est clair que l'exercice de la garantie par les Puissances n'était que l'application du Traité de 1839 et que la moindre entrave que la Hollande aurait apportée à cet exercice, la mettait dans la situation de voir résilier les accords à son désavantage par application de l'exception « *non adimplenti contractus* » (non exécution de ses obligations contractuelles).

Il est évident que nous estimons aussi que la Belgique, à laquelle nous reconnaissions également le droit de fortifier le Bas-Escaut, situé sur son territoire, afin de défendre son indépendance, que notre pays, disons-nous, n'aurait jamais eu le droit de se servir de ses forts contre l'exécution du Traité de 1839 et notamment, pour préciser, contre l'application de la garantie ou son corollaire obligatoire.

* * *

De tout ceci il apparaît que la Belgique n'a jamais cessé de s'inquiéter des projets militaires de la Hollande sur le Bas-Escaut et qu'elle désire que la situation sous ce rapport soit réglée définitivement de façon à lui enlever ses appréhensions.

Dans ce but, il faudrait obtenir des Pays-Bas, non seulement qu'ils ne fortifient pas le Bas-Escaut, mais encore qu'ils reconnaissent le droit, pour notre pays et ses alliés, de se servir du fleuve, même en temps de guerre, pour tout ce qui est utile et nécessaire à sa propre indépendance, pour tout ce qui n'est pas contraire à celle des Pays-Bas.

L'attitude ambiguë des Pays-Bas a permis au célèbre juriste français Despagnet de publier à la page 133 de la 4^e édition de son « Droit Public International » ce qui suit:

...« A vrai dire, la question de Flessingue ne date pas d'hier, elle s'est posée au lendemain de la Convention de 1863, et *on serait en droit de croire que la Hollande, forcée de capituler sur le terrain économique (rachat du péage), a cherché à opérer militairement l'embouteillage d'Anvers*. »

La plupart des auteurs belges, français et anglais admettent que la Hollande — autorisée de fortifier l'Escaut, n'a pas le droit de se servir de ses remparts contre la Belgique et les garants de son indépendance. (Nous renvoyons nos lec-

teurs aux déclarations faites à ce sujet par MM. E. Nys, Navez, Commission officieuse pour la défense de l'Escaut (1912-1913), Paul Segers, baron Descamps, baron Guillaume, général de Heussech, le député hollandais Patyn, Arthur Rot-saert, le colonel Repping-on, Roland de Marès, etc., ainsi qu'aux articles parus dans «Le Temps» (Paris) à ce propos.

* * *

Le baron Guillaume avait résumé fort clairement la situation dans son ouvrage « L'Escaut depuis 1830 » en disant :

« Il n'appartient pas aux Pays-Bas de mettre » obstacle à l'exécution des traités auxquels ils » ont participé; ils ne pourraient le faire sans » poser un acte hostile à notre égard; c'est en se » plaçant indûment entre nous et nos garants, en » nous privant des moyens de défense et de pro- » tection que l'Europe nous a accordé avec l'as- » sentiment de nos voisins, puisqu'ils ont signé » le traité qui les créait, que la Hollande man- » querait aux devoirs de la neutralité. Elle les » violerait à notre détriment. »

* * *

Il n'est pas sans intérêt de rappeler ici que feu le ministre Beernaert avait proposé une solution fort originale du problème des fortifications du Bas-Escaut : il voulait faire revivre le système du Traité de la Barrière, en organisant *la défense de Flessingue et de Terneuzen par la Belgique*, qui aurait fourni les moyens financiers et le personnel militaire; ou, tout au moins, il y aurait en partage des charges entre les deux pays.

* * *

Lorsque nous traiterons la question de l'Escaut en temps de guerre on se rendra compte comment la Hollande ferme tout simplement l'Escaut, lorsqu'elle n'est pas même intéressée au conflit.

Quel que soit le point de vue auquel on se place par rapport au passé, il est évident que la Belgique a le droit et le devoir de faire mettre fin à une situation aussi ambiguë, absolument contraire à sa tranquillité extérieure; situation dont le maintien pendant la guerre lui a infligé civillement, maritiment et militairement des dommages incalculables.

XIV

Les navires de guerre sur l'Escaut

La question des fortifications de l'Escaut inférieur nous amène nécessairement à parler du statut des navires de guerre sur le fleuve.

Sur la partie de l'Escaut qui nous appartient, la navigation des navires de guerre étrangers est réglée par arrêté royal du 18 février 1901, qui ne contient aucune disposition bien spéciale.

LA LOI HOLLANDAISE DU 2 FEVRIER 1893

Les Pays Bas appliquaient antérieurement leur règlement du 2 février 1893 intitulé : « *Dispositions concernant l'admission de navires et bâtiments de guerre étrangers dans les passes de mer et eaux intérieures.* »

Voici les principaux passages de cette réglementation :

Article 1er. — Les navires et bâtiments de guerre, appartenant à des puissances étrangères, amis des Pays-Bas, *sont libres d'entrer dans les passes de mer du Royaume*, à l'exception du chenal du Hoek van Holland, et de mouiller en rade de l'endroit le plus rapproché de la pleine mer, pourvu que le nombre de ces navires et bâtiments, portant le même pavillon, y compris ceux qui se trouvaient déjà en rade, n'excède pas celui de trois.

Les rades dont il s'agit sont celles de Flessigne, Vere, Zierikzee, Brouwershaven, Hellevoetsluis, Brielle et Texel.

Art. 2. — *Il est interdit aux navires et bâtiments de guerre étrangers d'entrer dans les ports fortifiés du Royaume et de naviguer sur les eaux intérieures sans autorisation préalable du Ministre de la Marine.*

Les ports fortifiés sont ceux de Hellevoetsluis, celui d'Ymuiden ainsi que le Nieuwe Diep.

Sont considérés comme eaux intérieures : le Friessche Zeegat, les chenaux de Vlieland et de Terschelling, le Zuiderzee avec ses entrées de la rade du Texel et le Maasdief, ainsi que le chenal du hoek van Holland.

Art. 3. — Aucun des navires ou bâtiments visés.. ne sera admis à séjourner dans le Royaume plus de quatorze jours consécutifs.

Comme on le voit par cette loi, l'*Escaut* n'est pas compris dans les eaux intérieures et le règlement définit le fleuve devant Flessingue comme rade et comme *passe de mer*. (« *Zeegat* ».)

LA LOI HOLLANDAISE DU 30 OCTOBRE 1909

Toutefois ce règlement fut abrogé et remplacé le 30 octobre 1909 par un autre qui prétend tout bonnement changer l'*Escaut* en eau intérieure, dans les termes suivants :

Art. 4. — 1) Il est interdit aux navires de guerre étrangers d'entrer dans les passes de mer mentionnées ci-dessous, sans l'autorisation de notre ministre de la Marine, ou de naviguer sur les eaux intérieures du Royaume sans une telle autorisation.

2) Les passes de mer visées ci-dessus sont celles de Terschelling, Texel, Ymuiden, Hoek van Holland, Goerie.

3) Le terme « eaux intérieures » comprend toutes les eaux navigables situées à l'intérieur des passes de mer du Royaume.

L'ESCAUT MARITIME N'EST PAS UNE EAU INTERIEURE

L'*Escaut* hollandais peut-il être compris dans les eaux intérieures ? Evidemment non. Sans même invoquer le régime spécial international de l'*Escaut*, bien que cela doive être notre argument principal, (comme il apparaît clairement des discussions de 1831 à 1839) il suffit de se baser sur le règlement hollandais de 1893, qui désigne nominalement l'*Escaut*, prouvant ainsi que l'entrée du fleuve est libre, tandis que le règlement de 1909 ne le mentionne pas, ou n'a pas osé le désigner, de peur d'une protestation violente.

L'*Escaut* occidental, tout comme l'oriental, a toujours été appelé *Zeegat* (*passe de mer*) par les Hollandais, même dans leurs règlements de pilotage, et prétendre maintenant le contraire c'est émettre une hérésie.

UNE FAUSSE INTERPRETATION DU REGLEMENT

L'*Escaut* est donc incontestablement une passe de mer à laquelle le règlement de 1909 ne peut pas s'appliquer, et, d'ailleurs, jamais un arrêté royal néerlandais ne pourrait lier la Belgique ou les puissances.

Ce règlement ne fut d'ailleurs pas appliqué à l'Escaut avant 1912, et ce n'est qu'à ce moment que la Hollande commence à affirmer, mais encore fort timidement, que l'Escaut tombe dans la catégorie des eaux intérieures.

Nous ne comprenons, ni nous admettons, que le gouvernement belge n'ait pas protesté le plus énergiquement possible, lors du premier essai d'application de formalités pour eaux intérieures, à des navires naviguant sur l'Escaut.

Nous ne comprenons pas non plus, comment le grand politicien et diplomate Beernaert ait laissé empiéter de pareils façon sur nos droits.

LA CONVENTION DE 1843

Reportons-nous maintenant à la Convention du 20 mai 1843 pour savoir ce qu'elle dit de l'Escaut à propos de navires de guerre.

L'article 48 de cette convention dispense les bâtiments de guerre de l'obligation de prendre un pilote.

Plus tard, la convention du 20 avril 1855 déclara désirable d'assimiler aux bateaux de guerre les yachts pour les exempter également du pilotage.

Cette dispense est également maintenue dans la convention du 11 juillet 1863.

Mais c'est encore l'article 26 du traité de 1843, relatif au pilotage et à la surveillance commune du fleuve qui est le plus formel. Il dit, en ce qui concerne les vaisseaux armés :

« Tout pilote sera tenu de demander aux capitaines et commandants des navires qui arrivent, » si ils ont de la poudre à canon à bord, et en » quelle quantité : il en fera immédiatement rapport s'il y a lieu, au capitaine du port de destination, sans préjudice des obligations imposées » par les lois sur le transport des poudres à tirer.

» Les pilotes sont tenus, en outre, d'avertir les capitaines, qu'avant d'entrer en rivière ou en rade, ils aient à ôter la charge à boulets ou autres projectiles de bouches à feu dont leurs bâtiments pourraient être armés. »

Où est-il question là d'autorisation à demander au ministre de la marine hollandaise ?

Ces bateaux armés ne devaient donc pas demander d'autorisation au ministre de la marine hollandaise.

Depuis 1839 jusqu'en 1865, époque à laquelle notre flotte militaire belge fut supprimée, nos bâtimens de guerre ont toujours descendu et remonté le fleuve sans qu'il leur ait été imposé la moindre formalité administrative néerlandaise.

De plus, depuis 1910 jusqu'en août 1914 notre flotte de défense de l'Escaut et des côtes, qui comprenait quatre canonnières, quelques unités de la compagnie des torpilleurs du génie et des pontonniers du génie ont librement navigué sur tout le fleuve sans que la Hollande essaye d'imposer la nouvelle réglementation qui n'est justifiée par rien.

Dans les pourparlers du traité hollando-belge, notre amour-propre, nous prive de nos droits et pour un Etat vasal de la Hollande.

Il serait impardonnable de la part de notre gouvernement de laisser durer plus longtemps cette mauvaise plaisanterie, qui nous blesse dans notre amour propre, nous prive de nos droits et qui fait passer à l'étranger la grande Belgique, pour un Etat vasal de la Hollande.

L'INCIDENT DU NAVIRE DE GUERRE CHILIEN

La prétention par le gouvernement hollandais de soumettre à une autorisation le mouvement des navires de guerre destinés à Anvers a donné lieu à plusieurs reprises à des incidents.

Après la guerre, un navire de la marine italienne est venu tout directement à Anvers, sans se soucier de cette autorisation.

Aux autorités hollandaises, le commandant a simplement répondu qu'il avait ordre de se rendre à Anvers de son gouvernement.

Désireux de ne pas provoquer un incident et sauver les apparences — et pour cause — l'autorisation a été accordée après coup.

En 1928, nouvel incident, cette fois avec le navire-école de la marine de guerre chilienne « General Baquedano ». Au moment où il allait atteindre, près de Bath, les eaux belges, le navire

fut rejoint et arrêté par un bateau armé de la police maritime hollandaise, afin de demander au capitaine s'il avait sollicité une autorisation à La Haye pour se rendre à Anvers, par les eaux hollandaises. Cette formalité tracassière et injustifiée n'avait pas été remplie mais, conformément à sa tactique habituelle, le gouvernement hollandais a quand même laissé passer le bateau, n'étant pas encore suffisamment sûr qu'il possède le droit d'empêcher le passage des bateaux de guerre non munis d'une autorisation.

Mais c'est un acheminement, et l'on est en train de créer des précédents si nous laissons faire. Un beau jour, le règlement sera imposé, si nous ne protestons pas contre cet abus de pouvoir et si nous n'obtenons pas son abolition.

L'incident a fait dans tout le pays une pénible impression parce qu'il a mis, une fois de plus, en relief combien est vaine la liberté tant proclamée de navigation sur l'Escaut, en aval de la frontière belge.

XV

L'Escaut en temps de guerre

Dans notre précédent article, nous avons examiné, quelle attitude la Hollande prend envers nous en ce qui concerne les navires de guerre se rendant à Anvers en temps de paix.

Nous allons maintenant relever ses agissements en temps de guerre, agissements qui dénotent une plus forte hostilité encore et une plus grande méconnaissance de nos droits.

* * *

Dans les traités de 1839 et 1853 rien n'est stipulé concernant la navigation sur l'Escaut, ni pour les bâtiments de commerce, ni pour les vaisseaux armés en temps de guerre.

Dans les conventions concernant le pilotage, le balisage et l'éclairage de 1842, 1866, 1873, 1881 et 1891, on ne trouve non plus de restriction. Mais un article additionnel à cette dernière convention, signé après coup à La Haye le 30 novembre 1891 dit :

« Il est, en outre, bien entendu que le second paragraphe de l'article II de cette convention ne vise pas le cas de guerre ou de danger éventuel de guerre. »

Le paragraphe en question stipule que *« le Gouvernement hollandais ne peut enlever ni détourner de leur destination, sans le consentement de la Belgique, les feux, les balises et les échelles de marée. »*

Dans la convention de 1907 la clause de guerre est reprise et l'article 8 reconnaît explicitement à la Hollande le droit d'enlever les bouées et d'éteindre les feux.

Il paraît évident que cette réserve ne pourrait s'appliquer qu'à une guerre dans laquelle la Hollande serait impliquée, mais même, en admettant que dans l'esprit de ceux qui ont proposé et signé cet article, toutes les guerres — même ne touchant pas la Hollande — étaient comprises, il s'ensuit que les Pays-Bas ont épuisé leurs droits lorsqu'ils éteignent les feux et enlèvent les balises. C'est logique.

La Hollande ne pourrait donc, d'aucune autre façon, porter atteinte à notre libre droit de navigation.

Si les Pays-Bas pouvaient faire dans l'Escaut tout ce qui leur plaisir en temps de guerre, n'eût-il pas été superflu de faire la petite restriction concernant les balises et les feux?

Voyons maintenant ce que la Hollande a fait au début de la guerre.

Le 7 août 1914, la Hollande a complètement modifié l'éclairage et le balisage en remplaçant les bouées et les feux habituels par un balisage dit « de guerre ».

Puis elle a placé des mines dans certaines parties du fleuve.

Elle a interdit aux pilotes belges l'accès de l'Escaut en aval de Hansweert et exercé un droit de visite sur les bateaux en destination d'Anvers.

Elle a interdit le passage des bateaux d'intérieur et de vapeurs de commerce allemands, pris par nous à Anvers, de sorte qu'on n'a pu les conduire à Ostende.

Chose plus grave encore, elle a saisi les navires belges armés, en internant les équipages.

Elle a interné les soldats belges se trouvant à bord des navires marchands et pour couronner le tout, elle a interdit, en menaçant d'employer la force, l'accès de l'Escaut aux navires de guerre des puissances garantes de la neutralité belge.

Rien, absolument rien dans les traités, autorise les Pays-Bas à prendre des mesures pareilles et à les appliquer avec le zèle dont il a été fait preuve.

L'internement des navires belges voulant gagner Ostende en octobre 1914 est une mesure excessive que rien ne justifie, pas plus que la saisie des bateaux ennemis confisqués par les Belges dans le port d'Anvers et qu'on voulait conduire en France ou en Angleterre.

En effet, le droit international admet le passage des prises maritimes par les eaux neutres.

D'autre part, tout navire armé en guerre a le droit de séjournier 24 heures dans des eaux neutres, sous condition de s'abstenir de tout acte d'hostilité ou de préparation militaire, et de ne pas s'y ravitailler en munitions.

Cette faveur a été accordée à plusieurs navires de guerre allemands pendant la guerre.

Pourquoi la Hollande a-t-elle traité autrement nos canonnières, nos transports et nos prises, les a-t-elle saisis et interné les équipages? Et en vertu de quels textes de traités?

La disposition du « cas de guerre ou de danger de guerre » a été glissée après coup, probable-

ment avec une arrière-pensée, dans la convention de 1891. En 1907 cette vague stipulation a également échappé à l'attention des diplomates belges et ce n'est qu'en 1912 qu'en Belgique, on a commencé à s'émouvoir de cette grave dérogation aux textes et à l'esprit du traité de 1839.

C'est le 8 août, que le Gouvernement néerlandais a averti notre ambassadeur à La Haye que « *la neutralité des Pays-Bas leur ferait un devoir de s'opposer par la force au passage de tout navire belligérant qui se présenterait pour remonter l'Escaut soit en vue d'attaquer pour défendre Anvers.* »

Les pilotes belges ne furent plus admis qu'à conduire les navires de Hansweert à Anvers, les pilotes hollandais se réservant le pilotage en aval de Hansweert.

Cet arrangement, lui aussi, est tout à fait une dérogation aux prescriptions des traités, tout comme les autres illégalités que nous avons indiquées.

Nous ne comprenons pas comment notre gouvernement ait pu permettre tous ces accrocs à nos droits et aux traités sans protester énergiquement et agr. si pas immédiatement, au moins plus tard, par exemple immédiatement après la guerre.

Et, ce n'est pas, qu'il n'a pas été protesté par des personnalités contre les prétentions des Pays-Bas, notamment par le baron Guillaume, le ministre Segers, le lieutenant-général de Heusch, le président de la Cour d'appel de Bruxelles Nys, le juriste baron Descamps, le juriste français Despagnes, le député hollandais Patyn, etc. Aux protestataires il convient d'ajouter la commission pour la défense des côtes et de l'Escaut et le journal « *Le Temps* ».

Dans les pourparlers avec la Hollande pour régler à notre satisfaction, les questions litigieuses, il faut absolument que notre diplomatie obtienne un changement complet d'attitude de la part de nos voisins du nord dans les questions de l'Escaut.

Sinon, ne vaudrait-il pas mieux en référer à la Société des Nations et faire internationaliser l'Escaut, puisque nous paraissions incapables de revendiquer et d'obtenir nos droits, surtout maintenant que notre excellente flotte de guerre prise aux Allemands a été partiellement vendue à l'encaissement et partiellement désarmée.

XVI

L'évacuation des eaux des Flandres

Dans ce chapitre nous entreprenons l'examen de la question de l'évacuation des eaux des Flandres.

Si la libre navigation sur l'Escaut est chose capitale pour notre pays, il en est tout autant pour les Flandres de l'évacuation des eaux drainées dans les polders belges, surtout de ceux de la Flandre orientale.

Si nous avons choisi ce sujet c'est que pendant toutes les périodes pluvieuses, les difficultés d'écoulement des eaux de pluie provoquent derechef dans les polders des Flandres de graves inondations et ennuis qui en sont le corolaire.

* * *

Toute l'histoire de la Flandre, surtout depuis l'annexion de la Flandre zélandaise par la Hollande, se trouve dominée par le grave problème de l'évacuation des eaux.

C'est même cette question-là, qui, à plusieurs reprises depuis l'année fatale 1648 a servi comme point de départ à des pourparlers concernant la réouverture de l'Escaut.

Par suite des engouements faits par les Pays-Bas en arrière du Zwyn et du Braakman, le colmage des terres situées à proximité des rives du fleuve s'est faite à une côte plus élevée que celle des basses terres de Flandre orientale.

Il en résulta, outre l'ensablement rapide du Zwyn et du Braakman, occasionnant la décadence de Bruges, que de très nombreuses fois des mondatons calamiteuses ont ravagé et continuent à ravager les polders flamands et qu'il s'est créé un état de choses permanent contraire aux intérêts bien entendus de la Belgique.

Ces intérêts coïcient avec une application équitable des principes admis par le droit naturel et même par le droit civil (voir à ce sujet les « obligations du propriétaire du fonds servant »).

La solution définitive et satisfaisante de ce triste litige entre la Hollande et la Belgique n'a cessé d'être un sujet de grande préoccupation de nos gouvernements successifs et elle continue à s'imposer comme étant de plus en plus urgente.

* * *

Voyons ce que le traité des XXIV articles (15 novembre 1831) dit à ce sujet :

« L'écoulement des eaux des Flandres sera réglé entre la Hollande et la Belgique d'après les stipulations arrêtées à cet égard dans l'article 6 du traité définitif conclu entre S. M. l'Empereur d'Allemagne et les Etats Généraux, le 8 novembre 1785, et que conformément au dit article, des commissaires, nommés de part et d'autre, s'entendront sur l'application des dispositions qu'il consacre. »

Cet article 6 du traité de Fontainebleau disait :

« LL. HH. PP. feront régler de la manière la plus convenable, à la satisfaction de l'Empereur, l'écoulement des eaux des pays de S. M. en Flandre et du côté de la Meuse, afin de prévenir, autant que possible, les inondations.

» LL. HH. PP. consentent même qu'à cette fin, il soit fait usage, sur un pied raisonnable, du terrain nécessaire sous leur domination. Les écluses qui seront construites à cet effet sur les territoires des Etats Généraux resteront sous leur souveraineté et il n'en sera construit dans aucun endroit qui pourrait nuire à la défense de leurs frontières.

» Il sera nommé respectivement dans le terme d'un mois, après l'échange des ratifications, des commissaires chargés de déterminer les emplacements convenables pour les dites écluses ; ils conviendront ensemble de celles qui devront être soumises à une règle commune. »

Les arrangements pris avec les Pays-Bas — notamment le règlement du 20 mai 1843 — ne donneront point satisfaction à la population de la partie septentrionale de la Flandre orientale.

Finalement, une commission d'étude hollando-belge fut constituée en 1890, mais aucune décision n'a été prise jusqu'à présent.

En 1911 (le 11 décembre, pour être précis), le ministre Van de Vyvere exprima l'espérance « qu'en égard aux bonnes relations de voisinage et d'amitié qui existent entre les Pays-Bas et notre patrie, nos voisins ne refuseraient pas de nous donner satisfaction dans toute la mesure de la justice et de l'équité. »

L'espoir du ministre ne s'est pas réalisé, pas plus que le plan complet d'évacuation des eaux des régions à l'est du canal de Terneuzen, plan dressé par la commission indiquée.

Un député des Flandres dénonçait avant 1914 la mauvaise volonté du président (hollandais) de la commission, lequel, « malgré les sollicitations nombreuses dont il était l'objet, s'abstenait de convoquer la commission ».

En 1928 dans la séance de la Chambre du 1^{er} décembre, M. Rubbens, député, s'est plaint des endiguements consécutifs du bras de l'Escaut nommé Brackman, par la Hollande, qui empêchent la décharge normale des eaux et occasionnent des inondations.

Un autre député, M. de Kerckhove d'Exaerde, a signalé de son côté, à la même séance, le fonctionnement et l'entretien défectueux des fossés d'évacuation situés sur territoire hollandais et il annonçait qu'il reviendrait sur cette question lors de la discussion sur le budget des affaires étrangères.

De tout cela on peut voir que les accords relatifs à l'écoulement des eaux n'ont été que fort imparfairement exécutés par les Pays-Bas, et d'ailleurs l'eussent-ils été, qu'ils auraient été insuffisants par suite de nouveaux colmatages et endiguements incessants faits en Flandre zélandaise par les Pays-Bas et faisant partie du fameux plan de « normalisation » de l'Escaut, dévoilé depuis quelques années.

De ces faits, nos basses terres sont condamnées à l'inondation chronique.

Les annales du « Meetjesland », de la région d'Assenede et d'Eecloo, mentionnent même des dizaines de crues « volontairement provoquées » par la fermeture des écluses en Zélande.

Sous le règne de Joseph II, les dégâts occasionnés aux basses terres par une de ces inondations s'élèverent à des millions de florins et par le traité de Fontainebleau, « la Hollande fut condamnée à la réparation du dommage.

* * *

La situation actuelle ne peut perdurer. Il faut une solution radicale. Elle doit nécessairement comprendre, afin de mettre pour toujours une grande partie de la Flandre à l'abri d'inondations les mesures suivantes :

a) la construction de plusieurs canaux de dérivation ;

b) l'établissement d'écluses, dont quelques-unes avec station de pompage ;

c) la manœuvre attentive et soigneuse de tout le système d'évacuation dans l'intérêt des contrées qu'il est appelé à desservir.

Ceci implique les accès à l'Escaut, lesquels sont essentiellement dépendants de la configuration même du fleuve.

Comme celle-ci est sujette à des modifications naturelles et aussi artificielles, nous devons réclamer pour notre pays le droit de faire à tout moment ce qu'il faut pour nous préserver d'inondations.

XVII

La ruine de nos pêcheurs de moules

Avant la fermeture du Sloe et de l'Escaut oriental, un grand nombre de Belges allaient pêcher des moules dans les bras de mer dépendant de la branche Nord du fleuve.

Le droit de pêche sur l'Escaut est régi par les dispositions du paragraphe 6 de l'article 9 du traité du 19 avril 1839, qui prescrit l'élaboration d'un règlement comprenant l'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcherie *dans toute l'étendue de l'Escaut sur le pied d'une parfaite reciprocité et égalité.*

C'est le règlement du 20 mai 1843 qui a été élaboré en exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839 relativement à la pêche et au commerce de pêcherie.

L'article 1 de ce règlement précise comme suit les endroits où la pêche peut être exercée par les habitants des deux pays :

Article 1. — Sur l'Escaut en aval d'Anvers jusqu'au fort de Bath et delà vers le polder de *Hoogewerf (Ossendrecht)* (Escaut oriental).

Sur l'Escaut occidental jusqu'à la mer.

Sur les eaux du *Hellegat* (près d'Ossenisse) jusqu'au passage entre *Zaamslag* et *Stoppeldijk*.

Sur le *Braakman* jusqu'à la ligne entre *Philippine* à l'ex-*fort Maurice*.

Sur le *Zwin* jusqu'à la ville de l'Ecluse.

Sur le *Sloe* jusqu'à la ligne entre le fort de *Rammeekens* et le tour de's *Heerenhoek*.

Remarquons que, par un curieux concours de circonstances, le *Hellegat*, la partie du *Braakman* en question, le *Zwin* et le *Sloe* se sont ensablées et devenus impraticables pour la pêche et ce à la suite d'endiguements poldérisations et barrages intentionnels.

L'article 2 dit qu'aucune faveur ou immunité en fait de pêche ne pourra directement ou indirectement être accordée aux pêcheurs nationaux dont ne jouiraient en même temps les pêcheurs de l'autre pays.

Signalons encore que, d'après le règlement, les deux gouvernements se réservent respectivement le droit d'accorder des concessions de bancs artificiels de moules, mais que l'établissement de ces bancs ne pourra être accordé qu'aux endroits où *les bancs de moules ne se forment pas naturellement*.

C'étaient principalement des habitants des villages belges de La Clinge et de Kieldrecht qui se livraient à cette industrie; mais, comme cette pêche a lieu dans des eaux exclusivement hollandaises. De cette façon, ils pouvaient exercer leur landais, pour la prise de la patente et l'adjudication des lots, les sujets belges avaient pris l'habitude de prendre une inscription de domicile fictive dans la partie hollandaise de La Clinge, ou à Grauw, de Paal et autres communes néerlandaises. De cette façon il pouvaient exercer leur industrie.

Depuis pas mal d'années toutefois, les autorités hollandaises se sont montrées de plus en plus exigeantes : elles ont institué un service fort sévère de surveillance qui a mis fin aux élections de domicile par des Belges en territoire hollandais.

A coups de poursuites pénales, d'emprisonnement, d'amendes, de confiscations de licences, elle est arrivée à contraindre les pêcheurs belges ou bien à renoncer à leur métier et vendre leur barque, ou bien d'aller habiter en Hollande.

A présent, il ne reste plus que quelques rares pêcheurs belges résidant encore dans cette région, et qui doivent se contenter de voir leur florissante industrie d'antan réduite à la pêche de la crevette dans l'Escaut occidental.

Les agissements des autorités hollandaises sont légaux, strictement parlé, et ne peuvent donner lieu à l'expression officielle de griefs; mais cela ne doit pas nous empêcher de constater que ce qui était jadis l'usage, ne l'est plus aujourd'hui.

C'est sans le moindre motif de la part des pêcheurs belges lésés que s'est fait ce retour à une très sévère application des stricts principes légaux.

Toute la population belge vivant de l'industrie des moules serait fort heureuse de reprendre ce métier lucratif, mais les chances de voir du changement pour le mieux sont minimes, car nos voisins déjà si acharnés à revendiquer et s'accaparer de droits qu'ils n'ont pas, ne seront pas plus disposés à céder sur ce point, qui devrait figurer dans les discussions à propos des accords hollando-belges.

XVIII

Le « port belge » de Bouchaute

Le port belge de Bouchaute sur l'Escaut n'a, il est vrai, pas d'importance capitale, car il ne sert qu'à quelques centaines de pêcheurs, mais le problème de ce petit havre de pêche n'en est pas moins une des manifestations les plus curieuses et les plus intéressantes de la contradiction entre les intérêts belges et hollandais sur le Bas-Escaut.

Bouchaute est un village situé au Nord-Est d'Eecloo, à la limite extrême de la frontière belge. La principale industrie des habitants de cette commune consiste dans la pêche de salicques et de moules. Elle possède un certain nombre de barques de pêche du type usuel dans ces parages.

Ces barques portent dans les voiles les lettres B O U. Les pêcheurs bouchautois ont toujours été réputés pour leur habileté et leur hardiesse. Jadis, Bouchaute était en communication facile et directe avec l'Escaut par le bras de mer Braakman, lequel pénétrait par une de ses criques dans le territoire belge.

Par suite des endiguements et des travaux de colmatage faits en Zélande, l'eau s'est peu à peu retirée, et actuellement, il n'est plus possible d'arriver qu'à environ 500 mètres de la frontière belge et à environ 2 kilomètres du village même. Cela a obligé les pêcheurs belges à remiser leurs barques en territoire hollandais.

Par un traité conclu le 29 juillet 1846 avec les Pays-Bas, un havre de pêche avait été réservé en terre zélandaise à nos pêcheurs, sous le nom de « port belge ».

Il existe malheureusement entre les habitants des communes de Bouchaute (Belgique) et des Philipines (Hollande) une rancune séculaire, ravivée sans cesse par l'esprit de concurrence. Aussi a-t-on pu constater que sous l'inspiration des Philipinois, la Hollande a, depuis 1860, continuellement cherché à entraver le commerce maritime des habitants de Bouchaute.

N'oublions pas qu'il ne s'agit non seulement des intérêts de toute une population, mais que c'est dans ces milieux que l'on trouve un centre de recrutement de marins et de mariniers que nous devons sauver de la perte de leur nationalité, possible ou probable, en les mettant à même de gagner leur vie et de continuer à exercer leur métier en Belgique.

Il serait d'ailleurs intéressant de rechercher si les pêcheurs belges ne possédaient pas de droits acquis datant d'avant 1830, voire d'avant 1815.

Il conviendrait donc de faire des recherches dans les archives des Ministères et dans celles des communes intéressées pour s'en rendre compte.

D'sons encore pour finir que la question de la pêche des moules a été totalement omise dans les pourparlers hollando-belges.

* * *

Puisque nous parlons de l'industrie de la pêche des moules, signalons qu'un essai, dû à l'initiative de l'actif et entreprenant M. Van Mareke, vient d'être fait pour réintroduire la culture des moules en Belgique.

En effet, en octobre de cette année (1932), M. Van Mareke, directeur des bateaux « Flandria », après avoir fait procéder à des analyses pour s'assurer si la nature du « champ » convenait, a fait « semer » des naissains un peu en aval de Doel, à l'endroit où, à marée basse, le banc émerge.

L'avenir nous renseignera si l'endroit convient encore à la culture des moules, chose qui dépend de la qualité de l'eau qui doit être très salée.

Nous suivrons la tentative de M. Van Mareke avec intérêt puisqu'elle contribue à faire revivre une tradition perdue en Belgique.

Evidemment, jamais on ne pourra faire une culture intensive sur l'Escaut belge puisqu'il faudrait des espaces immenses, rien que pour produire une quantité suffisante pour la ville d'Anvers par exemple, espaces qui nous manquent totalement.

Nous estimons qu'il y a plus de chance de réussir actuellement à Doel, qu'il y a quelques années, parce que les marées de flot sont devenues plus puissantes, par l'amélioration des passes, approfondies et élargies, qui laissent passer de plus grandes quantités d'eau et, d'autre part, par la réduction sensible du débit d'eau douce du réseau de l'Escaut supérieur, dont une grande partie est captée par l'Yser, et surtout par le Canal de Terneuzen.

Au fur et à mesure que le Braakman a été intentionnellement ensablé, les vexations se sont accentuées, comme on peut en juger par les faits suivants:

- a) Le droit de décharger les produits de la pêche dans le havre de Bouchaute fut retiré.
- b) Il en a été de même de l'autorisation de traverser les quelques mètres de terrain qui sépare ce port de la frontière belge.
- c) Nos pêcheurs sont obligés d'aller faire leur déclaration d'importation à Philipines, ce qui, par suite de l'allongement du trajet, les force à faire un grand détour. Pour les barques à voile cela représente une perte de plusieurs heures. Ce n'est qu'après cette formalité vexatoire accomplie, qu'il leur est permis de conduire le produit de leur pêche par la route à Bouchaute.

d) Les règlements hollandais sont appliqués aux Belges avec une rigueur exceptionnelle, preuve de l'esprit d'hostilité de la part des officiels hollandais. Aussi, nombreux sont nos compatriotes qui ont été frappés de fortes amendes et de peines de prison pour de très légères infractions, souvent commises par ignorance.

Fidèles à notre habitude de bien vérifier quels sont, suivant les traités, nos droits et nos obligations, nous avons consulté la Convention du 7 aôut 1843 qui contient un article additionnel s'appliquant précisément aux « facilités » à accorder aux pêcheurs de Bouchaute.

En voici le texte:

« ... les moules et crevettes pêchées dans le Braakman pourront être transportées par le bureau de Bouchaute ou par tout autre désigné par le gouvernement belge sans être assujetties à aucun droit ou formalité dans leur parcours sur le territoire hollandais... »

Est-ce suffisamment clair et net?

On voit que de la théorie à la pratique il y a de la marge ... hélas!

* * *

LES NAISSAINS DE MOULES DE LA CÔTE BELGE

La situation s'était encore aggravée depuis que les Bouchautois ont vu leur situation précaire améliorée par l'obtention du droit, accordé par le gouvernement belge, de cueillir les naissains de moules à Zeebrugge et tout le long de la côte belge.

Toutefois, sur la demande des pêcheurs belges mêmes, cette mesure a été abrogée.

* * *

Lorsqu'on étudie bien cette question on peut constater un désir, une volonté tenace dans les tentatives faites en Hollande, pour mettre fin aux droits alloués à la Belgique dans le Braakman et cela en tuant l'industrie de la pêche à la moule pratiquée par les habitants de Bouchaute.

Ces faits ont plus d'une fois été dénoncés au Parlement belge, notamment par les députés Verhaegen, Mechelynck, Van Zele et d'autres encore.

L'ENSABLEMENT DU « PORT BELGE »

Par suite des manœuvres de « normalisation » (lisez ensablement prémedité) de l'Escaut, le port belge de Bouchaute, situé en territoire hollandais, s'envase, lui aussi, fort rapidement, et l'on peut prévoir le jour où il ne sera plus praticable, même aux barques de pêche dont le tirant d'eau est très faible.

Il importe donc que le gouvernement se préoccupe de la chose et il a pour devoir d'envisager, dès à présent, non seulement l'amélioration du régime d'importation des produits de la pêche des Bouchautois, mais encore et surtout la modification des voies d'accès du havre, ou bien encore son déplacement.

INTERVENTION DE LA COMMISSION DE L'EVACUATION DES EAUX

La Commission de l'évacuation des eaux des Flandres, commission dont nous avons parlé dans un précédent article, s'est également occupée de cette question.

Elle avait mis à l'étude un projet (belge) comportant le creusement d'un canal à double usage. — canal de navigation et de dérivation, — ainsi que de la construction d'un nouveau port d'accostage et de déchargement.

Il y était également question d'octroyer aux pêcheurs de Bouchaute le droit d'importer les produits de leur pêche directement de leurs barques en Belgique. Pendant la durée des travaux, on aurait établi une puissante station de pompage.

Suivant les principes immuables, la Hollande se serait laissé arracher son consentement, à condition pour la Belgique de payer tous les frais, alors que la responsabilité directe en revient uniquement à nos voisins.

* * *

Dans de précédents articles, nous avons déjà fait remarquer qu'en droit comme en équité, la charge financière de tous ces travaux incombe à la Hollande, car le traité de 1839 nous a accordé

— moyennant de forts sacrifices, on ne saurait pas assez le répéter, — la libre navigation sur l'Escaut, ce que le traité de 1846 a interprété sous la forme de concession d'un havre de pêche au profit des pêcheurs belges. Ce havre est situé en eaux *libres et saumâtres* (ce qui est important pour la navigation autant que pour la conservation des captures).

La Hollande nous doit, suivant les traités, la réparation des conséquences des événements naturels et artificiels qui modifient cette situation: elle doit nous rendre le même port avec les mêmes avantages.

* * *

Or, l'ensablement du Braakman est le résultat de stravaux d'endiguements, de colmottage voulu et de poldérisation..

Les pêcheurs de Bouchante accepteraient le canal à écluse et d'eau douce comme un pis-aller, mais sous la condition formelle que leur nouveau havre soit en eaux libres et saumâtres.

Il va de soi que si la Belgique intervenait dans les frais qu'entraîneront les modifications nécessaires, il faut qu'il soit stipulé formellement qu'elle réserve la question de principe et que son intervention pécuniaire est une gracieuseté de sa part, une preuve de sa modération et de son esprit de conciliation.

XIX

La canalisation de la Meuse Le canal Juliana et le canal Albert

Avant qu'il fût question de creuser les canaux auxquels furent donné les noms de Juliana et d'Albert, on songea en Hollande, quelques années avant la guerre, à canaliser la Meuse entre Lixhe et Maasbracht, de façon l'adapter aux bateaux rhénans de grand tonnage et capter ainsi au profit de Rotterdam une plus grande partie du trafic de la Meuse et de la Sambre et, par conséquent, au détriment d'Anvers, donc de toute la Belgique.

Comme la Meuse forme, pour une grande partie de son cours, la frontière entre les Limbourg hollandais et belge et que la frontière court au milieu du chenal navigable, il fallait évidemment le consentement de la Belgique pour exécuter cette vaste entreprise portant sur un trajet d'environ 55 kilomètres.

La nécessité de ce consentement résulte de l'esprit des traités de 1839.

Du côté belge, hélas, on ne réagit pas aussi vivement qu'il aurait été désirable.

A cette époque on ne se rendait généralement pas compte du grand intérêt économique direct ou indirect que le transit de marchandises présente, non seulement pour un port, mais surtout pour tout le pays dont il dépend.

Du côté liégeois, et plus spécialement des intéressés dans le commerce et l'industrie, voire dans le monde des bateliers, on soutint le projet hollandais sans ce soucier des intérêts majeurs de la Belgique, et cela rien que pour obtenir un fret plus réduit encore sur Rotterdam.

Du côté hollandais, fort de ce soutien, on semblait avoir l'intention de réaliser cette canalisation, même sans l'assentiment de notre pays.

Ceci pourrait paraître actuellement une affirmation risquée, mais elle n'a rien d'extraordinaire.

Notre pays ne s'est-il pas, depuis 1839, montré toujours excessivement faible envers les prétentions de nos voisins, même lorsqu'elles étaient contraires à l'esprit et à la lettre des conventions?

Heureusement quelques esprits clairvoyants firent entendre en 1913 un cri d'alarme et exigèrent l'amélioration préalable des communications entre Liège et Anvers, ainsi qu'entre Charleroi et Bruxelles, avant de consentir à la canalisation de la Meuse.

Ils demandèrent également que la navigation fluviale en Belgique jouirait des mêmes avantages qui lui sont concédés en Hollande, au point de vue des taxes et de la navigation dominicale.

Leur appel n'eut que fort peu de succès, car la masse ne se rendait pas compte encore de ce que Anvers signifie pour l'économie du pays. N'a-t-il pas fallu des années de propagande intense après 1918 pour intéresser les habitants de toutes les régions à notre grand port?

Ces précurseurs bien avisés réclamèrent aussi un canal vers le Rhin, une communication à laquelle nous avions droit suivant le traité de 1839, mais auquel, bientôt, nous avons imprudemment renoncé pour établir le premier chemin de fer d'Anvers à Cologne à une époque où on s'imaginait naïvement que le chemin de fer allait tuer complètement le trafic fluvial.

En présence de ce mouvement hostile en Belgique et voyant que les esprits dans le pays s'alarmiaient, un nouveau projet fut élaboré en Hollande, celui d'un canal latéral à la Meuse, creusé entièrement sur territoire hollandais.

Ce plan fut mis en exécution pendant la guerre, mettant à profit notre impossibilité de réagir, totalement occupés que nous étions par les misères morales, financières et physiques de la grande guerre.

Toutefois, en Hollande on ne s'est nullement préoccupé des droits que nous avons de disposer de l'eau de la Meuse.

Les traités de 1930 et 1839 ne nous permettent toutefois pas de les utiliser intégralement comme nous l'entendons. Nous avons certaines obligations conventionnelles de fournir de l'eau à la Meuse hollandaise, mais pas pour le canal Juliana, nouvelle création qui n'était pas prévue.

C'est là où la Hollande dépend de notre bon vouloir — et c'est là aussi une occasion unique pour nous, car elle nous met en mesure de pouvoir exiger enfin la reconnaissance de droits si souvent méconnus en matière fluviale et maritime.

Il doit donc être bien entendu que l'eau destinée au Canal Juliana ne peut être cédée que contre son poids en or.

Cette eau doit nous rendre tous les faibles avantages qui nous avaient été accordés par les traités malencontreux — et condamnés — de 1839 et que par inertie, mauvaise volonté, chicanes, voire hostilité non camouflée, nous ont été enlevés progressivement par grignotage.

La période de guerre a eu heureusement un bon côté: celui d'ouvrir les yeux de toute la population sur la signification de l'Escaut et de son trafic au point de vue de la prospérité du pays. Comprenant que cette prospérité serait partiellement compromise par la déviation vers Rotterdam d'une grande partie du trafic de la Sambre et de la Meuse, la Belgique, dans un beau mouvement d'indignation et d'enthousiasme, n'a pas hésité devant le formidable sacrifice financier qu'on lui réclamait en des temps très difficiles, de décider quand même la réalisation d'un nouveau canal de jonction Anvers-Liége pour bateaux rhénans de fort tonnage.

Déjà du côté hollandais on avait, d'autre part, créé le *Canal Wilhelmina* pour bateaux de 600 tonnes pour améliorer les communications vers Rotterdam entre la *Zuid Willemavaart* — à hauteur de Helmond — et la rivière *Mark*.

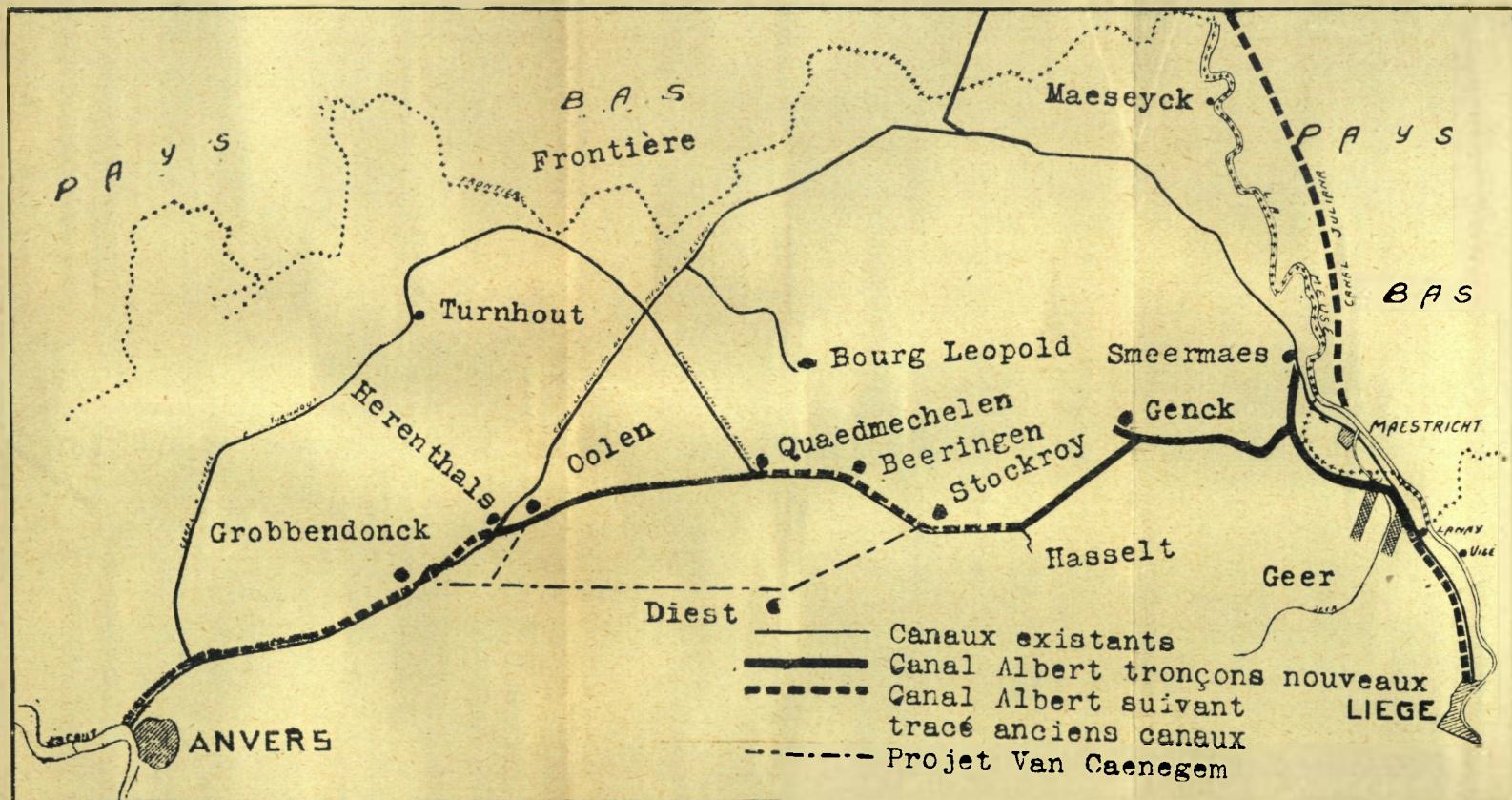
Ceci aurait dû nous engager immédiatement en Belgique, à améliorer dans la même proportion le canal de la Campine au lieu d'attendre des années, comme cela a été le cas.

Ces travaux ont été entamés et il faut qu'ils soient terminés à tout prix avant l'achèvement — dans une couple d'années — du canal *Juliana*, de peur de voir le trafic de la Sambre et de la Meuse être attiré vers Rotterdam.

L'amélioration du canal de la Campine, dont profiteront également les nombreuses industries établies le long de ce canal, n'est qu'un premier pas vers l'amélioration beaucoup plus considérable que nous promet le canal Albert, bien entendu, s'il est réalisé sans bief de partage à la tranchée d'Eygenbilsen.

Le mot d'ordre doit être et rester de ne pas permettre le passage à *Petit Lanaye* de bateaux de la Hollande vers Liège, — ou vice-versa, — d'un tonnage plus élevé que ceux qu'admettra le canal de la Campine après la transformation de ses écluses.

Aussi longtemps que le canal Albert ne sera pas intégralement réalisé, aucune concession ne peut être faite à la Hollande, ni sous le rapport de l'éclusage de navires de plus de 450 t. à *Petit Lanaye*, ni pour la fourniture d'eau au canal *Juliana*.



ESQUISSE DU TRACE COMPLET DU CANAL ALBERT

SOYONS INTRANSIGEANTS

Dans cette question, nous devons absolument nous conduire, comme nos voisins se sont montrés envers nous depuis un siècle, c'est-à-dire opposer un refus obstiné à toute demande.

Encore que de notre côté nous nous en tiendrons ainsi à la lettre et à l'esprit des conventions, tandis que nos voisins ne sont maintes fois pas gênés, comme nous l'avons prouvé dans nos articles précédents -- de nous brimer et de nous refuser ce qui nous revenait de droit.

L'atout du «bouchon» de Lanaye et celui de l'eau pour le canal Juliana doivent nous rapporter au minimum l'application honnête et loyale de la lettre et de l'esprit des traités et la révision de ceux-ci dans le sens préconisé au traité de Versailles.

Est-ce trop demander de l'énergie de notre gouvernement et de l'habileté de nos diplomates?

XX

La question du pilotage sur l'Escaut

« La Commission hollandaise chargée de la revision des taxes de pilotage est sur le point de terminer ses travaux. On peut s'attendre également dans ce domaine à des dégrèvements importants. »

Cette nouvelle, qui a paru il y a quelque temps dans les journaux, ne peut laisser les milieux maritimes indifférents.

En effet les tarifs de pilotage de Rotterdam ne peuvent être supérieurs à ceux d'Anvers.

Avant d'entrer dans le fond de la question du pilotage sur l'Escaut rappelons les conventions et règlements qui la régissent.

LE TRAITE DE 1839

En prem'ier lieu il y a le *traité du 19 avril 1839* entre la Belgique et la Hollande, traité qui nous a été imposé par les Grandes Puissances de ce temps (Grande-Bretagne, France, Prusse, Russie et Autriche).

Le paragraphe 2 de l'article IX de ce traité se rapporte au pilotage sur notre fleuve. En voici le texte :

« En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, il est convenu que le pilotage et le balisage ainsi que la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers seront soumis à une surveillance commune et que cette surveillance commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet de part et d'autre.

Des droits de pilotage modérés seront fixés d'un commun accord et ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.

En attendant et jusqu'à ce que ses droits soient arrêtés, il ne pourra être perçu des droits de pilotage plus élevés que ceux qui ont été établis par le tarif de 1829 pour les bouches de la Meuse depuis la pleine mer jusqu'à Helvoet et de Helvoet jusqu'à Rotterdam en proportion des distances.

Il sera au choix de tout navire se rendant de

pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer par l'Escaut, de prendre tel pilote qu'il voudra, et il sera loisible d'après cela, aux deux pays d'établir dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront jugés nécessaires pour fournir les pilotes.

Tout ce qui est relatif à ces établissements sera déterminé par le règlement à intervenir, conformément au paragraphe 6 ci-après.

Le service de ces établissements sera sous la surveillance commune mentionnée au commencement du présent paragraphe.

Les deux gouvernements s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve ».

REGLEMENT PROVISOIRE DU 26 OCTOBRE 1839

La commission mixte hollando-belge établit le 23 octobre 1839 un règlement provisoire.

Il y est question du choix et de la compétence des pilotes des deux pays, de l'obligation pour les capitaines de s'assurer le concours d'un pilote et de payer les droits de pilotage par moitié aux deux pays, même s'ils se passaient de pilote.

Exception est faite sur les navires de guerre, les bâtiments de mer ayant un tirant d'eau de moins de 1.50 m. et des bateaux de pêche.

TRAITE DU 5 NOVEMBRE 1842

Ce traité fut conclu entre les deux pays pour régler certains points insuffisamment déterminés par le traité de 1839.

L'article 19 établit que « le gouvernement belge pourra établir une administration de pilotage à Flessingue et en détacher à Terneuzen tel nombre de pilotes, que les besoins de cette station lui paraîtront réclamer pour les navires allant de la mer à Anvers ou à Gand et vice versa.

De son côté, le gouvernement des Pays-Bas pourra établir une station de pilotes à Anvers ».

REGLEMENT DU TRAITE DU 20 MAI 1843

Pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839 et du chapitre 2 section 2 du traité du 5 novembre 1842 relativement au pilotage et à la surveillance commune.

« Article 14. Chacun des deux pays pourra, prendre à l'égard de son pilotage telles dispositions particulières qu'il jugera utile dans l'intérêt du service et de la navigation, pour autant qu'elles ne dérogent pas au présent règlement et qu'elles ne constituent ni faveur ni immunités de

nature à faire accorder la préférence à l'un des deux pilotages ».

TRAITE DU 12 MAI 1863

Ce traité, qui a rapport au *rachat du péage sur l'Escaut*, contient également une disposition concernant le pilotage sur l'Escaut.

En effet, l'article 5 dit :

« Les droits de pilotage actuellement perçus sur l'Escaut seront réduits de :

» 20% pour les navires à voiles.

» 25% pour les navires remorqués, et

» 30% pour les navires à vapeur.

» Il reste d'ailleurs convenu que les droits de pilotage sur l'Escaut ne pourront jamais être plus élevés que les droits de pilotage perçus aux embouchures de la Meuse. »

TRAITE DU 19 SEPTEMBRE 1863

Les commissaires hollandais et belges furent chargés vers 1863 d'élaborer des dispositions concernant le pilotage, en concordance avec les prescriptions du paragr. 5 du traité du 12 mai 1863.

Le traité abroge le tarif des droits de pilotage établis suivant le traité de 1843 et établit un nouveau tarif.

Aux catégories de navires non soumis à l'obligation de prendre un pilote, il ajoute les yachts de clubs nautiques, les navires sur lest n'ayant pas plus de 1 m. 90 de calaison et les navires faisant le cabotage dans le fleuve.

TRAITE DU 29 SEPTEMBRE 1875

Cette convention fut conclue pour affranchir du droit additionnel fixé par l'article 36 du règlement du 20 mai 1843, les navires qui, dans la Manche ou le Pas-de-Calais prendraient un pilote pour une des stations de l'Escaut.

TRAITE DU 17 JUILLET 1876

Ce traité fixe les modifications à apporter aux systèmes de signaux d'appel de pilote établi par le règlement international du 20 mai 1843.

TRAITE DU 4 MAI 1891

Ce traité apporte des modifications à l'article du Règlement international du 20 mai 1843 sur le pilotage de l'Escaut, par suite de l'introduction en Hollande d'un nouveau Code pénal.

La nouvelle disposition prévoit que les pilotes et préposés des pilotages seront jugés et punis conformément aux lois en vigueur dans le pays auquel ils appartiennent.

TRAITE DU 23 MARS 1901

Cette convention traite des signaux qui seront considérés comme étant des appels pour obtenir un pilote.

Les prises d'eau à la Meuse

(Article paru dans « La Navigation Fluviale »)

Complément à la brochure

NOS DIFFÉRENDS FLUVIAUX ET MARITIMES HOLLANDO-BELGES

Un lecteur a bien voulu qualifier la brochure « Les différends fluviaux et maritimes hollandos-belges » de « véritable encyclopédie » de ces litiges, et il émet l'appréciation que « la précision de notre documentation fait de cette étude un document extrêmement précieux pour tous ceux qui étudient cette intéressante question internationale ».

Toutefois, il nous fait remarquer que dans le dernier chapitre, consacré au Canal Albert, notre argumentation n'est pas aussi fortement documentée que les autres sujets que nous y avons traités.

En effet, dans ce chapitre nous avons affirmé pas mal de choses sans citer les textes des conventions, et sans traiter le problème sous tous ses aspects, pour ne pas allonger trop l'exposé.

Complétons donc notre argumentation.

Pour commencer, donnons le relevé des traités et conventions qui ont trait à la Meuse et aux prises d'eau.

En premier lieu, il y a le traité du 19 avril 1839 et la convention du 12 octobre 1839, réglant l'exercice de la souveraineté commune de la Meuse, là où ce fleuve forme la limite entre les deux Etats.

Ensuite, il y a les règlements arrêtés le 20 mai 1843 entre la Belgique et les Pays-Bas relativement à la surveillance commune, au pilotage et la navigation sur la Meuse.

Puis viennent les conventions supprimant les droits de navigation sur la Meuse mixte et celles réglant la surveillance des plantations d'osier sur les rives de la Meuse commune.

Nous avons encore la convention pour régler la police et la navigation à vapeur sur la Meuse moyenne.

Nous arrivons enfin au traité du 12 mai 1863, conclu entre les deux pays pour régler le régime des prises d'eau à la Meuse.

LA QUESTION DES PRISES D'EAU

L'article 1^{er} de ce traité mentionne qu' « il sera construit, sous Maestricht, au pied du glacis de la forteresse, une nouvelle prise d'eau à la Meuse qui constituera la rigole d'alimentation pour tous les canaux situés en aval de cette ville, ainsi que pour les irrigations de la Campine et des Pays-Bas ».

Les articles suivants du traité se rapportent au niveau de la flottaison du canal entre Maestricht et Bocholt, à la vitesse et aux quantités d'eau à puiser et à la part de la Belgique (900,000 florins) dans les frais de construction de la prise.

L'article II est plus intéressant par rapport au sujet qui nous occupe, car sa teneur est comme suit :

Art. 2. — L'écluse 19, à Hocht, sera supprimée et remplacée par une nouvelle écluse à établir dans le Z.W.-vaart en amont de la rigole stipulée à l'article 1.

La partie du canal comprise entre l'écluse de Hocht et la nouvelle écluse sera élargie et approfondie de manière à offrir la même capacité et le même tirant d'eau que la partie du bief comprise entre l'écluse 19, à Hocht, et l'écluse 18, à Bocholt.

L'article 12 présente aussi quelque intérêt, puisqu'il a donné lieu récemment à une polémique entre un journal belge et une gazette hollandaise, et dans laquelle on ne tenait pas tout à fait le bon bout du côté belge, faute de connaître la chose à fond, hélas.

Donnons donc aussi le texte de cet article.

Art. 12. — Par extension des dispositions de l'article 10 de la convention du 8 août 1843, aucun

ouvrage qui serait de nature à modifier le courant, et par là de nuire à la rive opposée, ne pourra être construit à distance de moins de 150 m. du *thalweg* de la Meuse, là où elle forme l'île, que de commun accord entre les deux hautes parties contractantes.

À la convention du 12 mai 1863 concernant les prises d'eau, il a été porté ultérieurement les modifications que voici :

PRISES D'EAU

Convention entre la Belgique et les Pays-Bas, modifiant l'article 6 du traité du 12 mai 1863 réglant les prises d'eau de la Meuse.

Art. 1. — Est et demeure abrogé l'article 6 du traité du 12 mai 1863, aux termes duquel le gouvernement belge est tenu de rejeter dans les canaux de navigation, du 15 mai au 15 juillet au moins, les eaux provenant des irrigations effectuées en Belgique.

Art. 2. — Le gouvernement belge s'engage à intervenir, pour une somme de 250.000 francs au moins, dans les dépenses qu'entraîneront les travaux d'amélioration à exécuter à la rivière Drommel et à ses affluents et autres cours d'eau situés sur le territoire néerlandais et destinés à recevoir les eaux des irrigations belges qui doivent, en tout temps, être évacuées par le territoire néerlandais, sans que la Belgique ait, de ce chef, aucune responsabilité envers les riverains néerlandais, propriétaires ou usiniers.

Enfin, pour rendre le relevé complet, citons encore la déclaration du 14 février 1874, dont le premier article donne la formule des quantités d'eau à puiser à la Meuse.

L'art. II est relatif à la construction à l'écluse 17, à Loozen, sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, d'un aqueduc semblable à celui établi à l'écluse 16 à Weert, destiné à assurer la continuité et la régularité de l'écoulement du volume d'eau déterminé à l'article du traité de 1863.

Le débit et le coefficient y relatif seront réglés ultérieurement et de commun accord.

Citons enfin l'article 4 de cette convention, lequel insiste sur le commun accord :

Art. 4. — « Si, tout en observant exactement les prescriptions, le but indiqué dans l'art. 3 du traité n'était pas atteint complètement, les administrations prendront de commun accord les mesures nécessaires pour assurer, dans tous les cas, l'entière exécution des stipulations de cet article. »

Et voilà absolument tout. Ce n'est pas beaucoup, mais cela suffit amplement pour justifier notre attitude en ce qui concerne notre droit à la création du Canal Albert et à la dérivation de toute l'eau de la Meuse, sauf pour la quantité à puiser à Maestricht pour le canal de Bois-le-Duc et le canal de la Campine, en vertu des conventions de 1863 et la déclaration de 1874.

Il est honnête et loyal de notre part — bien que ce ne soit pas spécifié formellement — de mettre la Hollande en mesure d'exécuter les prises d'eau convenues.

Comme co-signataire de cette convention nous ne devons rien faire, nous semble-t-il, qui pourrait rendre difficile ou impossible la réalisation de ces prises. En effet, il n'appartient pas à une des parties contractantes d'agir de telle sorte que l'exécution d'un contrat fait de bonne foi se heurterait à des difficultés créées par elle.

C'est la même thèse que nous avons opposée à la Hollande dans la question des fortifications à

Terneuzen et Flessingue — qui ne pourraient être dirigées contre la neutralité de la Belgique — et que logiquement nous devons appliquer nous-mêmes pour être corrects.

Dans les conventions, rien n'est prévu, comme on peut s'en rendre compte, concernant la construction, ni d'un canal latéral à la Meuse, au Limburg — comme le canal Juliana —, ni d'une nouvelle voie en Belgique — comme le Canal Albert.

En Hollande, on avait émis, au début, la prévention que le canal Juliana, étant un canal de dérivation d'un fleuve international, remplacerait en quelque sorte le fleuve sur une partie de son parcours et en hériterait tous les droits, en l'occurrence, en ce qui concerne ses eaux.

C'était raisonner sans tenir compte qu'il faut, avant de pouvoir assimiler pareil canal au fleuve, que sa construction ait préalablement été décidée de commun accord par les pays riverains et qu'on ne peut pas apporter pareilles modifications sans cet accord préalable.

Nous renvoyons ceux qui veulent se renseigner plus avant sur ce sujet, au protocole 25 de la Commission du Rhin, datée de Mannheim le 14 septembre 1909.

Mais comment la Hollande pourrait-elle revendiquer raisonnablement l'internationalité du *Canal Juliana*, lorsqu'elle a refusé de s'entendre avec la Belgique pour canaliser la Meuse mitoyenne en aval de Maestricht et qu'elle s'est placée au point de vue strictement hollandais en ce qui concerne la conception, la construction et le but de ce canal ?

Nous renvoyons ceux de nos lecteurs qui douteraient de ces affirmations à la note du 29 juillet 1921 du gouvernement hollandais, dans laquelle il est dit « que le canal sera entièrement construit en territoire hollandais et qu'il débouchera à ses deux bouts dans les parties de la Meuse entièrement hollandaises. »

Une déclaration analogue faite le 13 mars 1923, établit clairement que le gouvernement de La Haye a renoncé intentionnellement au commun accord et s'est privé ainsi volontairement du bénéfice que l'internationalité aurait pu procurer au Canal Juliana.

PAS D'OBLIGATION D'ALIMENTER

LE CANAL JULIANA

Il en résulte que nous avons latitude complète de prendre toute l'eau qu'il nous plaît à la Meuse en territoire belge pour le Canal Albert du moment qu'il y en a suffisamment pour les canaux de Bois-le-Duc et de la Campine.

Nous pouvons à ce propos rappeler la demande faite par un membre de la Deuxième Chambre du 15 juin 1863 de cette Chambre, et par laquelle il exprimait son désir de savoir s'il y avait obligation pour la Hollande d'alimenter tous les canaux et irrigations que la Belgique pourrait nécessiter.

Dans sa réponse, le gouvernement déclara — le 23 juin 1863 — qu'il n'y a pas pareille obligation, que la Belgique n'avait qu'à régler ses besoins suivant les quantités d'eau prescrites pour les prises et qu'il ne pourraient naître pour la Hollande aucune obligation de faire passer des quantités d'eau plus considérables par la prise à Maestricht.

Voilà ce qui est bien clair et de nature à rassurer ceux qui hésiteraient encore : il ne faut fournir que ce qui est convenu.

Tant pis pour le canal Juliana, pendant les saisons sèches, lorsqu'il n'y aura que suffisamment d'eau dans la Meuse pour alimenter les canaux de la Campine, de Bois-le-Duc et Albert.

ACHILLE ROTSAERT.

XXI

Les droits de pilotage sur l'Escaut

Relevons dans la série de conventions et règlements concernant le pilotage sur l'Escaut — et que nous avons reproduits dans notre chapitre précédent — les prescriptions qui s'appliquent aux droits de pilotage.

Du traité de 1839 extrayons le passage suivant :
« *Des droits de pilotage modérés seront fixés de commun accord et ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.* »

En attendant et jusqu'à ce que ces droits soient arrêtés, il ne pourra être perçu de droits de pilotage plus élevés que ceux qui ont été établis par le tarif de 1829 pour les bouches de la Meuse depuis la pleine mer jusqu'à Helvoet et de Helvoet jusque Rotterdam en proportions des distances. »

Du traité de 1863 se rapportant au rachat du péage nous reprendrons : l'article 5 qui réduit les taxes en vigueur jusque là « *de 20 0/0 pour les voiliers, 25 0/0 pour le bateaux remorqués et 30 0/0 pour les navires à vapeur* » et ce avec la stipulation suivante.

« *Il reste d'ailleurs convenu que les droits de pilotage sur l'Escaut ne pourront jamais être plus élevés que les droits de pilotage perçus aux embouchures de la Meuse. »*

Voilà les éléments dont nous devons tenir compte.

Faisons observer d'abord combien la rédaction est ambiguë, voire défective. On affirme formellement que *les droits de l'Escaut ne peuvent être plus élevés que pour les bouches de la Meuse* et immédiatement après on y ajoute « *en proportion des distances.* » Ce qui peut devenir une contradiction et donner lieu à des controverses.

Un rédacteur au style clair s'il avait voulu dire ce qu'on prétend actuellement que ce texte signifie, aurait écrit que les droits seraient calculés sur des bases identiques en proportion des distances.

Nous avons là un exemple de plus de l'incohérence de la rédaction de pièces administratives, législatives et diplomatiques, où, par des ajouts et des retouches, on abîme et modifie l'idée qui a guidé le rédacteur original. « *Too many cooks spoil the broth* » dit un dicton anglais, et voilà la preuve de ce qui se produit lorsqu'on se met à plusieurs pour rédiger un texte.

On est assez étonné, à première vue, de voir qu'en 1863 la nécessité d'affirmer encore une fois formellement que les droits de pilotage pour l'Escaut ne peuvent être plus élevés que ceux de la Meuse, et cette fois-ci il n'est plus du tout question de tenir compte des distances.

Pour bien comprendre ce rappel et cette modification il faut se rapporter à ce qui s'était passé avant cette date.

Rappelons que dans la Convention du 20 mai 1843, il avait été stipulé que « le nouveau tarif établi en 1843 serait mis à l'essai pour deux ans et qu'il pourrait être arrêté définitivement après ce terme, mais que, si les deux parties ne se mettaient pas d'accord sur ce tarif, elles s'occuperaient immédiatement à établir un tarif définitif comme le traité de 1839 le prescrivait, sinon le tarif de ce traité serait remis en vigueur. »

L'article 2 disait même que « si les tarifs pour le pilotage de la Meuse étaient réduits avant la fin du terme de deux ans, le tarif d'essai adopté pour l'Escaut serait dès lors réduit de *plein droit* dans la même proportion. »

Or, en 1863 la Hollande avait réduit le droit de pilotage sur la Meuse de 30 0/0 et malgré la stipulation du traité de 1843 que toute réduction de droits pour la Meuse serait suivie de plein droit d'une réduction identique pour l'Escaut, les droits de pilotage sur l'Escaut n'avaient pas été réduits en proportion.

Nous ignorons si c'est par intérêt, ignorance, indifférence ou manque de discernement de l'importance du facteur droits de pilotage, pour notre port, que la Belgique n'a pas pris en cette circonstance, l'attitude qu'elle aurait fallu adopter.

Voilà donc que les pays maritimes intéressés à la navigation sur l'Escaut — et qui le pouvaient par la part qu'ils ont payée dans l'indemnité du rachat du péage — remettent les choses au point.

Pas pour longtemps d'ailleurs, car en Belgique la triste expérience ne nous a pas rendu ni plus sages, ni plus défiants. En effet, quelques années après, lorsque, de nouveau, une des embouchures de la Meuse répond de moins en moins

aux nécessités du trafic — celle de la Haringvliet (Hellevoet) — on se décide à créer une embouchure artificielle, le Nieuwe Waterweg.

Et que font nos frères d'outre Moerdijk ? Ils trouvent habile de placer leur station de pilotage non à l'embouchure, comme celle de l'Escaut l'est — à Flessingue — mais de la mettre à Maassluis, c'est-à-dire à treize kilomètres à l'intérieur des terres, et à environ 20 kilomètres de Rotterdam, alors que 85 km. environ séparent Anvers de Flessingue.

Dans l'application de leurs taxes de pilotage de mer, les Hollandais y incluent depuis lors le trajet du Hoek van Holland jusque Maassluis.

Les droits de pilotage sur l'autre partie restante du Waterweg — Maassluis-Rotterdam — furent fixés bien au-dessous des taxes pour l'Escaut et ce malgré le traité de 1863 qui dit :

Les droits de pilotage sur l'Escaut ne pourront jamais être plus élevés que les droits de pilotage perçus aux embouchures de la Meuse.

Disons-le carrément, ce ne peut être que par esprit de gain, un gain illégal d'ailleurs, que l'Etat belge a fait payer aux armements — depuis la création du Nieuwe Waterweg — des taxes de pilotage fort supérieures à ce que les traités prescrivent.

Cette situation a duré jusqu'à la guerre, et bien que cet état de choses irrégulier et fort dommageable à notre mouvement maritime fût publiquement signalé en 1911 et 1912 dans une brochure *La Réduction des Droits de Pilotage sur l'Escaut**, le gouvernement belge, guidé par l'esprit de lucre, n'a pas consenti à réduire les tarifs.

Or, quel était le résultat de cette attitude ?

Démontrons-le en citant quelques chiffres de la brochure indiquée :

| | |
|--|---------------|
| « Un navire de 60 décimètres de tirant d'eau | |
| » paie de la pleine mer Anvers pour | |
| » le pilotage de mer | 370,37 fr. or |
| » et de Flessingue à Anvers | 183 |
| » Soit ensemble | 553,37 |
| » De la Mer à Rotterdam ce même | |
| » bateau paie : | |
| » De la Mer à Maassluis | 170 florins |
| » et de Maassluis à Rotterdam | 21,60 |
| » Soit ensemble | 196,60 |
| » ce qui, à 2.10 fr. par florin représente | 412,86. » |

(1) par Arthur Rotsaert.

Ce qui fait une différence en défaveur d'Anvers de 140.54 fr. or, en tout, dont 138 francs or pour le pilotage sur l'Escaut, lequel, suivant le traité de 1853, ne pourra jamais être plus élevé que les droits de pilotage perçus aux embouchures de la Meuse.

Qui oserait contester que le *Nieuwe Waterweg* n'est pas une embouchure de la Meuse — toute artificielle qu'elle soit — comme d'aucuns ont essayé de le faire admettre.

Mais, continuons notre citation:

| | |
|--------------------------------------|--------|
| » A la sortie nous trouvons: | fr. or |
| » Taxe de pilotage d'Anvers à la mer | 449,67 |
| » De Rotterdam à la mer Flor. 197,60 | 309,97 |

» Différence en défaveur d'Anvers 139,71

» Ce steamer paie donc pour venir à Anvers et repartir 280,22 francs de plus que s'il fait escale à Rotterdam.

» Supposons qu'il s'agisse d'un bateau ayant à charger à Anvers 1000 tonnes de marchandise, cela représente 28 centimes la tonne de plus à Anvers qu'à Rotterdam rien que du chef des droits de pilotage.»

Voilà quel était le cas d'un navire calant 6 m. mais pour de plus fortes calaisons, les différences en notre défaveur allaient en augmentant.

* * *

Depuis que, par la malencontreuse dévalorisation du franc notre monnaie nationale a perdu les six septièmes de sa valeur-or, la situation, en ce qui concerne les droits de pilotage s'est modifiée, mais cela n'est pas dû à la vigilance de ceux qui ont pour mission de veiller au respect des traités mais simplement parce que les tarifs, établis en francs or, ont été appliqués depuis en francs papier.

S'il est vrai que les tarifs de pilotage pour Rotterdam sont actuellement très inférieurs aux nôtres, on peut s'en réjouir, mais on ne peut perdre de vue que la question n'est pas réglée au point de vue du principe et que par une dévalorisation du florin, une revalorisation du franc, un simple abaissement des tarifs sur Rotterdam, voire par un redressement des tarifs pour l'Escaut, comme d'aucuns l'exigent en Hollande et comme on pourrait le prescrire dans un traité, la situation peut se modifier à notre détriment.

Gouverner c'est prévoir et c'est pour attirer l'attention sur ce côté du problème des droits de pilotage que nous l'avons traité dans cette série d'articles.

D'aucuns invoquent les plus ou moins grandes difficultés de pilotage sur les voies menant à l'un ou l'autre port.

C'est un élément qui n'est pas prévu dans les traités et dont on ne doit pas tenir compte.

Pour finir nous tenons encore à bien faire ressortir l'attitude inadmissible que nos autorités ont gardée, avant la guerre sur cette question, car rien dans les conventions nous autorise à dépasser les tarifs hollandais de la Meuse, bien au contraire, car, si elles prévoient qu'ils ne peuvent être supérieurs *elles n'excluent nullement qu'ils puissent être inférieurs.*

Sans enfreindre le texte des traités nous pouvons donc toujours réduire nos taxes de pilotage de l'Escaut en dessous de ceux de Rotterdam.

Cette théorie, fort bien fondée qui fut proclamée une herésie avant la guerre et violemment combattue, est devenue une réalité depuis que le franc a été réduit au 7e de sa valeur. Il faudra s'en souvenir lorsque les circonstances changeront.

Ajoutons encore qu'en ce moment on parle en Hollande non seulement d'une réduction des tarifs de pilotage sur Rotterdam, mais qu'on demande d'exiger de la Belgique la péréquation des tarifs belges de pilotage sur l'Escaut.

XXII

La révision du traité hollando-belge

Depuis 1919 il a été souvent question de la révision du traité hollando-belge de 1839.

Il ne sera donc pas sans intérêt de raconter ici pour quelles raisons et comment cette chose fut décidée et comment il se fait qu'elle est restée en suspens.

Le 11 février 1919 le Conseil Suprême des Alliés, réuni à Paris, fut saisi d'une demande de révision de ces traités. L'exposé en fut fait par une délégation belge, composée de M. Hymans, notre ministre des Affaires étrangères, assisté de ses collègues MM. Vandervelde et Vandenheuvel.

Le 26 février suivant, le Conseil Suprême créa une «commission des Affaires belges», et la chargea de l'étude de cette question.

Quelque temps après, cette commission déposa son rapport dont voici les conclusions :

Les Traités de 1839 doivent être revisés dans l'ensemble de leurs clauses à la demande commune des Puissances qui estiment nécessaire cette révision.

La Hollande devra participer à cette révision.

Les Grandes Puissances garantes qui ont tenu leurs engagements y doivent être également associées.

Les Grandes Puissances à intérêts généraux représentées à la Conférence de la Paix doivent y participer aussi.

Le but général de la révision est conforme à l'objet de la Société des Nations de libérer la Belgique de la limitation de souveraineté qui lui a été imposée par les traités de 1839 et de supprimer, tant pour elle que pour la paix générale, les risques et inconvénients divers résultant des dits traités.

Ces conclusions furent adoptées littéralement et à l'unanimité par le Conseil Suprême et publiées le 8 mars 1919.

QUELQUES PRECISIONS SUR LE TRAVAIL DE LA COMMISSION DES AFFAIRES BELGES

La décision du 8 mars était accompagnée des appréciations suivantes:

1. — *En droit, les trois traités de 1839 ensemble et dans toutes leurs clauses forment un bloc.*

Le traité hollando-belge n'est pas indépendant des "deux autres" (il s'agit de celui entre la Belgique et les Puissances, et de celui entre la Hollande et les Puissances).

Sans examiner la thèse, qui consiste à soutenir que les trois accords sont résolus du fait de leur violation, on considère que, puisque trois des signataires en estiment la révision nécessaire, cette révision s'impose.

2. — *En fait les trois traités négociés contre la Belgique, imposés par les Grandes Puissances à la Belgique et la Hollande, n'ont apporté à la Belgique aucune des garanties qu'ils lui avaient promises; ont réduit gravement par leurs clauses territoriales et fluviales, ses possibilités de défense et portent pour une large part la responsabilité du préjudice qu'elle a subi.*

Il est actuellement impossible, en ce qui concerne l'Allemagne, l'Autriche et la Russie, que soit rendue à la Belgique, la garantie prévue des cinq Puissances à laquelle les Traités lui donnent droit. A ce titre aussi, leur révision solidaire s'impose.

La révision des traités est donc d'intérêt général.

Cette neutralisation se trouve actuellement garantie à la Hollande par la Grande Bretagne et par la France, en vertu du traité par les cinq Puissances et la Hollande.

La participation de la Hollande à la révision des traités s'impose donc.

COMMENT LA RESOLUTION DU 8 MARS 1919 FUT MISE EN EXECUTION

Pour la mise en exécution des conclusions, la «Commission des Affaires Belges» proposa au conseil ce qui suit:

Le Conseil chargerait les Puissances garantes fidèles à leurs engagements, d'aviser la Hollande que le Conseil Suprême estime nécessaire à la révision des traités de 1839, et de l'inviter à envoyer ses représentants pour faire au Conseil l'exposé des vues du Gouvernement hollandais au sujet de cette révision.

Le Conseil Suprême serait, dès lors, pleinement saisi de la révision des traités.

Cette révision pourrait être étudiée en vue des intérêts belges et hollandais, tant par la "Commission des Affaires belges", que par la Commission des Ports, Voies Navigables et Transports Internationaux sur la base des travaux poursuivis par chacune de ces deux commissions.

Les dispositions du traité final seraient l'objet des garanties prévues par la Société des Nations.

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES FRONTIERES

Signalons encore que la *Commission des frontières occidentales de l'Allemagne* avait réservé le sort des territoires de Clèves et de Gueldre, ainsi que les bouches de l'Ems.

Elle voulait les faire servir de compensation à la Hollande pour le retour des anciens territoires belges du Limbourg hollandais et de la Flandre zélandaise à la Belgique afin de libérer ce pays économiquement de la tutelle hollandaise sur l'Escaut et en assurer mieux la défense militaire.

Le Conseil Suprême toutefois écarta quelque temps après ce projet, mais le fait que pareille solution avait été envisagée est la preuve que l'on s'était rendu compte des servitudes et des injustices qui nous grèvent au point de vue fluvial, maritime, économique et militaire.

LE CONSEIL SOLICITE LE CONCOURS DE LA HOLLANDE

Le Conseil Suprême se rallia à ces suggestions et la France invita, le 13 mars 1919, la Hollande à désigner ses délégués pour exposer les vues hollandaises en ce qui concerne la révision en question.

L'ambassadeur de Hollande à Paris répondit, le 4 avril 1919, que le gouvernement hollandais était disposé à faire connaître au Conseil Suprême son point de vue, avec la restriction qu'il serait entendu que la question même ne serait pas traitée par la Hollande avec la Conférence de la Paix à laquelle elle ne participait pas, mais avec les Puissances intéressées mentionnées.

A la suite de cette communication M. Pichou écrivit, le 9 mai 1919, au ministre de Hollande M. Roosnael-Nepveu, que le «Conseil Suprême des Grandes Puissances Alliées avait décidé qu'une conférence comprenant les cinq membres du Conseil des ministres des Affaires étrangères de ces Puissances, et les représentants des Pays-Bas et de la Belgique, devrait être convoquée aussitôt que possible, à Paris, afin d'examiner la question de la révision des traités.

Le 4 juin 1919 le Conseil (des ministres des Affaires Etrangères des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, de l'Empire britannique, de la France, de l'Italie et du Japon) décida brusquement:

Les Puissances, ayant reconnu nécessaire la révision des Traités de 1839, confient à une commission comprenant les représentants des Etats-Unis d'Amérique, de l'Empire britannique, de la France, de l'Italie, du Japon, de la Belgique et de la Hollande, le soin d'étudier les mesures devant résulter de cette révision. Elle leur soumettra des propositions n'impliquant ni transfert de souveraineté territoriale, ni création de servitudes internationales. La commission invitera la Belgique et la Hollande à présenter des formules communes en ce qui concerne les voies navigables en s'inspirant des principes généraux adoptés par la Conférence de la Paix.

Lorsqu'on compare les deux textes des résolutions des 8 mars et 4 juin, on remarque que le second limite fortement la décision du 8 mars 1919.

Mais comme notre ministre des Affaires étrangères le déclara en séance du 11 juin 1919, la nouvelle résolution n'empêche pas celle du 8 mars 1919 de dominer la situation et il ajoutait que le gouvernement belge ne l'avait acceptée que sous cette restriction, réserve qui fut communiquée aux Puissances intéressées dans les termes suivants:

Il est bien entendu, dans la pensée du gouvernement belge, que la procédure indiquée ne peut avoir pour effet d'empêcher l'examen et l'adoption de toutes les mesures indispensables pour supprimer les risques et les inconvénients auxquels, selon les conclusions des Puissances du 8 mars 1919, les traités de 1839 exposent la Belgique et la paix générale et pour garantir à la Belgique son libre développement économique et son entière sécurité.

(Note diplomatique du 14 juin de notre Ministre des Affaires étrangères à M. Pichon, son collègue français).

Quand on compare attentivement les deux textes en constate qu'un revirement inexplicable s'est produit dans l'attitude du Conseil Suprême entre le 8 mars et le 4 juin, dates des deux résolutions.

Ce n'est pas la place ici de rechercher à la suite de quelles menées diplomatiques ou financières le Conseil s'est partiellement rétracté; en effet, le 8 mars 1919 il décidait qu'il fallait une révision très complète, tandis que le 4 juin suivant, cette décision était fortement limitée.

XXIII

La révision du traité hollandais (suite)

La commission internationale de révision des traités hollandais, composée de délégués des Etats-Unis d'Amérique, de l'Empire britannique, de la France, de l'Italie, du Japon, de la Belgique et de la Hollande, se réunit pour la première fois le 29 juillet 1919.

Un des représentants de la France, M. Laroche fut désigné comme président.

Dans un exposé préliminaire il expliqua le but de la commission, disant entre autres :

« *La garantie sur laquelle les Puissances signataires du Traité de 1839, avaient cru fonder une des bases de la paix en élevant une barrière entre les deux ennemis séculaires — la France et l'Allemagne — s'est trouvée inopérante. De ce fait la Belgique a demandé à être relevée de la neutralité perpétuelle, et les Puissances alliées ont reconnu nécessaire de procéder à une révision des traités en question.* »

Le désir des Grandes Puissances est que cette révision soit faite en plein accord entre les parties intéressées, particulièrement entre la Belgique et la Hollande.

Les délégués de ces deux pays furent alors priés d'exposer « comment ils comprennent les conséquences de la suppression de la neutralité belge, entraînant nécessairement la révision des traités en question. »

La thèse belge fut exposée par M. Paul Segers et M. Orts.

M. Segers exposa en détail les problèmes de nos communications avec la mer en ce qui concerne Anvers et Gand, montrant que la Belgique est le seul pays au monde qui n'a pas son libre accès à la mer.

En partant du régime juridique du traité de 1839, il constata que nous dépendons de la bonne — ou de la mauvaise — volonté de la Hollande en ce qui concerne les travaux, le balisage et l'éclairage de l'Escaut.

Que par contre il n'existe aucune sanction au profit de la Belgique et qu'il suffit donc que la *Hollande* trouve que *tel travail ou telle mesure sollicitée par la Belgique n'est pas nécessaire, pour que notre pays soit désarmé.*

Le délégué belge constata « que la situation peut se résumer de cette façon caractéristique :

« *La Belgique n'a pas plus de droits sur la partie hollandaise de l'Escaut où elle a tous les intérêts, que la Hollande n'a de droits sur la partie belge de l'Escaut, où elle n'a aucun intérêt.* »

M. Segers analysa en détail toutes les questions de l'Escaut, telles que nous les avons développées dans les chapitres précédents.

De plus notre délégué se plaignit d'autres entraves dont nous n'avons pas encore parlé mais que nous citerons ici, notamment :

SAISIE JUDICIAIRE

L'article 9 du traité de 1839 dit que les navires « ne seront assujettis à aucune visite, ni à aucun retard ou entrave ».

Cet article ne vise pas expressément les saisies par ordonnance du pouvoir judiciaire.

La *Hollande* en a profité pour envoyer des huissiers hollandais pour pratiquer des saisies à bord des navires, en vertu de mandats de juges hollandais.

Or, si l'on peut saisir les navires dans les ports, il est inadmissible, aux termes du traité, qu'on pratique des saisies en cours de route.

Néanmoins ces violations du Traité ont été sanctionnées par les tribunaux hollandais.

Ce fut le cas du « *Phenix* » (en 1875), du « *Nep-tune* » (de Brême) et du « *Minerva* ».

SERVICE SANITAIRE

L'article 9 stipule que toute détention est interdite même en matière de police sanitaire.

La faculté de continuer la route sans entraves ni retard doit exister pour tous les navires qui remontent le fleuve.

Or, les autorités hollandaises ont, à diverses reprises, exercé une pression pour que les commissaires refusent des pilotes aux navires qu'ils considèrent comme suspects.

TELEGRAPHIE SANS FIL

Le Traité de 1839 est évidemment muet à ce sujet.

La *Hollande* en a profité pour défendre aux navires de communiquer avec tout autre poste que celui de Scheveningue, excluant systématiquement les postes belges les plus voisins, notamment celui d'Anvers.

REGLEMENT DE LA NAVIGATION

Ici encore le Traité est muet. Aussi la Hollande a-t-elle édicté des règlements sans se mettre préalablement d'accord avec la Belgique, alors que ces règlements ne devraient pratiquement servir qu'à la navigation vers les ports belges. Nous nous en plaignons parce que ces règlements sont surannés et insuffisants.

CHARRIAGE DES GLACES

Sur ce point encore le Traité ne dit rien. Aussi la Hollande a tourné cette omission à son avantage et nous avons constaté l'ingérence fâcheuse des commissaires hollandais pour interrompre ou reprendre le service du pilotage par suite du charriage des glaces ou du mauvais temps (comme ce fut encore le cas il y a quelques années lorsqu'un encombrement de glaçons, occasionné par le désastreux épi de Walsoorden, s'était produit en cet endroit).

XXIV

La révision du traité hollandais-belge (2me suite)

L'exposé concernant la sécurité de la Belgique fut fait par *M. Orts*, délégué de notre pays.

Ce fut également un magnifique plaidoyer pour obtenir satisfaction dans bien de cas où la défense de nos territoires n'est pas assurée, défense dont les possibilités ont été gravement réduites par les traités de 1839, « négociés contre la Belgique », comme ils ont été officiellement qualifiés à Versailles.

Ce fut *M. Van Swinderen*, délégué des Pays-Bas, qui répondit aux exposés des délégués belges.

Il ne les suivit pas dans tous leurs arguments détaillés, déclarant qu'il n'en voyait pas la nécessité ni l'opportunité.

Toutefois, il fit au nom du gouvernement hollandais, des promesses qui n'ont pas encore été réalisées.

Il déclara entre autres :

« Je ne vois rien qui pourrait mettre en péril le résultat satisfaisant, où pourront aboutir les pourparlers à engager entre nos deux gouvernements conformément à la résolution du 4 juin. »

« Mon Gouvernement ne voudrait pas anticiper sur cet important travail : tout de même je suis autorisé dès maintenant à annoncer que les Pays-Bas sont disposés à examiner avec la Belgique la question d'une extension à donner au régime en vigueur dans le sens d'une Administration commune de l'Escaut par rapport à la navigation marchande, de manière à ce qu'il soit assuré que l'Escaut répondra toujours aux besoins croissants de la navigation.

» Conformément à ce que le Ministre du Waterstaat a déclaré déjà à la seconde Chambre en 1912, les Pays-Bas ne font pas objection en principe non plus à l'établissement d'une jonction Escaut-Meuse-Rhin, pourvu qu'un arrangement soit pris en vue de raccorder convenablement le canal à la voie navigable sur territoire néerlandais.

» *Le Gouvernement néerlandais ne veut pas que le territoire néerlandais soit un obstacle à la création de voies de communication que la Belgique juge nécessaires au développement de sa vie économique. Pour cette raison la création d'un canal Anvers-Moerdyk ne rencontrera également pas d'objection en principe. Enfin les Pays-Bas sont disposés à apporter sur le territoire néerlandais l'amélioration, si elle est demandée, du canal Gand-Terneuzen, à condition que les frais en soient portés en très grande partie par la Belgique et qu'il soit obvié à quelques inconvénients résultant pour les Pays-Bas de la situation existant à cet endroit.*

» *En raison de ces concessions, les Pays-Bas se sentent justifiés de demander la coopération de la Belgique en vue d'arriver à une solution satisfaisante à leur égard de la question des communications par voies navigables au Limbourg y compris une amélioration de la communication par voie navigable entre Maestricht et Liége au sujet de laquelle on s'accorderait ultérieurement. Cette coopération est également demandée pour régler d'une façon satisfaisante pour les Pays-Bas l'écoulement des eaux d'irrigation de la Campine par le territoire néerlandais.*

» *Le Gouvernement de la Reine, dès que l'invitation prévue dans notre programme lui parviendra, ne tardera pas de se mettre de suite en contact avec le Cabinet de Bruxelles, afin de procéder sans délai à un système pratique pour tomber d'accord sur les formules qui, tout en ménageant cet élément subtil de la souveraineté néerlandaise, sauront offrir une solution qui tient compte des intérêts des deux pays, sans subordonner l'un à l'autre. »*

Pour engager le Conseil des Ministres des Affaires étrangères à laisser la Belgique et la Hollande s'entendre entre elles, et de peur que ce Conseil n'accorde lui-même des satisfactions à notre pays. M. Van Swinderen n'hésita pas, pour créer la conviction que nous allions obtenir satisfaction, de déclarer littéralement ce qui suit :

» *Vous aurez remarqué une certaine hésitation de la part de notre Gouvernement de voir transférées dans la sphère des Grandes Puissances, les affaires qui ne regardent que notre pays et la Belgique seuls.*

» *Ne croyez pas que la méfiance l'ait inspiré, au contraire, nous avons toute raison d'avoir confiance dans les intentions des Puissances qui nous ont convoqués ici. Elle ne s'explique que*

» par les traits mêmes de notre caractère national.
» Durant les siècles, nous nous sommes battus
» pour notre indépendance, pour notre individua-
» lité dans la communauté des Nations; c'est pour-
» quoi nous n'aimons pas qu'on s'occupe de ce
» que nous considérons comme étant nos affaires
» à nous.

» Et c'est pour ce même motif que nous avons
» dit à mainte reprise au Gouvernement belge :
» vous allez être délivré maintenant des dernières
» entraves de votre souveraineté, précieux patri-
» moine de 1830; gardez-vous de la voir de nou-
» veau entravée en invoquant les Puissances comme
» arbitres dans toutes sortes d'affaires que dans
» les passé nous avons toujours réussi à arranger
» entre nous.

» Respectez de bonne foi les droits souverains
» des Pays-Bas et vous les trouverez prêts à
» toute concession raisonnable.

» Nous ne sommes nullement jaloux de votre
» prospérité économique, au contraire nous sa-
» vons que nous pourrions seulement en profiter,
» nous espérons que vous êtes animés des mêmes
» sentiments à notre égard, auquel cas nous ne
» doutons pas de la possibilité de tomber d'accord
» sur tout ce qui peut être profitable à notre vie
» économique.

» Puisse l'exposé que nous avions donné avoir
» pour effet que ces sentiments soient renforcés
» en vous et éveiller auprès des Délégués des
» autres Puissances la conviction de la sincérité.»

Le président M. Laroche tira des conclusions de ce qui avait été déclaré au nom des gouvernements belge et hollandais.

Il déclara ce qui suit :

« Je retiens des deux exposés que, comme on pouvait s'y attendre, nous ne nous trouvons pas en présence d'une unanimité absolue sur tous les points envisagés.

» Cependant, j'aperçois des éléments d'accord et je crois fermement que nous sommes sur la bonne voie, des solutions répondant en pratique aux desiderata de la Belgique peuvent être trouvées ici grâce à la bonne volonté des Pays-Bas et je suis persuadé qu'on va arriver à un accord complet sur la question.

» Ce qui est essentiel, c'est que nous arrivons à trouver un régime qui réponde au désir légitime de la Belgique et qui réponde aussi à cette idée — je me permets de le rappeler — que les Traités de 1839 sont responsables de certains faits qui ont trouble nos amis belges. Je crois qu'une révision s'impose sur certains points et

» que cette révision doit être faite d'un commun
» accord entre les deux parties. Il faut saisir l'oc-
» casion qui se présente aujourd'hui par ce que
» des règlements de ce genre deviennent caducs
» pour certaines parties par le fait même que le
» temps s'écoule et que les conditions changent.
» Il me paraît que, du point de vue spécial
» des voies navigables, les deux parties peuvent
» arriver à trouver des solutions qui pourront
» leur donner satisfaction, sinon complètement.
» du moins dans une large mesure. Je deman-
» derai donc, puisque le Conseil des Ministres des
» Affaires étrangères a prévu une procédure spé-
» ciale, si les délégations belge et hollandaise
» sont disposées à entrer en contact direct pour
» se communiquer leurs vues, prenant au besoin,
» les instructions de leurs gouvernements, et à
» donner, *dans un délai qui serait aussi court que*
» *possible*, sinon un accord complet, du moins
» un projet de formules qui pourrait être présenté
» utilement d'abord à la Commission et porté
» ensuite au Conseil des Ministres des Affaires
» étrangères. Ce projet serait examiné de nouveau
» avec les gouvernements intéressés. »

XXV

La révision du traité de 1839 (fin)

Pour être fixé sur la procédure à suivre, M. Segers posa la question suivante :

« En ce qui concerne les voies navigables, j'ai entendu que M. Van Swinderen proposait que le Cabinet de La Haye et le Cabinet de Bruxelles prennent contact entre eux pour chercher à établir des formules communes.

» Je ne sais si cela répond à l'intention que vient de manifester à l'instant M. le Président, » Je ne suppose pas qu'il entre dans les intentions de M. le délégué hollandais de dessaisir la Commission. Je serais très désireux d'être fixé à cet égard. »

M. Van Swinderen, répondant, déclara entre autres :

« ...En ce qui concerne les questions techniques et fluviales, nous devrions permettre aux gouvernements de La Haye et de Bruxelles de prendre contact pour leur permettre de donner à cette question tout le développement qu'elle comporte.

» Nous ne l'enlèverions pas à la compétence de cette commission, puisque, dès que les deux gouvernements seraient tombés d'accord, elle reviendrait devant la commission pour la révision des traités de 1839 pour être examinée avant d'être transmise au Conseil des Ministres des Affaires étrangères. »

Le président fit alors la déclaration suivante : « Il n'y a aucun doute que dans l'esprit des auteurs de la résolution (de révision) que les formules qui sont demandées par la commission aux deux gouvernements doivent être élaborées au sein de la commission. »

» J'appelle l'attention de M. Van Swinderen sur les deux paragraphes de la résolution du 4 juin... La commission a une mission générale dans laquelle sont incluses les voies navigables pour lesquelles on indique, qu'au lieu de dis-

» voter sur ces questions, on invitera les délégations belge et hollandaise à se mettre d'accord.
» Ce que nous vous demandons, c'est de nous apporter ici des formules impliquant un accord de principe. »

M. Van Swinderen souleva des difficultés concernant cette procédure.

Le président fit observer à ce propos :

« Il faut que nous amenions les experts à s'aboucher ici et à déclarer qu'ils voient pour la Belgique et la Hollande la possibilité de régler telle et telle question d'une manière certaine.

» Le Conseil examinerait alors si cela correspond bien à l'idée de révision des traités de 1839.

» Nous demandons une étude de la question un peu plus approfondie que ne l'a donné votre exposé, afin de voir comment il serait possible de rapprocher les deux points de vue et dans quelle mesure ils peuvent se traduire par des accords pratiques.

» Cela peut et doit être fait ici.

» Nous demandons une étude un peu plus approfondie pour aboutir à présenter au Conseil des Ministres des conclusions sur la nature, l'étendue, la modalité et les principes des accords qu'on peut envisager.

» Nous dirions par exemple : la Belgique et la Hollande sont disposées à conclure un accord pour l'établissement d'un canal entre la Meuse et le Rhin; elles estiment qu'une convention pourrait intervenir à ce sujet si elle reposait sur telles bases... »

M. VAN SWINDEREN. — « Tout ce que je peux vous dire, c'est que je soumettrai votre proposition à mon gouvernement, qui n'envisage pas la question sous le même point de vue que vous. »

LE PRESIDENT. — « La délégation belge a établi un programme; vous avez établi le vôtre... Il y a dans votre exposé des éléments qui sont de nature à donner satisfaction à la Belgique. Vous nous avez posé des principes très larges et très intéressants... amenez des techniciens qui entreront dans quelques précisions. »

A ce moment intervint le professeur A. Struycken, deuxième délégué hollandais.

M. STRUYCKEN. — « Ce n'est pas possible, il faut d'abord arrêter la zone du canal, puis il y a la question des frais. »

LE PRESIDENT. — « On peut déjà poser certains principes, dire qu'on peut construire ce canal, voire toute de suite, s'il y a matière à accord. »

M. STRUYCKEN. — « En réalité, on n'est d'accord que quand il y a accord complet dans les détails. »

LE PRESIDENT. — « Il faut tout de même que nous disions par exemple au Conseil : La Belgique et la Hollande sont disposées à s'entretenir au sujet du canal Meuse-Rhin, dont les principes généraux seront les suivants si telles conditions sont réalisées. Le Conseil nous fera savoir si cela le satisfait. Nous inviterons alors les deux parties à entrer en négociations pour concourir complètement cet accord. »

M. VAN SWINDEREN. — « Je crois qu'il serait préférable de nous séparer pendant quelque temps. Les experts belges et hollandais travailleront sur place en tenant compte de tous les détails, et élaboreront des projets de traité qu'on remettrait au Conseil. »

LE PRESIDENT. — « Il faut que nous puissions dire au Conseil : Oui, il y a matière à entente et cette entente nous paraît pouvoir porter sur les points suivants :

« La formule commune ne comporte pas l'accord définitif. Elle consiste à dire : Nous sommes d'avis que le régime des voies navigables de l'Escaut peut revêtir tel caractère, peut porter sur tel ou tel point. »

M. SEGERS. — « C'est une très grosse déception. Je me demande pourquoi on ne peut pas référer au désir si sagement exprimé par le président. Il répond incontestablement à la décision du 4 juin dont les délégués néerlandais se sont si souvent réclamés. Elle dit que pour le fond, la commission ne pourra pas être dessaisie.

« Quant à la forme, elle prévoit que les délégations belge et hollandaise seront invitées par la commission à se mettre d'accord sur des formules communes. »

M. VAN SWINDEREN. — « Pardon. On ne dit pas les délégations, mais la Belgique et la Hollande. »

LE PRESIDENT. — « Sur ce point, je vous assure qu'il faut bien entendre qu'il s'agit des délégations, parce que la commission n'a pas qualité pour inviter deux Etats. Ce sont les gouvernements alliés qui pourraient le faire. »

M. SEGERS explique alors comment la délégation belge comprend la procédure à suivre et il termine en disant :

« Si nous aboutissons à des formules communes, nous les présenterons à la commission. Dans le cas contraire, nous saisirons la Commission de l'Etat de nos pourparlers... »

« Mais, dès maintenant, faisons un effort de bonne volonté et rencontrons-nous. »

M. VAN SWINDEREN. — « Les instructions que j'ai reçues ne me permettent pas de m'associer à la proposition de M. Segers. Tout ce que je peux faire, c'est d'en référer à mon gouvernement. »

Le président expliqua de nouveau longuement la tâche dévolue à la commission chargée de faire une étude, de voir ce qui est possible dans le sens de la révision des Traités de 1839.

Après un nouvel échange de vues entre les délégués hollandais et belges à propos des questions de l'Escaut et de la défense du Limbourg, le président remit la suite de la discussion à la réunion suivante, qui aurait lieu après réception de la réponse du gouvernement hollandais.

XXVI

Nos droits au Canal de Moerdijk

Dans nos derniers articles nous avons montré quels engagements moraux le gouvernement hollandais a pris envers la Belgique, en 1919, à Versailles, par l'intermédiaire de sa délégation, devant les délégués des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et du Japon.

Notre exposé le montre suffisamment et nous n'allons pas poursuivre plus loin notre analyse des pourparlers de 1919.

Contentons-nous de dire que dans les dernières réunions de la Commission (des 14) pour la révision des traités de 1839, la délégation hollandaise continua à manifester ses sentiments de conciliation, tendant manifestement à donner satisfaction aux desiderata de la Belgique en matière de navigation et plus spécialement en ce qui concerne le droit de véto de la Hollande, la question et l'adaptation du Bas Escaut aux besoins croissants de la navigation.

Jusqu'à présent, les espoirs que cette attitude enfin bienveillante de la Hollande avaient créés, ne se sont pas réalisés. On ne peut en rendre le gouvernement hollandais responsable, puisque c'est à la suite d'une formidable campagne publicitaire, payée par le groupe de Rotterdam et appuyée par celui de la *Nationale Unie*, qu'une pression formidable a été exercée sur le Parlement hollandais pour faire avorter la conclusion d'un nouveau traité.

Chaque fois qu'il est question de reprendre les pourparlers ou d'arriver à un accord on voit se produire dans la presse hollandaise — aux ordres des groupements en question — la même levée de boucliers.

Les adversaires du Canal au Moerdijk invoquent le principe des communications historiquement géographiques pour empêcher qu'un canal Anvers-Hollandsche Diep soit établi à l'est des anciennes eaux intermédiaires.

Cet argument est sans valeur parce qu'aucune objection n'a été formulée par les mêmes milieux

intéressés lorsque en 1863, la voie par le Eendracht a été déplacée vers l'ouest, à Hansweert, à notre détriment.

C'est à ce moment-là que les mêmes milieux intéressés auraient dû intervenir pour empêcher qu'on nous fasse du tort par ce déplacement.

Bien que l'on prétende depuis lors en Hollande, sans rire, que la création du canal de Hansweert a été avantageux pour le trafic rhénan d'Anvers, on n'a vu à cette époque se produire aucune protestation rotterdamoise contre cette soi-disant amélioration de nos communications avec le Rhin.

Ceci prouve suffisamment que l'on entendait contrarier par la création du canal notre trafic, sinon il se serait déclenché dans ce temps, une offensive contre le gouvernement hollandais semblable à celle à laquelle nous assistons à présent.

* * *

Nous allons maintenant clôturer cette série d'articles, mais non sans avoir rappelé nos droits à un canal au Moerdijk, contre lequel il est mené, en ce moment, une violente campagne, organisée dans la presse provinciale hollandaise, obéissant aux mots d'ordre de la Nationale Unie.

POUR QUELLES RAISONS LA HOLLANDE NOUS DOIT UNE MEILLEURE COMMUNICATION VERS LE RHIN

Nos droit au canal en question découlent en premier lieu de l'injustice commise en 1867, en modifiant — par le barrage de l'Escaut oriental — la communication libre que nous avions vers le Rhin.

Elle a été remplacée par celle via le canal de Hansweert, allongeant le trajet de 35 kilomètres, retardant le voyage par le pont de Vlakte et par deux éclusages, — écluses aux accès dangereux — forçant les bateaux à naviguer par les eaux les plus dangereuses de l'Escaut — entre Bath et Hansweert, par celles encore plus mauvaises de l'Escaut or'ental.

Pendant 70 ans, nos communications ont été rendues plus difficiles, contrecarrées du chef de ces inconvénients créés volontairement, et nous avons droit à la réparation des dommages causés ainsi à notre navigation rhénane par les voies fluviales historiques, l'Escaut oriental et l'Eendracht.

Les dommages qui nous ont été causés par l'insuffisance du canal de Hansweert peuvent être constatés par la comparaison des trafics rhénans de Rotterdam et d'Anvers.

Le port hollandais, après la guerre, a vu son trafic rhénan augmenter de 22 millions de tonnes à 33 millions en (1927), alors que celui d'Anvers est resté stat'onnaire (1,767.000 tonnes en 1927. soit 8% seulement du mouvement à Lobith.

Encore a-t-il fallu, pour garder notre position, organiser le service de remorquage gratuit vers Dordrecht et accorder des primes de compensation.

Bien que Rotterdam accapare vingt fois plus de trafic rhénan qu'Anvers, les magnats rotterdamois nous disputent âprement la petite part que nous sommes assurée malgré tout.

PROMESSES HOLLANDAISES

La situation qui est résultée du barrage, contre notre gré, de l'Escaut oriental — et si détrimental pour Anvers — suffirait à justifier la création d'une meilleure communication.

Mais en 1919, le gouvernement a pris envers nous des engagements moraux en ce qui concerne « *l'administration commune de l'Escaut, de manière à ce qu'il soit assuré que l'Escaut répondra toujours aux besoins croissants de la navigation* » et aussi en ce qui concerne « *l'établissement d'une jonction Escaut-Meuse-Rhin, pourvu qu'un arrangement soit pris en vue de raccorder convenablement le canal à la voie navigable sur territoire néerlandais* ».

La délégation hollandaise assurait que « *la création d'un canal Anvers-Moerdijk ne rencontrera également pas d'objection en principe* ».

Par nos précédents articles, on aura pu voir que la délégation hollandaise a fait croire à celles des cinq Puissances en question et à la nôtre, qu'elle s'entendrait avec la Belgique sur les points en question.

Elle leur a assuré qu'elle était sincère et que la Hollande était animée de bonne volonté.

Elle a reconnu que les traités de 1839 « *sont responsables de certaines faits qui ont troublé nos amis belges* », comme le déclarait littéralement M. Van Swinderen, qui promettait également un accord complet dans un délai aussi court que possible.

* * *

Quatorze ans se sont passés depuis et nous en sommes encore au point où nous étions en 1919.

On voit par là comment, en Hollande, les agissements d'un petit groupe de personnes, disposant

de beaucoup d'influence et possédant des moyens financiers importants, a pu faire échec par des campagnes de presse, à un arrangement belgo-hollandais sur les points en litige.

En Belgique on n'a vu se passer rien de similaire. Au contraire, les organisations les plus directement intéressées se sont apparemment désintéressées de la question.

Le grand public n'a pas été mis au courant et il n'y a eu, dans la presse belge, que des efforts épars et pas toujours très heureux de journalistes parfois mieux intentionnés que compétents.

C'est dans ces circonstances que nous nous sommes décidé à écrire la présente étude concernant les différends fluviaux et maritimes hollandosbelges.

ACHILLE ROTSAERT.

Anvers, février 1933.

WATER VOOR HET JULIANAKANAAL?

Ter vollediging van de brochure

« ONZE ZEE- EN BINNENVAARTGESCHILLEN MET HOLLAND » (1)

De kwestie van de watervoorziening van het Julianakaalaan doet veel inkt vloeien in de pers. Daar wij in de brochure «Onze Binnenscheepvaart- en Zeevaartgeschillen met Holland» geen volledige documentatie gegeven hebben betreffende deze zaak en een van onze lezers ons verzocht heeft hem volledige bewijzen te leveren voor het standpunt dat wij aangenomen hebben in deze kwestie, meenen wij, dat het de andere lezers van «De Binnenscheepvaart» ook belang zal inboezemen kennis te nemen van onze argumenten die wij in het artikel «Les prises d'eau à la Meuse» gaven.

Volgens het artikel 1 van de Hollandsch-Belgische overeenkomst, gedagteekend 12 Mei 1863, werd besloten een nieuwe watertapping te Maastricht te doen voor al de kanalen beneden deze stad zowel als voor de watervoorziening van de Kempen en Holland.

De geldelijke tusschenkomst van België werd op 900,000 gulden vastgesteld.

De volgende artikels van dit tractaat bepalen het peil van het kanaal tuschen Maastricht en Bocholt, de hoeveelheden water en de snelheid van afloop ervan.

Volgens een latere overeenkomst werd besloten dat het artikel 6 van dit tractaat veranderd zou worden en België niet meer verplicht zou zijn, van 15 Mei tot 15 Juli, het water der tappingen voor de bewatering der Kempen in de scheepvaartkanalen te storten.

Volgens nog een andere conventie — van 14 Februari 1874 — werd de hoeveelheid water opnieuw vastgesteld.

Er werd ook bepaald dat indien het vastgestelde doel van het tractaat niet bereikt werd, er gemeenschappelijk maatregelen zouden besloten worden in den gewenschten zin.

Verder is er over watertappingen niets te vinden in de volgende latere tractaten:

Overeenkomst betreffende de gemeenschappelijke soevereiniteit der Maas — waar zij de grens vormt (12 Oct 1839).

Hollandsch-Belgisch tractaat van denzelfden datum.

Reglement van 20 Mei 1843 betreffende het gemeenschappelijk toezicht over de Maas.

Conventies aangaande de afschaffing der scheepvaarttollen en de regeling der stoomvaart op de Maas.

Van verbod of toelating van water van de Maas af te tappen op Belgisch gebied boven Maastricht — zoals voor het Albertkanaal — is dus geen spraak, zoomin als voor een kanaal — lager gelegen, zoals het Julianakaalaan.

Het recht van België op al het water dat het nodig heeft voor zijn nieuw kanaal — kan niet bestreden worden — alhoewel eenigen het in Holland anders meenden, immers hetgeen niet verboden is, is toegelaten, als het tegen den geest der overige overeenkomsten niet indruist.

Alleen zijn wij verplicht het noodige voorgeschreven water te leveren vóór de Zuid-Willems- en Kempische vaarten, voor alle andere aftappingen indien wij in volle oprechtelijheid en zonder spitsvondige juridische uitvluchten te zoeken, den geest der tractaten loyaal willen toepassen.

DE WATERVOORZIENING VAN HET JULIANAKANAAL

Laat ons nu de kwestie van de watervoorziening van het Julianakaalaan onderzoeken.

Hier stelt zich de zaak eenigszins anders voor. Holland heeft van zinen kant ook het recht zoveel water te Maastricht te tappen als het kan, voor het Julianakaalaan, na vooreerst het voorgeschreven water van de Zuid-Willems- en Kempische vaarten afgetrokken te hebben.

Van zekere Hollandsche zijde wordt aanspraak gemaakt op water voor het Julianakaalaan onder het voorwendsel dat het een internationaal kanaal zou wezen en al de waterrechten zou erven van het deel der internationale rivier, die het vervangt.

Dat is een zeer gewaagde — niet te verdedigen — stelling in nemen, want om van dit voordeel te genieten, zou den aanleg van het Julianakaalaan, met de instemming der oeverstaten hebben moe-

ten plaats gehad hebben. Men raadplege desaangende het protocol 25 van de Centrale Rijnvaartcommissie van Mannheim, gedagteekend 14 September 1909.

Maar hoe zou Holland — internationaliteitsrechten voor het Julianakaalaan kunnen opeischen als dit land geweigerd heeft zich met België te verstaan voor het kanaliseeren der gemeenschappelijke Maas, daar waar zij ten N. van Maastricht, de grens uitmaakt tuschen de twee landen?

Voegen wij daarbij dat Holland van het Julianakaalaan een door en door nationaal kanaal heeft willen maken, en gemaakt heeft, zoowel bij het ontwerpen, als het graven en het doel ervan.

Dit kan men best lezen in de nota van de Hollandsche regeering — gedagteekend 29 Juli 1921 — die luidt dat het Julianakaalaan heelemaal op Hollandsch grondgebied zal aangelegd worden en aan zijn beide uiteinden zal uitmonden in deel van de Maas die uitsluitend Hollandsch zijn.

Den 13 Maart 1923 werd een gelijkaardige verklaring door de Haagsche Regeering gedaan en men kan er van uitmaken dat het Hollandsch gouvernement vrijwillig verzaakt heeft aan de voordeelen die de internationaaltie aan het kanaal zou verleend hebben.

Wij meenen goed te doen de aandacht te trekken op die zijde van het vraagstuk voor alle «nationale» kanaalplannen b.v. zoals dat van Bath-Dintelsas. Alles is niet rooskleurig, zoomin onder nationaal als internationaal opzicht zoals men ziet.

GEEN WATERBEVOORRADINGSPLICHT VOOR HET JULIANAKANAAL

Bovenstaande aanhalingen bewijzen voldoende dat er voor België geen waterbevoorradingsplicht bestaat ten opzichte van het Julianakaalaan. Dit kan men bovendien nog afleiden van de houding die Holland in soortgelijk geval aangenomen heeft.

GEEN DRUPPEL WATER MEER LEVEREN DAN MEN VERPLICHT IS

Herinneren wij aan de vraag gesteld den 15 Juni 1863 door een lid der Hollandsche Tweede Kamer, waarin deze volkvertegenwoordiger wenschte ingelicht te wezen of Holland verplicht was al het water voor kanalen en watertappingen te verstrekken, dat België zou wenschen.

Het antwoord der Hollandsche Regeering luidde — den 23 Juni 1863 — dat zulke verplichting niet bestond, dat België zijn waterbehoeften te regelen had volgens de hoeveelheden door de overeenkomsten vastgesteld en dat er geen enkel verplichting voor Holland was meer water te leveren dan vastgesteld voor de tappingen te Maastricht.

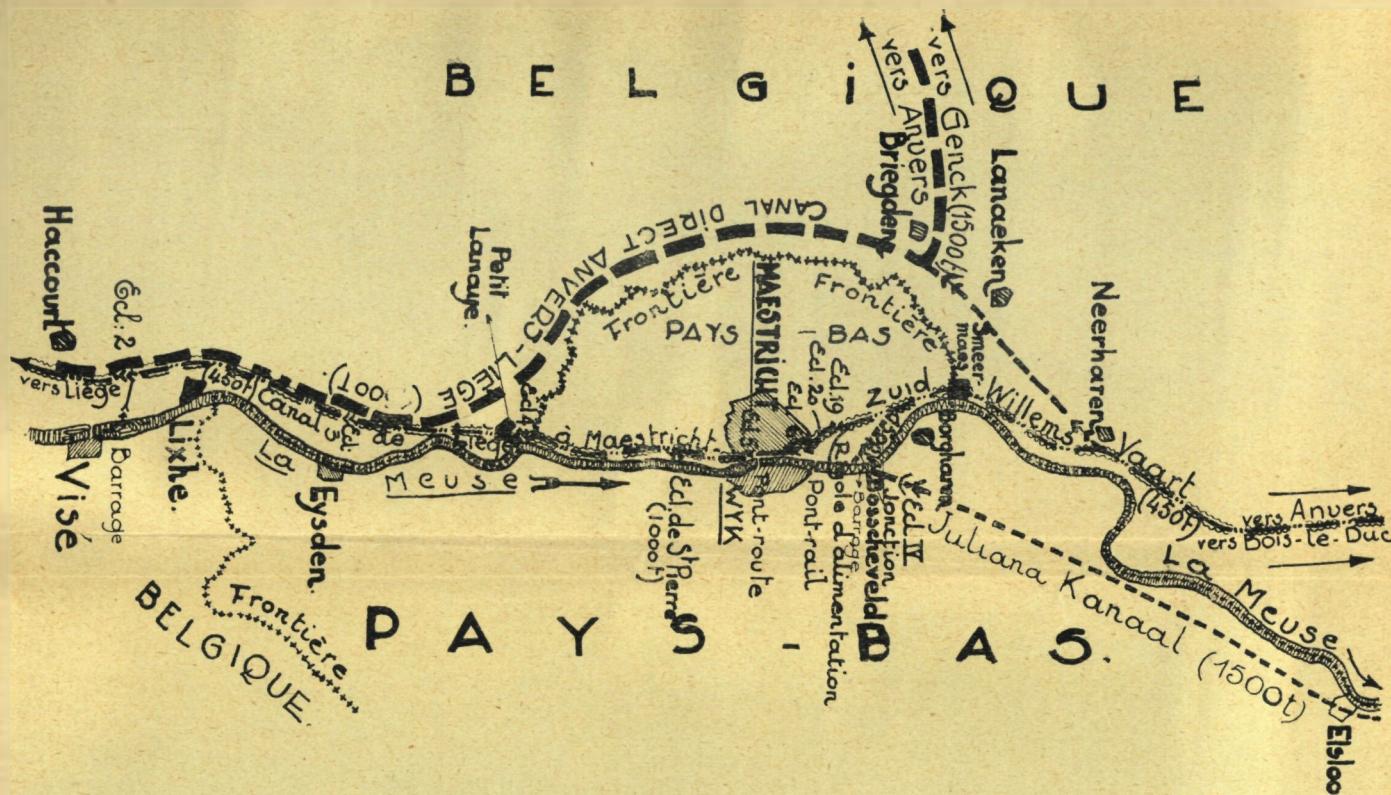
Deze houding der Hollandsche regeering wijst ons de weg die wij in zake de waterbevoorrading van het Julianakaalaan moeten volgen en zij weze een vingerwijzing voor hen, die in een geest van tegemoetkoming tegenover onze Noorderlijke buuren, niettegenstaande het gemis aan wederkeerigheid, dit land beter zouden willen behandelen dan het tegenover ons steeds deed in scheepvaartkwesties.

Zoooveel te erger voor het Julianakaalaan als er in droge seizoenen slechts water genoeg zal wezen in eerste plaats voor de Zuid-Willemsvaart en de Kempische vaart en vervolgens voor het Albertkanaal.

Wij betreuren ten zeerste voor de Limburgers dat zij, die zich ten slotte niets te verwijten hebben in zake de kleingeestige en remmende houding van Holland bij de uitvoering der tractaten, onrechtstreeksche het slachtoffer zullen worden van den geest van Munster die men steeds over den Moerdijk in alle binnenvaart-en zeevaart zaken tegenover België getoond heeft.

Het noodlot wil, helaas voor de Limburgers, dat in deze eerste, enige gelegenheid en troef die België eindelijk verworven heeft, zij de nadeelen zullen ondervinden van de houding der Rotterdammers en der lieden van de Nationale Unie, die tot hiertoe immer belet hebben dat België van zijn, door de tractaten voorgeschreven rechten, volop zou genieten. Ach. ROTSART.

(De Binnenscheepvaart).



Carte montrant le tracé du Canal Albert depuis Haccourt jusque Briegden ainsi que celui du canal de jonction Briegden-Neerharen.

Le tracé du Canal Juliana est également indiqué sur la carte, de même que le canal existant Liège-Maestricht et la Zuid Willemsvaart qui continueront à assurer la liaison Anvers-Liège jusqu'à l'achèvement du Canal Albert.

Le Canal Albert est, de Liège à Petit Lanay, un élargissement du canal existant. De là, à Hasselt, son lit est nouveau, de Hasselt à Quaëd-Mechelen, il sera formé par le Canal Hasselt-Turnhout élargi. De Quaëd-Mechelen à Herenthals, où un endroit à proximité, un tracé nouveau a été adopté et de Herenthals à Anvers, on suit le tracé du Canal de la Campine.