

JUIN 1924

REVUE

DE LA

Paraissant le 15
de chaque mois

LIGUE MARITIME BELGE

ABONNEMENTS :

Belgique, un an . . . fr. 10.00
Étranger, » 14.00La Ligue n'est pas responsable des
idées exprimées par ses correspondantsPrière d'adresser les correspon-
dances à la Direction de la L. M. B.Chaussée de Wavre, 21
- BRUXELLES -

Tél. 282.59 Compte ch. postaux 713.76

SOMMAIRE :

- | | | | |
|--|-----|---|-----|
| 1. L'Escaut (Suite). A. ROTSAERT | 123 | 5. Pour le Yachting | 135 |
| 2. Nos côtes et ports à nous. A. S. | 125 | 6. La L. M. B. à « Radio-Belgique » | 136 |
| 3. Communications officielles | 127 | 7. Nouveaux membres | 137 |
| 4. Visite du « Carlo Mirabello » en Belgique | 134 | 8. Avantages accordés à nos membres | 139 |

L'Escaut

(Suite).

UNE mésaventure récente vient d'illustrer de façon cuisante — pour la navigation au droit d'Anvers et pour le Trésor — le danger qu'il y a de toucher au fleuve autrement que pour « aider le courant » : Oubliant que l'on avait déjà amputé l'Escaut de 100 mètres de largeur sur la rive droite, on a établi sur la rive gauche la plus fantastique collection de piers, de barrages de dues d'Albe, de pontons, etc. En quelques mois, le trouble apporté au courant a surélevé les approches de la digue de plus de deux mètres, détourné la chasse d'eau de la rive, rétréci la passe navigable et provoqué les accidents aux Quais du Sud que l'on connaît.

Jadis, les bateaux de passage d'Anvers vers la Tête de Flandre accostaient facilement par tout état de marée au plan incliné de Ste-Anne. Aujourd'hui, ils ne pourraient plus y arriver même à marée toute haute. Et pour maintenir à flot le ponton d'embarquement qui le remplace, on doit draguer jour et nuit (ce qui ne coûte d'ailleurs que 600.000 francs par an!).

Et cette petite amputation a été faite un peu partout, en plus ou moins grand. Citons encore le barrage de Gendbrugge: jadis, l'Escaut prenait sa source au plateau de St-Quentin et recueillait toutes les eaux de la vaste région qu'il dessert et que parcourt la Lys. Aujourd'hui, c'est devenu un simple bras de mer qui s'arrête — net! — à l'écluse de Gand sans recevoir une goutte d'eau d'amont, celle-ci étant complètement détournée vers d'autres usages. Ainsi, par le fait de l'homme, le fleuve est rétréci tous les jours, et le fleuve meurt un peu tous les jours.

C'est l'histoire du Zwyn qui recommence. Et pour cette histoire-là aussi, on apprendra sans doute à nos petits-enfants à l'école que le fleuve s'était ensablé.

Mais voici que l'on constate l'enhaussement de certains seuils, de certains passages. Aussitôt, on ne pense plus qu'aux dragages empiriques. Draguons, draguons, disent les ignorants; achetez des dragues, ajoutent ceux... que le commerce et l'exploitation de ces engins intéressent.

100 976

Certes, quand il y a un obstacle local et passager, on doit l'éloigner — si on le peut — pour éviter un arrêt momentané de la navigation. Mais s'imaginer que l'on peut *maintenir* les passes par ce moyen, ridiculement impuissant en comparaison des lois de la nature contre lesquelles on lutte, c'est folie.

La situation est, en ce moment, d'une gravité exceptionnelle, moins peut-être par le fait même de la diminution de la profondeur des passes que par les conséquences durables et lointaines, que comporte cette disqualification, ne fût-elle que temporaire. Quand des navires de 30 pieds de tirant d'eau ne peuvent plus venir dans un port, les plus petits désertent aussi! Quand une navigation est réputée peu sûre, elle est tuée par l'élévation des primes d'assurances, par la majoration du fret, par la raréfaction des occasions de chargement, etc. Déjà, aujourd'hui, Anvers souffre de tout cela et ce d'autant plus lourdement qu'il y a — à deux pas — un port concurrent où l'on peut bien plus avantageusement faire escale. Même si l'on rétablit la situation antérieure, pendant des semaines, des mois encore, nous continuerons à subir les conséquences des récents accidents.

Rétablir la situation antérieure, est-ce possible? Est-ce probable?

Oui, c'est possible. C'est même certain. Mais non pas en se contentant d'acheter des dragues, non pas en draguant!

L'Escaut ne redeviendra ce qu'il a été, et surtout ne deviendra meilleur — ce que l'on peut encore toujours espérer — que par l'emploi de procédés tout à fait autres qui se résument en cette règle: restituer au fleuve son lit naturel!

Cette restitution implique non seulement le retour au statut naturel par les moyens physiques, mais encore et surtout le retour à un mode de gestion rationnel et pratique.

Il faut que nous exigions de la Hollande, d'une part, qu'elle exécute les obligations d'entretien du fleuve qui lui sont imposées par les Traités de Vienne (1815) et de Londres. (1839). Ces charges qui comportent « les soins du bon père de famille » sont nettement déterminées et limitées: tout ce que la Hollande estime utile pour son port de Rotter-

dam et le Nieuwe Waterweg, tout cela doit être fait par elle pour l'Escaut. Les Traités le disent clairement: *de façon à ne faire éprouver aucune difficulté à la navigation.*

La Hollande doit, d'un autre côté, s'abstenir de porter la main sur l'Escaut de façon à compromettre le cours naturel du fleuve par des travaux d'endiguement et des colmatage. Elle doit enlever les épaves et les autres obstacles.

Et si les Pays-Bas refusent de faire tout cela, il faudra bien que — sans attendre des semaines pour obtenir une autorisation précaire — nous nous mettions à sa place — à ses frais ou, au grand besoin, aux nôtres.

Mais cela suppose une modification radicale à... Bruxelles, et l'adjonction aux colonnes vertébrales en gelée d'un bon tuteur en ciment armé!

Ceci fait, on pourra commencer les travaux matériels: enlever tous les obstacles qui détournent et dévoient les courants naturels: enlever les épaves, démolir les appontements, les piers, les estacades, détruire les épis et les « rives directrices » (qui attirent le sable au lieu de le repousser!), arrêter les endiguements et les colmatages. On pourra, on devra étudier aussi la réouverture de l'Escaut à Gendbrugge comme le rétablissement du Sloe et de l'Escaut Oriental, la restitution au lit majeur du fleuve du Braakman et des autres bassins de chasse actuellement en vue d'assèchement.

On pourra même draguer, mais en y allant avec une prudence et une légèreté de main extrêmes: l'Escaut n'est pas un canal, ni même un ruisseau! Il n'aime pas qu'on le bouscule, et c'est pourquoi, nonante-neuf fois sur cent, au trou que l'on fait en un endroit déterminé de son lit mineur (et dans le Trésor Public par la même occasion!), il répond par un coquet exhaussement en une autre place, en d'autres placées!

L'Escaut souffre, se meurt d'une maladie générale: on ne pourra le guérir que par un traitement général dans la demeure de sa vie juridique d'abord, dans la demeure de sa constitution physique ensuite. Les opérations locales ne peuvent le sauver, mais elles risquent de le tuer. Arthur ROTSAERT.