

259475

1477



A PROPOS  
DU

# Mécanisme des Alluvions

7200

par **C. J. VAN MIERLO,**

Ingénieur honoraire des Ponts et Chaussées,  
Ancien Ingénieur de la Marine de l'Etat Belge,  
Ingénieur principal de la Compagnie Internationale des Wagons Lits,  
et des Grands Express Européens.

## LE PRÉTENDU “ MÉCANISME DES ALLUVIONS „ ET LES PASSES DE L'ESCAUT MARITIME

CONCLUSIONS

par **TOBIE CLAES,**

Ingénieur en chef Directeur des Ponts et Chaussées,  
Président de l'Association.

*EXTRAIT des Annales de l'Association des Ingénieurs sortis des Ecoles  
spéciales de Gand.*

Année 1927. — 5<sup>e</sup> Série. — Tome XVII. — 2<sup>e</sup> fascicule.



200

0307 010 0380



# A PROPOS

DU

# Mécanisme des Alluvions

PAR

C. J. VAN MIERLO,

*Ingénieur honoraire des Ponts et Chaussées,  
Ancien Ingénieur de la Marine de l'Etat Belge,  
Ingénieur principal de la Compagnie Internationale des Wagons Lits,  
et des Grands Express Européens.*

C'est aujourd'hui (1) la troisième fois qu'à une théorie que j'expose dans les Annales des Ingénieurs de Gand, je vois appliquer la qualification de *prétendue* théorie.

Et comme, en réalité et au fond, c'est toujours la même thèse, basée sur les mêmes mesurages, que je défends, il n'est peut être pas inutile de rappeler les deux fois antérieures.

La première fois, c'était il y a 30 ans. J'avais publié, en 1896, dans nos Annales (2) une note combattant la Grande Coupure de l'Escaut (fort en vogue à cette époque) et expliquant que les travaux à faire au fleuve devaient s'inspirer de la loi sinusoïdale.

En 1897 — comme aujourd'hui — mon opinion fut contredite par l'Ingénieur en chef du Service de l'Escaut maritime qui proposa (3) deux Grandes Coupures, l'une allant d'Anvers au Kruisschans, l'autre allant du Doel à Waarde, et reliées entre elles par la boucle de Lillo.

---

(1) Le 6 février 1927. Discours du Président T. Claes à l'assemblée générale de l'association.

(2) Tome XIX, 1<sup>e</sup> livraison, 1895-1896, pp. 1 à 42.

(3) Le port d'Anvers. Ses améliorations, 1897.

Et, en présentant ce projet, il écrivait (4) que :

« Les partisans de la *prétendue* loi dite sinusoïdale devront » se déclarer satisfaits de ce tracé.... »

Bien entendu, les partisans de la loi sinusoïdale ne se déclarèrent pas satisfaits ; mais l'Administration des Ponts et Chaussées « marchait » pour la Grande Coupure.

La discussion se poursuivit avec des fortunes diverses : en 1900, le système sinusoïdal eut l'avantage ; en 1905, au contraire, il s'en fallut d'un rien que la Coupure, ardemment poussée par le Gouvernement, ne fut votée par la Chambre ; et, finalement, en 1912, ce qu'on avait témérairement appelé la prétendue loi sinusoïdale triompha définitivement.

On construit, on achève en ce moment, l'écluse du Kruischans et le canal bassin qui barrent, à tout jamais, la route à la Grande Coupure.

La seconde fois, c'était à propos de Zeebrugge.

Avant que le premier coup de bêche fût donné dans la plage de Heyst, j'avais expliqué, dans nos Annales (5), que le port projeté s'ensablerait.

En 1908, dans nos Annales aussi (6), j'avais montré que l'ensablement commençait et — appuyé sur le même mécanisme des alluvions, contesté aujourd'hui — j'avais montré qu'il serait énorme.

J'avais insisté, cette année là, parce qu'à cette époque il y aurait eu moyen, encore, de sauver une partie de la conception de Zeebrugge. (7)

Mais — comme aujourd'hui — mon exposé fut très mal accueilli par l'Ingénieur en chef du Port ; et le 20 Avril 1909, je reçus le démenti suivant (8) :

---

(4) Le port d'Anvers. Ses améliorations, p. 8.

(5) Tome XX, 1<sup>e</sup> livraison, 1896-1897, pp. 1 à 64.

(6) Quatrième série. Tome I, 3<sup>e</sup> fasc. pp. 199 à 232.

(7) Il n'y a plus moyen aujourd'hui.

(8) Cf. Annales des Ingénieurs de Gand. Cinquième série, Tome VI 2 fasc. p. 159.

« ..... on démontra sur place combien étaient peu fondés » et tendancieux les bruits qui ont été lancés d'un *prétendu* » ensablement. Il n'y a pas d'ensablement ; il y a simplement, » au milieu de la rade, un petit triangle d'eau molle par suite » d'un léger tourbillon de retour du courant. »

Aujourd'hui ce que, témérairement, on a appelé un prétendu ensablement forme une masse triangulaire de 400 m. de base, de 700 mètres d'avancée en mer et mesurant donc 14 hectares de superficie. Cette masse émerge à marée basse et tout le monde peut la voir et s'y promener.

Nulle part, dans cette immense étendue de 14 hectares, la couche d'alluvions, venue depuis la construction du port et à cause de cette construction, n'a moins de 6 mètres d'épaisseur ; pour une moitié de cette étendue de 14 hectares elle atteint 7 mètres et par endroits elle dépasse 8 mètres.

Et cependant, quels démentis furieux — comme aujourd'hui — n'avaient pas été infligés à mes exposés ! Il est superflu de les reproduire tous ; mais, à titre d'exemple, en voici un, dû à la plume de l'Ingénieur en chef du Port et qui a paru dans nos annales (9) :

« Pour que l'ensablement se produise, il faut, au surplus, » des sables en mouvement ; et, à Heyst, il n'y a guère de sables en mouvement. »

.....  
« Jusqu'ici — sauf M. Van Mierlo — tout le monde est » d'accord, pour l'avoir vérifié, que les dépôts marins sont » composés d'argile et non de sable. »

» On voit combien l'argumentation de M. Van Mierlo est » fragile et comment ses documents sont choisis. »

Pour la troisième fois, maintenant, appliqués à la même théorie, j'ai entendu les mêmes démentis tranchants, les

---

(9) Lettre de M. J. Nyssens, Tome XXI, 1897-1898, 1<sup>e</sup> livraison, p. 21.

mêmes phrases, les mêmes mots presque, disposés avec le même style péremptoire. Dans le passé, l'impitoyable contrôle du temps et de l'expérience a montré que la théorie du mécanisme des alluvions était la vraie et que les faits ont démoli les assertions de mes contradicteurs.

Revenant à la discussion actuelle, je vais directement au point sensible : il suffit de relire le discours du 6 février 1927 pour voir que toute l'argumentation gravite autour de la question de Valkenisse. Et il convient de mettre ici les deux thèses en opposition ; j'avais dit (10) que

« .... le *Sierra Grande* sombra sur place près de la bouée » lumineuse n<sup>o</sup> 39 causant donc un sérieux obstacle à la » navigation.

» Il y avait maintenant deux obstacles : l'épave du *Sierra Grande* d'une part ; les profondeurs insuffisantes d'autre part. »

Mon contradicteur répond — et c'est là le cœur du débat — que comme il a échangé des correspondances du 24 mars au 3 avril, avec la Red Star Line, le *Belgenland*, à partir du 5 avril, fait route vers Anvers pour y arriver le 14 ou le 15.

Et il ajoute qu'après le naufrage du *Sierra Grande*, le 8, quand on s'est rendu compte de l'impossibilité qu'il y aurait pour un navire de la longueur du *Belgenland* de passer encore non pas à Valkenisse, mais par la (11) passe de Bath barrée par l'épave, la Red Star Line annonce que, jusqu'à ce que les (12) passes soient remises en état, le *Belgenland* et le *Lapland* ne fréquenteraient plus le port d'Anvers.

Voilà donc les deux thèses du point sensible bien clairement opposées : deux obstacles pour moi ; un seul pour mon contradicteur.

---

(10) Annales des Ingénieurs de Gand, 5<sup>e</sup> série. Tome XVI, 3<sup>e</sup> fasc. p. 341.

(11) Remarquer « la » passe (au singulier).

(12) Remarquer « les » passes (au pluriel).

Qui va les départager?

Une autorité que je peux combattre, si je le juge opportun ; mais devant laquelle mon contradicteur doit s'incliner car c'est son chef : le Ministre des Travaux publics lui même qui, le 20 mai 1924, écrit (13) au président de la Chambre de commerce d'Anvers une lettre dont je détache le passage suivant :

.....  
« le samedi 15 (mars 1924) une drague suceuse se mettait à l'ouvrage à Valkenisse. Elle y fut rejointe par une deuxième »  
» unité, le lundi, 17. Leur travail conjugué a eu pour résultat »  
» que, depuis le 20 avril, la situation sur le seuil est telle que le »  
» passage du *Lapland* et du *Belgenland* y est possible sans »  
» aucun risque. On peut donc dire qu'à partir de cette date »  
» l'incident de Valkenisse était pleinement réglé et que s'il »  
» ne s'était rien produit depuis, la navigation sur l'Escaut se »  
» pratiquait dans des conditions normales. »

D'après M. le Ministre (14) devant qui mon contradicteur doit s'incliner, il y avait donc bien — comme je l'ai écrit — deux obstacles : l'épave du *Sierra Grande* et les profondeurs insuffisantes, tout au moins jusqu'au 20 avril, puisque ce n'est qu'à partir de cette date que Valkenisse était réglé.

Il ne l'était donc ni le 19, ni le 18, ni le 16, ni spécialement le 15 ou le 14, dates annoncées pour le retour du *Belgenland*.

Et, à Anvers, personne (15) ne s'y est trompé ; car, peu de jours après, M. le président de la chambre de Commerce répondit à M. le Ministre : (16)

---

(13) Lettre parue dans les journaux d'Anvers (*Matin*, *Neptune*, etc.) à la date du 21 mai 1924.

(14) Et on peut penser (depuis le commencement d'Avril que le commerce d'Anvers jetait feu et flammes à cause des gênes dans la navigation) si tous les mots de la lettre ministérielle du 20 mai 1924 ont été pesés.

(15) Mon contradicteur excepté.

(16) Lettre du 22 mai 1924 ayant paru le 25 mai dans les journaux d'Anvers.

« .... qu'en admettant sans réserves (17) le fait du réta-  
» blissement des profondeurs depuis le 20 avril, le passage des  
» grands bâtiments y aurait dû subir, en tout cas, du 22 février  
» au 20 avril — même si le *Sierra Grande* ne se fût jamais  
» perdu à Bath — une interruption de deux mois que la  
» Chambre de Commerce a eu parfaitement le droit d'attribuer  
» à des lenteurs inexcusables et à l'absence d'un matériel suf-  
» fisant pour faire immédiatement face au péril. »

Et il ajoute, plus loin :

« Votre lettre précise en détail, Monsieur le Ministre,  
» comment l'ensablement de Valkenisse survenu, votre ad-  
» ministration en a eu raison au bout de deux mois. Elle  
» n'établit pas — tant s'en faut — que les services chargés  
» de la sécurité du fleuve ont rempli les devoirs de prévoyance  
» et de vigilance qui leur incombent. » (18)

\* \* \*

Mais tout ceci est le passé. Il est plus utile de préciser  
aujourd'hui pourquoi le « Mécanisme des Alluvions » a été,  
encore une fois, exposé et rappelé l'an dernier.

Tout le monde sait que, depuis des années, les installations  
maritimes d'Anvers sont un peu justes, un peu serrées.

Tout le monde sait aussi que, malgré ce serrage, le trafic  
se développe rapidement à tel point qu'en novembre dernier  
on a fêté le dix millième navire entré au port depuis le 1<sup>r</sup> jan-  
vier 1926.

Tout le monde sait aussi que, dans un avenir prochain,  
l'écluse du Kruisschans, le Canal Bassin et les installations  
ferroviaires du Nord d'Anvers seront en exploitation.

Aux grands navires fréquentant le port d'Anvers à ce

---

(17) Hum ! cela n'indique pas une bien grande confiance !

(18) Et il n'ajoute pas, parce qu'il ne le sait pas, que toute la  
mésaventure provient de l'idée malheureuse qu'on a eue en 1922-1923  
de vouloir draguer un chenal profond de la bouée 40 à la bouée 44.

moment là, on pourra offrir 3 m<sup>2</sup> de superficie d'écluse là où on ne peut leur en offrir qu'un maintenant ; et on pourra expédier 3 ou 4 wagons là où, aujourd'hui, on ne peut en expédier qu'un seul.

Quand il en sera ainsi, le trafic maritime d'Anvers prendra une envolée rapide et brillante.

Et dans quelle situation se trouvera la navigation ?

Entre le Kruisschans et la Ville nous aurons deux voies navigables : le vieux fleuve et le nouveau canal, au lieu d'une actuellement. La densité du trafic diminuera sur l'Escaut : sécurité et facilité.

De Flessingue jusqu'en amont de Walsoorden, nous avons les larges et profondes passes de l'Escaut hollandais, capables d'un trafic encore beaucoup plus important que celui qu'on peut entrevoir en ce moment : facilité et sécurité.

La partie vétillaue se trouvera entre Kruisschans et Valkenisse.

Les accidents et les incidents survenus ces dernières années dans cette région montrent qu'il y a lieu de mieux l'approprier à la navigation moderne.

Le commerce d'Anvers a expérimenté, en 1924, que ce sont les alluvions qui gênent. Ce n'est donc qu'en étudiant le mécanisme des alluvions qu'on pourra trouver le moyen d'améliorer la situation.

Ce n'est pas, en tout cas en fermant volontairement les yeux qu'on pourra voir ce qu'il y a lieu de faire et c'est fermer volontairement les yeux que de qualifier le mécanisme des alluvions, tel que je l'ai exposé, de « *prétendu mécanisme.* »

Ostende, le 6 février 1927.

---



# LE PRÉTENDU « Mécanisme des Alluvions »,

ET

## LES PASSES DE L'ESCAUT

---

### CONCLUSIONS

PAR

**Tobie CLAËS,**

Ingénieur en Chef-Directeur des Ponts et Chaussées,  
Président de l'Association.

---

« Or, ce que je veux, ce sont des faits. Attachez-vous aux faits, monsieur ! »...

Pourquoi, sitôt finie la lecture des pages qui précèdent, cette phrase, par laquelle débute un conte du bon Dickens (1), me revient-elle à l'esprit? Je pense que c'est parce-qu'elle ne fut jamais d'application plus immédiate. Un mémoire qui s'intitule « Mécanisme des Alluvions » devrait, en effet, s'interdire d'invoquer autre chose que des *faits*. La science ne peut se contenter de simples affirmations, fussent-elles d'un auteur qui proclame lui-même son indéfectible clairvoyance; elle fait fi de l'opinion des profanes, voire quand ils occupent des postes très élevés, même quand ils sont ministres; a fortiori n'a-t-elle cure de ce que racontent les journaux.

Mes chers camarades, vous ai-je jamais dit que je ne croyais pas à « la forme sinusoïdale qu'affectent les cours d'eau? » pour vous convaincre du contraire, il vous suffirait de relire les premières pages de mon discours du 7 février

---

(1) *Hard Times* par Ch. Dickens.

1926 (1) qui commence par rappeler à ce sujet, et avec tout le respect qui leur est dû, l'enseignement de ce grand ingénieur que fut notre camarade et maître Emmanuel Boudin, et les lois qui furent découvertes par cet autre esprit éminent que fut Louis-Jérôme Fargue. — Pourquoi, dès lors, me répond-on : « Grande Coupure »? Tout le bruit fait jadis autour de cette question a-t-il enrichi la science hydraulique d'un seul iota? Ou bien ces mots : « Grande Coupure » seraient-ils une formule magique qui élève son possédé tout droit à l'empyrée de l'esprit, à peu près comme le balai conduit la sorcière au sabbat, du fait seulement qu'elle l'enfourche?

Jamais non plus je ne vous ai dit que je niais l'existence d'un mécanisme des alluvions. On n'ignore pas que la littérature sur ce sujet emplit des bibliothèques. Je me suis borné à démontrer que ce qui venait d'être présenté au public sous cette dénomination, les substantifs s'y trouvant endimanchés de majuscules, n'était qu'une thèse tendancieuse qui, dans l'application qui en était faite *aux passes de l'Escaut* n'était qu'un long monôme d'inexactitudes et d'erreurs.

La question est là. Elle n'est pas ailleurs. Elle n'est pas plus dans la Loi sinusoïdale ou la Grande Coupure, que dans le principe d'Archimède ou celui des Moindres Carrés. Elle n'est pas plus à Zeebrugge qu'à Vladivostock. Laissons donc là ces dérivatifs subtils !

Oui ou non, le soi-disant ensablement du seuil de Valkenisse, au début de l'année 1924, a-t-il empêché *un seul* navire de venir à Anvers?

Pour le savoir, il y aurait lieu, selon l'auteur du Mécanisme des Alluvions (voir ses pages qui précèdent), de s'en rapporter à « Une autorité qu'il peut combattre, s'il le juge opportun », mais devant laquelle le président de l'A. I. G. doit s'incliner

---

(1) Annales des Ingénieurs de Gand, 5<sup>e</sup> série, Tome XVI, 1<sup>r</sup> fasc.

« car c'est son chef : le Ministre des Travaux Publics lui-même. »

On croit rêver. Ainsi, simple hypothèse, parce que mon ministre aurait affirmé que la cathédrale d'Anvers ne se trouve plus sur la rive droite près de la fontaine de Quinten Matsys, mais à Sainte Anne, sur la rive gauche, je devrais dire : amen? — En parlant « mécanisme des alluvions », faisons-nous de la politique ou de la science? Dans le premier cas, je comprends la valeur qui s'attache à une déclaration ministérielle. Mais si, comme le titre pompeux dont fut baptisé le mémoire en démolition doit le faire croire, nous discutons une question de l'art de l'Ingénieur, Sa Sainteté le Pape elle-même ne m'en imposerait plus, devant le témoignage des *faits*.

Ce témoignage, n'est-ce pas indice de mauvaise cause, qu'on le demande, soit à l'opinion publique si facile à égarer, soit à la presse dont on ne connaît jamais les dessous, soit même à une lettre de ministre, quand il y a là une source accessible à tout le monde, une source pure et incorruptible, que personne n'ignore et que personne ne pourrait contester : **les Statistiques?**

Voici ce que notre camarade Piérrard, le Directeur Général de la Marine, en dit lui-même à la Commission de l'Escaut :

« A partir du 17 mars (1924), sous l'action énergique des » suceuses, on pouvait donc s'attendre à une amélioration de » la passe (de Valkenisse); mais il convient de remarquer que » *même jusqu'à cette date la situation n'avait été tragique à aucun* » *moment.* (1) Ce qui le prouve, c'est que le *Mongolia* était » encore, le 4 mars, donc *avant que les dragages ne fussent com-* » *mencés* (1) remonté le fleuve *sans difficulté* (1) avec un tirant » d'eau de 30 ½ pieds, *supérieur* (1) de ½ pied à celui du *Belgen-* » *land*; que le 24 mars le *Carnavonshire* est remonté avec 8m90 » (29' 2''); que le 4 avril le *Belgian Maru* est remonté avec

---

(1) C'est l'auteur qui souligne.

» 8<sup>m</sup>10 (26' 7") et que du 22 février, date de l'échouement de  
» l'*Embéricos*, au 4 avril, veille de la collision qui coula le *Sierra*  
» *Grande* dans la passe de Bath, il est passé par Valkenisse  
» 56 navires de plus de 8m10 de tirant d'eau.

» La situation ne devint tragique qu'*après* (1) le 5 avril,  
» le *Sierra Grande* ayant obstrué complètement la passe de  
» Bath. »

La légende de « Valkenisse » s'avouera-t-elle enfin vaincue?

\* \* \*

Aussi bien, le discours du 6 février 1927 du Président de l'A. I. G., reproduit en tête de ce fascicule, ne répond pas à un mémoire intitulé « *Valkenisse* », mais à un mémoire intitulé « *Mécanisme des Alluvions* ».

Rentrons donc dans notre sujet, et restons-y, s'il vous plaît.

L'auteur du *Mécanisme des Alluvions* a procédé à quelques dosages d'échantillons d'eaux plus ou moins vaseuses, prélevées sur la mer ou l'Escaut. Il en a dressé des diagrammes einsteiniens que lui-même ne consultera jamais. Il explique comment on peut reconnaître l'action du sel sur la teneur en alluvion d'eaux troubles. Il n'ajoute pas que, déjà en 1837, Siddell prouva ce phénomène expérimentalement. En ajoutant du sel à de l'eau vaseuse, disait Siddell, « the period of settlement could be shortened from four hundred hours to twenty hours ». (2) Il attribua à cette action la formation de barres « which no difference of velocity could explain. »

En sus, l'auteur du « *Mécanisme des Alluvions* » expose son savoir concernant la vie de l'Escaut, et fonde là-dessus une théorie. Cette théorie vaut exactement ce que valent les prémices dont elle découle. Cartes et documents en main, j'ai

---

(1) C'est l'auteur qui souligne.

(2) *Mississippi Delta Enquiry*, 1837.

démontre la parfaite inanité de ces prémices. Dans les pages qui précèdent et qui constituent la réponse à mon attaque, il n'est pas un mot qui ose s'inscrire en faux contre mon argumentation. Il ne nous reste donc qu'à conclure

<p><i>Dans son mémoire « Le Mécanisme des Alluvions », M. Van Mierlo déclare :</i></p>	<p><i>Dans son discours présidentiel du 6 février 1927, re-produit ci-dessus, M. Tobie Claes prouve :</i></p>
--	---

a) qu'il résulterait de la brochure de 1908, intitulée « les Dragages de l'Escaut », de M. Pierrot, que la passe en amont de Bath se maintenait parfaitement en bon état sans dragages, puisque de 1865 à 1905 elle s'est maintenue de la sorte ;

b) qu'il sait « de science personnelle qu'avant l'aventure de 1905 — et même après — jamais la passe de Valkenisse n'a été insuffisante » ; il sait « qu'il y a des bancs mobiles dans l'Escaut hollandais », mais il sait « aussi que cette mobilité ne s'exerce jamais dans les passes » ;

a) que feu M. Pierrot n'a jamais eu l'idée qui lui est erronément attribuée par M. Van Mierlo, ce dont celui-ci n'eût pu manquer de s'apercevoir, s'il n'avait pas négligé de lire les *premières lignes* de la brochure même qu'il invoque (voir page 323 du 2<sup>e</sup> fascicule).

b) que l'assertion ci-citée est péremptoirement démentie par toute la documentation hydrographique et que « dans ce fleuve sauvage qu'est l'Escaut Hollandais, tout est variable, rien n'est fixe. » — (voir page 329 du 2<sup>e</sup> fascicule et planches I à III y annexées) ;

c) que le minimum qui fut constaté à Bath et qui est sensiblement plus petit que le minimum de 1905 à l'époque où les dragages furent décidés, est *antérieur de 36 ans* en 1906 », ce sont les dra-

gages de Bath qui ont également provoqué l'exhaussement et les dragages subséquents à Valkenisse ;

d) qu'on « a bien prétendu dans certains milieux que les bancs plus ou moins voisins de Bath et de Valkenisse avaient une tendance à envahir les passes ; qu'on a même été jusqu'à dire que les mouvements de ces bancs avaient un cycle régulier et qu'après un certain nombre d'années les mêmes mouvements se reproduisaient » ; que « *tout ceci est inexact* » ;

aux premiers dragages de Frédéric-Santvliet et de 39 ans aux premiers dragages de Bath ; et que le minimum qui fut constaté à Valkenisse — 6m70 — et qui est de l'ordre des minima de 1906 et de 1924 — époques de dragages à Valkenisse) est également *antérieur, de plus de 40 ans*, aux mêmes dragages de Bath ! (voir page 331 2<sup>e</sup> fascicule) ;

d) que la documentation hydrographique du fleuve établit sans conteste possible que l'ensemble des bancs de Saeftingen a présenté un mouvement régulier de 1909 à 1914, et qu'un mouvement similaire s'est reproduit de 1921 à 1926 ; que « non-seulement on constate ainsi un cycle régulier dans les évolutions des bancs de Saeftingen, mais qu'on aperçoit également une relation, que l'avenir précisera de mieux en mieux, entre les fluctuations du Goulet et celles du seuil de Bath, tandis que *jamais personne* n'a montré dans celles-ci *rien* qui puisse être rattaché à des dragages quelconques, ou à un prétendu Mécanisme des Alluvions, qui en serait la conséquence et

e) ce que la passe de Riland (1) n'avait le caractère d'une passe artificielle que grâce aux maladroits dragages dans la passe de Bath », ainsi que doit le démontrer la fig. 33 de son Mémoire qui est présentée comme donnant la situation de nov. 1922 ;

f) que « le vrai moyen d'améliorer pour longtemps la partie de l'Escaut qui va de Burght à la frontière hollandaise, serait de sortir de l'Escaut les bancs de Tamise, du Notelaar, etc. et d'approfondir le long seuil de Brans (en amont de la Durme jusque vers S. Amand) ;

que l'on croirait avoir découvert, à défaut de l'avoir inventé ». (Voir page 336 du 2<sup>e</sup> fascic. et la planche II y annexée) ;

e) qu'en réalité cette fig. 33 du Mécanisme des Alluvions est la copie d'une carte levée par le Service Hydrographique des Ponts et Chaussées, non pas en novembre 1922, mais en février 1924, et que l'auteur du mécanisme n'aurait pas versé dans cette erreur et n'y aurait pas versé son public s'il avait eu soin de reproduire le document en entier, y compris l'entête qui porte la date et d'autres renseignements utiles. (Voir page 341 2<sup>e</sup> fascicule) ;

f) que le seul argument que le Mécanisme des Alluvions cite en faveur de cette théorie aussi bizarre qu'inattendue, des dragages qui seraient effectués à l'*amont* pour améliorer l'*aval*, est tiré d'un cas où c'est précisément l'inverse qui se serait produit; qu'au demeurant, il a été dragué tout récemment deux millions cinq cent mille m<sup>3</sup> de

---

(1) Que les Ponts et Chaussées ouvrirent en 1924 pour les besoins de la navigation après le naufrage du *Sierra Grande*.

sable à l'amont de la rade d'Anvers en vue des remblais de la gare de Wilmarsdonck et que l'enlèvement de ce cube n'a pas eu la moindre influence sur le régime du reste du fleuve ; (voir page 344 du 2<sup>e</sup> fascicule).

g) que ses expériences de dosage de la teneur en alluvion des eaux, le long de la rive droite du fleuve, du feu du Kruisschans jusqu'à l'alignement St Philippe-Ste Marie, expliquent tout naturellement que « les eaux, sortant du coin du Philippe et venant dans l'ancienne passe en amont du fort », donnent lieu à une « brusque précipitation de 22 grammes par m<sup>3</sup> et un dépôt abondant des sables et des vases ».

g) que des expériences en question, on ne peut tirer de telles conclusions que par un raisonnement mathématiquement absurde et que ces conclusions montrent clairement que l'auteur se méprend du tout au tout sur la portée de sa propre théorie ; (voir page 345 du 2<sup>e</sup> fascicule).

Le texte du discours du 6 février 1927 reproduit en tête du présent fascicule a été communiqué à M. Van Mierlo aux fins de lui fournir l'occasion de le battre en brèche à son tour. Je m'attendais à ce que mon adversaire aurait tenté tout au moins un essai de rétorsion, eût-il été malheureux, n'eût-il touché qu'en un seul point les objections, réfutations et démolitions, nettes, précises et claires condensées ci-dessus dans la colonne de droite.

Il n'en a rien fait.

De tout son « Mécanisme des Alluvions » il ne reste... que les lignes dernières de sa réponse ci-dessus : une Lapalissade.



Car, que de Flessingue à Walsoorden, l'Escaut profond et large est capable d'un trafic encore plus grand que celui qu'il dessert aujourd'hui... on s'en doutait déjà quelque peu. Que la densité du trafic diminuera entre Anvers et le Kruisschans, quand l'écluse du Kruisschans et les bassins qu'elle commande seront en exploitation... on osait le supposer. Et que, si quelque chose est donc à améliorer, ce sera entre le Kruisschans et Walsoorden — sans être hydrographe M. de la Palisse l'aurait deviné.

Que pour arriver à cette amélioration, on doive, ainsi que M. Van Mierlo le prétend, draguer à Tamise ou en amont de la Durme, des pièges à sable — voilà, en âme et conscience, ce que M. Quidedroit, je pense, avalera plus laborieusement...

Les Hollandais s'occupent, en ce moment même, de leur écluse nouvelle d'Ymuiden. Son achèvement est prévu pour l'année prochaine. Ses chenaux d'accès tant du côté des terres que du côté du large sont en voie d'achèvement. Avant la fin de l'année en cours, on mettra en adjudication les travaux de prolongement et de déplacement des jetées de l'avant-port.

Les ingénieurs hollandais du Waterstaat, évidemment aussi ignorants du vrai Mécanisme des Alluvions que leurs collègues belges des Ponts et Chaussées, songent, nous assure-t-on de la meilleure source, à effectuer *sur place*, les travaux d'approfondissement que ces entreprises comportent.

Faudrait-il aussi leur envoyer l'oculiste pour leur ouvrir les yeux?...

Anvers, le 31 mars 1927.

---

