

CERCLE DES INSTALLATIONS MARITIMES
DE BRUXELLES

**Rectification
des frontières
Hollando-Belges**

=====

**L'Escaut et
l'Enclave de
Maestricht**

Novembre - Décembre 1918

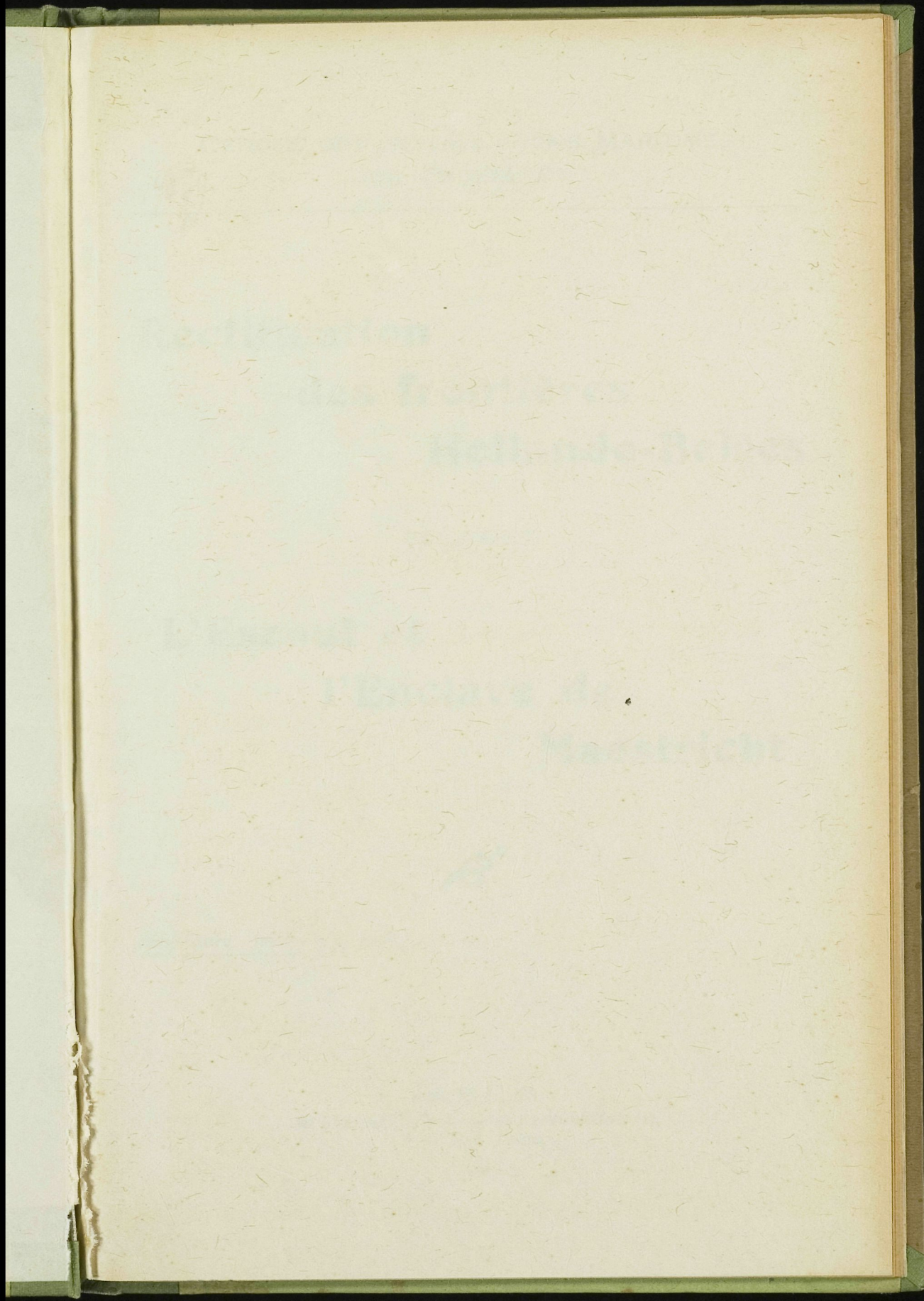
BRUXELLES
IMPRIMERIE LOUIS DESMET-VERTENEUIL
60-62, Rue T'Kint.
—
1918

137
G 25

BIBLIOTHEEK VAN HET VREDESPALEIS



090000 0410434 6



14079.
CERCLE DES INSTALLATIONS MARITIMES
DE BRUXELLES

137
f25

**Rectification
des frontières
Hollando-Belges**

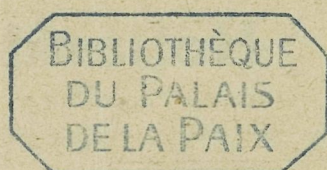
=====

**L'Escaut et
l'Enclave de
Maestricht**



Novembre - Décembre 1918

BRUXELLES
IMPRIMERIE LOUIS DESMET-VERTENEUIL
60-62, Rue T'Kint.
—
1918



La Rectification des Frontières Hollando-Belges

Avant-Propos

Le Roi, dans le magnifique discours prononcé devant les Chambres réunies le jour inoubliable de sa glorieuse rentrée dans sa capitale, a convié tous les Belges à travailler fraternellement et patriotiquement à la restauration du pays.

Ce devoir, le « Cercle des Installations maritimes de Bruxelles » veut modestement le remplir dans les limites de ses moyens.

Les questions qui se posent avec le plus d'acuité à l'attention des Belges, intéressent le traité de paix.

Le monde entier a été bouleversé : il faudra tracer des frontières nouvelles.

Tout de suite l'attention se dirige vers les frontières hollandaises, Celles-ci doivent être examinées par les spécialistes de la navigation.

Le Cercle des Installations maritimes ne veut pas faire de l'impérialisme et il ne discute nullement dans un esprit de conquête.

Loyalement, en amis, les Belges demandent aux Hollandais d'examiner, avec eux, les nécessités de tracer de nouvelles frontières entre les deux pays et de le faire dans un esprit de bonne utilisation des moyens que la nature a mis à leur disposition et de telle manière que les intérêts lésés trouvent des compensations satisfaisant les deux parties.

Les Hollandais ont le plus haut intérêt de s'asseoir autour du tapis vert sur lequel vont s'élaborer les nouvelles destinées du monde. La liberté des mers intéresse au plus haut point la Hollande, qui doit pouvoir en discuter les modalités.

Le fameux traité des 24 articles doit être révisé puisque la Belgique abandonne sa neutralité.

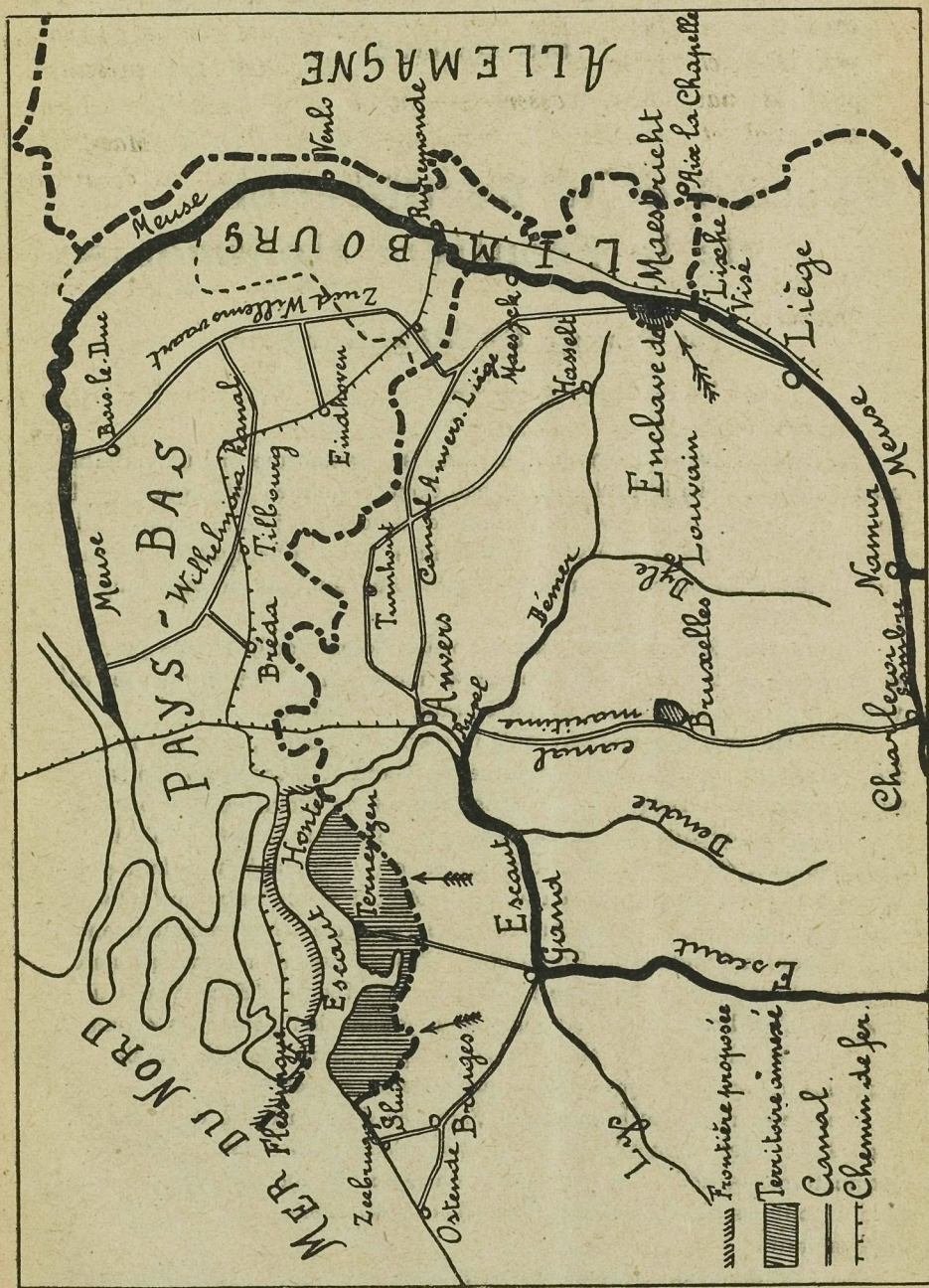
Le « Cercle des Installations maritimes de Bruxelles » a la conviction la plus profonde de la nécessité absolue de résoudre, par le prochain traité de Paix, les difficultés que présentent, pour la navigation, l'asservissement à la Hollande de l'Escaut occidental et l'entrave à la navigation de l'enclave de Maestricht.

La population ne connaît pas toujours tous les documents de la question.

Le Cercle croit remplir un devoir patriotique en documentant ses concitoyens; c'est la raison de la publication de la présente brochure.

Deux cartes sommaires éclairent le texte.

Les discours prononcés au Cercle des Installations maritimes de Bruxelles et à la Chambre de Commerce de Bruxelles, sont reproduits ainsi que l'intéressante étude, parue dans « l'Indépendance belge », de l'éminent jurisconsulte, Mr. le Professeur Ernest Nys.



HISTORIQUE

L'Escaut et la Rectification de la Frontière Hollandaise

par Prosper HANREZ, Sénateur

L'Escaut, avant d'arriver à Anvers, se transforme en un véritable bras de mer. Le débit du fleuve, en eau douce, qui n'est déjà plus que de 30 p. c. du débit total, devant Termonde, descend à 5 p. c. devant Lillo et à moins de 1 1/2 p. c. à son embouchure. C'est ainsi qu'on a pu dire que l'Escaut est un ruisseau qui se jette dans un bras de mer long de 110 kilomètres.

La marée, devant Anvers, a une amplitude extraordinaire de 4 m. 40, en moyenne, et la nature, en amenant la mer si loin à l'intérieur des terres, a ainsi provoqué la création de notre grand port national.

L'Escaut maritime ne sert qu'à la navigation belge, soit par le port d'Anvers, soit par le canal maritime de Gand à Terneuzen, construit uniquement par la Belgique à ses frais et entretenu exclusivement par elle.

Dans ces conditions, on se demande comment le fleuve n'est pas exclusivement belge et comment la navigation y est placée sous la dépendance d'un Etat voisin qui n'a aucun intérêt à sa conservation et à sa prospérité puisque les ports d'Anvers et de Terneuzen sont en concurrence avec le port hollandais de Rotterdam. C'est là une situation anormale, absurde et inique : la Belgique n'a pu être séparée de l'Escaut qu'à une époque où l'on disposait des territoires en se jouant de l'intérêt des peuples.

Je dois à M. Ernest Nys, le savant professeur de l'Université de Bruxelles, de pouvoir faire l'historique de cette séparation.

Le premier démembrement des Flandres date du traité de Munster, en 1648 ; la Convention particulière de 1664 n'a eu pour objet que quelques rectifications partielles, et cet état de choses a été reconnu par le traité conclu pour les souverains des Pays-Bas Autrichiens avec la Hollande indépendante.

La France, ayant conquis la rive gauche de l'Escaut sur la Hollande, en a obtenu la cession par le traité de La Haye du 16 mai 1795 ; cette

cession a été annulée par le traité de Paris du 30 mai 1814, la France s'étant désistée de toutes ses conquêtes pour rentrer dans les limites du 1^{er} janvier 1792.

Au profit de qui la cession de 1795 avait-elle été révoquée en 1814? Evidemment au profit de la Hollande qui s'était reconstituée dès le mois de décembre 1813.

La Belgique de 1830 pouvait-elle se prévaloir de la cession de 1795? Evidemment non, car :

- 1^o Originellement, cette cession avait été faite à la France;
- 2^o Elle avait été révoquée par la France.

De 1795 à 1814, la rive gauche de l'Escaut avait été administrativement réunie à des départements français; mais cette réunion administrative n'était d'aucune valeur en droit public.

Voilà pour le droit; en fait, la rive gauche de l'Escaut était restée immobile; ses habitants ne s'étaient pas associés à la Révolution.

Nothomb, dans son Essai historique et politique sur la Révolution française (1833) dit que la Belgique réclamait la rive gauche de l'Escaut pour trois motifs :

- 1^o Comme garantie de l'écoulement des eaux des Flandres;
- 2^o Comme garantie de l'usage du Canal de Terneuzen;
- 3^o Comme garantie de la navigation de l'Escaut.

Les bases de séparation du 27 janvier ayant refusé à la Belgique la possession de la rive gauche de l'Escaut, en gardant le silence sur les deux premières garanties, s'exprimait d'une manière générale sur la troisième.

Incontestablement, la nature des choses, les convenances réciproques exigent le retour de la rive gauche de l'Escaut aux Flandres démembrées depuis 1648. Les populations de la Flandre Zélandaise sont séparées de la Hollande par un bras de mer, toutes leurs relations sont avec la Belgique où s'écoule leur production, leur intérêt évident est d'être rattachées aux Flandres. Mais pouvait-on, après la Révolution de 1830, faire de cette mesure réparatrice, de cette acquisition, de cette conquête, la condition *sine qua non* de l'Indépendance belge? La Belgique dût céder comme elle dût se laisser arracher une partie du Limbourg et du Luxembourg.

L'homme politique remplissait la tâche du moment en s'efforçant d'atteindre indirectement le triple but attaché à la possession de ce territoire. Ainsi, en ajournant cette question, il devait stipuler expressément les trois garanties que nous avons énumérées.

Ajoutons qu'en ceci il n'y a pas eu de surprise; l'un des commissaires avait, comme membre de Congrès (Nothomb, séance du 28 mai 1831) publiquement manifesté son opinion sur la rive gauche de l'Escaut.

La Belgique dût donc se contenter des garanties contractuelles de l'article 9 du traité du 19 avril 1839 par lequel, en ce qui concerne 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 ; qu'en outre, si des événements naturels ou des travaux d'art venaient à rendre impraticables les voies de navigation indiquées, le Gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes, en remplacement des voies de communication devenues impraticables.

Mais tous les traités sont sujets à discussion, à interprétations et à revision. En effet, malgré les traités, des publicistes néerlandais invoquent des droits souverains sur le fleuve et, par un article additionnel signé à La Haye le 30 novembre 1891, le Gouvernement Néerlandais est libre, désormais, d'enlever les feux, les balises et les échelles de marée, en cas de guerre ou de danger éventuel de guerre, et cela sans le consentement de la Belgique, de sorte que sans prévenir les puissances, celle-ci les mettait dans l'impossibilité de porter secours à Anvers.

De telles restrictions ne peuvent être maintenues et seul, un droit réel sur l'Escaut, rendu possible par la réunion de la Flandre Zélandaise aux Flandres belges, peut sauvegarder absolument les intérêts belges. La diminution de territoire peut être plus que compensée par des annexions de population d'origine néerlandaise actuellement englobées dans l'empire allemand.

EXPOSÉ DE LA QUESTION

DISCOURS

**prononcé par M. DELLEUR, Ingénieur, Bourgmestre
de Watermael-Boitsfort, le 10 Décembre 1918
à la Chambre de Commerce de Bruxelles**

MESSIEURS,

Le *Cercle des Installations maritimes de Bruxelles* a, le 30 novembre dernier, adopté un vœu de rectification des frontières Hollando-Belges, vers l'Escaut et vers la Meuse, vœu qui a déjà produit une certaine émotion.

L'opinion publique paraît y être très favorable, et vous vous rappelez, Messieurs, les applaudissements qui ont souligné ma proposition à l'assemblée générale de la Chambre de Commerce. Depuis lors, de tous côtés, nous arrivent des adhésions et des encouragements, et nous sommes convaincus, MM. Laneau, Hanrez et moi, que le mouvement prendra bientôt une belle ampleur.

Je ne vais pas entrer ici dans tous les détails techniques que j'ai développés au *Cercle des Installations maritimes*.

Quoique la question ait un caractère essentiellement national, trois villes belges sont particulièrement placées pour émettre un avis : Anvers, Gand et Liège.

Il est prématuré de vouloir obtenir dès maintenant des délibérations officielles de ces villes ; les difficultés de communication sont trop grandes pour aller vite, mais je puis déjà vous communiquer deux opinions autorisées qui font prévoir les adhésions escomptées d'Anvers et de Liège.

La première émane d'une personnalité compétente anversoise qui, par ses fonctions, a le droit et le devoir de donner un avis. J'entends M. De Winter, ingénieur en chef, directeur des Travaux maritimes de la ville d'Anvers.

Voici les principaux passages de la lettre qu'il m'adresse :

« Monsieur le Bourgmestre,

» A la demande de M. le conseiller communal De Gueldre, M. l'échevin Strauss me prie de vous faire connaître, de toute urgence, s'il y aurait intérêt au point de vue du port d'Anvers de voir réunir la Flandre Zélandaise à la Belgique jusqu'à la rive gauche de l'Escaut. »

Après s'être excusé de se borner à quelques généralités et d'avoir adopté un style quelque peu télégraphique, M. De Winter donne cet avis :

« I. — Au point de vue du port d'Anvers proprement dit, il suffit, quant à l'Escaut maritime, d'y assurer la navigation de jour et de nuit et de disposer d'un thalweg ou passe de grande profondeur et de largeur convenable.

» II. — Pour répondre à cette double condition, il faudrait une direction unique pour le balisage, les feux et fanaux, ainsi que pour les travaux de dragage. Cette direction unique devrait appartenir à la Belgique.

» III. — Pour arriver au port d'Anvers, on ne devrait pas être obligé de passer par un territoire étranger.

La chose est plus bizarre encore pour le port de Gand, les navires devant commencer par passer par un port étranger (Terneuzen).

» IV. — Les limites géographiques d'un pays sont les fleuves ou les chaînes de montagnes,

L'Escaut est incontestablement un fleuve belge, donc il doit appartenir à la Belgique.

» Du reste, quel intérêt la Hollande a-t-elle à garder l'Escaut occidental depuis l'établissement des barrages pour le passage de la ligne Flessingue-Rosendaal? Aucun, si ce n'est de ne pas devoir passer par un territoire étranger pour atteindre les ports Hollandais de Flessingue et de Terneuzen. Mais le même inconvénient existe actuellement pour les ports belges d'Anvers et de Gand.

» Or, au point de vue international, il n'y a pas de comparaison à faire entre Anvers et Flessingue et dès lors l'objection précitée disparaît.

» En résumé, j'estime que l'Escaut occidental, jusqu'à la rive droite, devrait appartenir à la Belgique, ainsi que le canal de Terneuzen et le port de Terneuzen (ce port a du reste été construit par la Belgique et à ses frais).

» Quant à la Flandre Zélandaise, si la Hollande ne voulait absolument pas la céder, on pourrait se mettre d'accord pour la laisser à ce dernier pays, sauf à déterminer le long de la digue de la rive gauche de l'Escaut et de part et d'autre du canal de Terneuzen, une bande de terrain, par exemple, d'un kilomètre de largeur, qui appartiendrait à la Belgique. Ce serait évidemment une chinoiserie, mais en tout cas elle serait moins drôle

que l'existence de l'enclave de la Meuse à Maestricht, qui est vraiment quelque chose d'inconcevable au point de vue des communications entre le bassin de Liège et le port d'Anvers. »

L'opinion liégeoise est ainsi libellée :

« Vous avez bien voulu, lors de l'assemblée du *Cercle des Installations maritimes de Bruxelles*, faire de la question de la Meuse mitoyenne une question connexe à celle du port d'Anvers.

» C'est là un système que je rencontre avec joie et dont je souhaiterais connaître les détails autrement que par la voie des journaux bruxellois.

» Voudriez-vous me permettre, à moi qui travaille ici cette question de la Meuse, de vous demander copie de la partie de votre discours qui intéressera vivement tous les wallons jusqu'ici oubliés. »

Voilà deux notes caractéristiques qui sonnent vraisemblablement l'opinion des deux grandes villes.

Nous savons d'autre part que l'annexion de la Flandre Zélandaise rencontre la plus grande sympathie près de l'administration communale de la ville de Gand si vivement désireuse de voir libérer le canal maritime Gand-Terneuzen.

C'est donc à tort qu'un journal hollandais déclare que le *Cercle des Installations maritimes* n'a aucun caractère officiel et que le vœu émis a peu de valeur.

Nous demandons seulement un peu de patience : le temps nécessaire aux organismes officiels du pays de prendre possession de la question.

Nous l'avons déjà dit et nous le répétons bien haut :

Notre campagne annexionniste n'a pas un caractère inamical envers la Hollande.

Mais qui contestera qu'à Liège, à Anvers, sur l'Yser et le long du fil électrique qui limitait la frontière hollandaise, le sang belge coula en flots abondants non seulement pour l'indépendance de la Belgique mais encore, on peut l'affirmer, pour l'indépendance même de la Hollande.

L'Allemagne, maîtresse d'Anvers et de la côte, aurait voulu, cela ne fait de doute pour personne, non seulement les bouches de l'Escaut, mais encore les bouches du Rhin que les pangermanistes considèrent comme un fleuve allemand depuis sa source jusqu'à la mer.

On nous fera sans doute crédit de la démonstration de cette thèse, car la littérature allemande sur ce chapitre est trop abondante et serait bien lourde à digérer.

D'autre part, la rapacité de l'ogre teuton est citée dans tous les écrits des alliés; les Hollandais auraient difficile de le contester.

Dès lors, ne sommes nous pas en droit d'inviter la Hollande à se prêter à une délimitation amicale d'une nouvelle ligne frontière entre les deux pays? Elle devra reconnaître que si elle abandonne à la Belgique, en Flandre Zélandaise, 69,000 habitants et dans l'enclave de Maestricht

30,000 de ses concitoyens, ceux-ci passeront en des mains amies qui les accueilleront fraternellement, qui n'ont envers eux aucun désir de molestation, qui veulent au contraire favoriser leurs intérêts économiques.

Ce serait un beau geste de la Hollande que de dire :

« Nous reconnaissons que votre indépendance a consacré la nôtre aussi. Nous acceptons de discuter amicalement avec vous la rectification des frontières. Examinons ensemble la nécessité de tracer de nouvelles limites entre les deux pays et de le faire dans un esprit de bonne utilisation des moyens que la nature a mise à leur disposition. »

Vraisemblablement la Belgique répondrait :

« Nous reconnaissons que vous avez offert une généreuse hospitalité à des centaines de mille belges qui ont trouvé la sécurité sur votre territoire et qui, souvent, ont cherché par là le moyen de rejoindre l'armée belge. Nous reconnaissons que vous avez facilité le ravitaillement de la Belgique à un moment où le peuple s'épuisait. Nous désirons conserver votre amitié, mais aussi détruire toute cause future d'inimitié entre nous. C'est pourquoi nos revendications seront modérées et se limiteront aux strictes nécessités de la navigation, et nous proposerons des modalités capables de provoquer un développement industriel et commercial dont profiteront les deux pays ».

Si telle s'engageait la conversation, il me semble qu'elle devrait rapidement aboutir.

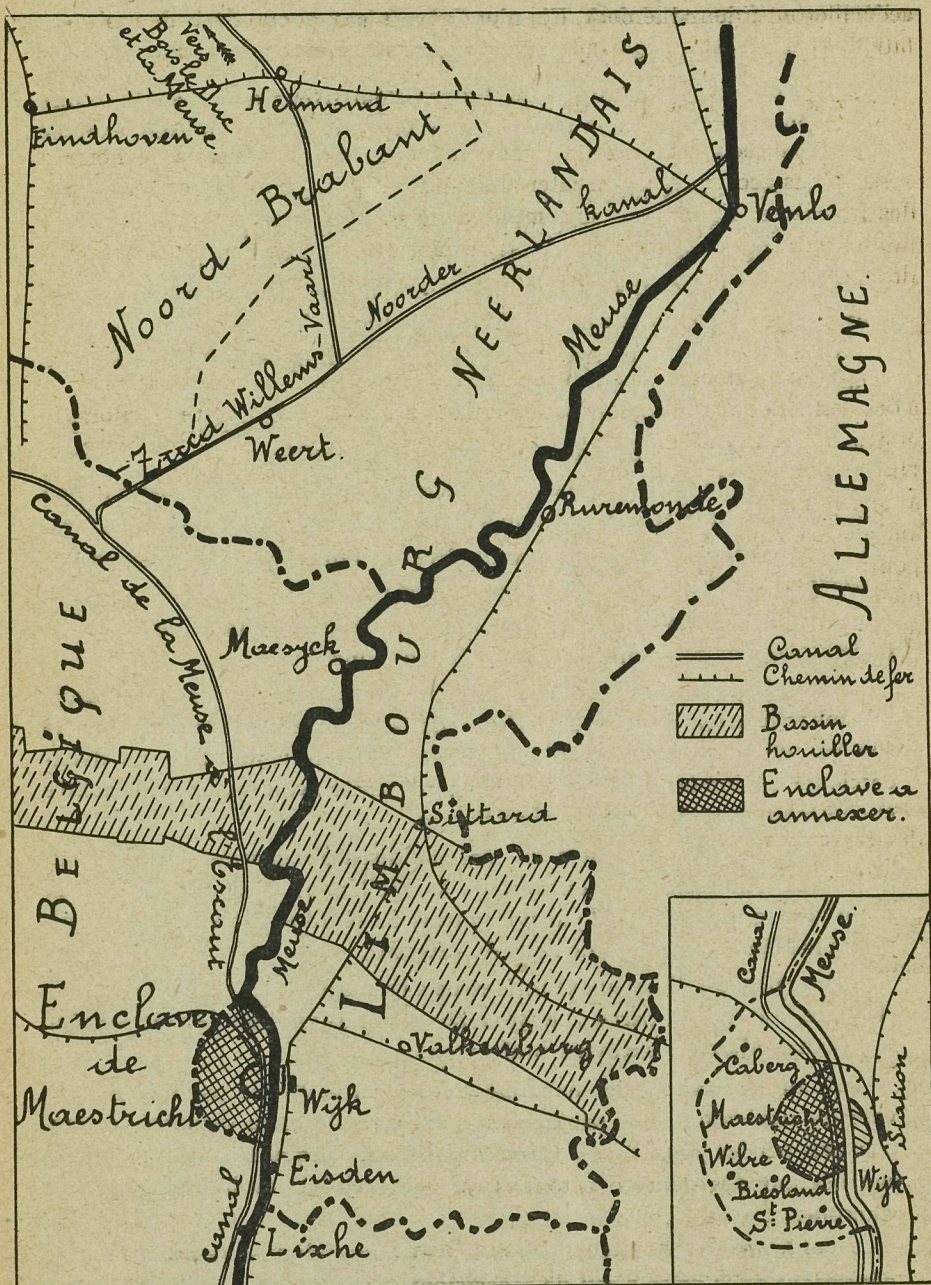
Du côté de l'Escaut, les Hollandais devraient bien convenir que la route d'Anvers à la mer doit être belge et, comme le disait M. le Directeur des travaux maritimes d'Anvers; « Il faut une direction unique pour le balisage, les feux et fanaux, ainsi que pour les travaux de dragage, de façon à assurer sur l'Escaut maritime la navigation de jour et de nuit, et de disposer d'un thalweg ou passe de grande profondeur et de largeur convenable. Cette direction unique devrait appartenir à la Belgique ».

La possession de l'Escaut entraîne celle de la Flandre Zélandaise.

La chose irrationnelle est que ce coin de terre, limite des terres belges, appartienne à la Hollande! Les chemins de fer et les routes y sont des terminus de voies belges. Le commerce, en dehors du commerce maritime, lequel est international, se fait uniquement avec la Belgique.

Le grand canal-maritime, Gand-Terneuzen, construit pour laisser passer des bateaux de 10,000 tonnes est un canal exclusivement belge, construit aux frais du Gouvernement belge.

Le caractère des habitants répond bien aux sentiments francophiles qui animent maintenant les Belges, puisque les Zélandais apprennent le français dans les écoles primaires depuis l'âge de six ans. Les populations ne sont nullement sectaires et donneraient un bel exemple de développement intellectuel aux populations rurales des Flandres belges.



Limbourg hollandais et enclave de Maastricht.

Ainsi donc, tout milite en faveur de l'annexion à la Belgique de l'Escaut occidental et de la Flandre Zélandaise.

Et les Hollandais conciliants comprendraient.

Je sais qu'une minorité de Belges s'émeuvent à la pensée d'une annexion quelconque, à la pensée d'une pression, même amicale, exercée sur la Hollande.

A ceux-la nous rappelons l'histoire des derniers siècles, qui fut une lutte dissimulée du Gouvernement hollandais contre la prospérité du port d'Anvers. Ce fut seulement en 1839 qu'un traité sanctionna la liberté de la navigation de l'Escaut sous la police commune des deux Etats, mais avec tous les inconvénients de la dualité diplomatique.

Si l'Escaut ne nous appartient pas, ce fut uniquement à cause de la rivalité d'antan des grandes puissances.

Aujourd'hui, cette rivalité n'existe plus, l'heure est solennelle, nous devons revendiquer notre droit qui est imprescriptible.

Au reste, le droit à la mer a été proclamé par le grand Wilson même qui, dans un manifeste, a reconnu à la Serbie le droit d'un accès à la mer.

Les mêmes principes peuvent être invoqués pour l'annexion de l'enclave de *Maestricht*, qui fait l'objet de nos revendications.

Cet enclave de *Maestricht* est l'entrave la plus extraordinaire qu'on puisse imaginer pour enrayer l'essor économique d'un pays.

Est-il logique que la seule voie navigable qui dessert les importants bassins industriels du pays de Liège et de la Sambre doive en un point de son parcours quitter la Belgique, pénétrer en Hollande dans un demi-cercle de 4 kilomètres de rayon et en sortir après avoir subi des formalités encombrantes et des arrêts préjudiciables.

Est-il logique que toutes les marchandises transportées par bateaux à Anvers subissent le contrôle de la Hollande? C'est de nouveau la route vers la mer entravée par nos voisins du Nord et cette revendication prend le même caractère que celle de l'Escaut.

Bruxelles est directement intéressée à l'annexion à la Belgique de l'enclave de *Maestricht*, parce que Bruxelles a le plus vif désir de voir se créer le réseau moderne des canaux brabançons.

Il faut que notre port maritime soit relié à la Meuse par une grande voie de navigation. Les projets sont prêts; ils dorment dans les cartons couverts par les poussières soulevées par les hordes allemandes: C'est la canalisation du Démer, c'est le canal qui rejoint les houillères de la Campine.

Ces futures voies navigables et le canal agrandi d'Anvers à la Meuse, dépendent de la prise d'eau de *Maestricht*.

Toujours l'entrave fatale!

Mais il semble cette fois que la solution logique s'est préparée d'une façon tout-à-fait providentielle.

En effet, les Hollandais poursuivent avec un acharnement remarquable, la canalisation de la Meuse entre Visé et Venloo, qui a pour corollaire naturel la canalisation entre Liège et Visé.

Ils veulent avoir de grandes écluses pour le passage de trains de bateaux de 2.000 tonnes.

Ils ont réussi à obtenir du Gouvernement belge la constitution d'une commission composée d'ingénieurs spécialistes des deux pays, qui ont présenté, en 1912, un projet remarquable qui tient compte, des crues de la Meuse, des besoins des riverains, des nappes aquifères des terrains traversés, des rectifications du fleuve. Les tracés sont définitivement acceptés par les deux parties. Les écluses seront construites pour la partie mitoyenne dans des dérivations prévues tantôt dans un pays, tantôt dans l'autre.

Toutes les modalités peuvent être arrêtées définitivement et libellées en un temps très court.

Le *Cercle des Installations maritimes* demande que l'axe du nouveau lit de la Meuse, tel qu'il est prévu par la Commission officielle, devienne la ligne frontière de Visé, au point limite actuel, en amont de Maeseyck, et qu'en même temps soit décrétée la canalisation de la Meuse entre Liège et Venloo.

Cette amélioration constituerait pour les deux pays un bienfait considérable.

La Hollande verrait les principaux bassins miniers de Belgique reliés à Rotterdam par une voie économique; de plus, elle mettrait en valeur son bassin houiller du Limbourg hollandais.

C'est lui accorder une compensation sérieuse des sacrifices qu'elle consentirait.

Ainsi que nous l'avons dit « C'est un fleuron ajouté à la couronne hollandaise. Il ne brille peut-être pas du même éclat aux yeux du vulgaire, que celui de l'annexion de territoire, mais l'économiste lui attribuera une valeur supérieure ».

Cette solution exigera de grands efforts de la Belgique.

Anvers, pivot de nos efforts économiques, ne peut être sacrifié. Il doit posséder les mêmes avantages que Rotterdam, par rapport aux facilités de la navigation belge.

Or, actuellement, le mauvais état des canaux belges est tel, qu'avant la guerre le frêt du transport de Liège-Rotterdam fut souvent inférieur à celui de Liège-Anvers, et parfois on a vu des bateaux qui se rendaient de Liège à Anvers en faisant le tour par la Hollande.

C'est l'intérêt primordial de notre métropole commerciale de voir cesser ces anomalies.

La solution est facile et les sacrifices ne sont pas au-dessus de nos forces.

Le canal étriqué actuel Liège-Anvers doit faire place à une large voie navigable, sur laquelle des trains complets composés d'un remorqueur et

de plusieurs bateaux puissent circuler avec aisance, sans subir les influences retardatrices de la section d'un trop petit canal.

Cette voie est toute indiquée.

La nouvelle Meuse normalisée serait utilisée depuis Liège jusque vers la courbe de Dilsen ou tout autre point favorable entre Maestricht et Maeseyck. De là partirait un canal, conçu avec des vues larges, possédant des doubles écluses, un vaste chenal et permettant l'arrivée rapide à Anvers des grands bateaux de Meuse. A cette belle voie navigable viendrait se raccorder les canaux brabançons et les canaux houillers de la Campine.

Voilà le projet grandiose qui donnera un essor merveilleux à l'industrie liégeoise et à notre premier port maritime.

Mais quelqu'un prévoit-il encore que cette route soit barrée par une enclave hollandaise?

Quant à la Meuse mitoyenne, le traité de paix devrait lui donner un caractère de neutralité tel, que cette voie soit toujours libre en temps de paix, comme en temps de guerre.

Il résulte incontestablement de l'examen attentif de ces questions que beaucoup d'entre nous ont mûri pendant de longues années avant la guerre, que les frontières hollando-belges doivent être rectifiées, que la rectification proposée demande aux hollandais le minimum de sacrifices et leur laisse entrevoir un bel avenir industriel et commercial.

Ainsi que je le disais au *Cercle des Installations maritimes* :

Il faut laisser de côté toutes les querelles du passé et déterminer loyalement des frontières nouvelles dans un esprit scientifique, avec la pensée d'obtenir une situation définitive qui efface tout motif de discussion et qui prépare, pour les deux pays, une ère de prospérité scellée par une amitié réciproque.

Considérations des faits

DISCOURS

de M. H. A. LANEAU, Conseiller provincial du Brabant

Avec raison, Messieurs, vous venez d'applaudir le superbe exposé que vient de faire M. l'ingénieur Delleur, Bourgmestre de Watermael-Boitsfort, sur la question si importante pour nous, de l'Escaut et de l'enclave de Maestricht.

Permettez-moi d'ajouter quelques considérations à sa démonstration et de faire remarquer que les villes d'Anvers et de Gand ne sont pas seules intéressées à posséder la pleine propriété de l'entièreté de l'Escaut, mais que Bruxelles et son futur port maritime y ont également un intérêt primordial.

Pour Bruxelles, l'Escaut, c'est la porte d'entrée et de sortie pour tous les grands bateaux qui bientôt accosteront aux quais de notre port maritime.

Je tiens à le faire remarquer, car ceci seul, justifie amplement l'initiative prise par le *Cercle des Installations maritimes* et l'intérêt que nous avons à l'obtention d'une solution ayant pour résultat, de nous soustraire entièrement et définitivement, aux entraves qui nous empêchent d'améliorer en tous temps et à notre convenance, l'accès de nos ports maritimes d'Anvers, de Gand et de Bruxelles.

Ce droit nous ne le possédons pas.

C'est pourquoi le Cercle a jugé opportun d'attirer votre attention sur cette question et sur celle de l'enclave de Maestricht.

Je vais m'efforcer de vous faire connaître la situation qui nous est imposée.

Ce qu'il importe de savoir avant tout, c'est que tous les travaux qui ont été ou seront exécutés à l'Escaut, sur territoire néerlandais, sont réalisés par le Waterstaat hollandais, mais aux frais exclusifs du Trésor belge.

Il en est de même pour l'entière de la partie du Canal de Gand à Terneuzen, se trouvant sur territoire néerlandais.

Pour régler l'**Eclairage et le Balisage** de l'Escaut ; l'on a constitué une Commission Hollando-Belge, mais alors même que la mobilité des passes du fleuve exige parfois des travaux très urgents, rien, aucun travail ne peut se faire sans l'intervention de cette Commission.

Pour le **Dragage des passes de l'Escaut**, notre situation est plus invraisemblable encore. Aucun travail de dragage ne peut se réaliser, qu'après l'obtention d'une autorisation qui doit être sollicitée par... voie diplomatique !

Inutile, je pense, de faire ressortir les retards énormes que cette procédure entraîne, combien elle est contraire à nos intérêts nationaux, quelles conséquences désastreuses la lenteur de ces formalités peut entraîner pour nos ports d'Anvers, Gand et Bruxelles.

En effet, il arrive que le relèvement des passes de l'Escaut se fait inopinément à la suite de circonstances impossibles à prévoir, qu'en conséquence des dragages doivent être exécutés avec la plus grande urgence. Même dans ces cas, nous sommes soumis à passer par la longue filière de la voie diplomatique.

Toutes les autorisations obtenues jusqu'ici par cette voie, sont généralement subordonnées à des conditions désavantageuses pour notre pays, sans que ces conditions puissent se justifier par la sauvegarde d'intérêts hollandais.

C'est ainsi que pour les travaux de dragage, il y a lieu de suspendre le travail pendant un certain nombre d'heures à chaque marée, pour ne pas gêner la navigation vers Anvers (seuls intérêts qui sont à envisager). L'Administration belge fixe ces délais, mais l'Administration hollandaise n'admet pas la durée fixée et en impose une plus longue. Ce qui a pour résultats, de faire durer le travail plus longtemps et de le rendre plus coûteux, attendu que le personnel et le matériel chôment pendant un plus grand nombre d'heures.

Ce manque de bienveillance se révèle encore au sujet du Canal de **Gand à Terneuzen**.

Pour pouvoir créer le superbe canal de Gand à Terneuzen, l'Etat belge a dû, non seulement payer et supporter tous les frais de construction du canal sur la partie située sur territoire néerlandais — y compris le port de Terneuzen — mais il a dû prendre à sa charge exclusive encore, tous les frais d'entretien du canal et du personnel hollandais chargé de la manœuvre des ouvrages d'art.

De plus nous avons dû consentir à ce que le port étranger de Terneuzen soit considéré comme port belge, jouissant de tous les avantages et de tous les tarifs exceptionnels de chemin de fer, dont bénéficie ou bénéficierait le port maritime belge le plus favorisé. Il en est résulté, que le port étranger de Terneuzen, construit à nos frais exclusifs, est

particulièrement avantage et bénéficie parfois, de tarifs exceptionnels de chemin de fer accordé au port d'Anvers, que Gand, port belge, ne possède pas.

Malgré toute notre condescendance, nous restons soumis à toutes les fantaisies de nos voisins.

C'est ainsi que la Belgique a eu une peine inouïe à obtenir que l'écluse de Terneuzen, dont la largeur était projetée à 16 mètres, fut portée à 18 mètres, alors que sur territoire belge, tous les ouvrages d'art présentent 26 mètres d'ouverture. Sur territoire néerlandais la largeur du canal au plafond n'est que de 26 mètres, alors qu'en Belgique elle est de 50 mètres.

Lorsqu'il faudra mettre cette partie du canal aux mêmes dimensions que celles existant sur territoire belge, nous aurons à exécuter des travaux importants qui, sans nul doute, donneront lieu à de longues négociations et probablement à des exigences grandissantes du Gouvernement des Pays-Bas.

En résumé, les Pays-Bas détiennent de ce côté, les clefs de nos voies maritimes principales et vous comprendrez aussitôt, que cette étrange situation, peut occasionner les plus grands dommages à nos ports maritimes d'Anvers, de Gand et de Bruxelles,

CANAL DE ZUID-BEVELAND.

Lorsque les Pays-Bas ont barré le bras reliant l'Escaut occidental à l'Escaut oriental, pour construire le chemin de fer vers Flessingue, ils ont créé, pour remplacer cette voie naturelle sur laquelle n'existait aucun obstacle, le canal éclusé de Zuid-Beveland, sur lequel la navigation rencontre deux écluses et un pont tournant de chemin de fer.

Cette voie qui établit la jonction entre les réseaux navigables belges et hollandais, dessert un trafic énorme pour lequel les installations actuelles sont insuffisantes.

Celles-ci sont donc loin de répondre aux conditions promises, d'être aussi sûres et aussi commodes que la voie d'eau naturelle qu'elle est destinée à remplacer.

Toute la situation qui nous est faite à l'Escaut est intolérable.

Aujourd'hui que notre pays s'est délié des entraves imposées par sa neutralité, peut-on concevoir et admettre qu'une Belgique souveraine, possédant une vaste colonie, doive encore passer par le bon vouloir d'un pays voisin pour entretenir ou améliorer le fleuve qui donne accès à ses principaux ports maritimes.

C'est une situation anormale qui n'a que trop longtemps duré.

Au sujet de l'enclave de Maestricht, la situation est plus incompréhensible encore.

Sur la voie navigable, essentiellement belge, qui relie le bassin

industriel de Liège au port d'Anvers, l'on rencontre l'enclave de Maestricht qui donne lieu à de multiples inconvénients. Exemples :

Sévères formalités douanières, augmentées encore, pour les bateaux à destination d'Anvers, par le zèle des agents hollandais.

Défense d'y passer avec bateaux dont le chargement dépasse les écoutilles, ce qui cause une diminution de la navigabilité et une perte très sérieuses aux bateliers.

Ce canal de Liège à Anvers est extrêmement fréquenté, car c'est aussi la route vers Rotterdam. Les lenteurs mises à l'accomplissement des formalités douanières y occasionnent un congestionnement de la voie si considérable que parfois, plusieurs jours sont nécessaires pour franchir cette minime distance de 8 kilomètres.

Ceci constitue une perte de temps, provoque des frais supplémentaires qui, bien fâcheusement, viennent influencer le prix de transport entre Liège et Anvers. En voici la preuve : Entre ces deux villes la distance, par eau, n'est que 155 kilomètres, alors que la distance entre Liège et Rotterdam est de 220 kilomètres. De Liège à Anvers un bateau **remorqué** prend 15 jours pour franchir cette faible distance, aussi le « Frêt » est-il de fr. 3,25, tandis que vers Rotterdam, un bateau peut s'y rendre en 8 jours et le « Frêt » descend à fr. 2,20.

Nous aurons à réaliser de grands progrès, à développer de sérieux efforts pour reconquérir la brillante situation qu'occupait le port d'Anvers avant la guerre. Les exemples que je viens de citer prouvent que nous devons nous efforcer à faire disparaître toutes les entraves qui nuisent au libre accès de son port.

Nous croyons avoir montré que ces entraves sont des plus sérieuses et que nous sommes soumis à un régime intolérable que rien ne justifie.

Comme l'a très bien fait ressortir M. l'ingénieur Delleur, nous pouvons espérer résoudre ces questions à la satisfaction des deux pays par des négociations amicales et par des concessions mutuelles. Nous avons une très sérieuse compensation à offrir à nos voisins en échange de notre maîtrise sur l'Escaut occidental et de l'abandon de l'enclave de Maestricht.

Cette compensation, c'est la canalisation de la Meuse mitoyenne.

Nos voisins du Nord y attachent le plus grand prix et avec raison, car tant que ce travail ne sera pas exécuté, ils ne pourront exploiter avec fruit leurs charbonnages du Limbourg hollandais et l'industrie ne pourra se développer tout au long de la Meuse mitoyenne, ni dans toute l'étendue de cette province. Pour nous, ce serait un très gros sacrifice à consentir.

Nous demandons à nos voisins d'entrer en conversation amicale avec nous sur ces points. Nous sommes dans la situation de deux propriétaires

voisins, ayant des intérêts divergents, mais qui par des concessions réciproques, peuvent augmenter grandement la valeur de leurs propriétés respectives.

Ce que nous voulons, c'est l'entière et complète disposition de l'Escaut dans toute sa traversée du territoire néerlandais.

Demandons à notre Gouvernement d'ouvrir pareilles négociations, mais aussi de faire connaître cette situation et nos desiderata aux plénipotentiaires chargés des études préliminaires à la conclusion de la paix.

Tout ce qui sera résolu dans le sens que nous avons indiqué, constituera une avance, un grand pas vers le relèvement économique de notre pays, vers la grandeur de notre industrie et de notre commerce, source de toute notre prospérité.

Nul ne trouvera à redire à l'expression de notre volonté d'y travailler sans relâche. Nul ne pourra estimer excessive, notre demande de pouvoir assurer, en toute liberté et pleine souveraineté, suivant les besoins modernes, les voies d'accès de nos principaux ports maritimes.

J'éprouve le sentiment que tous, vous partagez cette manière de voir, aussi, est-ce en toute confiance que je vous convie, Messieurs, à voter l'ordre du jour dont M. le Président, va vous donner lecture.

Le *Cercle des Installations Maritimes de Bruxelles* réuni en assemblée générale le **30 novembre 1918** au palais de la Bourse, sous la présidence de M. Hanrez, Sénateur, après avoir entendu MM. Delleur, Laneau, Hanrez, Dubrucq et Devèze ;

Considérant que la paix future devra consacrer le respect du droit intégral de tous les peuples ;

Considérant que la Belgique a revendiqué de tout temps la possession de l'Escaut, qu'il importe que le bras occidental de l'Escaut, route maritime d'Anvers, de Bruxelles et du canal Gand-Terneuzen, soit sous la dépendance exclusive du gouvernement Belge afin de pouvoir y effectuer, sans entrave diplomatique, les travaux nécessaires à la navigation ;

Rappelant que l'article additionnel signé à la Haye, le 30 novembre 1891 permet à la Hollande d'enlever les feux, les balises et les échelles de marées en cas de guerre ou de danger éventuel de guerre et cela sans le consentement de la Belgique ;

Considérant que l'enclave de Maestricht coupe sur une petite longueur le canal Liège-Anvers et est une entrave sérieuse à la navigation intérieure belge et au développement de celle-ci ;

Considérant l'intérêt économique incontestable de la Flandre Zélandaise d'être rattachée à la Belgique dont elle a été séparée en 1648 ;

Prenant en considération les sympathies, bien connues des habitants de Maestricht pour la Belgique ;

Désirant que ces questions, comme celles qui seront débattues au congrès de la paix, soient résolues dans un sentiment de concorde, d'impartialité et d'égards réciproques ;

Qu'il y a lieu d'examiner des compensations à accorder à la Hollande ;

Que dans cet esprit, il est désirable de décréter la canalisation de la Meuse ;

Que précisément une commission officielle consti-

tuée en Mai 1906 a déposé un projet complet, bien mûri, de la canalisation de la Meuse entre Visé et Venloo, que ce rapport émane d'ingénieurs spécialistes ayant la confiance des gouvernements Belge et Hollandais;

Le Cercle se plaçant au point de vue de la navigation fluviale et maritime dont le caractère d'intérêt international est incontestable, émet le vœu de voir rectifier la frontière Hollando-Belge de façon que :

1°. Le bras de l'Escaut dit le « Honte » devienne entièrement territoire belge;

2°. La Flandre Zélandaise comprise entre ce bras et les Flandres Belges, soit annexée à la Belgique;

3°. La partie du territoire hollandais comprise entre l'axe de la Meuse et les limites de l'enclave de Maestricht devienne territoire belge;

4°. Par compensation dans l'intérêt de la Hollande, la canalisation de la Meuse soit prévue entre Visé et Venloo, conformément aux conclusions de la Commission Officielle Hollando-Belge;

5°. La ligne frontière soit reculée à l'axe du futur lit normalisé de la Meuse, conformément au projet élaboré par la dite commission;

6°. Les modalités nécessaires soient arrêtées pour neutraliser, dans la partie mitoyenne de la Meuse, les dérivations futures et les petites îles entre ces dérivations et le fleuve;

Décide de transmettre ce vœu avec les rapports y relatifs de Messieurs Delleur, Laneau et Hanrez à Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique avec prière d'en saisir la conférence de la paix.

Vœu voté par la Chambre de Commerce de Bruxelles.

En séance du 10 décembre 1918, le Comité Central de la Chambre de Commerce de Bruxelles s'est rallié à l'unanimité, au vœu ci-dessus du *Cercle des Installations Maritimes*.

Détails complémentaires :

EXTRAITS

du Discours prononcé le 30 Novembre au Cercle des Installations Maritimes de Bruxelles par M. DELLEUR, Ingénieur, Bourgmestre de Watermael-Boitsfort

La Belgique a des intérêts directs en Flandre zélandaise et le plus grand d'entre eux est le canal **Gand-Terneuzen**.

Ce canal est une magnifique voie navigable, une des plus belles du monde et ceux qui l'ont visité ont été émerveillés de son ampleur.

Il permet le passage de paquebots de près de 10.000 tonnes. Les écluses ont une longueur utile de 140 mètres, une largeur de 18 mètres et un tirant d'eau de 8,35 mètres.

J'ai donné naguère une mesure de la capacité des écluses en prenant pour unité de comparaison l'écluse normale française qui laisse passer le bateau d'environ 300 tonnes.

Dès lors les écluses maritimes de Bruxelles auraient une valeur 30 et les écluses du canal Gand à Terneuzen une valeur 53. Aussi les hollandais déclarent que c'est une des voies maritimes artificielles les plus importantes du monde.

Or ce canal a été construit sur territoire hollandais uniquement avec les capitaux belges.

L'Etat belge a dépensé pour l'ensemble du travail une somme totale d'environ 20.000.000 francs. Une firme belge MM. Médaets et Declercq ont participé dans cet import pour une somme d'environ 15.000.000 de francs, alors que deux firmes hollandaises ont fait des travaux pour 3.500.000 francs, une firme allemande pour 500.000 francs.

Les ingénieurs du Ministère du Waterstaat des Pays-Bas établirent l'étude et exercèrent la surveillance des travaux, mais toujours aux frais du Gouvernement belge.

C'est la démonstration la plus probante du caractère d'intérêt belge du port de Terneuzen et du caractère du canal maritime.

L'ENCLAVE DE MAESTRICHT.

Certains esprits ont rêvé l'annexion à la Belgique de tout le Limbourg hollandais. Cette solution, réellement impérialiste, ne nous paraît pas désirable. Il serait injuste d'enlever à la Hollande le seul bassin houiller qu'elle possède, alors que les événements de ces derniers temps ont démontré surabondamment son pressant besoin de houille.

Au contraire, nous voudrions permettre aux Hollandais de développer ce bassin houiller et le moyen d'obtenir ce résultat est de réaliser le progrès qu'ils préconisent : la canalisation de la Meuse de Visé à Venloo.

Si nous ne voulons pas annexer le Limbourg, il est cependant une enclave dans le territoire belge qui doit disparaître. C'est l'enclave de Maestricht qui coupe le canal Liège-Anvers, sur une longueur de 8 kilomètres et est précisément le nœud de tout le réseau belge de navigation entre la Meuse et l'Escaut.

Celui qui a cherché les moyens de relier Liège à Anvers par une belle voie navigable sait quelles grandes difficultés présente le passage par Maestricht.

Pour l'éviter, un projet emprunte à Lixhe la vallée du Geer pour franchir la crête de partage entre la Meuse et l'Escaut, travail onéreux, exigeant des écluses à grandes chutes et des passages en tunnel. Précisément les Allemands viennent d'emprunter en partie la même étroite vallée, pour faire passer le fameux chemin de fer stratégique construit pendant la guerre, lequel avait déjà fait couler tant d'encre et qui vient de coûter tant de sang.

Invariablement, on revient toujours au passage par Maestricht et dès lors on comprend l'importance de la possession de cette enclave. Celle-ci constitue une véritable entrave à la navigation.

En 1911, alors qu'on était loin de s'imaginer qu'un jour prochain ferait prévoir la possibilité d'une reprise par la Belgique de l'enclave de Maestricht, j'écrivais ces lignes (*Notre Navigation extérieure*) :

« L'insuffisance de la voie navigable au point de vue de la circulation du bateau est remarquée dans les cas suivants :

.
e) Chemins de halage défectueux empêchant les chevaux de donner l'effort maximum. La traversée de Maestricht est un exemple typique à citer : la propulsion des bateaux s'effectue par tirage des hommes, aussi cette partie du canal Liège-Anvers qui traverse le territoire hollandais (8 kilomètres) constitue une entrave sérieuse pour la navigation. Et cependant l'entretien du canal s'y effectue aux frais de l'Etat belge. Le halage y est défectueux, mais l'ingénieur hollandais qui a cette partie sous

sa juridiction a su obtenir du Gouvernement belge l'usage d'un bateau-moteur pour exercer sa surveillance. »

Quelque temps plus tard, la catastrophe se produisit; l'encombrement à Maestricht fut tel que la traversée des 8 kilomètres hollandais exigeait des durées invraisemblables de quinze jours, trois semaines, parfois un mois.

Ce fut le scandale qui réveilla le parlement et les protestations de la Belgique amenèrent l'application des mesures efficaces.

Mais le point faible subsiste.

Dans cette enclave de Maestricht existe aussi la prise d'eau des canaux de la Campine. L'alimentation des canaux de la Campine belge et hollandaise (400 kilomètres) est due à la Meuse ; il en est de même des irrigations de la Campine et des Pays-Bas (en tout 2.250 hectares). Une prise d'eau existe à cet usage depuis 1867 à Maestricht, en vertu du traité conclu le 12 mai 1863 entre la Belgique et les Pays-Bas modifié et complété par la convention du 11 janvier 1873.

Les débits de la prise d'eau sont limités dans les périodes de sécheresse de 6 m³ par seconde (en eau très basse le débit de la Meuse est de 40 m³).

C'est encore là un intérêt belge de tout premier ordre et l'administration belge voudrait voir améliorer ce régime pour permettre une meilleure alimentation des futurs canaux agrandis.

Il y a donc à un double point de vue une grande utilité pour la Belgique de reprendre l'enclave de Maestricht.

Quelle compensation à donner à la Hollande ?

Actuellement la Meuse n'est pas ou peu navigable en aval de Liège jusque Venloo. Les hollandais le déplorent.

Ils ont créé un cercle très vivant d'intérêts matériels pour obtenir la canalisation de la Meuse depuis Liège jusque Venloo.

Ce cercle « Réunion de la Meuse » avait publié avant la guerre une carte colorée qui fut commentée comme suit par M. Hofman, membre de la Chambre des Etats Généraux des Pays-Bas, à l'assemblée générale tenue à Ruremonde le 7 août 1910 :

« La carte », dit l'honorable député hollandais, « comprend un tas de données réunies par des hommes excessivement compétents et zélés appartenant ou pas à l'administration ; ces données sont figurées par un dessin qui représente au simple coup d'œil un aperçu clair de l'état actuel de la Meuse et des voies navigables en rapport avec celle-ci, et plaide, au surplus, fortement pour la nécessité de rendre le fleuve navigable.

« Elle permet d'examiner quelles industries fleurissent principalement et prouve que là où il y a en même temps de la houille et de bonnes voies navigables, l'industrie doit, pour ainsi dire, forcément se fixer. »

La conclusion devenait nette : la transformation de la Meuse en une grande voie navigable sera un aimant magnétique qui, avec une force invincible, attirera le commerce et l'industrie vers les houillères.

C'est l'opinion même des hollandais clairvoyants et cette opinion a été traduite par une action gouvernementale qui aboutit à la réunion d'une Commission Hollando-Belge instituée en vue d'étudier : la canalisation de la Meuse mitoyenne.

Constituée en mai 1906, elle déposa son rapport en 1912. Celui-ci comprend un volumineux ouvrage, imprimé en français et en néerlandais, de 185 pages, accompagné de 27 grandes cartes en portefeuille.

C'est un travail remarquable qui constitue une étude très approfondie de la question. On ne peut avoir un document plus complet et qui donne toute confiance. Il fait honneur aux membres de la Commission parmi lesquels nous citerons du côté belge :

MM. DUFOURNI, Inspecteur général des Ponts et Chaussées;
JACQEMIN, Ingénieur en chef, Directeur des Ponts et Chaussées;
MAROTE, Ingénieur en chef, Directeur des Ponts et Chaussées;
HERMAN, Ingénieur principal des Ponts et Chaussées,

tous fonctionnaires distingués qui, par leur service même, avaient acquis une grande compétence et une grande connaissance du régime de la Meuse.

La description complète du projet arrêté par la Commission demanderait un temps que nous n'avons pas.

Disons seulement que sur la proposition des membres hollandais, on adopta comme bateau normal sur la Meuse mitoyenne, le bateau rhénan de 2,000 tonnes.

Ces bateaux mesurent 100 mètres de longueur, 12 mètres de largeur et 2,80 mètres de tirant d'eau; leur émergence à vide peut être fixée à 6,75 mètres au maximum.

La canalisation de la Meuse est prévue pour un mouillage de 3 mètres.

Pour faciliter la navigation, deux écluses furent prévues dans chaque passe : une petite écluse devra être accolée à la grande.

La grande écluse devra être établie en prévision de l'éclusage d'un train de bateaux comprenant un remorqueur et deux bateaux de 2.000 tonnes; sa longueur utilisable sera de 260 mètres, sa largeur de 14 mètres, le mouillage sur le busc de 3,80 mètres.

La petite écluse aura les dimensions suffisantes pour permettre le sasement d'un bateau de 2.000 tonnes seul, afin de servir de réserve en cas d'accident à la grande écluse. Elle pourrait du reste livrer passage aux bateaux marchands de tonnage réduit ainsi qu'aux petits bateaux voyageurs. La longueur utile de la petite écluse serait de 110 mètres au minimum et l'avenir serait réservé en donnant à la petite écluse la même largeur qu'à la grande de façon à permettre sa transformation éventuelle en écluse de 260 mètres de longueur utile, lorsque l'importance du trafic le justifierait.

On a arrêté deux modalités pour l'emplacement des écluses : Tous deux prévoient la construction de 14 écluses entre Visé et Venlo. Celles-ci ne sont pas construites dans le lit de la Meuse, mais dans des dérivations qui, pour la partie mitoyenne, sont placées successivement sur territoire belge et sur territoire hollandais; ces dérivations corrigent souvent les sinuosités trop prononcées du fleuve et elle laisse à celui-ci, en cas de crue des eaux, un chenal de belles dimensions, libre de toute entrave. Ces dérivations pourraient aussi servir de lieu de garage.

Dans notre pensée, la Meuse doit devenir mitoyenne depuis Visé jusqu'à la limite actuelle en amont de Maeseyck.

Il en résulte que le fleuve devra prendre un caractère de neutralité pour les bateaux qui y circuleront.

Ce caractère devra s'étendre aux dérivations qui contiennent les écluses ; il faudra prévoir un régime spécial aux petites îles comprises entre les dérivations et le fleuve.

C'est une modalité à établir, mais qui ne prêtera vraisemblablement jamais à chicanes, car l'intérêt est identique pour les deux pays. On prendrait des prescriptions du même ordre que celles qu'édicte Marie-Thérèse au sujet des zones de halage et de contre-halage.

On prévoit l'exécution des travaux en deux périodes de temps.

D'abord, pour un mouillage de 2 m. 60, la dépense avait été évaluée avant la guerre, dans toute l'étendue de la canalisation projetée, à 80 millions de francs.

Eventuellement, pour obtenir le mouillage définitif de 3 m., il faudrait faire une dépense supplémentaire de 11 millions de francs. Le coût de tous les travaux afférents à la Meuse mitoyenne, non compris l'enclave de 53 km², s'élèverait à 50 millions de francs.

Donner à la Hollande la canalisation de la Meuse, constituerait pour ce pays un avantage considérable, qui serait une compensation sérieuse.

La Belgique, de son côté, ferait un sacrifice, car, si la navigation est favorable au bassin industriel du pays de Liège, il n'est pas douteux que le projet nouveau rencontrera une certaine opposition du côté d'Anvers qui voit, à tort ou à raison, en la Meuse inférieure canalisée, une voie concurrente pouvant favoriser Rotterdam aux dépens de notre Métropole commerciale.

LA FLANDRE DES ETATS.

La question de la libération intégrale de l'Escaut est de la plus haute importance pour la Belgique. Quel est le juriste qui ne se souvienne des entraves apportées au commerce maritime, de la saisie du *Phénix* par ordonnance du président du tribunal de Middelbourg, du jugement de ce tribunal en date du 21 juin 1876, de l'arrêt de la Cour de La Haye du 25 juin 1877? Comment oublier d'autres incidents, tel que celui de la *Minerva* en 1910? Quel est le Belge qui ne se rende compte de l'énorme tort que causa à notre nation la prétention d'empêcher l'accès de l'Escaut même aux navires de guerre des puissances garantes venant au secours d'Anvers?

Certes, dans la recherche des moyens de mettre un terme aux actes nocifs, nous ne cherchons pas à provoquer de pénibles et dangereux différends. L'accord doit se faire pacifiquement; si l'argumentation belge est fondée, si son raisonnement est juste, la solution n'est pas difficile à trouver. Le XVIII^e siècle avait imaginé de prôner la politique de convenue et la politique d'arrondissement. On prenait ce que l'on jugeait utile de prendre. « La Poméranie citérieure, écrivait le roi de Prusse Frédéric II, ferait un bel effet, si elle était combinée à celle que nous possédons. On arrondirait le pays et l'on ouvrirait le chemin à une conquête qui se présente naturellement, le pays de Mecklembourg, dont on prendrait possession, sans autre cérémonie, à l'extinction de sa ligne ducale. » La diplomatie loyale ne peut songer à rien de semblable; entre membres de la société internationale, il faut l'assentiment et la convention librement conclue.

En ces pages peu nombreuses, je m'attacherai surtout à un exposé historique : il permettra de juger en connaissance de cause.

I

Il s'agit de la possession de la rive gauche de l'Escaut, de la Flandre des Etats, comme on disait autrefois, qui borde au sud l'estuaire du fleuve. Déjà, aux premiers jours de notre indépendance nationale ces régions furent réclamées. La Belgique faisait valoir trois motifs :

- 1^o La garantie de l'écoulement des eaux de la Flandre;
- 2^o La garantie de l'usage du canal de Terneuzen;
- 3^o La garantie de la navigation de l'Escaut.

Dans les bases de séparation entre la Belgique et la Hollande fixées par la Conférence de Londres, le 20 janvier 1831, le silence était observé au sujet de l'attribution de la rive gauche à notre pays. C'était le refus. La garantie concernant le canal de Terneuzen n'avait pas été donnée. Il était

déclaré que l'usage des canaux de Gand à Terneuzen et du Zuid-Willems-Vaart, construits pendant l'existence du royaume des Pays-Bas serait commun aux habitants des deux pays et qu'il serait arrêté un règlement sur cet objet. Une autre disposition portait que l'écoulement des eaux de la Flandre serait réglé de la manière la plus convenable afin de prévenir les inondations.

II

Les anciens actes diplomatiques sont pleins de signification concernant la Flandre des Etats.

Le 30 janvier 1648, fut signé, à Munster, entre l'Espagne et les Provinces-Unies, le traité qui mit fin à la guerre de Quatre-Vingts ans. Le roi Philippe IV reconnaissait les Provinces-Unies comme Etats libres et souverains, un article attribuait à chacune des parties contractantes les pays, villes, places et terres dont elle était en possession; ainsi restèrent aux Hollandais les conquêtes qu'ils avaient faites sur les Espagnols : dans le Brabant, Bois-le-Duc, Berg-op-Zoom, Bréda, Maestricht et d'autres localités; en Flandre, Hulst et ses dépendances, Axel et ses dépendances et les forts que les Etats-Généraux feraient au pays de Waes.

On sait que dans la politique géographique de ces temps, il n'y avait nul souci de la régularité : les territoires s'enchevêtraient, les enclaves et les exclaves se succédaient, la souveraineté se partageait entre Etats. A Maestricht, par exemple, la république n'avait pas la souveraineté entière, pas davantage qu'à Berg-op-Zoom. C'étaient des détails qu'on ne songeait pas à corriger en vertu de la maxime de l'unité et de l'indivisibilité : on se pliait aux circonstances, on se faisait aux inconvénients de la pratique. D'ailleurs, il faut noter un point très important. La Flandre des Etats ne fut point réunie à la province de Zélande; elle ne fut point gouvernée par les Etats de Zélande dirigeant à Middelbourg. Elle fit partie de ce pays de la Généralité « Generaliteitslanden ». C'étaient les régions conquises sur l'Espagne, en Flandre et en Brabant, régions qui s'accrurent en 1648. Ces pays étaient les « sujets » de l'Union et étaient administrés directement par les Etats généraux : en vain demandèrent-ils de constituer un membre de la République; constamment ils virent rejeter leurs requêtes.

On sait qu'une clause du traité de Munster ferma l'Escaut. Ruiner les provinces belges dans l'espoir de donner ainsi la prospérité et la richesse aux provinces hollandaises, telle fut la traditionnelle politique de nos voisins du Nord. Une preuve encore est fournie à la fin du XVIII^e siècle. En 1785, dans une note adressée au ministre de Joseph II, les Etats Généraux faisaient écrire : Nous n'avons pas réclamé la possession des Pays-Bas autrichiens parce que les restrictions apportées au commerce de la Belgique et la servitude de l'Escaut nous suffisent. »

La fermeture de l'Escaut proclamée par le traité de Munster du 30 janvier 1648, était déjà accomplie de fait depuis trois quarts de siècle : les Hollandais, en effet, occupaient l'embouchure et imposaient aux rares

navires des droits considérables. Les Pays-Bas espagnols furent ruinés; les terres qui bordaient au sud l'estuaire du fleuve furent frappées dans le commerce, l'industrie et la navigation: la Zélande elle-même subit les plus grandes pertes. La décadence était là et, pour la Flandre des Etats, jusqu'ici le remède n'a point été apporté.

Elisée Reclus a fait en quelques lignes la description. Il constate que la Flandre hollandaise n'a pas une ville considérable. « La population, ajoute-t-il, s'est portée sur le sol ferme du Brabant. Hulst, qui eut jadis un commerce florissant, lorsqu'elle était en communication directe avec la mer, perdit toute son importance à la suite du traité de Munster, qui ordonnait la fermeture de l'Escaut: le port fut abandonné et le canal qui rattachait la ville à la mer se combla de vase. Biervliet, qui fut aussi une place de commerce fréquentée, n'a plus, de nos jours, qu'une faible industrie maritime... Le seul havre commerçant de ce littoral est Neuzen ou Terneuzen, où vient aboutir le canal de Gand. »

De récentes statistiques sont navrantes. Trois cantons forment ce qui était autrefois la Flandre des Etats: Ils font partie de la province de Zélande dont la population totale était en 1909, de 232,515 habitants. De ces trois cantons, le plus pauvre est celui de Hulst; non que les deux autres, celui de Terneuzen et celui de Oostburg soient bien prospères, mais Terneuzen profite du canal et Oostburg fournit aux Etats-Unis de bons ouvriers agricoles. La pénurie des ressources est attestée par le fait que dix-sept communes doivent recevoir de l'Etat des subsides extraordinaires, leurs propres ressources ne suffisant pas.

Qu'on tienne compte de la situation géographique et des éléments d'appauvrissement qu'elle amenait, la navigation étant véritablement interdite: au Nord, un bras de mer séparait la Flandre des Etats de toute communication; au Sud, était un pays fermé aux transactions commerciales.

Lorsqu'éclata la Révolution belge, le gouvernement du roi Guillaume mit tout en œuvre pour se maintenir à Terneuzen: c'était un point stratégique et en même temps une base pour l'invasion des provinces méridionales. Par ordre du gouvernement provisoire, Capiaumont essaya de délivrer la partie septentrionale de la Flandre orientale; il rencontra une résistance opiniâtre. Les attaques des Belges étaient dénoncées par le gouvernement de La Haye qui, dans une note adressée à la Conférence, se plaignait notamment des « incursions continuelles dans la Flandre zélandaise et dans le Brabant septentrional ».

III

Au point de vue historique, certaines particularités sont à invoquer. Elles concernent la situation juridique de villes et de régions.

En 1585, Elisabeth d'Angleterre promet assistance aux Provinces-Unies; elle reçut en dépôt, pour assurer le remboursement, Flessingue,

La Brielle et le château de Rammekens : jusque sous le règne de son successeur la garantie resta valide.

A la fin du XVIII^e siècle, la France révolutionnaire, fit la guerre au Stadhouder.

Aux derniers mois de 1794, la Flandre des Etats était au pouvoir des troupes républicaines. Le 26 août 1794, l'Ecluse avait dû ouvrir ses portes. A la fin de janvier 1795, deux commissaires français se présentèrent à Flessingue et sommèrent l'autorité militaire de se rendre. La Zélande était hors d'état de résister et la capitulation fut signée.

Dans les négociations de la paix, l'un des plénipotentiaires français était Siéyès : il avait la nette vision de l'importance que présentait dans une guerre contre l'Angleterre la possession d'Anvers, de l'Escaut et de Flessingue. Ce fut en vain que les Etats de Zélande envoyèrent des députés à Paris et cherchèrent à apitoyer le Comité de Salut public. Les supplications et les objurgations furent inutiles. Le 27 floréal an III, 16 mai 1795, fut signé à La Haye ce traité entre la République française et la République des Provinces-Unies. Il y avait paix et amitié, alliance offensive et défensive ; à la République française était réservée comme une juste indemnité la Flandre hollandaise y compris tout le territoire sis sur la rive gauche du Hondt, Maestricht et Venloo et les enclaves situées au sud de cette dernière ville ; dans la place et le port de Flessingue était une garnison française exclusivement ; le port de la ville était comme aux deux nations.

Au traité de Fontainebleau, conclu le 11 novembre 1807, entre Louis, roi de Hollande et Napoléon, empereur des Français, la ville et le port de Flessingue avec un territoire de 1,800 mètres de rayon autour de son enceinte étaient cédés en toute propriété et souveraineté à ce dernier souverain.

IV

L'acquisition du pauvre territoire qui s'appelait autrefois la Flandre des Etats serait-elle de quelque utilité pour la Belgique? Personne n'en doute. Il suffit d'examiner la carte et de penser au canal de Terneuzen et à la navigation de l'Escaut.

Quels arguments peut-on opposer à une négociation loyale? Souveraineté intermittente, est-on tenté de dire quand on examine les titres des Provinces-Unies sur la Flandre des Etats et la manière dont ils ont été réalisés dans la pratique. Quelle politique n'a-t-on pas appliquée à une population que l'on considérait comme sujette et dont on empêchait, somme toute, le relèvement. Quelles mesures de réparation le royaume des Pays-Bas a-t-il prises? Serait-ce bien le moment d'invoquer les beaux mots de patriotisme et de respect des traditions nationales et de protester contre le déchiement de cœur qu'amènerait pour les Hollandais la conclusion d'un pacifique accord?

ERNEST NYS,
Professeur à l'Université.

