

26807



— 341.221.1 (492:493) —

La question de l'Escaut de 1648 à 1930

PAR

Alfred PIERRARD

Ingénieur

Directeur général honoraire de l'Administration de la Marine

BRUXELLES

IMPRIMERIE F. VAN BUGGENHOUDT, S. A.

Rue du Marteau, 5-9

521



— 341.221.1 (492:493) —

0307 009 462X



La question de l'Escaut de 1648 à 1930

PAR

Alfred PIERRARD

Ingénieur

Directeur général honoraire de l'Administration de la Marine

BRUXELLES

IMPRIMERIE F. VAN BUGGENHOUDT, S. A

Rue du Marteau, 5-9

— 341.221.1 (492:493) —

La question de l'Escaut de 1648 à 1930

PAR

Alfred PIERRARD

Ingénieur

Directeur-général honoraire de l'administration de la Marine

Conférence du 7 mai 1930

GÉNÉRALITÉS

Si le port d'Anvers peut être, à juste titre, considéré comme le centre, le cœur de la vie économique de notre pays, l'Escaut en est certainement l'aorte. C'est par ce fleuve puissant que s'échappent les produits de notre industrie pour se répandre dans le monde. Sans exporter la Belgique ne pourrait vivre. Sans frêts avantageux, elle ne pourrait lutter sur les marchés étrangers; or le frêt dans un port ne peut être bon marché que s'il y est abondant.

L'avenir et la fortune du pays reposent donc sur l'Escaut, et c'est pourquoi l'histoire de ce fleuve domine notre histoire tout entière.

APERÇU HYDROGRAPHIQUE.

D'Anvers à Flessingue, où sa largeur atteint 5,200 mètres, l'Escaut mesure 90 kilomètres de longueur. Son lit est sans cesse parcouru par deux courants qui se succèdent à intervalles réguliers : 5 h. 40 en moyenne pour le flot, 6 h. 45 pour le jusant. A chaque marée 364 millions de mètres cubes d'eau, dont 55 millions sont poussés au delà d'Anvers, s'engouffrent et s'emmagasinent entre ses rives et peu après le tout, grossi des eaux de l'amont, redescend vers la mer. C'est cet énorme volume d'eau en mouvement perpétuel qui creuse les passes, plus ou moins larges, plus ou moins profondes, dont l'ensemble capricieux constitue le « thalweg ».

Sur la nappe trompeuse des eaux et parmi les hauts fonds qui bordent sa route, le capitaine le plus habile n'arriverait pas à retrouver celle-ci, sans les repères dont on prend soin de la jalonner. Ces repères sont formés de bouées de couleurs et de formes différentes. Certaines d'entre elles sont rendues visibles pendant la nuit au moyen de feux à éclats de couleurs rouge ou blanche. Ces feux sont à éclats pour les différencier de ceux des navires qui, eux, sont fixes. En outre, il existe d'Anvers à la mer un réseau complet de phares aux feux fixes ou à éclats, rouges, verts ou blancs, qui forment entre eux des alignements successifs dont le thalweg est en quelque sorte la développée.

Sur l'Escaut la circulation ne se fait pas à sens unique, comme dans les rues les plus fréquentées de nos villes et si l'on songe que les navires ne sont, la nuit, visibles que par les feux, également rouges, verts et blancs qu'ils portent, on se rend compte, que la navigation n'y soit pas chose facile, la nuit surtout. Aussi les capitaines se font-ils aider dans cette navigation par des spécialistes. Ceux-ci sont les pilotes et l'ensemble des repères constitue le balisage.

Le pilotage et le balisage sont les deux clefs de l'Escaut. Celui qui les possède est maître de la navigation.

A son embouchure le fleuve forme un delta, dont les deux bouques principales, qui sont du reste les seules ouvertes à la grande navigation, sont l'Oostgat et les Wielingen. La première longe l'île de Walcheren; elle est suivie par les navires du Nord. La seconde longe notre côte à partir du Zwyn et rejoint la haute mer, à hauteur du Wandelaar, bateau feu qu'on aperçoit

de Blankenberghe. C'est la plus fréquentée des deux ; elle conduit vers la Tamise, la Manche, l'Océan.

Autrefois, à hauteur de Bath, l'Escaut se partageait en deux, La branche de droite appelée Escaut Oriental mêlait ses eaux à celles du Waal par le Hollandsch Diep et le Dordrechtsche Kil. Grâce à elle, Anvers possédait une communication naturelle avec le Rhin. La branche de gauche ou Honte formait l'Escaut tel que nous le connaissons encore aujourd'hui. Entre les deux branches se trouvaient les îles de Zuid-Beveland et de Walcheren.

En 1867 ces îles ont été soudées au continent par une voie ferrée allant de Flessingue à Maestricht. Anvers s'est vue, par cette soudure, coupée de son hinterland Westphalien.

L'ESCAUT AVANT 1839.

Lorsque, par suite de l'ensablement du Zwyn qui lui ouvrait une porte sur la mer, Bruges cessa d'être la Venise du Nord pour devenir Bruges la morte, son commerce émigra vers les rives de l'Escaut et Anvers devint rapidement une cité florissante. Rapidement, aussi, elle devint un objet de jalousie pour ses sœurs bataves et, lorsque les guerres de religion déchirèrent en deux les Pays-Bas espagnols, sa ruine fut décidée.

Dans la première partie du xvi^e siècle, la Réforme avait mis le feu à l'Europe centrale et l'incendie n'avait guère tardé à gagner nos provinces.

Soulevées contre la domination de Philippe II, celles-ci avaient, en 1576, signé, pour la défense de leurs libertés, l'Union de Gand ; mais trois ans plus tard, par l'Union d'Arras, Alexandre Farnèse avait réussi à détacher les provinces du Sud, à l'exception des villes d'Anvers, Gand, Bruges et Ostende, de celles du Nord. Anvers avait été reprise par Farnèse en 1585 et Ostende en 1604, par Spinola ; mais les Provinces-Unies constituées en République en 1581 (2 juillet) avaient réussi à maintenir sous leur domination, sous le nom de « Pays des Etats Généraux » la Flandre Zélandaise, une partie du Noord-Brabant, une partie du Limbourg et la moitié indivise de la ville de Maestricht.

Déjà c'était la main-mise qui s'affirmait sur nos voies d'accès vers la mer. Cette main-mise, après plus de trois quarts de siècle de luttes, fut consacrée à Munster en 1648, l'année même où la Guerre de Trente ans, qui avait mis aux prises l'Empire d'Alle

magne, la Suède, la France, l'Espagne et les Pays-Bas, se terminait par la Paix de Westphalie (24 octobre).

Par le Traité de Munster signé le 30 janvier, l'Espagne reconnaissait définitivement la République des Provinces-Unies et confirmait celle-ci dans toutes ses possessions d'État. L'article XIV de ce traité disait : « Les rivières de l'Escaut, comme aussi les canaux de Sas, Swyn et autres bouches de mer y aboutissant seront tenues closes du côté des dits Seigneurs États-Généraux. »

Sans aucun doute la jeune République aurait, à Munster, pu réclamer la possession d'Anvers; mais la ruine de cette ville, lui était plus précieuse que sa possession et quelques années plus tard, un publiciste hollandais pouvait écrire : « Si nous avons attaqué, c'est en lion et pour dévorer, pour nous nourrir nous-mêmes; après quatre-vingts ans de batailles et de victoires, nous avons enfin saisi notre proie et nous lui avons porté le coup fatal, parce que notre existence en dépendait. »

Passées de la domination espagnole, sous la domination autrichienne en 1713, nos provinces ne furent l'objet, sous leurs nouveaux maîtres, d'aucune tentative sérieuse de restauration économique, car l'essai de la Compagnie d'Ostende en 1722, n'eut pas de lendemain et la guerre, dite de la marmite, entreprise en 1785 pour forcer le passage de l'Escaut ne fut qu'un simulacre de guerre.

Ce n'est qu'après un siècle et demi de léthargie qu'Anvers fut réveillée par le fracas de la révolution française qui venait d'ébranler le monde jusque dans ses fondements.

Le 16 novembre 1792, quelques jours après la bataille de Jemappes, la Convention proclama que les gênes, les entraves apportées au commerce et à la navigation sur l'Escaut et la Meuse étaient contraires aux principes fondamentaux du droit naturel. Deux ans après la Belgique était réunie à la France et cette situation devait durer jusqu'à la chute de l'Empire, en 1815.

On sait les projets grandioses que nourrissait Napoléon à l'égard d'Anvers et c'est presque une banalité que de rappeler l'histoire du pistolet braqué sur le cœur de l'Angleterre; mais il n'est pas inutile, peut-être, de rappeler en passant, que cette histoire de pistolet n'a jamais été complètement oubliée à Londres.

LES TRAITÉS DE 1839 ET 1842

La révolution de 1830 qui, pour la seconde fois dans l'histoire, sépara brusquement les deux moitiés des anciens Pays-Bas espagnols, mal ressoudés sous le sceptre de Guillaume de Nassau, inspira à ce monarque la prétention de faire revivre l'odieux article XIV du traité de Munster. Les temps, heureusement, avaient changé, les idées également, et le Congrès de Vienne avait posé au sujet des rivières navigables, traversant ou séparant divers États, des principes dont il était difficile de faire litière !

Le 5 octobre 1830, le roi Guillaume s'était adressé aux puissances signataires des traités de Paris et de Vienne d'où était sorti le Royaume des Pays-Bas, pour leur demander l'envoi de troupes dans les provinces insurgées. Les puissances avaient refusé; mais elles se réunirent en conférence à Londres « à l'effet d'empêcher les troubles survenus dans les Pays-Bas de conduire à une interruption de la paix générale. »

Cette conférence où Guillaume I^{er} fit preuve d'une rare obstination et où nos plénipotentiaires s'épuisèrent en vains efforts pour faire rendre à la Belgique ses frontières historiques et naturelles, dura neuf ans. Elle se termina par les traités, au nombre de trois, du 19 avril 1839.

Le premier de ces traités, conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, remplaçait celui du 15 novembre 1831, dit des XXIV articles, que la Hollande n'avait pas voulu signer.

Le second était signé entre la Belgique, l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie; le troisième entre les Pays-Bas et les cinq puissances précitées.

Les clauses du Traité du 19 avril relatives à l'Escaut sont toutes comprises dans l'article IX qui renferme huit alinéas et dans l'article XIV de ce traité.

Je vais les analyser succinctement.

L'alinéa 1 de l'article IX rend applicable à l'Escaut et à la Meuse les dispositions, des articles 108 à 117 de l'Acte Général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables.

Le paragraphe 2 soumet à une surveillance commune, exercée conjointement par la Belgique et les Pays-Bas, tout ce qui concerne le pilotage, le balisage et la conservation des passes. Il pose le principe du libre choix du pilote pour tout navire qui

remonte ou qui descend le fleuve; il impose aux deux pays, l'obligation de conserver les passes, d'y placer, d'y entretenir les bouées et balises nécessaires, *chacun pour sa partie du fleuve*.

Le paragraphe 3 établit un droit de navigation de fl. 1.50 par tonneau au profit des Pays-Bas (1.12 fl. à la montée, 0.38 cents à la descente).

Les paragraphes 4, 5 et 7 sont relatifs à l'Escaut oriental et à la Meuse; ils n'ont pas d'intérêt direct au point de vue de cette conférence.

Le paragraphe 6 établit, pour tout le cours de l'Escaut et des embouchures de ce fleuve, la réciprocité du droit de pêche entre les ressortissants des deux pays.

Le paragraphe 8 dit textuellement : « Si des événements naturels ou des travaux d'art venaient, par la suite, à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article (il s'agit des fleuves et rivières navigables qui traversent ou séparent à la fois les territoires belges et hollandais), le Royaume des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes en remplacement des dites voies devenues impraticables ».

L'article XIV dit que le port d'Anvers continuera d'être uniquement un port de commerce... donc plus de pistolet ! En somme, par le régime de liberté absolue, sans entrave aucune à la navigation qu'il instituait, par l'exercice réciproque du droit de pêche qu'il établissait, par le partage égal entre les deux pays du droit d'exercer la police de la navigation, de surveiller le balisage et les passes, et d'effectuer le pilotage, le traité du 19 avril créait sur l'Escaut une sorte de condominium Belgo-Néerlandais.

Quelques semaines plus tard, le 5 juin 1839, les Chambres Belges votèrent une loi dont les conséquences furent extrêmement heureuses pour le pays. Par cette loi, la Belgique prenait provisoirement à sa charge pour tous les pavillons, les droits de navigation établis par le paragraphe 3 de l'article IX du Traité. En ce faisant, elle attirait chez elle le commerce de toutes les nations; en même temps, elle associait celles-ci à la prospérité de son port national.

Cette loi permit quelques années plus tard au baron Lambert d'engager l'action diplomatique de grande envergure qui devait aboutir au rachat de l'Escaut. Mais avant de parler de ce rachat et pour respecter l'ordre chronologique des faits,

il est bon de signaler que le Traité du 19 avril n'établissait que les grandes lignes du statut politique de l'Escaut, dont des points nombreux restaient encore à préciser. Cette mise au point fut consacrée par le Traité Hollando-Belge du 15 novembre 1842 et par neuf conventions signées le 20 mai 1843.

Ces conventions constituent, en quelque sorte, un code de droit administratif commun aux deux pays.

RACHAT DU PÉAGE

En recouvrant sa liberté le port d'Anvers n'avait pas tardé à retrouver son ancienne splendeur; mais cette splendeur même, achetée au prix d'une rançon que l'État avait prise à sa charge par la loi de 1839, devenait chaque année une source de dépenses de plus en plus lourdes pour les finances du pays.

Les taxes de pilotage, de feux et fanaux, de bassins et de quais ne constituent que la rémunération de services rendus, ou la contre-partie de dépenses engagées par les services publics; mais le péage établi sur l'Escaut, voie naturelle, n'était au fond qu'un droit de transit, une sorte de tribut féodal, contraire aux conceptions du droit moderne. C'est au baron Lambermont qu'il appartenait de faire disparaître ce dernier vestige de notre servitude passée...

Par la loi de 1839 la Belgique n'avait pris qu'un engagement temporaire à l'égard des pavillons qui fréquentaient son grand port. Elle avait agi spontanément, librement et, du jour au lendemain, elle pouvait répudier la charge assumée par elle; mais encore convenait-il de rallier à cette thèse, les puissances étrangères, portées à ne voir dans cet acte de générosité qu'un privilège établi à leur profit, et les persuader, par la même occasion qu'elles auraient à prendre leur part dans les frais du rachat d'un droit qui était dû, non par la Belgique, mais par elles, à la Hollande.

Après vingt années d'efforts et de négociations habiles, dans le détail desquelles nous ne pourrions entrer ici sans allonger démesurément cette conférence, le baron Lambermont réussit pleinement dans sa tâche et, le 16 juillet 1863, il fit signer à Bruxelles le Traité Général du rachat de l'Escaut au bas duquel vingt et une nations ou villes libres apposèrent leur signature.

Le péage fut racheté à la Hollande pour la somme de 17 millions 141.660 florins soit 36.276.566 francs et sur cette dernière

somme 23.000.000 de francs environ furent remboursés à la Belgique par l'ensemble des hautes parties contractantes.

Pour se faire une idée des conséquences économiques de ce traité, il suffira de dire que de 175.000 florins environ qu'il était en 1839, le montant du péage s'élevait déjà à un million de florins en 1860 et que, sur la base d'un tonnage de 25.000.000 de tonneaux, tonnage que le port d'Anvers connaîtra bientôt, ce montant atteindrait annuellement, aujourd'hui, plus de 70 millions de florins, c'est-à-dire près d'un milliard de francs de notre monnaie actuelle. Ce calcul sommaire tient compte des valeurs respectives du tonneau de jauge de 1839 et du tonneau Moorsom employé depuis.

En même temps qu'il supprimait le droit de tonnage, le nouveau traité diminuait de 25 p. c. environ les droits de pilotage perçus jusqu'alors et interdisait qu'ils fussent jamais relevés par la suite.

Les barèmes de cette époque sont encore en vigueur aujourd'hui. Comme la Belgique les applique en francs papier — la Hollande aussi d'ailleurs — et que les frais d'exploitation des deux administrations du pilotage, la néerlandaise et la nôtre ont augmenté d'une façon beaucoup plus rapide que le tonnage, toutes deux connaissent, cela va sans dire, des déficits impressionnants.

CONVENTIONS DIVERSES

Après 1843, le balisage de l'Escaut, jusque là assez rudimentaire, reçut des améliorations successives et nombreuses. Aujourd'hui ce fleuve est l'un des mieux balisés du monde et si la navigation peut s'y pratiquer avec autant de sécurité la nuit que le jour c'est à la vigilance des commissaires belges au sein de la commission permanente de surveillance qu'on le doit. C'est un hommage que je rends en passant à mes prédécesseurs au sein de cette commission.

L'analyse des diverses conventions à la suite desquelles ces améliorations furent réalisées nous conduirait trop loin s'il fallait entrer dans l'examen du caractère technique de chacune d'elles; mais il est nécessaire, cependant, de signaler certaines dis-

positions politiques que toutes renferment et qui peuvent être résumées comme suit :

1^o Sur le territoire néerlandais c'est la Hollande qui procède à l'établissement et qui assume l'entretien de toute installation nouvelle; mais c'est la Belgique seule qui en supporte les frais;

2^o La Hollande s'interdit de détruire ces installations, de les enlever ou de les détourner de leur destination sans le consentement de la Belgique; mais elle réserve ses droits pour le cas de guerre;

3^o En face de sa côte, lorsque la Belgique voulut mouiller les deux bateaux feux connus sous les noms de Wielingen et de Wandelaar et qui devaient battre nos couleurs, la Hollande ne consentit à donner son approbation à la mesure qu'à condition que toute question de souveraineté fut réservée de part et d'autre sur les eaux du mouillage.

Ces diverses dispositions et celles qui résultent en paragraphe 8 de l'article IX du traité du 19 avril 1839, sur lesquelles je vais revenir, sont des plus importantes, car elles renferment le germe de toutes les difficultés que nous avons eues et que nous avons encore en ce moment avec les Pays-Bas.

BARRAGE DE L'ESCAUT ORIENTAL

C'est à propos du barrage de l'Escaut oriental dont j'ai déjà dit un mot, que la première de ces difficultés vint à surgir.

Vers 1846 le gouvernement des Pays-Bas ayant formé le projet de relier, par une voie ferrée, l'île de Walcheren et celle de Zuid-Beveland au Brabant septentrional en soudant, par conséquent, ces deux îles au continent, le gouvernement belge protesta contre ce projet dont la conséquence devait être de couper Anvers de son hinterland rhénan par la voie des eaux intermédiaires. Abandonné pour des raisons financières, repris, abandonné une seconde fois et repris encore, le projet finit par être exécuté en 1867.

En même temps les Pays-Bas avaient procédé au creusement de deux canaux : l'un allant de Flessingue à Veere au travers de l'île de Walcheren, pour remplacer le Sloe barré par le chemin de fer; l'autre, allant de Hansweert à Wemeldinge au travers de Zuid-Beveland, pour remplacer la branche de l'Escaut oriental barrée à Woensdrecht près de Bath.

En fait, les communications directes et naturelles qui existaient entre le Honte et les eaux intermédiaires avaient été remplacées par des voies artificielles, à écluses; mais pendant les vingt années que durèrent les travaux et leur préparation, la Belgique ne cessa de protester contre une substitution qu'elle jugeait attentatoire aux droits qu'elle tenait des traités.

Ses protestations portaient principalement sur deux ordres de choses : 1^o sur les perturbations que risquaient d'apporter au régime du fleuve, les barrages du Sloe et de Woensdrecht; 2^o sur l'infériorité que présentaient, par rapport aux anciennes voies, les nouveaux canaux, qu'elle jugeait ne pas offrir, aux termes du paragraphe 8 de l'article IX, des communications aussi sûres, aussi commodés et bonnes que les premières.

La loyauté nous fait un devoir de reconnaître que les craintes relatives au régime du fleuve ne se réalisèrent pas; mais les plaintes des usagers du canal d'Hansweert n'ont jamais cessé de se produire et depuis la guerre ces plaintes sont devenues plus acerbes que jamais.

J'en arrive à la guerre.

1914-1918

Au mois d'août 1914, lorsqu'elle fut attaquée, la Belgique se trouvait au point de vue défensif, comme une place forte dont on aurait, par avance, fait sauter les saillants. Triangulaire dans sa forme, elle était vulnérable par ses trois sommets, la Flandre zélandaise, le Limbourg maestrichtois et le Grand-Duché de Luxembourg, dont elle avait essayé en vain, après 1830, de se faire rendre la possession. A l'est, elle ne put défendre sa frontière luxembourgeoise, ouverte sur toute sa longueur, et elle ne put engager qu'une faible partie de ses effectifs sur la Meuse, craignant un mouvement tournant de l'ennemi par la trouée du Limbourg. A l'ouest, sans issue, comme sans espoir de secours par l'Escaut, c'est miracle que son armée ait pu s'échapper par l'étroit couloir compris entre la Flandre zélandaise et l'Escaut amont, pour aller se reformer sur l'Yser, en ne perdant que les 30,000 hommes qui furent, comme on le sait, obligés de passer en Hollande.

Le 6 août les Pays-Bas avaient fait une déclaration de neutralité. Ils avaient annoncé qu'ils ne toléreraient, dans aucune partie des territoires soumis à leur juridiction, aucun passage

de troupes, de convois d'armes ou de vivres appartenant à un belligérant, ni le passage, par les étendues d'eaux néerlandaises situées à l'intérieur des eaux territoriales, de navires de guerre, ou de navires assimilés à ces navires, appartenant à un belligérant. Par elle, ou à cause d'elle, nous avons donc tout à craindre du côté de l'est et rien à espérer du côté de l'ouest. En fait, au lendemain de l'armistice, 50,000 allemands purent, sans être arrêtés, traverser le Limbourg hollandais et, à ce moment même, le cabinet de la Reine, invoquant les règlements de La Haye, nous refusait la libération des 30,000 hommes internés depuis 1914 !

Si les Pays-Bas avaient le droit de rendre l'Escaut inaccessible aux forces navales des belligérants, ce droit ne s'étendait pas, pourtant, aux navires de commerce, dont la libre navigation restait garantie par les traités. Pour sauvegarder les droits du commerce, tout en assurant les besoins de la défense de leurs eaux respectives, les deux gouvernements décidèrent de commun accord que, jusqu'à nouvel ordre, le pilotage de la mer jusque Bath et vice versa, se ferait à l'intervention exclusive des agents néerlandais, tandis que de Bath à Anvers et vice-versa, il aurait lieu à l'intervention exclusive des agents belges.

En réalité, la navigation ne connut, jusqu'au mois d'octobre, d'autres entraves que celles résultant d'une visite sommaire des navires à la frontière. Les malles-postes de l'Etat belge, notamment, purent circuler librement entre Anvers et la mer. C'est à bord du T. S. Jean Breydel que S. M. la Reine, accompagnée des enfants royaux, se rendit le 31 août en Angleterre et qu'elle en revint le 7 septembre. C'est à bord d'une autre malle, *Le Rapide*, que fut transportée en Angleterre l'encaisse de la Banque Nationale. C'est par des malles-postes, également, que furent évacués, par milliers, les réfugiés qui fuyaient Anvers vers la côte ou vers l'Angleterre. C'est encore, enfin, à bord d'une malle-poste que le corps diplomatique, accrédité auprès du roi et qui avait suivi le gouvernement à Anvers, partit pour Ostende.

Le 7 octobre le gouvernement transféra son siège dans cette dernière ville, où il ne devait d'ailleurs séjourner que jusqu'au 13, et lorsque l'ennemi prit possession du port d'Anvers il n'y trouva plus qu'un seul navire belge qui n'avait pu être évacué et une trentaine de navires allemands dont on venait de faire sauter les machines.

Ces derniers bâtiments étaient des navires de prises, saisis au début des hostilités. Peu de temps avant la chute de la place, le gouvernement belge avait voulu les diriger sur l'Angleterre afin d'éviter qu'ils ne fussent repris par l'ennemi; mais le gouvernement néerlandais avait refusé de les laisser passer par ses eaux; de là la décision de faire sauter leurs machines pour les rendre inutilisables.

L'un d'eux, le paquebot *Gneisnau* fut, en outre, coulé à coups de canon dans la passe d'Austruweel.

Signalons en passant que ces mêmes navires, réparés par les Allemands, furent soustraits à une nouvelle reprise des Belges au moment de l'offensive libératrice, le gouvernement néerlandais n'ayant plus fait, alors, aucune difficulté pour les admettre dans ses ports.

Après le départ des Belges et jusqu'à l'armistice, la mer du Nord étant bloquée par les Anglais, l'Escaut resta fermé à la navigation maritime et, durant cette longue période, ses passes furent laissées à l'abandon. Le jeu naturel des courants suffit, heureusement, à les maintenir en bon état et, pour ceux qui pourraient s'étonner de ce phénomène, sachant les dragages considérables qu'il faut, bon an mal an, effectuer dans le fleuve, il suffira de faire remarquer que les seuils marquent une tendance d'autant plus grande à se relever, que la navigation est plus intense dans les passes. Le mouvement continu des grands navires et de leurs hélices arrache, en effet, au fond, des sables qui, emportés par le courant, ont une tendance à se déposer aux endroits où la vitesse des filets liquides est la moindre, c'est-à-dire entre les mouilles, ou sur les seuils, précisément.

Grâce à cette circonstance que rien ne se trouvait changé au lit du fleuve, le balisage normal put être rétabli en quelques jours et les navires reprirent le chemin d'Anvers, malgré le danger des mines vagabondes auxquelles ils étaient exposés au large, et le furent encore pendant longtemps.

QUESTION DE WIELINGEN

Entretemps, et depuis le début de la guerre, des événements militaires de haute importance s'étaient déroulés dans la bouque des Wielingen.

C'est dans cette bouque qu'aboutit la courte passe du Zand qui conduit à Zeebrugge et ce dernier port, hérissé de canons,

n'avait pas tardé à devenir, pour les Allemands, une base navale de premier ordre. C'est de Zeebrugge que partaient les sous-marins qui, chaque jour, allaient porter la destruction au sein des flottes marchandes alliées... Plusieurs combats avaient eu lieu en face de notre côte et l'un d'eux avait coûté, aux anglais, la perte du *Macri*... Sans cesse bombardé par les monitors et les avions britanniques, ce repaire de pirates avait été jugé inexpugnable jusqu'au jour de l'attaque du célèbre pier par l'amiral Keyes le 22 avril 1918.

Or le gouvernement néerlandais était demeuré spectateur désintéressé de ces faits de guerre et sa passivité même ne pouvait être interprétée que comme l'aveu tacite d'une renonciation aux prétentions, assez vagues d'ailleurs, qu'il avait autrefois émises quant à la possession des eaux où ils s'étaient déroulés.

Au début de la guerre, la Hollande il est vrai, avait voulu faire relever nos bateaux feux Wielingen et Wandelaar; mais devant notre protestation, elle n'avait pas insisté. Bien plus, par une ligne de bouées, partant du Zwyn et contournant l'estuaire de l'Escaut, elle avait jalonné elle-même la limite de ses eaux territoriales, limite dont elle avait donné officiellement connaissance à l'attaché naval britannique à La Haye. Enfin une barque de pêche belge, le P. I. 89, venant de Flessingue, ayant franchi accidentellement cette limite et ayant été capturée par un torpilleur allemand à proximité immédiate de la ligne des bouées, le gouvernement hollandais avait pris soin d'établir, pour motiver un refus d'intervention en faveur du propriétaire de la barque, que la capture s'était produite dans des eaux soumises au pouvoir de l'occupant, eaux belges, par conséquent, et non dans ses propres eaux.

Se basant sur ces faits et sur d'autres encore, non moins probants, le gouvernement du Hâvre écrivit, en octobre 1918, à celui de La Haye, qu'il considérait comme définitivement réglée la question du litige relatif à la souveraineté des Wielingen.

Cette lettre resta sans réponse.

REVISION DES TRAITÉS DE 1839

En lui imposant une neutralité perpétuelle, tout en refusant de lui restituer ses frontières naturelles et historiques, les puissances signataires des traités de 1839 avaient placé, nous l'avons vu déjà, notre pays dans une situation de fausse sécurité.

Après la guerre, chargée de gloire, mais épuisée, meurtrie, ses usines ravagées, sa population anémiée par quatre années de privations, la Belgique se tourna vers ses alliés et, leur montrant le « chiffon de papier » sur lequel s'étaient les sceaux des représentants de deux États félons, la Prusse et l'Autriche et d'un État défaillant, la Russie, leur demanda : Que faut-il en faire ?

Et le Conseil suprême des puissances alliées et associées prit, le 4 juin 1919, la décision suivante :

« Les puissances alliées et associées ayant reconnu nécessaire la revision des traités de 1839 confient à une commission comprenant les représentants des États-Unis, de l'Empire britannique, de la France, de l'Italie, du Japon, de la Belgique et des Pays-Bas le soin d'étudier les mesures devant résulter de cette révision et de leur soumettre des propositions n'impliquant, ni transfert de souveraineté territoriale, ni création de servitudes internationales. »

« La commission invitera la Belgique et la Hollande à présenter des formules communes en ce qui concerne les voies navigables, en s'inspirant des principes généraux adoptés par la Conférence de la Paix. »

C'était l'espoir du redressement d'une situation intolérable !... les cloches de la résurrection allaient donc enfin pouvoir sonner pour nous !

La Commission se mit au travail le 29 juillet et nos plénipotentiaires, MM. Orts et Segers, ayant été invités à exposer la thèse belge, le premier se chargea d'en exposer la partie politique, le second la partie économique.

Dans un discours lumineux, pathétique à certains moments, M. Orts montra que la situation dans laquelle les traités avaient placé la Belgique était unique au monde ; que la défense de son indépendance ne pouvait se faire qu'au prix de pertes et de destructions irréparables ; qu'il est des sacrifices qu'un peuple n'accomplit pas deux fois... A défaut d'acquisitions territoriales qu'elle ne pouvait espérer, à défaut d'une coopération militaire étroite, que la Hollande lui refusait pour la défense éventuelle de la Meuse, la Belgique demandait au moins à pouvoir occuper, dans le cas d'une nouvelle agression dont elle serait l'objet, les parties du Limbourg et de la Flandre Zéelandaise nécessaires à sa sécurité.

Elle demandait aussi pour ses navires de guerre et ceux de ses alliés le libre passage de l'Escaut.

La Hollande et le Conseil des X restèrent sourds à ses demandes. Déjà la voix des cloches s'était éteinte dans le lointain !

Restaient nos revendications d'ordre économique, et de ce côté pouvions-nous, du moins, nourrir quelque espoir, car suivant les assurances qui nous étaient prodiguées par les plénipotentiaires néerlandais, le vieil esprit de Munster, les derniers vestiges des traditions, d'une politique de contrôle sur les provinces belges avaient à jamais disparu des Pays-Bas.

Ici nos demandes portaient sur plusieurs points. Quelques-uns de ces points sont d'importance minime ou ne concernent pas directement notre sujet ; je les passerai sous silence. Les autres sont relatifs : 1^o à l'entretien du fleuve ; 2^o à sa gestion ; 3^o au pilotage ; 4^o aux communications avec le Rhin et avec la Meuse.

ENTRETIEN DU FLEUVE

Nous avons vu déjà que le paragraphe 3 de l'article IX du Traité de 1839 imposait aux deux gouvernements, chacun pour son territoire, l'obligation de veiller à la conservation des passes navigables du fleuve et l'obligation d'y entretenir les balises et bouées nécessaires à la navigation. L'article 113 de l'Acte Général du Congrès de Vienne, applicable à l'Escaut, stipule d'autre part que chaque riverain se chargera, sur son territoire, des travaux nécessaires dans le lit de la rivière « pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation ».

Le sens de ces articles est parfaitement clair. Il est évident qu'en nous rendant l'Escaut les Puissances de 1839 n'avaient pas voulu nous en restreindre l'usage ou nous interdire d'en augmenter le rendement économique, tout à la fois par un meilleur balisage et par des travaux de dragage.

Cependant, par la voix de ses délégués au sein de la Commission permanente de surveillance, la Hollande avait, au début même du fonctionnement de la dite commission, contesté cette manière de voir et elle avait fait soutenir que ses obligations n'allaient pas au delà de ce qu'imposait la *conservation* de l'état de chose existant en 1839. A vrai dire les commissaires néerlandais ne s'opposaient pas à ce que le balisage fût amélioré, à ce que les passes fussent draguées le cas échéant, mais la Hollande n'entendait point participer aux dépenses nécessitées par des travaux dont le bénéfice allait au seul port d'Anvers.

Et, pour ne point nuire aux intérêts de sa métropole, pour ne point éterniser des discussions sans issue, la Belgique, en dépit de son bon droit, payait tous les travaux, y compris ceux qui s'exécutaient en territoire néerlandais.

Je tiens pourtant à déclarer ici, puisque l'occasion m'en est offerte, que pendant les longues années où j'ai eu l'honneur de faire partie de la Commission permanente de l'Escaut, je n'ai jamais trouvé chez mes collègues néerlandais — bien entendu sous réserve de ce que je viens de dire — que le désir le plus sincère de nous aider dans l'entretien du balisage. En 1924, notamment, quand le fleuve, un peu en amont de Bath, en territoire néerlandais, fut bloqué à la suite d'une collision entre deux navires, dont l'un avait coulé en pleine passe, les commissaires néerlandais montrèrent l'empressement le plus louable à baliser une passe nouvelle, contiguë à la première, et qui, par après, fut même complètement substituée à celle-ci.

Nous avons, semble-t-il, assez de griefs à formuler à l'égard de nos voisins du Nord que pour ne pas leur rendre justice dans les circonstances où ils le méritent.

COMMISSION DE GESTION

Comme l'entretien de l'Escaut ne peut être abandonné au hasard des relations, plus ou moins bonnes, qu'entretiennent entre eux les commissaires des deux nations, les Hautes Parties Contractantes décidèrent, à Paris, que la Commission mixte permanente créée en 1842 serait remplacée par une autre également mixte, mais ayant des pouvoirs beaucoup plus étendus que l'ancienne et avec recours à l'arbitrage pour le cas où un différend quelconque surgirait entre les nouveaux commissaires. En outre, un point essentiel fut établi : c'est que le fleuve et ses bouques devraient répondre à toutes époques, au point de vue de la navigation, aux conditions exigées tant par les progrès de la construction navale que par les besoins croissants de la navigation, chacun des deux États devant supporter tous les frais d'entretien de la partie de la voie d'eau située sur son territoire.

PILOTAGE

Dans la plupart des pays maritimes, les pilotes sont de simples marins groupés en corporations sous le contrôle des pouvoirs publics; en Belgique et en Hollande le pilote est un agent de

Eclairage Leant

Rennou 1864 -

169 $\frac{1}{2}$

No. alignement

P 190 [

[

Sont la démonstration ^{mathématique} ~~de la condition~~ ~~et~~
de la rectitude des erreurs que peuvent
provoquer les faux d'alignement

P 192 [le faux de Meunier, Sluz et d'un
autre alignement.

Le faux de Kropotkin.

l'État. Tout capitaine qui remonte ou qui descend l'Escaut est tenu de prendre un pilote de l'une ou de l'autre nation, à son choix. S'il n'en prend point il est néanmoins passible de la taxe de pilotage et il assume vis-à-vis de sa compagnie d'assurance une grande reponsabilité : Il a donc tout intérêt à se faire assister d'un pilote.

Il existe à Flessingue un bureau annexe du pilotage belge, et à Anvers un bureau annexe du pilotage néerlandais. Dans chacun de ces ports ce sont ces bureaux qui fournissent les pilotes aux capitaines. En mer, ce sont au contraire les pilotes qui, au moyen de petits bâtiments, dits bateaux pilotes, se portent au devant des navires à piloter.

Le pilotage est donc assuré, en commun, par des administrations publiques, de deux pays différents. Les règlements et les tarifs sont les mêmes pour les deux administrations; mais celles-ci, au lieu de travailler à bourse commune, sont en concurrence l'une avec l'autre, car pour chaque navire la taxe du pilotage est acquise à celle des deux administrations qui fournit le pilote. Le choix du pilote étant libre pour le navire, les pilotes déploient en mer, à la recherche des navires à piloter, une activité qu'aiguise fortement l'appât du gain, car les agents ne reçoivent point des gages fixes, mais sont rémunérés suivant le montant de la recette qu'ils procurent à leurs administrations respectives. En fait, les deux administrations se font entre elles une concurrence acharnée. Et, pourtant, le pilotage de tout navire est la source d'une perte importante pour celle des deux qui fournit le pilote, car ce dernier, en Belgique, du moins, touche, en salaires, des sommes de 75 p. c., en moyenne, supérieures aux taxes qu'il procure à son administration. A cette perte si l'on ajoute le montant des frais généraux, celui des frais d'exploitation, celui des frais d'achat et d'amortissement du matériel, etc., on arrive, pour la seule administration belge, à un déficit budgétaire de 30 millions de francs environ par année. Pour l'administration hollandaise le déficit peut-être évalué à une vingtaine de millions et l'on peut dire que ce sont 20 millions de primes que les Pays-Bas, à leur corps défendant, accordent chaque année à la navigation sur Anvers. On voit que cette situation est en quelque sorte le contre-pied de celle où nous plaçait le péage avant 1863, et l'on conviendra qu'elle ne manque pas d'un certain piquant !

Pour mettre fin à de telles anomalies et faire cesser une concurrence ruineuse qui s'exerce sans avantages réels pour le commerce, il fut décidé, à Paris, que le pilotage, à la montée, se ferait à l'intervention de l'administration belge lorsque l'entrée aurait lieu par les Wielingen et à l'intervention de l'administration hollandaise lorsque l'entrée se ferait par l'Oostgat.

Pour la descente, le choix du pilote se faisant à Anvers, et ne donnant lieu à aucuns frais spéciaux, il fut décidé que ce choix continuerait à rester libre, comme auparavant.

En même temps il fut décidé que le barème des taxes serait révisé, de manière à mettre celles-ci en rapport avec la dévalorisation du franc belge, mais avec cette réserve, toutefois, que les tarifs pour Anvers ne pourraient jamais être plus élevés que pour Rotterdam.

COMMUNICATIONS PAR LE RHIN

En ce qui concerne les communications avec le Rhin, les Pays-Bas consentaient à la construction, sur leur territoire, d'une voie d'eau partant des bassins d'Anvers et aboutissant au Hollandsch Diep, aux environs du Moerdijck; ils consentaient à la construction d'un autre canal, Escaut-Meuse-Rhin, à travers le Limbourg. Enfin ils s'engageaient à améliorer les canaux existants de Walcheren et de Zuid-Beveland.

Les frais de tous ces travaux devaient être partagés entre les deux pays, dans des proportions à convenir.

A part la déception, cruelle, il est vrai, causée par l'échec de nos revendications politiques, nous obtenions, en somme, le redressement partiel de notre situation économique... et les cloches redevenaient joyeuses, lorsque leur chant tout à coup se transforma en un furieux tocsin !

RUPTURE DES NÉGOCIATIONS

La Hollande se basant sur de prétendus droits historiques, antérieurs au xvi^e siècle (un arrêt du Grand Conseil de Malines du 11 octobre 1504) nous contestait définitivement la souveraineté sur les eaux qui bordent notre côte du Zwyn à Blankenberghe. C'était nous contester le droit de posséder des eaux territoriales et vouloir une fois de plus nous placer dans une

situation unique au monde; c'était la réponse, si longtemps attendue, à la fameuse lettre d'octobre 1918, qui arrivait enfin !

Après l'embouteillage politique d'Anvers, c'était l'embouteillage politique de Zeebrugge qu'on voulait nous imposer !

Dans un sursaut d'indignation, le ministre des Affaires Etrangères, M. Paul Hymans, déclara à la tribune de la Chambre, le 20 mai 1920, que dans cette question qui intéressait à la fois la dignité et la sécurité de notre pays, le gouvernement ne pouvait céder et considérait qu'il lui était impossible de poursuivre les pourparlers. La Chambre entière approuva les déclarations du Ministre.

L'incident était grave. Peut-être, en somme, avait-il été habilement amené par la diplomatie hollandaise qui savait que le temps travaillerait pour elle et que plus on s'éloignerait de la guerre, plus le souvenir des services rendus par la Belgique à la cause des alliés irait en s'estompant.

Ce n'est que quatre ans plus tard que les pourparlers furent repris entre Bruxelles et La Haye et, le temps ayant encore marché, les articles si laborieusement échafaudés à Paris furent l'objet, — faut-il le dire? — d'un grignotage systématique de la part de nos adversaires.

La question des Wielingen, d'abord, fut écartée du plan des discussions. Actuellement encore elle est non résolue et pend sur notre tête comme un épée de Damoclès.

En second lieu les Pays-Bas n'admettaient plus, comme à Paris, l'obligation de procéder à l'entretien, sans condition, de la partie du fleuve qui est la leur; de sérieuses restrictions étaient apportées à cette obligation.

En troisième lieu, la gratuité du remorquage entre Anvers et Dordrecht, accordée par la Belgique, après la guerre, aux bateaux allant à, ou venant de Strasbourg, en vertu d'une convention spéciale avec la France, devait être supprimée et cette suppression devait avoir pour conséquence d'amener, à bref délai, la suppression de l'exonération des surtaxes d'entre-pôt que le gouvernement français nous avait accordée.

Le traité, néanmoins, fut signé à La Haye, le 3 avril 1925. Suivi d'un addenda le 18 mai, il fut ratifié par les Chambres belges presque aussitôt après.

Il ne restait donc plus qu'à en obtenir la ratification par les Chambres hollandaises et déjà la Chambre basse l'avait ratifié,

lorsque, à la suite d'une campagne effrénée de la presse rotterdamoise, il fut rejeté par la Chambre haute en 1927.

Le temps, encore, avait travaillé contre nous. Le vieil esprit de Munster, en dépit des assurances formelles qui nous avaient été prodiguées à Paris en 1919, n'était donc pas mort aux Pays-Bas... et les cloches, à présent, pouvaient sonner le glas de nos illusions perdues, d'un rapprochement avec la Hollande !

Des dispositions du Traité, la plus combattue de toutes fut celle relative au Canal d'Anvers-Moerdijk et l'on peut dire que c'est elle surtout qui fut cause de l'échec.

D'Anvers à Dordrecht, par le canal d'Hansweert et les eaux intermédiaires, la distance est de 135 kilomètres environ, tandis que de Rotterdam à ce dernier point, elle n'est guère que de 25 kilomètres. Anvers se trouve donc, par rapport à Rotterdam, handicapée de plus d'une centaine de kilomètres pour ses communications avec les ports du Rhin. Par le canal projeté, cette différence se trouverait réduite d'un tiers. Mais le nouveau canal aurait d'autres avantages encore au point de vue de la batellerie belgo-rhénane : Il soustrairait celle-ci aux risques de la navigation sur le Bas-Escaut et sur les parties les plus exposées des eaux intermédiaires notamment sur le Hellegat, en même temps qu'il l'affranchirait des sujétions du canal d'Hansweert. D'où la levée de boucliers de Rotterdam !

Ici nous touchons au point névralgique de la lutte entre les deux grands ports qui se disputent le trafic du Rhin et dont l'affaire des potasses, actuellement encore pendante, n'est qu'un des incidents. Mais cette question, pour être traitée avec clarté, demanderait de longs développements. Elle m'entraînerait à vous parler des mesures de représailles qui sont sorties des délibérations de la Commission des grands travaux, notamment du canal direct Anvers-Liège, des primes de compensation, etc. Le problème s'élargit donc tout à coup, comme l'estuaire même de notre grand fleuve !

Il est temps que je m'arrête puisque, aussi bien, la tâche que j'avais assumée est accomplie.

Dans mon exposé, je me suis efforcé de parler sans passion politique, de rester objectif, laissant à chacun le soin de tirer une morale de cette histoire diplomatique qui, d'une façon

irrésistible me rappelle la ballade de notre grand poète Emile Verhaeren :

*Le passeur d'eau, les mains aux rames,
A contreflot depuis longtemps,
Luttait, un roseau vert entre les dents.*

Une conclusion s'impose cependant : c'est que dans cette question vitale pour l'avenir de la Belgique, tous les patriotes doivent faire bloc autour du Gouvernement, qui possède encore, comme l'exposait hier avec tant de force et tant de clarté M. le Ministre d'État Segers dans son rapport à la Commission des Affaires Etrangères du Sénat, plus d'une corde à son arc.

Pour moi, j'espère encore qu'en dépit des esprits brouillons d'Utrecht et d'ailleurs, les deux pays, qui possèdent bien plus de raisons de s'entendre que de se quereller, finiront par trouver une solution acceptable pour tous les deux, et comme le vieux passeur de la ballade :

*Je garde encore pour Dieu sait quand,
Le roseau vert entre mes dents.*

Cette conférence fait partie d'un Cycle de grandes conférences organisé en 1930 par la *Société Belge des Ingénieurs et des Industriels* à l'occasion du Centenaire de l'Indépendance de la Belgique. Elle est extraite du bulletin de cette Société, tome X, n° 6.