

L'ESCAUT

depuis 1830

DIRECTION GÉNÉRALE
DES
PONTS ET CHAUSSÉES

87571

387 59

WATERBOUWKUNDE LABORATORIUM
BIBLIOTEEK
3209^I
LABORATOIRE de RECHERCHES HYDRAULIQUES
BIBLIOTHEQUE

L'ESCAUT

0307 002 8106


depuis 1830

PAR

le Baron GUILLAUME

TOME I

MAISON D'ÉDITION ALFRED CASTAIGNE
28, RUE DE BERLAIMONT, 28
BRUXELLES.

Introduction

Tout ce qui concerne l'Escaut intéresse la Belgique entière. Il n'est cependant aucun recueil qui offre, sur notre superbe fleuve national, un ensemble satisfaisant de documents, de données précises et actuelles.

Nous désirons combler cette lacune, non seulement en exhumant la majorité des Actes qui ont constitué, depuis 1830, le régime actuel de l'Escaut, et en publiant l'ensemble des dispositions administratives qui le concernent, mais en examinant en outre, à la lumière du droit des gens, certains problèmes qui découlent de la position d'Anvers et du caractère international du cours d'eau qui baigne notre Métropole commerciale.

La position géographique de l'Escaut en fait un des plus beaux fleuves du monde, et constitue, pour ses riverains, une source inépuisable de richesses. Ces biens appartiennent à deux peuples dont la destinée fut quelquefois commune dans l'histoire, dont les aspirations vers la justice et la liberté sont identiques, dont les sentiments de réciproque amitié sont basés sur la confiance et l'estime.

Le régime dont jouit aujourd'hui l'Escaut ne fut pas réglé sans éveiller, entre nous et nos voisins du Nord, des luttes, des controverses, voire de temporaires froissements. Chacun défendait ce qu'il considérait comme son bien et son droit. Le souvenir de semblables combats, conduits de part et d'autre avec franchise et

loyauté, ne laisse aucune trace de rancune. Les Hollandais sont à nos yeux des frères dont l'indépendance et la prospérité répondent autant à nos sentiments qu'à nos intérêts.

Il nous est personnellement agréable de constater cette fraternité entre les deux peuples — à nous qui avons trouvé, à plusieurs reprises déjà, chez nos voisins d'outre-Moerdijk, une hospitalité cordiale dont le souvenir reste présent à notre mémoire.

B^m GUILLAUME.

Novembre 1902.

CHAPITRE I

Déscription géographique et hydrographique de l'Escaut

L'Escaut prend sa source en France, dans le Département de l'Aisne, entre Le Catelet et Belcour, à une altitude de 95 mètres au-dessus de la basse mer moyenne¹, et descend sur Cambrai où il reçoit le canal de Saint-Quentin qui le met en communication avec la Somme. C'est alors seulement qu'il devient navigable. A Bouchain, il reçoit les eaux de la Sensée; il passe à Valenciennes où il se grossit de la Rhonelle, à Anzin et à Condé où se trouvent les embouchures de la Haine et du canal de Mons à Condé. Après avoir traversé la commune de Hergines, où il reçoit la Verne, il arrose Mortagne; la Scarpe se joint à lui, et il entre en Belgique. Il a parcouru alors environ 107 kilomètres.

L'Escaut passe notre frontière à l'altitude de 18 mètres; il arrose Hollain et Péronne où il rencontre le canal de Pommerœul à Antoing, traverse Tournai, reçoit le Grand-Rieu, passe à Esquelmes, à Warcoing, à Hérinnes et à Espierre où aboutit le canal de ce nom, puis à Bossuyt où s'embranchent le canal de Bossuyt à Courtrai, et à Escanalle où il reçoit la Haye, et sépare les deux Flandres. A Orroir, il se grossit de la Rhosne; à Leupegghem, il reçoit la Maerke; il passe par Audenarde, s'augmente à Nederzwalm de la Zwalm, traverse Gavre, Schelderode et Meirelbeke et arrive ainsi à Gand où les eaux de la Lys viennent se confondre avec les siennes; là se termine la partie du fleuve appelée Haut-Escaut.

¹ *Voies navigables de la Belgique*. Recueil de renseignements. — JOURDAIN et VAN STALLE. *Dictionnaire encyclopédique de géographie historique du royaume de Belgique*.

D'après l'ingénieur Th. Verstraeten, les débits journaliers du fleuve, grossi de la Lys, peuvent, au débouché de l'agglomération gantoise, fournir à l'hectare :

En très basses eaux, plus de . . .	1 mètre cube ;
En moyennes eaux, environ . . .	2 mètres cubes ;
En très hautes eaux	40 mètres cubes.

Ces eaux alimentent, dans une certaine mesure, les canaux qui débouchent à Gand et qui, en temps de crue, servent de décharge pour éviter les inondations d'amont. D'autre part, l'Escaut reçoit à Gand des eaux supérieures qu'il évacue vers la mer à marée descendante.

En sortant de la ville, le fleuve, après avoir formé un certain nombre de coudes, se dirige vers l'est et traverse successivement Schellebelle où il reçoit le Molenbeek, Wetteren et Termonde où il rencontre la Dendre. Ayant constitué ensuite, sur une certaine étendue, la limite entre la Flandre orientale et la province d'Anvers, il arrose Thielrode où il se grossit de la Durme, Tamise, Rupelmonde, où il prend les eaux du Rupel, et enfin Anvers qui lui donne le Schyn.

L'Escaut baigne ensuite Calloo et Doel en Belgique ; il pénètre dans les Pays-Bas et débouche dans la Mer du Nord à Flessingue.

D'après M. Verstraeten, on peut estimer les produits unitaires de l'Escaut maritime :

En très basses eaux, à . . .	2 mètres cubes ;
En moyenne générale, à . . .	5 mètres cubes ;
En très hautes eaux, à plus de	50 mètres cubes.

Le parcours du Bas-Escaut, à partir de l'écluse de la pêcherie à Gand, jusqu'à la frontière néerlandaise, est de 116 kilomètres.

Le bassin de l'Escaut s'étend sur une grande partie de la Belgique ; il est borné au nord et à l'est par le bassin de la Meuse, au sud par les terres du bassin de la Sambre, puis par celles de l'Oise et de la Somme.

Du côté du littoral, le bassin de la Lys longe celui de l'Escaut jusqu'à Gand¹.

¹ STESSELS. *Description du port d'Anvers.*

Le bassin de l'Escaut mesure environ 21,593.6 kilomètres carrés se partageant comme suit :

Les sources de l'Escaut, la Sen- sée, la Scarpe et la Selle	3,520.0	kilomètres carrés.
L'Escaut supérieur et la Durme.	1,984.0	» »
La Haine	1,254.4	» »
La Dendre.	1,414.4	» »
La Senne	1,487.6	» »
La Dyle	1,190.4	» »
Le Démer et ses affluents	2,022.4	» »
La Lys.	4,742.4	» »
La Grande-Nèthe	842.0	» »
La Petite-Nèthe	1,081.6	» »
Le Bas-Escaut	2,054.4	» »
	<hr/>	
	21,593.6	kilomètres carrés.

A Anvers, en face de l'écluse du Kattendyk, l'Escaut a 220 mètres de largeur à marée basse et 550 à marée haute ; tandis qu'il en a 335 à marée basse et 415 à marée haute, à la batterie Saint-Michel.

A marée basse, le fleuve compte :

A Lillo, 740 mètres entre les lignes de basse mer ;

A Doel, 300 mètres en moyenne de voie navigable, et 900 mètres entre les lignes de basse mer ;

A Bath, 350 mètres en moyenne de voie navigable, et une largeur très irrégulière entre les lignes de basse mer ;

A Hanswert, 1,000 mètres de voie navigable ; il y a 2,000 mètres de Hanswert à la ligne de marée basse sur Plaat d'Osse-
nisse, qui est en travers de Hanswert et qui émerge de basse
mer ;

A Terneuzen, de 500 à 800 mètres comme voie navigable.

A marée haute, le fleuve a :

840 mètres à Lillo ;

1,440 mètres à Doel ;

5,750 mètres à Bath ;

3,830 mètres à Hanswert ;

5,200 mètres à Terneuzen, et

4,870 mètres à Flessingue.

Devant Flessingue, sur une largeur d'environ 3,000 mètres, les courants de flot et de jusant maintiennent une profondeur normale variant de 11 à 24 mètres. Le thalweg principal incline vers le sud-est; il conserve des profondeurs régulières de 12 à 15 mètres, bordées de hauts fonds et de bancs dont les principaux sont connus sous les noms de Bancs de Breskens, Spyker Plaat, Hooge et Laage Springer, à droite, et de Kaloot et Sinker Plaat, à gauche.

Le large thalweg passe ainsi de la rive droite à la rive gauche; il atteint celle-ci à Terneuzen, où le courant a creusé un lit d'une profondeur de 29 à 30 mètres.

La vitesse du courant du thalweg entre Flessingue et Terneuzen est considérable. Mais les surfaces que la marée doit couvrir dans son parcours sont si étendues que la marche du flot descend à moins de 7 mètres par seconde.

De Flessingue à Lillo, le fleuve recouvre, à basse mer, 20,390 hectares et, à pleine mer, 39,119 hectares.

Pendant les six heures de flot, il passe à Flessingue 362 millions 891,000 mètres cubes d'eau, et à Lillo 74,925,000 mètres cubes.

De Lillo à Anvers, le fleuve, qui est extrêmement sinueux, recouvre 880 hectares à marée basse, et 1,236 hectares à marée haute.

Le volume d'eau de mer, qui mesure devant Lillo 74 millions 925,000 mètres cubes, n'est plus que de 54,934,000 mètres cubes devant Anvers.

Jusqu'en 1867, l'Escaut avait deux embouchures : l'Escaut oriental et l'Escaut occidental; celle-ci est aujourd'hui seule existante; le barrage de Bath a fermé l'embouchure orientale qui prenait naissance un peu en dessous de Lillo, et débouchait à la mer entre les îles de Noord-Beveland et de Schouwen.

L'Escaut se jette dans la mer du Nord par quatre passes navigables : le Wielingen, le Spleet (non balisé), le Deurloo et l'Oostgat.

La première, qui est la plus importante et la plus fréquentée, est utilisée par les navires venant du Pas-de-Calais. Elle est

limitée au sud par le plateau *Het Zand* et le banc du *Binnen Paardemarkt*, qui s'étend parallèlement à la côte, et au nord par le *Ribzand*, qui comprend les bancs de *Heyst* et de *Knocke*, et par le banc du *Hompel*¹.

La passe de *Wielingen* semble former la continuation du fleuve lui-même; elle est d'ailleurs particulièrement bien orientée au point de vue de la circulation des courants de flot et de jusant au moment de leur plus grande force. D'après M. De Mey², tout porte à croire que les bancs dangereux à l'intérieur du *Wielingen*, indiqués sur les cartes marines de 1799 et de 1825, ont été régulièrement entamés par les courants de marée, qui tendaient à entraîner les sables soulevés alternativement en sens contraire, tout en provoquant un déplacement de ces alluvions vers l'est et le nord-est; de cette manière, les sables transportés ont développé les plateaux qui limitent la passe au nord, en augmentant — par ce fait même — la profondeur de la passe elle-même. Il résulte de ces phénomènes une amélioration constante de la passe de *Wielingen*.

La passe de *Spleet*, limitée au sud par le *Ribzand* et le *Hompel*, au nord par le grand plateau du *Raan* et les bancs de l'*Elleboog* et du *Walvischstaart*, est peu profonde; elle ne peut donner passage qu'à des navires ayant un faible tirant d'eau.

Le *Deurloo* est peu pratiqué à cause des dangers que présentent ses inégalités de profondeur. Ce chenal est séparé de la passe de l'*Oostgat* par les bancs de *Rassen* et de *Zoutelande*.

Quant au chenal de l'*Oostgat*, qui est utilisé plus spécialement par les bateaux qui viennent du nord, il longe la côte sud-ouest de l'île de *Walcheren* et se réunit au *Deurloo*, en face des feux de *Kaapduinen*.

Le *Nolleplaatje* touche le banc *Elleborg*; et la passe appelée *Sardyngeul*, qui a plus de 300 mètres de largeur, se trouve entre le plateau et la côte. Ce banc contribue à protéger la rade de *Flessingue* contre les vents du nord-ouest.

Dans l'*Escaut*, le banc de *Spykerplaat* limite au sud la rade de

¹ Nous empruntons une partie de ces données sur les passes de l'*Escaut* à l'excellent ouvrage : *Notice sur le port d'Auvers*.

² DE MEY. *L'Escaut maritime*.

Flessingue. On y trouve 9 à 14 mètres d'eau ; une partie de ce banc émerge de 1^m50 à marée basse.

A l'est de ce port se trouve un banc très élevé, le *Kaloot*, qui dépasse en son milieu le niveau des hautes mers.

La grande passe d'entrée de l'Escaut occidental est limitée au sud par les bancs de Breskens, Spyker Plaat, Hooge et Laage Springer.

Ces bancs sont formés de larges plateaux qui se découvrent à marée basse et sont séparés par des chenaux peu profonds.

Pour prendre la passe de Wielingen, les navires venant de la Manche, et faisant route vers les bouches de l'Escaut, doivent passer au nord des bancs du *Ruytingen* et du *Dyk* oriental, et au sud des bancs *Fairy* et *Westhinder*.

Ces passes ne subissent guère de perturbation profonde, ni dans leur situation, ni dans leur profondeur. Les bancs de sable qui les limitent n'éprouvent que de petits changements qui ne semblent obéir à aucune tendance déterminée. On peut affirmer que les fonds sous-marins de l'estuaire de l'Escaut bénéficient d'une fixité remarquable¹.

Le lit de l'Escaut, composé de sable fin, mélangé parfois de vase dans les grandes profondeurs, est encombré de bancs dont quelques-uns se découvrent à marée basse, et d'autres donnent lieu à de faux chenaux appelés *schaars*.

Les passes de Santvliet et de Bath, situées près de la frontière néerlandaise, n'avaient guère, en 1879, une profondeur supérieure à 5^m50, à marée basse. Ces passages s'améliorent constamment, et la sonde accuse déjà des profondeurs qui vont jusque 6^m50 et plus. Dans la passe de Santvliet les fonds sont très mobiles.

La propagation de la marée dans l'Escaut est principalement influencée par l'onde venant de la Manche. Les grands vents du nord-ouest en accentuent encore l'ascension.

Dans les conditions normales, la mer monte régulièrement près de trois heures après la basse mer ; à partir de ce moment, elle s'élève beaucoup plus rapidement.

¹ DE MEY. *L'Escaut maritime*.

A Anvers, le flot dure en moyenne 5 h. 38 m. et le jusant 6 h. 46 m. ; la vitesse maximum du flot est de 1^m90 ; celle du jusant, de 1^m85.

Il passe devant Anvers, pendant un flot de 6 h., 57,089,455 mètres cubes, avec une vitesse moyenne de 45 mètres à la minute.

La plus grande vitesse observée a donné 116 mètres à la minute à 2 mètres de la surface, à 1 h. 30 m. avant marée haute, en marée de vives eaux.

En mortes eaux, le maximum du flot n'était que de 64 à 65 mètres à 1 h. 45 m. avant marée haute.

De Flessingue à Anvers, le fleuve contient, en moyenne, 7,824,000,000 mètres cubes d'eau, soit 22 fois le volume qui entre à Flessingue pendant la marée montante.

Les plus hautes mers observées à Anvers depuis le commencement du dix-neuvième siècle sont :

4 février 1825	6 ^m 35
24 février 1837	6 ^m 17
10 mars 1840	6 ^m 25
28 décembre 1849	5 ^m 79
2 décembre 1867	5 ^m 89
31 janvier 1877	6 ^m 60

La marée se fait sentir, non seulement sur le Rupel, mais encore sur la Senne jusqu'à Vilvorde, sur la Dyle jusqu'à Malines, et sur la Nèthe jusqu'à Lierre. A Gand, qui se trouve à 170 kilomètres de la mer, la marée atteint encore un mètre environ d'amplitude, mais elle ne va point au delà, car ses ondulations y sont arrêtées par des écluses.

A Anvers, l'eau commence à devenir saumâtre à marée haute ; près du Rupel, elle reste presque toujours douce, bien que la marée fournisse encore des hauteurs de 4 mètres. A mer basse, l'eau est toujours salée en aval du fort « La Perle », situé sur la rive gauche, près de Calloo ; sa densité est supérieure à 1,009.

Un fait singulier signalé par M. Petit se présente à Lillo¹, où l'on remarque, trois heures avant marée haute, un ralentissement momentané de la vitesse du flot, causé par le grand élar-

¹ Anvers port de mer.

gissement du fleuve près du banc de Saaftingen qui, à ce moment, est recouvert par les eaux du flot et forme une véritable mer intérieure de plus de 10 kilomètres de diamètre.

Cette épanouissement constitue un admirable bassin de chasse qui recueille rapidement les eaux qui pénètrent dans l'Escaut pendant que la marée monte à Flessingue, sans retarder la marche de la vague marée vers Anvers et vers l'amont ; la diminution de vitesse est sans influence sur la montée des eaux.

C'est la poussée progressive des eaux de ce bassin qui, pendant les dernières heures de la marée montante, détermine ce rapide courant de flot qu'on retrouve dans toute sa force une heure avant marée haute sur tout le parcours de l'Escaut belge.

« De Flessingue jusqu'à Burght en amont d'Anvers, dit Stessels¹, le fleuve renferme, en dessous de la laisse de basse mer, 1,954,961,000 mètres cubes d'eau, recouvrant 22,352 hectares. Le réservoir offert à l'eau de marée, au-dessus du plan de la laisse de basse mer, peut contenir, à la côte des marées moyennes, 2,823,842,000 mètres cubes d'eau, recouvrant 33,612 hectares. Ce réservoir n'est jamais rempli complètement dans toutes ses parties à cause des ondulations de la marée ; il contient le plus d'eau lorsqu'il est marée haute à Borsselen, et il renferme alors environ 550,000,000 mètres cubes seulement.

» La masse d'eau qui forme cette intumescence va en diminuant pendant qu'elle remonte le fleuve, le surplus descendant vers l'embouchure ; mais son mouvement se communique à toutes les masses qu'elle rencontre en changeant de position, surtout dans les parties profondes : c'est à elle surtout que les passes doivent leur profondeur.

» Dans les parties supérieures du fleuve, la marée a encore un autre effet ; elle barre les eaux douces pendant tout le temps de la marée montante et en double ainsi le débit, pendant le reflux. »

Le tableau suivant indique, d'après Vifquain, les pentes des parties navigables de l'Escaut et de ses affluents :

¹ STESSLS. *Description du port d'Anvers.*

L'ESCAUT

Dénomination des lieux	Côtes	Distances	Pente par kilomètre	Observations
Valenciennes . . .	30, ^m 52	14,0 kilom.	0, ^m 514	
Condé	23, ^m 32	28,0 "	0, ^m 219	
Tournai	17, ^m 17	92,0 "	0, ^m 130	
Gand	5, ^m 17	43,0 "	0, ^m 023	marées.
Termonde	4, ^m 17	46,0 "	0, ^m 043	"
Anvers	2, ^m 17	86,0 "	0, ^m 004	"
Flessingue	1, ^m 82	—	—	

LA LYS

Dénomination des lieux.	Côtes	Distances	Pente par kilomètre	Observations.
Warneton	15, ^m 87	—	—	
Courtrai	13, ^m 85	31 kilom.	0, ^m 065	
Gand	5, ^m 17	71 "	0, ^m 122	

Voici la longueur navigable des divers affluents de l'Escaut :

La Lys	150	kilomètres	000	mètres.
La Dendre	67	"	650	"
La Durme	22	"	200	"
Le Rupel	12	"	000	"
La Dyle	22	"	000	"
Le Démer	31	"	000	"
La Nèthe	14	"	000	"
La Grande-Nèthe	47	"	000	"
La Petite-Nèthe	25	"	634	"

Quel fut le cours primitif de l'Escaut?

Bien qu'à proprement parler, l'histoire des variations physiques de l'Escaut n'ait jamais été écrite, cette question a attiré l'attention de maints savants et donné lieu à des études intéressantes. Nous n'en citerons que quelques-unes.

M. Vifquain, dans le chapitre premier de son mémorable ouvrage sur les Voies navigables de la Belgique, rédigé en 1842, a cherché à expliquer les anciennes transformations du littoral belge, en s'attachant surtout aux rivières qui s'y déversent dans la mer.

M. le général Renard traite cette question dans son *Histoire politique et militaire de la Belgique*.

M. Delaveleye publia, en 1859, dans le *Moniteur des Intérêts matériels*, des articles sur l'affaissement du sol et l'ensablement des fleuves pendant les temps historiques. Il commentait un travail réputé de M. Alphonse Belpaire sur *La Plaine maritime depuis Boulogne jusqu'au Danemark*.

M. Stessels¹ a posé les bases du problème dans plusieurs de ses écrits; et M. le général Wauwermans y apporta le contingent précieux de son érudition dans un article intitulé : *Notes sur les variations de l'Escaut au XVI^e siècle*, qu'il publia dans les *Bulletins de la Société de Géographie d'Anvers*.

Nous ne songeons pas à traiter cette question, ni même à analyser les différentes théories qui se sont fait jour. Chacun sait que, suivant les anciens auteurs, avant l'arrivée de César dans les Gaules, l'Escaut, la Meuse et le Rhin avaient une embouchure commune nommée *Helium*, placée entre les îles actuelles de Schouwen et de Goeree; on prétend que le chenal dit *Eendragt*, près de Bergen-op-Zoom, serait un vestige de ce passage de l'Escaut.

Au commencement de la domination romaine, la principale embouchure du fleuve, que l'on appelait *Tabuda*, était celle que nous appelons aujourd'hui l'Escaut oriental.

Le Hondt ne commença à s'approfondir que vers le dixième

¹ STESSELS. *Considérations sur les bancs de Flandre*.

» *Mémoire sur les marées de l'Escaut*.

» *Description du port d'Anvers*.

siècle; et ce fait contribua puissamment au développement de la ville d'Anvers, que les Saxons avaient fondée trois cents ans auparavant.

Une carte d'Ortelius, dressée en 1584, prouve qu'au second siècle de l'ère chrétienne, la branche orientale du fleuve constituait sa principale voie d'écoulement vers la mer.

Au douzième siècle, l'Escaut aurait eu trois embouchures dont la plus méridionale a complètement disparu. Elle aurait porté le nom de Dullaert et se serait elle-même subdivisée, pendant une partie de son cours, en deux branches dont l'une portait le nom de Sincfalla et l'autre, celui de Elmare. Le Dullaert se jetait dans la mer près du Zwyn actuel¹.

On admet également qu'un embranchement de l'Escaut se dirigeait peut-être encore directement vers le nord par le Braakman².

Nous n'insisterons pas sur ces intéressantes recherches historiques et nous nous bornerons à citer ici quelques lignes du travail de Vifquain qui constituent un lumineux coup d'œil d'ensemble sur le bassin primitif de l'Escaut :

« Il paraît incontestable qu'aux temps primitifs, avant la formation de la partie basse des Flandres et du Brabant, les affluents actuels de l'Escaut, la Lys, la Dendre, la Senne, la Dyle et les Nèthes, étaient eux-mêmes de petits fleuves portant directement leurs eaux à la mer qui baignait alors le pied des hauteurs séparant leurs bassins particuliers, et occupait au nord une ligne peu éloignée des points où se trouvent Saint-Omer, Bergues, Dixmude, Bruges, Gand, Termonde, Boom et Anvers.

» C'est par la jonction de ces divers cours d'eau dans les nouveaux terrains créés par les alluvions qu'ils avaient apportées des pays élevés, et par les sables venant de la mer, que l'Escaut est devenu un fleuve considérable dont le volume d'eau est assez puissant pour maintenir un chenal profond de navigation, malgré l'influence répulsive et envasante des eaux de la Meuse et du Rhin, qui débouchent au même point que les siennes.

» Il semble donc évident que c'est de la réunion des dépôts

¹ Anvers port de mer.

² STENSELS. Description du port d'Anvers.

successifs, amenés du continent par ces rivières et de la mer par les retours de la marée, que s'est formée la presque totalité de cette plaine immense, sensiblement de niveau, qui s'étend des environs d'Anvers à la mer du Nord, à Gand et à Bruges.

» Lorsqu'on remonte aux sources les plus anciennes, aux plus vieilles cartes ; lorsqu'on examine le niveau des terrains les plus bas des deux Flandres et la direction des cours d'eau, on ne peut se refuser à voir dans un passé, non très reculé, les eaux de la Lys courir dans la direction de l'embouchure du Swyn par cette vallée successivement alluvionnée, aujourd'hui à peine marquée, où coule le Lieve, dernière trace plus que probable de l'ancien fleuve la Lys.

» On voyait alors l'Escaut se diriger, au moins en partie, directement vers le Braakman dont les anfractuosités arrivaient encore, au temps de Charlemagne, jusqu'au bourg de Gand¹.

» Pourquoi la Dendre n'aurait-elle pas couru directement à la mer, avant que l'Escaut, se tournant vers Anvers, soit venu couper ce cours d'eau, ainsi que ceux de la Senne, de la Dyle et des Nèthes ?

» L'homme qui aura attentivement considéré la direction et la marche de ces cours d'eau qui descendent de la crête à laquelle se trouvent adossées, au midi, l'Oise, la Sambre et la Meuse, et qui les aura vus s'arrêtant tout court vis-à-vis de l'immense plaine maintenant placée entre l'Escaut supérieur qui coule à l'est vers Anvers, et l'Escaut inférieur qui se dirige vers l'ouest, plaine autrefois occupée par la mer et formée d'alluvions et d'ensablements arrivés du haut pays et de la mer elle-même, cet homme, disons-nous, ne trouvera pas notre supposition de la formation de l'Escaut si dénuée de fondement.

» N'est-il pas, en effet, très probable que l'Escaut, gonflé des eaux de quelque déluge et de celles de la Lys, se trouvant subitement arrêté, par défaut de débouché, vis-à-vis de l'antique bourg de Gand, se sera jeté à droite et recoupant tous les petits

¹ On voit dans une carte de Pierre Verbiest, de 1633 et 1636, le cours de l'Escaut passant de Gand à Biervliet.

fleuves descendant du Hainaut, du Brabant et du Limbourg, les aura entraînés avec lui à la conquête de son nouveau lit?

» N'est ce pas en ce temps que le grand fleuve qui, jusqu'alors, aurait marché directement au nord par Gand et Viervliet en se jetant dans la mer par l'embouchure dite aujourd'hui « Bras oriental », prenant, en arrivant d'Anvers, une direction vers l'ouest perpendiculaire à la première, sera venu avec ses eaux considérablement augmentées, traverser de vive force l'isthme qui reliait la pointe de Walkeren au continent et former ainsi l'île de ce nom, tout en creusant sa nouvelle embouchure qui a pris le nom de Hondt?

» Qu'arriverait-il si, par quelque cataclysme nouveau, par une force irrésistible, les eaux de l'Escaut rompant les digues, surmontant les hauteurs et franchissant l'extrémité de la crête qui sépare le bassin de ce fleuve de celui de la Meuse, à l'est de Berg-op-Zoom, couraient d'Anvers sur cette rivière et s'y jetaient aux environs de Willemstadt?

» Dans ce combat, l'Escaut ou la Meuse perdrait son nom; et l'on verrait bientôt les bouches du vieil Escaut délaissées, que le mouvement des eaux ne balayerait plus suffisamment, s'engorger de vases et de sables amenés et refoulés dans la crique par les eaux du fleuve nouveau et celles du Rhin, et passer ensuite à l'état de polders; la rive gauche actuelle du bras occidental se porterait en avant et deviendrait, dans un laps de temps appréciable, la rive gauche du nouvel Escaut marié à la Meuse.

» Alors Anvers, que la marée n'atteindrait plus qu'après de longs détours, verrait comme Gand l'a vu dans les anciens temps, son port se rétrécir et perdre avec sa profondeur une grande partie de son importance commerciale. »

L'histoire hydrographique d'un fleuve est indispensable pour pouvoir se rendre compte de l'utilité et de la possibilité des travaux projetés en vue de l'amélioration de son régime. Ni la science de l'hydraulique, ni les rapprochements comparatifs entre plusieurs rivières ne peuvent suppléer aux traditions hydrographiques. Chaque fleuve a son régime propre qui ne saurait être ramené aux formules scientifiques d'une loi générale.

Il existe peu de documents sur l'hydrographie de l'Escaut ; les seuls que nous possédions pour l'histoire antérieure à l'an 1800, se trouvent dans les chroniques zélandaises de Smallegange, où sont consignées quelques instructions pour les pratiques de la rivière¹.

Beautemps-Beaupré est le premier ingénieur qui ait dressé des cartes de l'Escaut indiquant, avec exactitude, des sondages dans toute l'étendue du fleuve. Ces études, qui remontent au commencement du dix-neuvième siècle, portent sur la partie de la rivière qui s'étend depuis son embouchure jusqu'à Anvers.

Nous avons ensuite la carte hydrographique des bouches de l'Escaut, qui fut dressée par le capitaine-lieutenant J.-C. Ryk, de la marine néerlandaise. Elle porte de nombreux sondages marqués en décimètres et répétés à la marée basse de vives eaux ordinaires.

MM. Vandewyngaerde et Dedecker furent chargés par le gouvernement des Pays-Bas, en 1826 et en 1830, de sonder l'Escaut, sous la direction de M. Gaudriaen, inspecteur des Ponts et Chaussées². Les cartes qui furent publiées à la suite de ces expériences, sont très incomplètes ; elles ne fournissent pas de données exactes sur l'état des passes et des atterrissements.

En 1842, c'est encore un officier de la marine néerlandaise, M. le lieutenant Van Rbyn, qui publie une carte hydrographique des bouches de l'Escaut, dressée au 1 : 50,000. Elle fut rééditée en 1855.

Les cartes dressées par M. Kümmer, en 1855 et 1856, à la suite des sondages qu'il opéra de Bath à Anvers, par ordre du gouvernement belge, ne reproduisent guère que quelques-uns des profils de la carte de M. Gaudriaen.

En 1861, M. Stessels, lieutenant de vaisseau, fut chargé de reprendre l'hydrographie complète des côtes de la Belgique, et, l'année suivante, M. Rogier lui fit reprendre les sondages de l'Escaut. Le travail de M. Stessels s'étend, pour les détails des

¹ ROCHET. *Description hydrographique de l'Escaut depuis son embouchure jusqu'à Anvers.*

² STESSLS. *Description hydrographique de l'Escaut.*

sondages, depuis le Rupel jusqu'à l'écluse de Hanswest dans le Zuid-Beveland et, pour plusieurs observations générales, jusqu'à l'embouchure du fleuve. M. Petit, lieutenant de vaisseau, avait été adjoint à M. Stessels pendant une partie de cette campagne scientifique.

Vers la même époque, M. Blommendael, capitaine-lieutenant de la marine hollandaise, reprit les sondages du Bas-Escaut, afin de compléter l'hydrographie des embouchures des rivières de la Zélande. Sa carte fut publiée, en 1862, à l'échelle du 1 : 25,000; elle s'étend de Lillo à Flessingue.

M. le capitaine-lieutenant Blommaert publia aussi, toujours entre 1860 et 1865, une « Hydrographische Kaart der Houte of Westerschelde van bewesten Vlissingen tot boven den Doel ». Cette carte, qui est en deux feuilles, porte l'indication des digues et d'innombrables sondages indiqués en décimètres, rapportés à la marée basse moyenne observée, en 1860, à Flessingue, Terneuzen et Liefkenshoek.

La marée moyenne observée à Flessingue est 3,60, à Terneuzen 3,80 et à Liefkenshoek 4,30.

M. Stessels réunit en une intéressante monographie, intitulée *Description hydrographique de l'Escaut*, tous les renseignements qu'il possédait sur l'état que présentait le fleuve de 1860 à 1864.

En 1867, nous avons une nouvelle édition de la carte du capitaine Blommendael, qui se compose de deux feuilles; elle est dressée au 1 : 25,000 et comprend tout le cours de l'Escaut entre Doel et Flessingue, avec des courbes de profondeur à 2,50 mètres, 5 et 8 mètres¹.

Plus tard, M. Petit reprit, sur toute la partie maritime de l'Escaut, les études qu'il avait commencées sous la direction de Stessels; M. De Jong publia, en 1891, une carte hollandaise assez complète, et enfin M. Rochet, ingénieur en chef, nous a donné, en 1894, une étude remarquable et très documentée sur l'hydrographie de notre grand fleuve².

1 « Compte rendu des travaux de la Commission pour l'étude de l'Escaut. » — *Bulletins de la Société Royale de Géographie d'Anvers*.

2 ROCHET. *Description hydrographique de l'Escaut depuis son embouchure jusqu'à Anvers*.

Des études de ce genre ne comportent guère d'analyse ; nous ne pouvons que les signaler à ceux qui veulent se rendre compte du régime de l'Escaut, de ses variations récentes et des données que possède la science sur ses traditions hydrographiques.

Mais nous reproduirons ici une partie des conclusions du rapport de M. Rochet ; elles présentent un intérêt tout particulier à la veille des grands travaux que l'on se propose d'exécuter pour régulariser le cours de l'Escaut :

« Puisque le jusant, chasse naturelle qui se crée dans le fleuve en vertu de la propagation de l'onde vers l'amont, est indispensable à l'entretien du lit de la rivière, puisqu'il est d'autant plus efficace qu'une plus grande quantité d'eau se trouve accumulée vers ces points extrêmes, toute mesure qui tendra à conserver le plus grand volume d'eau possible dans la zone supérieure de la partie maritime du fleuve, devra être prise en considération. A cause de la périodicité du phénomène des marées, la période embrassant la durée des courants alternatifs est forcément limitée et se partage en deux parties égales.

» Si, en débarrassant le lit du fleuve des obstacles qui retiennent les eaux en aval, on précipite dans chaque station la montée de l'eau, la durée du courant du jusant sera d'autant plus grande et cela à l'avantage de l'état du fleuve. D'un autre côté, si par un rétrécissement bien ordonné du lit, par la disparition des parties évasées, on s'oppose à tout épanouissement du volume d'eau déversé dans le fleuve pendant le temps de la marée montante, on pourra conserver jusque très loin en amont un volume d'eau considérable, ce qui activerait le mouvement des eaux descendantes. Car, dans une section quelconque du fleuve, la durée du jusant en amont de cette section, aussi bien que l'importance du volume d'eau qui passe en vertu de ce courant dans la section considérée, sont les facteurs de la puissance du jusant sur le lit de la rivière. Le fleuve serait parfait si les passes étaient maximum comme profondeur et largeur.

» Certainement, en présence de la tendance de plus en plus grande des constructeurs d'exagérer les dimensions des navires, une situation qui, autrefois, était excellente, peut présenter

aujourd'hui un état relativement précaire. Demain peut-être elle pourra être insuffisante.

» Il faut donc se préoccuper de l'avenir à ce point de vue. Dans le Bas-Escaut, la navigation n'a pas toutes ses aises, le nombre de coudes plus ou moins brusques qui sont le siège, comme nous l'avons dit ailleurs, de situations délicates et où les passes se réduisent souvent à leur minimum de largeur, peut faire naître de réels embarras aux navires d'une longueur déterminée.

» La drague pourra avantageusement être employée pour l'élargissement des passes, là où le besoin se fait sentir. C'est un moyen d'opérer rapidement ; son emploi n'assure pas généralement la permanence de l'amélioration, à moins que le changement de régime du lit dans la partie soumise aux travaux ne soit favorable au régime de la marée. La situation première sinon tendrait à reparaitre après une période de temps plus ou moins longue, et l'on devrait recourir nécessairement de nouveau à l'outil prénommé.

» Les surélévements des fonds qui séparent les fosses du jusant et du flot, s'ils sont constitutifs du lit, pourront s'enlever par le même moyen, sans craindre ultérieurement leur réapparition. Mais s'ils procèdent de dépositions, la cause de celles-ci subsiste toujours après le travail achevé, ce qui entraîne l'emploi nouveau de cette drague.

» En thèse générale, par une disposition convenable du tracé, réunir dans les passes du fleuve le plus grand volume d'eau possible en mouvement, tel serait le desideratum.

» Le résultat obtenu de cette façon, assuré dans l'avenir, mais plus long à conquérir, c'est vrai, donnerait toute la quiétude désirable aux intérêts.

» Composé de parties droites plus ou moins longues, réunies par des coudes plus ou moins brusques, l'Escaut dans son tracé est loin de se rapprocher de la perfection. Souvent ces parties droites vont en s'évasant vers l'amont, alors que rationnellement la section transversale devrait diminuer. Il serait préférable que, sur une certaine longueur, la section du fleuve immédiatement en amont du coude soit moins large en maintenant les digues dans des directions parallèles et même, s'il est nécessaire, quelque peu convergentes.

» D'un autre côté, l'accumulation des eaux dans les parties concaves a pour effet d'augmenter la courbure de la rive de ce nom, d'exagérer par suite les dimensions transversales de la barre qui suit le coude. Des travaux de défense bien entendus, fascina-ges ou perré, même création d'une digue en moellons submersible en un temps convenable de la marée, s'opposant à cette tendance du flot, aurait avec quelque certitude une heureuse conséquence sur la tenue de la passe et l'état de la barre.

» Dans la partie supérieure du fleuve, le régime fluvial est, à cause de la diminution continue du volume de l'onde, prédominant; le jusant créé par la dénivellation des eaux de l'onde est insuffisant. Le lit de l'Escaut est trop large pour les eaux à évacuer et la réduction relative du volume est d'autant plus grande que la section est plus large. Ou l'on devra augmenter ce volume ou rétrécir le lit pour atteindre une proportionnalité désirable.

» Le premier point sera résolu en rendant au fleuve toutes les eaux qui en ont été détournées pour divers besoins et par l'emploi ménager des canaux de dérivation. En temps d'hiver surtout, après de longues périodes pluvieuses, les crues qui en résulteraient seraient d'un grand profit pour la rivière. Indirectement on convergerait vers la réalisation de ce point par la disparition des sinuosités du lit; la distance serait ainsi de beaucoup diminuée entre l'extrémité de la zone maritime et un point considéré en aval. La pente de la surface liquide serait augmentée dans le même rapport.

» Le rétrécissement du lit qui compose le second point est toujours chose délicate, car on risque ici de changer les conditions du régime de la marée en amont, car l'onde qui s'appuie sur les rives prend plus ou moins de hauteur et de longueur suivant la section du lit. Enfin, les atterrissements qui encombrent à certaines places la rivière, et qui sont parfois d'une étendue relativement considérable, peuvent momentanément occasionner des ressauts qui retiennent les eaux d'amont dont l'écoulement sans cette cause serait plus active. La drague pourra donc, dans certaines mesures, rendre dans ces parages des services signalés.

» Mais auparavant toutes les conditions du régime de cette partie du fleuve doivent être étudiées. Les nombreux marégraphes,

installés dans la zone supérieure de l'Escaut, aideront à la connaissance de ce régime et, comme ces instruments doivent être réperés sur un plan unique de comparaison pour donner des indications comparables, il serait de première nécessité d'exécuter un nivellement exact le long des rives du fleuve. Cette réflexion nous est suggérée par les ennuis que nous avons souvent éprouvés dans le raccordement des échelles placées pour son usage par le service hydrographique, et la contradiction qui existait entre les renseignements que nous étions dans l'obligation de nous procurer pour l'établissement de celles-ci. »

CHAPITRE II

L'Escaut depuis 1830 jusqu'au Traité de paix de 1839

SOMMAIRE

LA RÉVOLUTION DE 1830 ET LE TRAITÉ DES XVIII ARTICLES. — LE TRAITÉ DES XXIV ARTICLES. — LE THÈME DE LORD PALMERSTON. — LA CONVENTION DU 21 MAI 1833. — LES NÉGOCIATIONS DE 1833 À 1839. — LE TRAITÉ DU 19 AVRIL 1839.

La Révolution de 1830 et le Traité des XVIII articles

L'Escaut était libre au moment où éclata la révolution de 1830. Le Traité de Paris du 30 mai 1814 avait décrété l'union des provinces belges à la Hollande et proclamé la libre navigation du Rhin. Par un article secret, ce principe avait été étendu à l'Escaut. L'année suivante, le Congrès de Vienne avait confirmé ces dispositions.

Dès le début des hostilités révolutionnaires, le gouvernement néerlandais, au nom des lois de la guerre, bloqua l'Escaut.

Le 5 octobre, le Roi Guillaume s'adressa à l'Autriche, à la France, à la Grande-Bretagne, à la Prusse et à la Russie, en leur qualité de Puissances signataires des traités de Paris et de Vienne qui avaient constitué le royaume des Pays-Bas, — et leur

demanda l'envoi immédiat de troupes dans les provinces méridionales de son royaume.

Lord Aberdeen refusa l'envoi de secours militaires ; mais il annonça la réunion prochaine des plénipotentiaires des cinq Cours : il déclarait que le but principal que poursuivait le gouvernement britannique était « d'empêcher les troubles survenus dans les Pays-Bas de conduire à une interruption de la paix générale¹ ».

En présence de ce refus, M. Falck, le ministre du Roi Guillaume, demanda, en ces termes, une suspension d'armes :

« En conséquence, j'ai été chargé d'insister auprès de vous » pour que les plénipotentiaires de la Grande-Bretagne et des » autres Puissances appelées à s'occuper à Londres de l'œuvre » de la médiation, soient engagés à déclarer, dans le plus bref » délai, un armistice durant lequel les choses resteront, de part » et d'autre, sur le pied actuel, et qui ne finira que pour être » remplacé par les nouveaux arrangements dont on sera convenu » dans l'intervalle. Une telle déclaration, qui sera reçue avec » reconnaissance par le gouvernement que je représente, ne » peut manquer d'être également accueillie et respectée par les » insurgés de la Belgique. » (*Papers relative to the affairs of Belgium*. B 1^{re} Partie, n^{os} 1, 2 et 3.)²

Le 4 novembre, les grandes Puissances proposèrent une suspension d'armes à laquelle adhèrent les parties belligérantes³.

L'adhésion de la Belgique, datée du 21 novembre, porte :

« Consent à une suspension d'armes, qui durera comme mesure provisoire jusqu'à la fin des délibérations sur l'armistice, sous condition que les troupes conserveront respectivement leurs positions, telles qu'elles sont aujourd'hui, dimanche vingt-et-un novembre, à quatre heures de relevée, et que dans l'intervalle la faculté sera accordée, de part et d'autre, de communiquer librement par terre et par mer avec les territoires, places et points que les troupes respectives occupent hors des limites qui sépa-

¹ NOTHOMB. *Essai historique et politique sur la révolution belge.*

² Id. *Ibid.*

³ HUYTTENS. *Discussions du Congrès national de Belgique.*

raient la Belgique des Provinces-Unies des Pays-Bas, avant le traité de Paris du 30 mai 1814.

» Le tout sous réciprocité parfaite de la part de la Hollande, tant par terre que par mer, y compris la levée du blocus des ports et fleuves. »

La suspension d'armes n'était qu'un état provisoire qui devait être remplacé par un armistice. De sérieuses difficultés s'élevèrent au sujet des limites du Luxembourg, de Maestricht et de l'Escaut. L'armistice ne fut accepté que le 15 décembre.

Nous avons vu que le gouvernement provisoire de la Belgique avait subordonné son adhésion à la suspension d'armes du 21 novembre, à la condition du rétablissement de la liberté de communication par terre et par mer, et à la levée du blocus des ports et des côtes. Ces clauses n'avaient pas été observées par le Roi Guillaume en ce qui concernait l'Escaut. Il ne voulait pas admettre que le blocus de ce fleuve pût être considéré comme un acte d'hostilité; il y voyait l'exercice d'un droit dont la Hollande avait joui même en temps de paix. Le gouvernement néerlandais insinuait, d'ailleurs, que le blocus de l'Escaut était pour lui une nécessité, dans la prévision d'un renouvellement possible des hostilités.

La Belgique s'empressa de protester et le Comité diplomatique adressa, le 3 décembre, à M. Bresson, une note qui se terminait ainsi :

« L'armistice a stipulé formellement la levée du blocus des ports et fleuves.

» Le gouvernement belge doit prendre un vif intérêt à la position des négociants d'Anvers et de tous les étrangers, ayant avec eux des relations nombreuses, menacés ainsi des plus grandes pertes.

» En conséquence, il s'empressa de porter à la connaissance de M. Bresson l'atteinte portée aux conditions de la suspension d'armes par les autorités hollandaises, au même instant où le gouvernement belge ne cesse de prouver son désir d'exécuter le traité loyalement et avec une entière bonne foi.

» M. Bresson sentira qu'un pareil état de choses ne saurait se prolonger. »

Des explications furent demandées au Cabinet de La Haye, et les plénipotentiaires des Puissances engagèrent le Roi de Hollande à « révoquer le plus tôt possible les mesures de précaution qui entravent encore, pour le moment, la navigation de l'Escaut, et à compléter ainsi la levée du blocus, telle que les plénipotentiaires l'ont comprise dans le principe. »

Voici en quels termes le gouvernement belge, en acceptant les conditions de l'armistice proposé par les Puissances, insistait à nouveau sur la nécessité de libérer de toute entrave la liberté de navigation sur l'Escaut :

« Le gouvernement provisoire a bien entendu :

» 1^o) Que la navigation de l'Escaut sera complètement libre, ainsi que LL. EE. les plénipotentiaires l'ont décidé dans leur conférence du 11 décembre courant, sans autres droits de péage et de visite que ceux établis en 1814, avant la réunion de la Belgique et de la Hollande... »

Les plénipotentiaires des Puissances ayant reçu ainsi l'adhésion formelle du gouvernement belge à l'armistice proposé par la Conférence de Londres et accepté par le Roi des Pays-Bas, se réunirent de nouveau le 20 décembre, pour « délibérer sur les mesures ultérieures à prendre dans le but de remédier aux dérangements que les troubles survenus en Belgique avaient apportés dans le système établi par les traités de 1814 et 1815 ». La Conférence proclama le principe de la séparation de la Belgique et de la Hollande, et invita le gouvernement provisoire belge à envoyer des commissaires à Londres.

La décision des plénipotentiaires fut notifiée à Bruxelles; le président et les membres du Comité diplomatique s'empressèrent de répondre que, la levée du blocus et la libre navigation de l'Escaut étant la condition principale de l'armistice et même de la suspension d'armes, déjà consentie le 21 novembre, il leur paraissait que la première tâche que s'étaient imposée les cinq grandes Puissances n'était pas encore remplie. La liberté de l'Escaut était, selon eux, une des conditions nécessaires pour que la Belgique pût constituer un État indépendant.

Dès leur arrivée à Londres, les commissaires belges adressaient à la Conférence, le 4 janvier 1831, la note suivante :

« Les commissaires délégués du Gouvernement de la Belgique ont l'honneur de déclarer à Lord Palmerston que la marche suivie par le Roi de Hollande, relativement à l'exécution de l'armistice, ne laissant pas le moindre doute sur les intentions de ce Prince, ils ne peuvent traiter aucun des points à discuter entre les deux Puissances belligérantes jusqu'au moment où l'une des conditions essentielles de l'armistice aura été remplie par le Roi, qui s'obstine à l'é luder après y avoir formellement consenti. Cette condition est la libre navigation de l'Escaut. L'honneur, la dignité du peuple belge exigent impérieusement qu'avant toute négociation ultérieure, il obtienne satisfaction sur un point sans lequel le Gouvernement n'eût jamais suspendu les hostilités contre les Hollandais.

» Cette suspension et l'armistice définitif qui en a été la suite ont fourni de nouvelles preuves de l'esprit de modération et de bonne foi dont les Belges ont toujours été animés. A la voix des Puissances médiatrices, et avec la certitude qu'elles n'hésiteraient pas à exiger du Roi de Hollande l'exécution fidèle des engagements qu'il prenait de son côté, la Belgique a interrompu sa marche victorieuse ; et, dans l'intérêt général, elle s'est privée de tous les avantages que lui promettaient des triomphes certains sur l'ennemi, dont l'ancien territoire serait aujourd'hui, en grande partie, au pouvoir des troupes de l'indépendance, si un traité n'était venu mettre un terme à des succès que rien ne pouvait borner.

» Le Gouvernement de la Belgique a observé avec loyauté, avec scrupule, tous les articles convenus. A peine les armées hollandaises avaient-elles eu le temps de respirer après tant de défaites, que leur monarque, ayant recours encore une fois à un système dilatoire, prouva que, pour lui, un armistice n'est pas le préliminaire de la paix, mais qu'il y cherchait un moyen de recommencer la guerre avec plus de chances de bonheur. Tantôt sous un vain prétexte, tantôt par de fausses interprétations, il s'est refusé successivement à tenir chacune des promesses qu'il avait faites. La levée du blocus par terre et par mer, la libre

navigation de l'Océan, des fleuves et des rivières, telle était la condition principale de la suspension d'armes conclue en novembre ; l'Escaut est encore fermé au mois de janvier.

» Un pareil état de choses ne saurait se prolonger ; le préjudice apporté aux relations commerciales et industrielles de la Belgique blesse trop profondément ses intérêts pour ne pas l'exposer à des troubles intérieurs. Le Gouvernement belge ne pourra pas retenir plus longtemps la vive indignation qu'éprouvent le peuple et l'armée à la vue d'une violation si manifeste des engagements contractés.

» La guerre est imminente : si elle éclate, si les pays voisins et les autres contrées de l'Europe en éprouvent le contre-coup, la faute en sera au Prince qui aura provoqué une nation patiente et généreuse, mais trop fière pour supporter que l'on considère comme un signe de faiblesse la juste et raisonnable déférence qu'elle a voulu montrer à des souverains qui lui offraient une bienveillante médiation.

» Les commissaires délégués de la Belgique renouvellent donc à Lord Palmerston et le prient de communiquer aux plénipotentiaires des cinq grandes Puissances la déclaration que la Belgique ne peut traiter aucun autre point jusqu'à ce que l'Escaut soit libre de fait, condition qui pourrait être exécutée par le Roi de Hollande immédiatement. »

Si, contrairement aux stipulations de l'amnistie, le Cabinet néerlandais s'était constamment refusé à lever le blocus de l'Escaut, le gouvernement provisoire, de son côté, avait continué à investir la ville de Maestricht, ce qui constituait un acte d'hostilité interdit par le protocole du 17 novembre. La Conférence résolut de mettre fin à cet état de choses qui compromettait le succès de ses efforts et, dans une réunion tenue au Foreign Office, le 9 janvier, les plénipotentiaires des cinq grandes Puissances stipulèrent qu'il était de leur devoir de tenir la main à l'exécution franche, prompte et entière des engagements qui avaient été pris par la Belgique et par les Pays-Bas. Ils ordonnèrent le déblocus de l'Escaut et de Maestricht.

A raison de l'importance de cette décision, nous croyons devoir reproduire ici les passages du protocole de la Conférence du 9 janvier qui concernent la navigation de l'Escaut :

« En conséquence, les plénipotentiaires ont résolu de faire connaître au plénipotentiaire de S. M. le Roi des Pays-Bas : que les cinq Puissances, ayant pris sous leur garantie la cessation complète des hostilités, ne sauraient admettre, de la part de Sa Majesté, la continuation d'aucune mesure qui porterait un caractère hostile, et que ce caractère étant celui des mesures qui entravent la navigation de l'Escaut, les cinq Puissances sont obligées d'en demander une dernière fois la révocation.

» Les plénipotentiaires ont observé que cette révocation devait être entière et rétablir la libre navigation de l'Escaut, sans autre droit de péage ni de visite que ceux qui étaient établis en 1814, avant la réunion de la Belgique à la Hollande, en faveur des bâtiments neutres et de ceux qui appartiendraient aux ports belges ; S. M. le Roi des Pays-Bas ayant déclaré, par l'organe de son plénipotentiaire, que les bâtiments appartenant aux ports belges n'avaient pas été et ne seraient pas molestés tant que les Belges ne molesteraient ni les bâtiments, ni les propriétés des provinces septentrionales des Pays-Bas.

» Convaincus que, dans sa loyauté et sa sagesse, le Roi ne manquera pas d'accéder à tous les points de leur demande, les plénipotentiaires sont néanmoins forcés de déclarer ici que le rejet de cette demande serait envisagé, par les cinq Puissances, comme un acte d'hostilité envers elles, et que, si le 20 janvier les mesures qui entravent la navigation de l'Escaut ne cessaient dans le sens indiqué ci-dessus, et conformément aux promesses de Sa Majesté même, les cinq Puissances se réservaient d'adopter telles déterminations qu'elles trouveraient nécessaires à la prompte exécution de leurs engagements. »

Le Roi Guillaume céda devant la pression de l'Europe ; le gouvernement hollandais ouvrit l'Escaut le 20 janvier 1831, sans établir aucun droit ni de péage ni de visite ; mais il protesta contre la violence qui lui était faite. Voici la teneur de la note adressée à la Conférence, le 25 janvier 1831, par les plénipotentiaires des Pays-Bas :

« Les soussignés ont reçu l'ordre de communiquer à la Conférence la déclaration suivante :

« Le Roi des Pays-Bas a vu avec satisfaction que des mesures convenables ont été adoptées dans le protocole de la Conférence des plénipotentiaires d'Autriche, de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie, du 9 de ce mois, pour que la reprise d'hostilités, principalement aux environs de Maestricht, cesse sans le moindre délai, et que les troupes des insurgés belges rentrent de suite dans les positions qu'elles occupaient le 21 novembre 1830, mesures sanctionnées par l'engagement, contracté envers les cinq Puissances, de cesser les hostilités.

» Sa Majesté se flatte qu'elles lui épargneront la pénible nécessité d'avoir recours aux moyens matériels en son pouvoir, afin de conserver l'entière liberté des communications civiles et militaires avec Maestricht, dont elle a l'intention de faire usage, ainsi que les positions occupées à la dite époque par les troupes royales.

» La partie du même protocole qui se rapporte à la navigation de l'Escaut a produit sur le Roi une impression bien différente. Sa Majesté croirait manquer à sa dignité en faisant transmettre à la Conférence de Londres des observations sur le parallèle tiré entre l'infraction manifeste de la suspension d'hostilités par les insurgés et les mesures défensives de police et de sûreté intérieure qu'elle s'est trouvée dans le cas de maintenir sur l'Escaut. En invoquant les bons offices de ses alliés, pour faire rentrer ses sujets rebelles dans leur devoir, et pour aplanir des difficultés qui s'étaient élevées, Sa Majesté n'a certainement pu prévoir que la Conférence de Londres aurait mis son autorité légitime, garantie par les traités et cimentée par les liens les plus étroits d'amitié et de bonne intelligence, sur la même ligne que celle du gouvernement révolutionnaire qui s'est imposé aux Belges.

» Mais, indépendamment de ce rapprochement de deux objets d'une nature absolument différente, la forme et le fond de la dite partie du protocole ne sauraient être avoués par le Roi.

» En effet, la réunion de la Conférence, dont est résulté le neuvième protocole, a eu pour objet une affaire spécialement liée aux intérêts du royaume des Pays-Bas, sans que les plénipotentiaires du Roi y aient participé directement, droit qui leur a été réservé par le § 4 du protocole d'Aix-la-Chapelle du 15 novem-

bre 1818. Il y a plus : ce principe ne fut que surabondamment rappelé à Aix-la-Chapelle, car aucune réunion de plénipotentiaires, quelque nombreuse qu'elle soit, et quelque puissants que soient les États qu'ils représentent, n'a qualité pour régler les intérêts particuliers et territoriaux d'autres peuples.

» Sans doute, la Conférence de Londres se réunit d'après le désir du Roi des Pays-Bas, mais ce fut dans le but de rétablir l'ordre légal dans une partie de son royaume, et nullement pour atténuer ses moyens de défense, ni porter atteinte à la souveraineté des anciennes Provinces-Unies des Pays-Bas. Dès lors, le droit des gens et le protocole d'Aix-la-Chapelle conféraient aussi peu à la Conférence la question de l'Escaut que son origine, qui avait pour objet le maintien du Roi.

» Quant au fond de la dite question, le protocole du 14 novembre porte que, de part et d'autre, les hostilités cesseront entièrement. Or, le gouvernement des Pays-Bas, après y avoir accédé, a scrupuleusement observé cette stipulation, mais jamais une cessation d'hostilités, qui a uniquement pour objet une suspension de mesures agressives, n'a privé une Puissance de la faculté de maintenir sur son propre territoire des ligues militaires de défense et de prévenir qu'elle ne fût traversée par l'ennemi, ou par les neutres ; et l'on ne connaît point d'exemple dans l'histoire qu'à cet égard il ait été fait une distinction entre les forteresses et les routes qui y aboutissent, et les rivières.

» Si, d'après le document annexé sous la lettre B au protocole n° 2, le soi-disant gouvernement provisoire de la Belgique s'est engagé à donner des ordres, et à prendre les mesures nécessaires pour que toutes les hostilités cessassent contre la Hollande du côté des Belges, les incursions continuelles des Belges dans la Flandre zélandaise et le Brabant septentrional, et spécialement leurs hostilités contre Maestricht, prouvent évidemment qu'ils ont manqué à leurs engagements. Ces faits, les actes qu'en opposition manifeste à la teneur des protocoles ils continuent à se permettre pour prolonger le soulèvement du Grand-Duché de Luxembourg, leur refus de renvoyer les militaires des provinces septentrionales tombés en leur pouvoir, le dur traitement qu'ils leur font éprouver, enfin un grand nombre de nouvelles conditions, mises en avant de la part des Belges, et

surtout leur réponse au protocole du 20 décembre, rendent difficile de se convaincre que leur adhésion au protocole du 17 novembre ne soit pas illusoire. Selon ce dernier protocole, on conservera, de part et d'autre, la faculté de communiquer librement par terre et par mer avec les territoires, places et points, que les troupes respectives occupent hors des limites qui séparaient la Belgique des Provinces-Unies des Pays-Bas, avant le traité de Paris du 30 mai 1814 ; mais cette stipulation s'applique exclusivement aux points isolés, occupés par les troupes respectives hors du territoire, tels que la citadelle d'Anvers et Venloo ; elle ne saurait en aucune manière être invoquée par les Belges en faveur d'une communication par mer avec la ville d'Anvers, qui n'est pas, comme Venloo, hors des limites de la Belgique. Dire qu'on moleste des voyageurs, ou des bâtiments marchands, ou qu'on commet des hostilités contre eux, lorsqu'on les empêche de traverser une place forte, avec une ligne de défense fluviale dans l'intérieur du pays, c'est avancer une thèse absolument insoutenable ; enfin la mention faite, dans le protocole du 9 janvier 1831, des droits de péage et de visite, confirme la vérité qu'il concerne des objets domestiques du royaume des Pays-Bas.

» En conséquence, Sa Majesté ayant pris connaissance de la demande de la Conférence de Londres tendant à ce que le 20 janvier 1831, et n'importe que l'on fût alors convenu ou non des principes de la séparation, la libre navigation de l'Escaut soit entièrement rétablie, sans autres droits de péage ni de visite que ceux qui étaient établis, en 1814, avant la réunion de la Belgique à la Hollande en faveur des bâtiments rentrés, et de ceux qui appartiendraient aux ports belges, et de la déclaration que le rejet de cette demande à tous les points de laquelle on est convaincu que Sa Majesté ne manquera pas d'accéder, serait envisagé par les cinq Puissances comme un acte d'hostilité envers elles ; et que si le 20 janvier les mesures qui entravent la navigation de l'Escaut ne cessaient dans le sens indiqué ci-dessus, les cinq Puissances se réservaient d'adopter telles déterminations qu'elles trouveraient nécessaires à la prompte exécution de leurs engagements, déclare qu'elle n'a pu concilier le terme d'hostilité avec le vœu annoncé de conserver à l'Europe

le bienfait de la paix générale, et qu'elle estime les dites demande et déclaration de la Conférence dérogoires à sa souveraineté et à l'indépendance des anciennes Provinces-Unies des Pays-Bas, subversives du droit des gens, et nullement compatibles avec les sentiments d'amitié que les cinq Cours ont professés jusqu'ici pour Sa Majesté.

» Considérant toutefois que l'Europe ne peut attendre des moyens d'un seul État, quelque glorieuses que soient ses annales, le retour au véritable système de non intervention, basé sur le respect dû aux droits de chaque peuple, le Roi s'est déterminé à ne pas s'opposer à la force majeure et à demeurer pour le moment, à partir du 20 janvier 1831, spectateur de la navigation sur l'Escaut des bâtiments neutres, ou appartenant aux ports belges, sous la réserve et la protestation les plus formelles, tant par rapport à la navigation elle-même qu'aux droits que Sa Majesté a la faculté de lever des bâtiments qui naviguent sur l'Escaut; en conséquence, Sa Majesté a ordonné qu'à dater du dit jour il sera sursis, provisoirement, à l'exécution des mesures adoptées à l'égard de la navigation de l'Escaut.

» Cependant, comme aux termes du protocole n° 9 du 9 janvier, la levée de ces mesures est essentiellement liée à l'exécution ponctuelle des obligations que la Conférence a imposées par le même protocole au soi-disant gouvernement provisoire de la Belgique, et en est inséparable, Sa Majesté déclare que, dans le cas de non intervention ou d'infraction subséquente de ces obligations, et d'un délai éventuel de la part de la Conférence à employer la force pour y mettre un terme, elle se réserve d'user de nouveau et incessamment de son bon droit en rétablissant, non seulement les mesures de précaution sur l'Escaut, mais aussi le blocus maritime, et qu'elle étend la même réserve au cas où les grandes bases de la séparation des anciennes Provinces-Unies des Pays-Bas et de la Belgique, qu'il lui importe tant de voir fixer incessamment, éprouvassent des délais inattendus.

» Londres, le 25 janvier 1831.

» (S.) FALCK.

» (S.) H. VAN ZUYLEN VAN NYEVELT. »

Le gouvernement provisoire, désirant se conformer à l'invitation que lui avait adressée la Conférence par son protocole du 20 décembre 1830, envoya à Londres MM. Van de Weyer et Hippolyte Vilain XIII pour se mettre en rapport avec les plénipotentiaires des Puissances et leur communiquer un mémoire sur le système de limites adopté par la Belgique.

De son côté, le Roi Guillaume avait fait remettre à la Conférence par ses plénipotentiaires, le 6 janvier 1831, une série de propositions qu'eux-mêmes qualifiaient de *bases de séparation*¹. Ces propositions étaient divisées en trois parties : Territoire, partage de la dette et navigation des colonies. Elles étaient accompagnées de la note verbale suivante :

« Londres, le 6 janvier 1831.

» Sa Majesté, dans l'attente que les principaux points des conditions de séparation seront réglés avant le 20 janvier, se propose d'ouvrir ce jour-là la navigation de l'Escaut pour les bâtiments neutres² ».

La Conférence n'accepta ni les propositions belges ni les propositions néerlandaises ; mais, dans sa séance du 20 janvier, elle arrêta les *bases de séparation entre la Belgique et la Hollande*, dont l'article 3 porte :

« Il est entendu que les dispositions des articles 108 jusqu'à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatifs à la libre navigation des fleuves et des rivières navigables, seront appliquées aux rivières et aux fleuves qui traversent le territoire hollandais et le territoire belge. »

Les bases de séparation furent adoptées par la Conférence dans sa séance du 27 janvier ; le Roi de Hollande, qui avait compris que toute opposition de sa part contre le principe de l'indépendance du peuple belge serait dorénavant stérile, leur donna une « adhésion pleine et entière ».

La Belgique, tout au contraire, fit une vive opposition aux décisions des plénipotentiaires. Après un vote hostile, presque unanime — 163 voix contre 9 — du Congrès national, une protes-

1 НОТНОМЪ. *Essai historique et politique sur la révolution belge.*

2 *Papers relative to the affairs of Belgium.*

tation, datée du 1^{er} février 1831, fut remise à la Conférence au nom du peuple belge; elle portait sur les clauses relatives au territoire et aux finances, sans mentionner celles qui concernaient spécialement la navigation de l'Escaut.

De longues négociations s'ouvrirent entre les plénipotentiaires des cinq grandes Puissances et le gouvernement belge pour amener le Cabinet de Bruxelles à adhérer aux protocoles des 20 et 27 janvier 1831. On employa la persuasion, puis la menace; enfin la Conférence de Londres, dans sa séance du 26 juin, adopta une série de dispositions destinées à former les préliminaires du traité de paix. Cet acte est connu sous le nom de Traité des dix-huit Articles.

L'article 7 de ces préliminaires porte :

« Il est entendu que les articles 108 jusqu'à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatifs à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliqués aux fleuves et aux rivières qui traversent le territoire hollandais et le territoire belge.

» La mise à exécution de ces dispositions sera réglée dans le plus bref délai possible.

» La participation de la Belgique à la navigation du Rhin par les eaux intérieures entre ce fleuve et l'Escaut, formera l'objet d'une négociation séparée entre les parties intéressées, à laquelle les cinq Puissances prêteront leurs bons offices.

» L'usage des canaux de Gand à Terneuzen et du Zuid-Willems-Vaart, construits pendant l'existence du royaume des Pays-Bas, sera commun aux habitants des deux pays; il sera arrêté un règlement sur cet objet.

» L'écoulement des eaux des Flandres sera réglé de la manière la plus convenable afin de prévenir les inondations. »

La Hollande avait accepté les protocoles des 20 et 27 janvier auxquels la Belgique refusa d'adhérer. Les préliminaires de paix, tout au contraire, furent repoussés par la Hollande, tandis que la Belgique les reçut sans aucune observation relative à la teneur de l'article relatif à l'Escaut.

Le traité avait été communiqué au Congrès national le 29 juin; la discussion publique s'ouvrit le 1^{er} juillet et se prolongea jusqu'au 9, au milieu d'une vive émotion. Les 18 articles furent adoptés par 126 voix contre 70. Le jour même, M. Lebeau informa la Conférence de Londres de cette acceptation :

« La Conférence reconnaîtra sans doute, écrivait l'éminent homme d'État, que la Belgique, par l'adoption de ces articles, a donné à l'Europe un nouveau témoignage du désir qu'elle a de consolider son indépendance sans troubler la paix générale, et d'entrer le plus promptement possible dans des relations d'amitié avec les autres États. »

Trois jours plus tard, la Conférence recevait la notification du refus du Cabinet de La Haye d'accepter le traité. Nous relèverons le passage suivant de la lettre que M. le Baron Verstolk de Soelen adressa, le 12 juillet 1831, aux plénipotentiaires des cinq grandes Puissances pour leur faire connaître les vœux de son gouvernement :

« D'après l'article 7 des préliminaires projetés, la participation de la Belgique à la navigation du Rhin, par les eaux intérieures entre ce fleuve et l'Escaut, formera l'objet d'une négociation séparée entre les parties intéressées, à laquelle les cinq Puissances prêteront leurs bons offices. Il importe d'observer combien cette proposition, dont il ne s'agit point dans l'annexe A, est inadmissible. En effet, le Roi, bien que disposé à ouvrir sans délai une négociation pour régler la libre navigation de l'Escaut, aux termes de l'Acte du Congrès de Vienne, ne saurait accepter en cette négociation les bons offices d'autres Puissances, surtout lorsqu'elles sont elles-mêmes parties intéressées dans la question. Cette considération concerne de trop près la dignité du Roi, l'indépendance de la Hollande, et le respect que les Puissances portent à celle de tous les peuples, pour s'y arrêter davantage.

» L'usage des canaux en Hollande est libre pour toutes les nations; il en est de même en Belgique; une stipulation spéciale, qui déclarerait l'usage du canal de Gand à Terneuzen et du Zuid-Willemsvaart commun aux habitants des deux pays, dérogerait par conséquent au principe général. »

Le Traité des XXIV Articles

Quelques jours plus tard, la Hollande reprit les hostilités contre la Belgique. Il n'entre pas dans le cadre de cette étude de discuter la valeur des termes employés par les plénipotentiaires néerlandais dans leurs notes du 21 mai, du 10 et du 22 juin, et d'examiner s'il est légitime d'accuser le gouvernement hollandais d'avoir rompu la suspension d'armes sans l'avoir préalablement dénoncée. Bornons-nous à constater que, le 25 juillet, la Conférence avait invité le Cabinet de La Haye à ouvrir une négociation pour la conclusion d'un traité définitif, et que, le 2 août, l'armée néerlandaise reprenait les hostilités contre la Belgique.

On connaît l'issue de cette désastreuse campagne, dont les conséquences diplomatiques furent si préjudiciables aux intérêts politiques de la Belgique.

La Conférence, par son protocole du 23 août, arrêta les conditions d'une suspension d'armes de six semaines qu'elle fit accepter par les deux belligérants, et ouvrit de nouvelles négociations pour résoudre la *question belge*.

Elle invita le gouvernement du Roi Léopold à lui faire connaître ses vues sur tous les points qui devraient être réglés dans le traité à conclure entre la Belgique et la Hollande. Diverses communications furent adressées dans ce but aux plénipotentiaires des Puissances, par M. Sylvain Van de Weyer, les 23 et 26 septembre 1831; mais ce n'est que dans sa note du 30 septembre que l'envoyé du Roi indiqua quelques stipulations relatives à l'Escaut :

- » Le pilotage, le balisage, la police et tout ce qui concerne la
- » navigation et la conservation des passes de l'Escaut, en aval
- » d'Anvers, seront soumis à une surveillance commune, sans
- » autres droits que ceux qui étaient établis et perçus en 1814
- » avant la réunion de la Belgique et de la Hollande.
- » Les pêcheurs belges auront le droit de pêche dans les eaux
- » de l'Escaut, depuis Anvers jusque dans la mer.
- » Les navires belges venant d'Anvers, pourront gagner le

- » Rhin par les eaux navigables qui mènent à ce fleuve le plus
- » directement. Ces navires seront soumis, pour ce passage, au
- » règlement fixé pour la navigation des riverains du Rhin, et ils
- » resteront soumis à ce règlement pour la navigation sur le Rhin.
- » Les navires hollandais pourront naviguer sur l'Escaut et sur
- » la Meuse, conformément au même règlement.
- » L'usage des canaux de Gand à Terneuzen et du Zuid-Wil-
- » lemsvaart sera commun aux habitants des deux pays. Les
- » règlements pour les parties de ces canaux, situées dans chacun
- » des deux pays respectifs, seront appliqués aux habitants des
- » deux contrées, lesquels ne pourront être frappés d'aucune
- » mesure particulière ou exceptionnelle. »

Il disait :

« Riveraine du Rhin, par l'enclave de Zevenaar, la Belgique a droit de participer aux avantages du règlement sur ce fleuve. Riveraine de la Meuse, la Belgique peut réclamer ce droit comme affluent. La Meuse et l'Escaut traversent tous deux le territoire de la Belgique. La communication entre ces fleuves est établie au moyen de cours d'eau formés par le Rhin et par la Meuse, sur chacun desquels la Belgique peut invoquer le droit de riveraine. Elle est donc fondée à réclamer le passage par les eaux qui sortent de son territoire et à obtenir le plus court passage par les eaux qui joignent la Meuse à l'Escaut, toutes ces eaux provenant, soit de la Meuse, soit du Rhin.

» Sur les deux canaux communs, la condition des deux peuples se trouvera, par le traité, respectivement commune. »

Le 6 octobre, le négociateur belge transmet à la Conférence un nouveau projet dont voici le texte et les considérations explicatives :

Après l'article ainsi conçu :

- « Le pilotage, le balisage, la police et tout ce qui concerne
- » la navigation et la conservation des passes de l'Escaut, en
- » aval d'Anvers, seront soumis à une surveillance commune,
- » sans autres droits que ceux qui étaient établis et perçus en
- » 1814, avant la réunion de la Belgique et de la Hollande. »

Le soussigné propose d'ajouter :

« En conséquence, la navigation des Belges sur l'Escaut, »
» jusqu'à l'embouchure de ce fleuve, ne pourra, sous aucun pré- »
» texte, être frappée d'autres droits que de ceux qui étaient »
» établis et perçus en 1814, ni d'aucun droit quelconque de »
» nature à entraver la navigation de ce fleuve ou à la rendre »
» moins avantageuse au commerce. Il en sera de même de la »
» navigation de la Meuse, dans les parties où cette rivière passe »
» sur le territoire hollandais.

» Réciproquement, les Hollandais ne pourront être soumis, »
» pour l'un et l'autre cas, à aucun droit plus élevé, ni sur la »
» Meuse, ni sur l'Escaut.

» La Belgique pourra avoir son établissement propre de »
» pilotage sur l'Escaut de la même manière et avec les mêmes »
» droits que la Hollande.»

Ce complément a paru nécessaire, attendu que la rédaction primitive de l'article aurait pu laisser quelque prétexte à interpréter la défense d'établir de nouveaux droits comme étant plus spécialement applicable au pilotage, au balisage et aux frais d'administration de la police des fleuves; tandis que, dans l'intention du gouvernement belge, il s'agit aussi d'empêcher l'établissement de tout droit de navigation ou de péage, soit de l'espèce de l'impôt créé sous le nom de *tol-geld*, par les Hollandais, au détriment des Belges, postérieurement à 1814, soit de toute autre charge qui rendait vaine et illusoire la stipulation de la libre navigation de l'Escaut.

Le soussigné a déjà présenté à la Conférence un article conçu en ces termes :

« Les navires belges, venant d'Anvers, pourront gagner le »
» Rhin par les eaux navigables qui mènent à ce fleuve le plus »
» directement; ces navires seront soumis, pour ce passage, au »
» règlement fait pour la navigation des riverains du Rhin, et »
» ils resteront soumis à ce règlement pour la navigation sur le »
» Rhin.»

Le soussigné propose d'ajouter le paragraphe suivant, qui

contient le principe dont l'article ci-dessus n'est que le corollaire :

« En conséquence, les dispositions des articles 108 jusqu'à
» 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne,
» relativement à la libre navigation des fleuves et rivières navi-
» gables, seront appliquées aux fleuves et rivières qui traversent
» le territoire hollandais et le territoire belge ; et il en sera de
» même du règlement relatif à la navigation du Rhin, arrêté à
» Mayence le 31 mars 1831, sauf à prendre, de commun accord,
» et sous la médiation des cinq Cours, les dispositions que les
» circonstances ont fait omettre dans ce règlement pour ce qui
» concerne le port d'Anvers. »

Le Cabinet de La Haye avait adressé aussi, à plusieurs reprises, à la Conférence des notes pour établir ses desiderata quant à la conclusion d'un traité avec la Belgique. Son mémoire du 1^{er} octobre disait simplement qu'une négociation serait ouverte pour régler la libre navigation de l'Escaut, aux termes de l'Acte du Congrès de Vienne.

Les plénipotentiaires, réunis au Foreign Office, après avoir pris connaissance de ces divers documents, résolurent, de résoudre définitivement la question belge par un arbitrage :

« Ne pouvant, disait la note du 15 octobre 1831, abandonner à de plus longues incertitudes des questions dont la solution immédiate est devenue un besoin pour l'Europe ; forcés de les résoudre, sous peine d'en voir résulter l'incalculable malheur d'une guerre générale ; éclairés du reste sur tous les points en discussion par les informations que M. le plénipotentiaire belge et MM. les plénipotentiaires des Pays-Bas leur ont données, les soussignés n'ont fait qu'obéir à un devoir dont leurs Cours ont à s'acquitter envers elles-mêmes comme envers les autres États, et que tous les essais de conciliation directe entre la Hollande et la Belgique ont encore laissé inaccompli ; ils n'ont fait que respecter la loi suprême d'un intérêt européen du premier ordre ; ils n'ont fait que céder à une nécessité de plus en plus impérieuse, en arrêtant les conditions d'un arrangement définitif que l'Europe, amie de la paix et en droit d'en exiger la prolongation, a cherché en vain, depuis un an, dans les propositions faites par

les parties ou agréées tour à tour par l'une d'elles et rejetées par l'autre.»

La Conférence réunit en un traité de XXIV Articles les décisions finales et irrévocables des cinq Puissances, qui se déclaraient résolues à amener elles-mêmes l'acceptation pure et simple de celle des deux parties qui viendrait à les rejeter.

L'article 9 de ce traité portait :

« Les dispositions des articles 108-117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais.

» En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut, il sera convenu que le pilotage et le balisage, ainsi que la conservation des passes sur l'Escaut en aval d'Anvers, seront soumis à une surveillance commune; que cette surveillance commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet, de part et d'autre; que des droits de pilotage modérés seront fixés d'un commun accord, et que ces droits seront les mêmes pour le commerce hollandais et pour le commerce belge.

» Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, pour arriver d'Anvers au Rhin, et vice versa, restera réciproquement libre, et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages modérés, qui seront provisoirement les mêmes pour le commerce des deux pays.

» Des commissaires se réuniront de part et d'autre à Anvers, dans le délai d'un mois, tant pour arrêter le montant définitif et permanent de ces péages qu'afin de convenir d'un règlement général pour l'exécution des dispositions du présent article, et d'y comprendre l'exercice du droit de pêche et de commerce de pêcheurie dans toute l'étendue de l'Escaut sur le pied d'une parfaite réciprocité en faveur des sujets des deux pays.

» En attendant, et jusqu'à ce que le dit règlement soit arrêté, la navigation des fleuves et rivières navigables, ci-dessus mentionnées, restera libre au commerce des deux pays, qui adopteront provisoirement à cet égard les tarifs de la convention signée le 31 mars 1831, à Mayence, pour la libre navigation du Rhin,

ainsi que les autres dispositions de cette convention, en autant qu'elles pourront s'appliquer aux fleuves et rivières navigables qui séparent et traversent à la fois le territoire hollandais et le territoire belge.»

Les Chambres belges délibérèrent en comité secret et autorisèrent le gouvernement à signer le traité, « sous telles clauses, conditions et réserves que S. M. pourra juger nécessaires ou utiles dans l'intérêt du pays¹. »

Le plénipotentiaire belge remit à la Conférence deux notes tendant à obtenir des modifications aux XXIV Articles, tant par rapport aux limites que par rapport aux dettes et à la navigation. Les représentants des Puissances répondirent immédiatement que le traité ne pouvait plus subir aucune modification, ni quant au fond ni quant à la lettre.

Le Cabinet de la Haye se refusa à adhérer à l'œuvre de la Conférence ; mais, le 15 novembre 1831, sur l'invitation des plénipotentiaires des cinq Cours, M. Van de Weyer signa avec eux un traité qui reproduisait les XXIV Articles du 15 octobre.

Le 14 décembre 1831, les négociateurs néerlandais adressèrent à la Conférence une protestation formelle contre ces XXIV Articles :

« Les soussignés, disaient-ils, avoueront avec la franchise due à la Conférence, qu'ils ont en vain cherché à concilier avec le protocole d'Aix-la-Chapelle l'absence totale du fond et de l'esprit du dit protocole, et des premiers principes du Code des nations, dans certaines dispositions que les XXIV Articles produisirent pour la première fois, et où il ne s'agit de rien moins que de partager avec l'étranger la surveillance du pilotage et du balisage sur un des fleuves de la Hollande ; de fixer les droits de pilotage sur cette rivière de commun accord avec un autre État ; d'y voir exercer le droit de pêche et du commerce de pêcherie par des sujets étrangers ; d'assurer, comme une chose douteuse, aux Hollandais le droit de naviguer sur leurs propres rivières, d'après la réciprocité de la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, eaux qui n'existent que sur le territoire hollandais. »

¹ Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

Dans un mémoire du même jour, les plénipotentiaires néerlandais s'exprimèrent ainsi relativement à l'article 9 du traité ¹ :

« Le premier alinéa de l'article 9 ne présente aucun inconvénient ; mais, en continuant la lecture de cet article, on rencontre les difficultés les plus graves. Nul exemple, que l'on sache, dans l'histoire des traités qu'un État indépendant ait soumis le pilotage et le balisage dans ses propres fleuves à la surveillance commune d'un autre gouvernement, qu'il ait consenti à fixer les droits de pilotage d'un commun accord avec un étranger, et, par conséquent, à faire dépendre les droits que paieront ses propres sujets de la volonté d'un de ses voisins et à substituer au principe souvent adopté que le pavillon étranger sera traité comme celui de la nationalité la plus favorisée, ou assimilé au pavillon national, le principe opposé que le pavillon national sera traité comme celui de l'étranger, et comme celui-ci le jugera convenable ; qu'il ait signé qu'on lui laissera la faculté de naviguer sur ses propres rivières, comme il adviendrait si le gouvernement des Pays-Bas convenait que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, pour arriver d'Anvers au Rhin, eaux qui n'existent que sur le territoire hollandais, restera réciproquement libre et, par conséquent, aussi libre pour les navires hollandais ; qu'il ait assujéti son propre commerce, en ce qui concerne la navigation de ses eaux intérieures, aux mêmes péages que celui de l'étranger, et qu'il ait accordé à un autre État le droit de pêche et du commerce de pêcherie dans toute l'étendue d'un de ses fleuves, stipulation dont l'analogie se trouve seulement sur les côtes de certaines colonies.

» Le gouvernement des Pays-Bas ne peut souscrire à ces clauses dérogoratoires aux droits de souveraineté de tout État indépendant et étrangères à l'annexe A du 12^e protocole.

» D'ailleurs l'Acte du Congrès de Vienne ayant déterminé ce qui concerne la navigation des rivières qu'on y a mentionnées, et au nombre desquelles se trouve l'Escaut, il n'existe point de motif de déroger à cet égard au dit Acte et de lui porter une atteinte qui exigerait l'assentiment de toutes les Puissances signataires et accédantes.

¹ Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

» Aujourd'hui que la navigation du Rhin se trouve réglée à la satisfaction de tous les États riverains, y compris ceux représentés à la Conférence de Londres, d'après une convention récente qui laisse la faculté de favoriser la navigation des propres sujets de préférence à celle des autres États riverains, et d'établir le pilotage et le balisage sans qu'il soit question à cet égard de surveillance commune ni de commissaires nommés à cet effet, et sans qu'on ait agité le droit de pêche ou de commerce de pêcherie, ni se soit entendu sur la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, l'on n'a pu pénétrer pourquoi il s'agirait de stipuler en faveur de la Belgique, et au détriment des droits de souveraineté et territoriaux de la Hollande, des conditions que les gouvernements badois, français, bavarois, hessois, prussien et nassovien, pendant tout le cours d'une négociation de quinze années au sujet de la navigation du Rhin, et au milieu d'une grande divergence d'opinions, ne réclamèrent jamais pour leur propre compte.

» Quant à la navigation de l'Escaut, le gouvernement des Pays-Bas n'a jamais eu l'intention de l'entraver, sinon lorsque la défense du royaume pendant la guerre le commandait temporairement ; et bien que, par la séparation de la Hollande et de la Belgique, l'art. 14 du Traité de Munster ait repris sa vigueur, la Hollande considère la liberté de l'Escaut comme la conséquence immédiate d'un traité équitable de séparation. Elle est prête à s'engager à fixer les droits de pilotage sur l'Escaut à un taux modéré et à veiller à la conservation des passes du dit fleuve, et elle ne se refusera pas à adopter provisoirement pour l'Escaut les tarifs de la Convention signée, le 31 mars 1831, à Mayence, relativement à la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de la Convention en autant qu'elles pourront s'appliquer à l'Escaut ; mais cette assimilation de la navigation de l'Escaut à celle du Rhin, pour devenir définitive, exigera une convention spéciale, assurant à la Hollande des avantages réciproques, à l'instar de la Convention de Mayence, basée non seulement sur l'Acte du Congrès de Vienne, dont les stipulations sont demeurées en litige entre les États riverains du Rhin, mais aussi sous des concessions mutuelles dont il ne fut point question au Congrès de Vienne, circonstance qui range la Convention

de Mayence dans la catégorie à la fois d'une émanation de l'Acte du Congrès de Vienne et d'un traité de navigation ordinaire. »

La Conférence répondit, le 4 janvier 1832, par un mémoire étendu qui définit nettement les principes sur lesquels elle s'était appuyée pour rédiger l'article 9¹:

« C'est ici que pèsent les accusations les plus graves sur le travail de la Conférence. Selon le mémoire de MM. les plénipotentiaires néerlandais, l'art. 9 du 15 octobre serait en opposition avec les principes du droit des gens, sans exemple dans l'histoire et contraire au droit de souveraineté de la Hollande. On se flatte de prouver que ces reproches n'ont pas de fondement. D'abord en ce qui concerne le principe du droit des gens, le gouvernement néerlandais n'ignore pas que le droit des gens général est subordonné au droit des gens conventionnel et que, quand une matière est régie par des conventions, c'est uniquement d'après ces conventions qu'elle doit être jugée. Or, il se trouve que, depuis le rétablissement de la paix, la navigation des fleuves a fait l'objet de stipulations particulières entre les différents États; ainsi ce n'était point avec des principes abstraits, c'était avec des traités qui forment aujourd'hui le Code politique de l'Europe, que l'article en question devait être en rapport. Ces traités ont considérablement altéré les privilèges que le droit des gens général attribuait aux gouvernements sur la navigation des fleuves et rivières. Les gouvernements avaient le privilège de les fermer sur leur territoire au commerce des autres nations; ils y ont renoncé. Ils avaient le privilège d'en imposer arbitrairement l'usage; ce privilège a été modifié; il en est de même de ceux d'étape, de rompre charge, de douane, etc. Quelques-uns ont été abolis, d'autres changés et, tous subordonnés à la maxime européenne d'une navigation sans entraves. Pour se convaincre de cette vérité, pour apprécier la différence qui existe relativement aux fleuves entre les droits naturels des États dérivant de la souveraineté et les obligations qui résultent des conventions conclues depuis le rétablissement de la paix générale, il suffit de

1 Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

parcourir l'extrait ci-joint (Annexe n° 1)¹, qui, du Traité de Paris du 30 mai 1814 et de l'Acte général du Congrès de Vienne, descend jusqu'à la dernière Convention de Mayence. Et qu'on ne dise pas que, depuis la séparation de la Belgique, les stipulations de Paris et de Vienne qui se rapportent à la libre navigation de l'Escaut, et auxquelles le gouvernement néerlandais a pleinement accédé, ont cessé d'être obligatoires pour lui. Tout au contraire, elles ne peuvent être rangées dans la catégorie des 8 articles du 21 juillet 1814, que le gouvernement néerlandais s'était déclaré dans l'impuissance de maintenir; et elles lui seraient encore applicables quand même il n'eût jamais possédé la Belgique, car une partie du cours de l'Escaut, qui traverse d'autres États, n'en aurait pas moins appartenu à la Hollande.

» La Hollande ne fait donc pas de nouveau sacrifice en renonçant à la fermeture de ce fleuve et à l'article 14 du traité de Munster. Elle remplit simplement les traités de Vienne qui conservent toute leur force; et la Conférence, en arrêtant les clauses nécessaires pour que la liberté de navigation de l'Escaut existe de fait comme de droit, n'attente point au Code des nations; elle se conforme à la législation publique de l'Europe. La question relative aux eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin était, sans nul doute, d'une nature plus délicate. Cependant, à cet égard aussi, la Conférence avait en sa faveur l'autorité d'actes diplomatiques d'une date récente auxquels le gouvernement néerlandais avait concouru. L'extrait ci-annexé (Annexe n° 2) d'un protocole signé à Mayence, le 30 mars 1831, démontre que, si les États riverains du Rhin se sont décidés à conclure leur dernière convention avec le gouvernement néerlandais, cela n'a pas été sans se réserver la faculté de communiquer librement avec Anvers et la Belgique par les eaux intermédiaires dont il vient d'être fait mention. Il n'est, par conséquent, pas exact de dire que la Con-

1 Les documents de la 1^{re} Annexe sont :

1^o Art. 5 du Traité de Paris;

2^o Les clauses fluviales du Traité de Vienne (art. 108 à 117);

3^o Les art. 11 et 43 de la Convention de Mayence. Ce dernier article dit : « Les patrons ou conducteurs exploitant la navigation sur les rivières qui se jettent dans le Rhin, telles que le Neckar, le Mein, la Moselle et la Meuse, de même que les patrons ou conducteurs de l'Escaut, seront admis à la navigation du Rhin, pour autant que, par réciprocité, ceux du Rhin soient admis à la navigation des dites rivières ».

férence ait imaginé, pour les Belges, un privilège qui n'avait pas même été réclamé pour les États riverains du Rhin, puisque la Prusse, la France, la Bavière, le Grand-Duché de Bade, la Hesse Grand-Ducale, le Duché de Nassau ont demandé ce privilège et se sont réservé de l'obtenir.

» Il n'est pas exact de dire que les stipulations de la Conférence soient sans exemple, puisque l'exemple est sous la main ; le gouvernement néerlandais s'étant engagé (voir les réponses ci-jointes de son commissaire, Annexe 3)¹ à prendre en considération les réserves ci-dessus rapportées, lors des négociations qui régleraient la navigation de l'Escaut, et la Belgique devant nécessairement s'associer désormais à ces négociations. Ce serait donner un sens inadmissible au mot, peut-être superflu, de *réciiproquement*, inséré dans le § de l'article 9 relatif à l'usage des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin que de prêter à la Conférence l'idée d'avoir voulu déclarer que la Belgique exerçât un droit de souveraineté quelconque sur ces eaux, ou que le concours du gouvernement belge pût jamais être nécessaire pour défendre ou permettre la navigation des dites eaux à des bâtiments sous pavillon néerlandais. Une telle idée est repoussée par la raison ; et l'intention de la Conférence a été de *soumettre constamment à des péages modérés pour les bâtiments belges*, la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin et d'assimiler, sous ce rapport, jusqu'à l'établissement d'un accord commun, le pavillon marchand belge au pavillon marchand hollandais.

» La Conférence n'est pas allée plus loin : elle n'a entendu déroger aucunement aux droits spéciaux des États riverains du Rhin, droits qui se trouvaient hors de sa compétence, et, du reste, elle a tellement respecté la souveraineté du Roi des Pays-Bas, qu'en arrêtant des dispositions transitoires, elle a soumis l'état de choses définitif qui doit résulter de l'article 9, à des négociations ultérieures entre les deux parties.

» Nul doute que leur accord mutuel ne puisse améliorer les stipulations temporaires de cet article, en mieux remplir le but

¹ Les Annexes 2 et 3 se composent de 2 extraits des protocoles de la Commission de Mayence, attestant les faits allégués.

et en écarter les inconvénients d'après les indications de l'expérience ou les intérêts réciproques des deux peuples.

» Cet accord doit régler aussi le mode de la surveillance commune dont il est question pour le *pilotage* et le *balisage*.

» Il est vrai que l'article 12 de la Convention de Mayence se contente d'assimiler, sous le rapport des droits de tonnage, de pilotage, de fanaux et autres, les bâtiments des États riverains du Rhin aux bâtiments néerlandais; mais cette assimilation est d'une valeur réelle sur le Rhin, attendu que le commerce des principales villes de la Hollande se fait par ce fleuve, et sur des bâtiments auxquels le gouvernement néerlandais est intéressé à offrir des facilités, Le même intérêt n'existait pas sur l'Escaut, la même assimilation pouvait donc y être insuffisante, et le pilotage, ainsi que le balisage, semblaient y réclamer une garantie de plus. La Conférence avait d'ailleurs entendu la Hollande invoquer le droit de clôture de l'Escaut; elle avait été avertie que, faute d'entretien des balises, la navigation des passes de ce fleuve commençait à devenir difficile. Il n'est donc pas surprenant qu'elle ait jugé nécessaires des stipulations destinées à prévenir le renouvellement d'une telle difficulté. La Conférence a néanmoins réservé aux deux parties les moyens d'arrêter, à cet égard, le mode d'exécution le plus convenable.

» D'après l'article 9, les deux parties doivent également s'entendre sur l'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcherie dans l'Escaut. La pêche de l'Escaut est, depuis nombre d'années, le seul moyen d'existence d'une classe pauvre des habitants d'Anvers, que le gouvernement néerlandais, même dans l'état présent de ses relations avec la Belgique, ne paraît pas priver de cette unique ressource. La Conférence ne pouvait croire, à plus forte raison, qu'il la lui refusât dans des rapports de paix et de bon voisinage. Elle ne pouvait croire que les deux États, en poursuivant les négociations ultérieures, prévues par l'article 9, ne trouvassent sans peine les moyens d'empêcher, à l'aide de précautions réciproques, que l'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcherie n'amènât des contraventions aux réglemens de douane. »

Les plénipotentiaires hollandais répliquèrent le 30 janvier 1832¹ :

« Pour ce qui concerne le 9^e des XXIV Articles, la Conférence a rendu justice au gouvernement des Pays-Bas, en établissant qu'il n'ignore pas que le droit des gens général est subordonné au droit des gens conventionnel ; et que, quand une matière est réglée par des conventions, c'est uniquement d'après ces conventions qu'elle doit être jugée. Mais, indépendamment de ce principe, la Cour de la Haye croit devoir établir, d'abord que le droit des gens conventionnel ne peut jamais déroger à la première base du droit des gens général, qui est l'indépendance et l'action libre de chaque peuple ; en second lieu, qu'il suppose des conventions. Or, dans le mémoire joint à leur note du 14 décembre, les soussignés ont eu l'honneur d'observer qu'on ne se rappelait aucun exemple qu'un État indépendant eût soumis le pilotage et le balisage d'un de ses propres fleuves à la surveillance commune d'un autre État ; consenti à fixer les droits de pilotage d'un commun accord avec un État étranger, et à substituer au principe, souvent adopté, que le pavillon étranger sera traité comme celui de la nation la plus favorisée ou assimilée au pavillon national, le principe opposé que le pavillon national sera traité comme celui de l'étranger, et comme celui-ci le jugera convenable ; qu'il eût assujetti son propre commerce, en ce qui concerne la navigation de ses eaux intérieures, aux mêmes péages que celui de l'étranger, et qu'il eût accordé à un autre État le droit de pêche et de commerce de pêcherie dans toute l'étendue d'un de ses fleuves.

» Par rapport à des stipulations si diamétralement opposées aux droits territoriaux et de souveraineté d'un État quelconque, il ne paraît point qu'un seul exemple, ou même un petit nombre de conventions de ce genre, suffirait pour former, à cet égard, un droit des gens conventionnel. Au surplus, la Conférence n'allègue aucun cas de cette nature et, quelque hasardeux qu'il soit d'oser soutenir qu'un fait n'ait jamais existé, le gouvernement des Pays-Bas ne croit pas se tromper en avançant qu'aucune de

1 Rapports des Ministres des Affaires Étrangères de Belgique.

ces stipulations ne s'est réalisée, ni se réalisera bientôt quelque part. La grande étendue donnée dans les derniers temps à la libre navigation des rivières rend cette absence d'antécédents doublement remarquable.

» En admettant donc qu'une seule convention pût former un droit des gens conventionnel, les XXIV Articles, une fois acceptés, en fonderaient seulement un pour l'avenir; mais, dans cette supposition même, on ne saurait, pour les faire prévaloir, les citer aujourd'hui comme leur propre exemple, ou les baser sur eux-mêmes. »

Et plus loin :

« S. M. aurait avec satisfaction vu confirmer, par ce moyen (la production des protocoles de la commission de Mayence), la précision du mémoire des plénipotentiaires des Pays-Bas du 14 décembre. Les soussignés avaient, en effet, eu l'honneur d'observer, dans ce mémoire, qu'on ne s'était pas entendu à Mayence sur la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, et que le Cabinet des Pays-Bas n'avait pu pénétrer pourquoi il s'agirait de stipuler en faveur de la Belgique des conditions que les États riverains du Rhin ne réclamèrent jamais pour leur propre compte. Ces conditions non réclamées concernaient visiblement les autres objets qu'on venait de mentionner, non la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, à l'égard de laquelle on indiquait explicitement qu'il y avait eu des réclamations, en appliquant à cet objet la remarque exceptionnelle et spéciale qu'on ne s'était pas entendu.

» La preuve de cette dernière circonstance se trouve dans l'extrait du protocole de Mayence du 30 mars 1831, puisque, si l'on s'était entendu, on l'eût exprimé dans le règlement sans avoir besoin de recourir à un protocole où il ne s'agit, du côté du commissaire des Pays-Bas, que d'une prise en considération, laquelle assurément ne constitue pas un droit des gens conventionnel.

» Le 18 février 1831, S. Ex. le vicomte Palmerston adressa aux soussignés la lettre suivante :

« Foreign Office, february 18, 1831.

» In transmitting to your Excellencies the enclosed copy of a

» protocole signed in the Conference, I am authorised to explain
» to you that the article 3 of the « Bases destinées à établir la
» séparation de la Belgique avec la Hollande » applies only to
» rivers whose navigable course traverses the territories both
» of Holland and Belgium, or separates those territories. »

« Ainsi, non seulement l'annexe A du 12^e protocole garde le silence sur la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, mais la Conférence a déclaré expressément qu'il ne s'agirait point de cette navigation, les dites eaux intermédiaires traversant exclusivement le territoire hollandais¹. »

Les plénipotentiaires néerlandais avaient remis à la Conférence, avec cette note, un projet de traité, qui ne fut connu qu'au mois de juin suivant, mais dont nous reproduirons ici les articles qui concernaient l'Escaut :

« ARTICLE 6.

» Les dispositions des articles 108 à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves ou rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire hollandais et le territoire belge.

» ARTICLE 7.

» L'usage des canaux qui traversent à la fois les deux pays continuera à être libre et commun à tous les habitants. Il est entendu qu'ils en jouiront réciproquement et aux mêmes conditions et que, de part et d'autre, il ne sera perçu sur la navigation des dits canaux que des droits modérés.

» ARTICLE 8.

» Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à fixer les droits de pilotage sur l'Escaut à un prix modéré et à veiller à la conservation des passes du dit fleuve. Il adoptera provisoirement pour l'Escaut les tarifs de la convention signée le 31 mars 1831, à Mayence, relativement à la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de cette convention, en autant qu'elles

¹ Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

pourront s'appliquer à l'Escaut; mais cette assimilation de la navigation de l'Escaut à celle du Rhin, pour devenir définitive, exigera une convention spéciale assurant à la Hollande des avantages réciproques à l'instar de la Convention de Mayence. »

La Conférence avait considéré comme « totalement inadmissible » le projet de traité que le gouvernement néerlandais lui avait fait remettre confidentiellement le 30 janvier 1832, et ne lui avait pas laissé ignorer la juste surprise et les vifs regrets que lui avait causés cette proposition qui remettait en cause des points ayant été déjà l'objet de longues discussions.

Sur ces entrefaites, le traité du 15 novembre 1831 fut successivement ratifié par la Belgique et les cinq Puissances¹ : l'échange des ratifications eut lieu, avec la France et l'Angleterre, le 31 janvier 1832, avec l'Autriche, le 18 avril, avec la Prusse, le 19 et, avec la Russie, le 4 mai 1832. Les ratifications russes contenaient la réserve suivante : « Sauf les modifications et amendements à apporter, dans un arrangement définitif, entre la Hollande et la Belgique, aux articles IX, XII et XIII. » Les plénipotentiaires russes déclarèrent, dans le protocole du 4 mai, « que l'arrangement entre la Hollande et la Belgique, dont il est question dans la réserve que renferme l'Acte de Sa Majesté Impériale, doit être, à ses yeux, un arrangement de gré à gré ». La ratification autrichienne et la prussienne mentionnaient aussi des réserves quant aux droits de la Confédération Germanique.

Nous croyons superflu de discuter ici la valeur de ces diverses réserves, qui ne prévoyaient d'ailleurs aucune hypothèse de caducité; et la Conférence déclara, à la suite des ratifications, que le traité « se trouvait revêtu de la sanction commune des cinq Cours » et que leur tâche consistait désormais à « en amener l'exécution »².

Voici en quels termes cette idée fut exprimée par les plénipotentiaires réunis au Foreign Office, le 4 mai 1832 :

« Après avoir terminé l'échange des ratifications du traité du 15 novembre 1831, les plénipotentiaires se sont réunis à l'effet

1 Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

2 НОТОНОВ. *Essai historique et politique sur la révolution belge.*

de prendre en considération la marche que les cinq Puissances, placées dans la même attitude par la sanction commune dont cet acte est revêtu, auraient à suivre pour en amener l'exécution de la manière la plus conforme aux vues de paix dont elles sont animées.

» Dans ce but, les plénipotentiaires ont été unanimement d'avis qu'il était du devoir de la Conférence de Londres de ne pas se départir des principes qui l'ont dirigée jusqu'à présent, de consacrer de nouveaux soins à l'accomplissement de l'œuvre auquel les événements l'ont appelée, et en regardant le traité du 15 novembre comme la base invariable de la séparation, de l'indépendance, de la neutralité et de l'état de possession territoriale de la Belgique, de chercher à amener, entre Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, une transaction définitive, dans la négociation de laquelle la Conférence s'efforcera d'aplanir, par des arrangements de gré à gré entre les deux parties, toutes les difficultés qui peuvent s'élever relativement à l'exécution du traité mentionné ci-dessus. »

Le Thème de Lord Palmerston

La Belgique se trouvait en droit de demander à la Conférence un commencement d'exécution du traité dans toutes les parties non sujettes à négociation ; elle pouvait notamment réclamer l'évacuation de son territoire. Elle s'adressa dans ce but, à plusieurs reprises, aux plénipotentiaires réunis à Londres ; mais la Conférence, qui n'avait pas perdu l'espoir de persuader le Roi Guillaume de la nécessité de signer le traité, continua à négocier avec le gouvernement hollandais pour tâcher d'amener une entente.

Par une note, datée du 29 mai 1832, le Cabinet de La Haye demanda, entre autres changements :

« La rectification de l'article concernant la navigation intérieure, le droit de pilotage et de balisage dans l'Escaut, d'après

les indications renfermées dans le Memorandum néerlandais du 14 décembre 1831, et conformément à l'article 8 du traité proposé, le 30 janvier 1832, par les plénipotentiaires des Pays-Bas. »

C'était revenir à un projet que les Puissances avaient reconnu être inadmissible. La Conférence répondit à cette proposition par un contre-projet — une transaction, qui consistait à ajouter aux XXIV Articles du Traité du 15 novembre 1831 trois articles explicatifs, destinés à avoir la même force et la même valeur que les précédents. Voici quelle aurait été la teneur du second de ces articles¹ :

« Immédiatement après l'évacuation des territoires respectifs, les deux États délègueront des commissaires, qui se réuniront à Anvers pour négocier et conclure un arrangement de gré à gré d'après les convenances réciproques des deux pays, relativement à l'exécution des articles 9 et 12 de la présente transaction. L'exécution des susdits articles 9 et 12 restant suspendue jusqu'à la conclusion de cette négociation.

» Toutes les modifications ou changements, que les dits commissaires conviendraient d'apporter aux articles 9 et 12 ci-dessus mentionnés, auraient, aux yeux des Cours d'Autriche, de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie, la même force et valeur que s'ils étaient compris dans la présente transaction.

» Toutefois, il est entendu que les deux parties regarderont comme définitivement adopté le principe d'après lequel les dispositions des articles 108 à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire hollandais et le territoire belge, et que, provisoirement, la libre navigation des fleuves et rivières navigables, qui séparent ou traversent à la fois le territoire hollandais et le territoire belge, restera soumise aux droits et péages qui y sont perçus maintenant de part et d'autre. »

Le gouvernement hollandais n'agréa point cette transaction,

¹ Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

d'abord, parce qu'elle impliquait la signature des XXIV Articles, à laquelle le Cabinet de La Haye avait déjà déclaré ne pouvoir se prêter; ensuite, parce que les trois articles explicatifs n'étaient pas de nature à lever les obstacles qui se présentaient, à ses yeux, contre la signature du Traité du 15 novembre 1831.

» Selon le second article explicatif, disait la note néerlandaise du 30 juin 1832¹, des commissaires se réuniraient à Anvers pour y négocier et conclure un arrangement de gré à gré, d'après les convenances réciproques des deux pays, relativement à l'exécution des articles 9 et 12, dont l'exécution resterait suspendue jusqu'à la conclusion de cette négociation.

» Or, l'exécution de ces articles suppose leur existence et leur suspension rend possible leur mise en vigueur future.

» Au surplus, le Traité avec les cinq Puissances et celui avec la Belgique deviendraient illusoire si des objets, comme ceux des articles 9 et 12, où il s'agit de principes généraux, et non de détails difficiles à constater de suite, étaient renvoyés à une autre négociation. Ouvrir celle-ci en Belgique serait encore, s'il pouvait en être question, blesser la dignité du gouvernement néerlandais.

» Cet article se termine par la stipulation que, provisoirement, la libre navigation des fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire hollandais et le territoire belge, restera soumise aux droits et péages qui y sont perçus maintenant de part et d'autre. Cette stipulation ne présente aucun résultat pour la Hollande, le Roi ayant pris la résolution de demeurer provisoirement spectateur de la navigation de l'Escaut, lorsqu'en janvier 1831, il ne lui resta que cette alternative, ou celle de s'opposer à la navigation de l'Escaut par la force des armes, détermination qui a eu pour suite que maintenant il ne se perçoit point de droits de navigation sur l'Escaut. »

Le gouvernement néerlandais avait joint à sa note un contre-projet de traité, qu'il présentait comme une nouvelle preuve de son désir sincère de mettre un terme aux difficultés actuelles. En voici les articles 6, 7 et 8² :

¹ Rapports des Ministres des Affaires Étrangères de Belgique.

² Ibid.

« ARTICLE 6.

» La Hollande fera régler de la manière la plus convenable l'écoulement des eaux des Flandres, afin de prévenir autant que possible les inondations. Elle consent même qu'à cette fin il soit fait usage, sur un pied raisonnable, du terrain nécessaire sous sa domination. Les écluses qui seront construites à cet effet sur le territoire néerlandais resteront sous sa souveraineté ; il n'en sera construit dans aucun endroit de son territoire, qui pourraient nuire à la défense de ses frontières.

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

» ARTICLE 7.

» Les dispositions des articles 108 à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire néerlandais et le territoire belge.

» Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à fixer les droits et le pilotage sur l'Escaut à un taux modéré, et à veiller à la conservation des passes du dit fleuve. Les dits droits seront les mêmes pour le commerce néerlandais et pour le commerce belge.

» Il adoptera provisoirement pour l'Escaut les tarifs de la Convention signée le 31 mars 1831 à Mayence, relativement à la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de cette convention en autant qu'elles pourront s'appliquer à l'Escaut ; mais cette assimilation de la navigation de l'Escaut à celle du Rhin, pour devenir définitive, exigera une convention spéciale.

» ARTICLE 8.

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

» Il est entendu qu'ils en jouiront réciproquement et aux

mêmes conditions, et que, de part et d'autre, il ne sera perçu sur la navigation des dits canaux que des droits modérés. »

Les propositions néerlandaises du 30 juin furent repoussées par la Conférence; mais étant considérées comme offrant, au point de vue territorial, certaines concessions appréciables, elles devinrent le point de départ de nouvelles négociations. Voici quelques passages de la note que les plénipotentiaires des cinq Cours adressèrent au Cabinet de La Haye sous la date du 10 juillet 1832 ¹ :

« D'autre part, la Conférence de Londres n'aurait assurément pas proposé que la navigation des fleuves et rivières, qui traversent ou séparent à la fois le territoire hollandais et le territoire belge, continuât provisoirement d'être soumise aux droits qui y sont perçus aujourd'hui, si elle avait pu savoir qu'il n'en existait aucun, et une observation semblable, exposée dans cet esprit par S. Exc. M. le baron Van Zuylen de Nyevelt, aurait été forcément accueillie par les soussignés.

» Il n'est plus exact d'affirmer que par les articles additionnels la Conférence de Londres a laissé indécises les questions de principe. Loin de là, les seules questions qu'elle laisse à résoudre sont des questions d'application et de détail. En effet, elle pose dans le second des articles dont il s'agit deux principes qui dominent la matière : le premier, que les dispositions générales de l'Acte du Congrès de Vienne qu'elle cite seront appliquées; le second, que l'application de détail de ces dispositions générales, qui avait été déterminée dans les articles originaires du 15 octobre, sera réglée, soit selon ce que la Conférence croyait être les convenances réciproques des deux parties, soit selon ce que les parties elles-mêmes croiront être leurs convenances réciproques, dans un arrangement de gré à gré. »

Et pour finir :

« Les soussignés se plaisent à croire que ces vérités ne seront pas méconnues par le Cabinet de La Haye.

¹ Rapports des Ministres des Affaires Étrangères de Belgique.

» Au bout de vingt mois de négociation, les propositions qu'ils lui renouvellent sont les dernières qui puissent émaner de la Conférence, et réclament une réponse dont le Roi sentira d'autant plus la gravité et l'urgence qu'elle doit décider de l'avenir . »

Malgré le ton, en quelque sorte comminatoire, de cette dernière communication, le gouvernement néerlandais continua à repousser les propositions de la Conférence à laquelle il adressa une nouvelle note, datée du 25 juillet 1832 ; nous en citerons les paragraphes relatifs à l'Escaut¹ :

« Pour ne laisser aucun doute sur les intentions du gouvernement néerlandais, et pour venir au-devant des vœux de la Conférence en ce qui concerne les rapports de navigation et de commerce entre la Hollande et la Belgique, le soussigné est autorisé à offrir la rédaction suivante de cet article, rédaction qui se rapproche davantage du neuvième des XXIV Articles :

» Les dispositions des articles 108 jusqu'au 117^e inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire néerlandais et le territoire belge.

» Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à fixer les droits de pilotage sur l'Escaut néerlandais à un taux modéré et à veiller à la conservation des passes du dit fleuve. Les dits droits seront les mêmes pour le commerce néerlandais et pour le commerce belge. Le gouvernement belge prend un engagement pareil pour la partie de l'Escaut qui traverse son territoire.

» En attendant qu'on soit convenu d'un règlement pour la navigation des fleuves et rivières navigables ci-dessus mentionnés, cette navigation restera libre au commerce des deux pays qui adopteront provisoirement, à cet égard, les tarifs de la Convention signée le 31 mars 1831, à Mayence, pour la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de cette Convention, en autant qu'elles pourront s'appliquer aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire néerlandais et le territoire belge.

¹ Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

» Par rapport aux relations commerciales, la Cour des Pays-Bas consent à l'insertion au traité de l'article suivant :

» Il sera ouvert, le plus tôt possible, une négociation entre
» les Pays-Bas et la Belgique, afin de régler leurs relations
» commerciales par un traité de navigation et de commerce.

» Dans l'entretemps, les Hollandais seront admis à la navigation, tant des eaux intermédiaires que des autres eaux de la Belgique, et les Belges à celle des dites eaux de la Hollande. Cette admission aura lieu sur le pied de la nation la plus favorisée, d'après la législation respective des deux pays. »

Le Cabinet belge, voulant montrer son désir d'éviter la continuation de discussions stériles, et de hâter le moment de la solution de tout différend, adressa à la Conférence, le 30 juillet 1832, une note dans laquelle il déclarait que, si le gouvernement hollandais acceptait les XXIV Articles sans condition, le gouvernement belge se soumettrait à l'application de l'article 24 du Traité du 15 novembre, portant que : « Aussitôt après l'échange des ratifications du traité à intervenir entre les deux parties, les ordres nécessaires seront envoyés pour l'échange des territoires¹. »

Une note, remise le 9 août, par le plénipotentiaire belge, et destinée à développer la pensée qui avait dicté la communication du 30 juillet, portait² :

« Le soussigné se croit dispensé de démontrer que les anciennes entraves commerciales, que la Hollande voudrait rétablir pour gêner et anéantir autant que possible le commerce belge, sont incompatibles avec le droit nouveau reconnu par l'Europe entière et auquel il serait impossible de déroger dans l'intérêt du monopole d'un seul peuple. Sanctionner une pareille dérogation serait tromper les efforts des générations nouvelles et faire rétrograder le droit public. Le soussigné se réfère encore au développement que ces principes ont reçu dans le mémoire du 4 janvier, en répétant toutefois que ce n'est pas gratuitement que la Belgique a été admise à jouir du bénéfice du droit

1 Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

2 Ibid.

moderne. Si la Conférence a, par le § 2 de l'art. 9 du Traité, établi des garanties particulières pour la navigation de l'Escaut en stipulant une communauté de pilotage, de balisage et de surveillance des passes, c'est que, comme elle l'a fait remarquer dans le même mémoire, les précédents anciens et les intentions nouvelles de la Hollande étant connus, il était nécessaire d'avoir recours à des précautions spéciales et d'empêcher que le défaut même d'entretien et de police ne finit par rendre la navigation du fleuve dangereux, sinon impossible.

» Que si l'art. 9 du traité relatif à la navigation renfermait, comme on l'a souvent prétendu, quelque chose d'exorbitant, il est impossible de reconnaître ce qu'il y a d'exorbitant dans l'art. 12 qui impose à un peuple une partie des dettes d'un autre peuple; et si les bénéfices de l'art. 9 pouvaient être restreints, les charges de l'art. 12 devraient l'être également.

» C'est pour mieux rompre la connexité qui existe entre ces deux articles que le gouvernement néerlandais, changeant de tactique, voudrait aujourd'hui rendre l'art. 12 susceptible d'une exécution immédiate en renonçant même à la capitalisation dont il faisait d'abord une condition de rigueur, en même temps que l'exécution de l'art. 9 serait suspendue et subordonnée à des négociations ultérieures. »

Nous avons vu que le gouvernement néerlandais, dans sa note du 25 juillet 1832, avait admis le principe que les Hollandais seraient admis à la navigation tant des eaux intermédiaires que des autres eaux de la Belgique, tandis que les Belges seraient admis, de leur côté, à la navigation des dites eaux de la Hollande.

C'était la première fois que le Cabinet de La Haye admettait en faveur des Belges le principe de la navigation des eaux intérieures. Le 5 août, le ministre de Bavière à Londres adressa à lord Palmerston une note qui devait aider à la solution de cette question; cette note était ainsi conçue :

« Le soussigné, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi de Bavière, s'acquiesce des ordres qui lui ont été transmis à cet effet par le Roi son maître, en appelant l'attention de M. le vicomte Palmerston, principal secrétaire d'Etat de S. M. B. pour les Affaires Étrangères, sur les droits

que les États riverains du Rhin ont à la libre navigation des eaux intermédiaires qui sont formées par le Rhin et l'Escaut.

» Ces droits qui reposent sur les stipulations expresses de l'Acte du Congrès de Vienne, ont déjà fait le sujet de pourparlers entre les membres de la commission de Mayence. Il en fut question lors de la conclusion du recès relativement à la navigation du Rhin. A cette époque, les commissaires de France, de Prusse, de Bavière, de Hesse et de Bade avaient été d'avis qu'on s'entendit aussi sur un arrangement pour la libre communication avec le port d'Anvers. Le commissaire néerlandais ayant témoigné le désir qu'on remit à traiter de cet objet jusqu'à la solution de la question territoriale pendante entre la Hollande et la Belgique, les Cours intéressées consentirent à déférer au vœu du commissaire de S. M. le Roi des Pays-Bas, en prenant toutefois la précaution de réserver expressément leurs droits et la faculté de les faire valoir lorsque l'époque indiquée se présenterait.

» Le soussigné est chargé d'avoir l'honneur de porter cet état de choses et l'existence de la réserve dont il s'agit plus haut, à la connaissance de M. le vicomte Palmerston, dans le but que Son Excellence veuille bien y rendre la Conférence de Londres attentive afin que, dans les arrangements qui, sous les auspices des cinq Puissances, pourront avoir lieu entre la Hollande et la Belgique, les intérêts des États riverains du Rhin soient pris en considération, et qu'il ne soit rien stipulé de dérogatoire aux droits que ces États continuent à revendiquer en vertu des traités. »

Cependant le gouvernement du Roi Léopold, forcé, par l'attitude du Cabinet de la Haye, de maintenir ses armements et même de les augmenter, jugea le moment venu de sommer les Puissances d'employer des moyens coercitifs pour amener l'exécution immédiate du Traité du 15 novembre 1831. Il adressa donc, dans ce but, à la Conférence une note d'un ton si pressant que les plénipotentiaires cherchèrent à justifier, par un memorandum daté du 24 septembre, le retard qu'ils allaient mettre encore à donner satisfaction à la Belgique et les nouvelles tentatives qu'ils allaient faire pour régler à l'amiable le conflit hollando-belge.

Voici un passage de ce document dont M. le général Goblet

reproduisait les termes dans le rapport qu'il adressait aux Chambres belges, le 16 novembre 1832 :

« En attendant, les deux gouvernements, hollandais et belge, donnaient chaque jour à leurs armements un développement et une activité qui faisaient craindre une explosion prochaine.

» Les journaux des deux pays s'emparèrent des questions, où des intérêts rivaux se rencontraient et, en les agitant, dévoilèrent de telles intentions du Cabinet de La Haye par rapport à la navigation de l'Escaut, qu'on ne peut guère être surpris de voir s'élever en Belgique des réclamations contre l'exécution de pareilles intentions, et nommément contre l'application provisoire du tarif de Mayence à l'Escaut. Cette stipulation se trouvant néanmoins consignée dans le 9^e article du Traité du 15 novembre, elle aurait dû être subie par la Belgique, si le Roi des Pays-Bas avait accepté ce dernier Traité.

» En s'y refusant constamment, et en invoquant des modifications du Traité, nommément de l'art. 9, Sa Majesté Néerlandaise avait elle-même fourni l'occasion au gouvernement belge d'invoquer à son tour le changement d'une stipulation de ce même article, jugée contraire aux intérêts de la Belgique. Tandis que, par conséquent, dans cet État on réclama la libre navigation de l'Escaut, sans être assujettie à des droits quelconques, on entendit soutenir le contraire en Hollande.

» Ce fut dans ces circonstances, et afin de constater les véritables intentions du Cabinet de la Haye, et pouvoir alors combattre avec conviction les doutes ou les prétentions du gouvernement belge, que le plénipotentiaire britannique, placé naturellement comme intermédiaire entre les deux parties, à la suite de plusieurs conversations séparées, tantôt avec les plénipotentiaires de la Hollande et de la Belgique, tantôt avec les membres de la Conférence, tira de son propre fonds et présenta confidentiellement à M. le baron van Zuylen une rédaction nouvelle des points litigieux sur lesquels les deux parties paraissaient le plus éloignées de s'entendre.

» Lord Palmerston était parti évidemment du point de vue de se rapprocher, autant qu'il lui serait possible, pour la forme et pour le fond, des vœux énoncés à cet égard par le gouverne-

ment néerlandais. Ce qu'il proposait maintenant différait essentiellement des XXIV Articles, et n'étant destiné à être signé entre la Hollande et la Belgique qu'après avoir été arrêté entre la Hollande et les cinq Puissances, devait, quant à la forme, entièrement satisfaire Sa Majesté Néerlandaise.»

Voici l'article 9 du projet formulé par lord Palmerston :

« 1. Les dispositions des articles 108 à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables seront appliquées aux fleuves et rivières navigables, qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais.

» 2. En ce qui concerne spécialement l'Escaut, la navigation de ce fleuve dans tout son cours, tant dans sa branche orientale que dans sa branche occidentale, restera libre au commerce et aux navires de toutes les nations; et S. M. le Roi des Pays-Bas s'engage à ne faire prélever sur les navires qui remontent ou qui descendent ce fleuve, soit en allant de la pleine mer en Belgique, soit en allant de Belgique en pleine mer, quel que soit le pavillon qu'ils portent, qu'un droit de tonnage calculé sur la capacité des dits navires, sans que ces navires puissent jamais, soit en remontant, soit en descendant, soit à cause de ce droit, ou sous tout autre prétexte, être assujettis à aucune visite ou à aucun examen de leur cargaison.

» 3. Ce droit, qui ne pourra jamais et, en aucun cas, excéder un florin par tonneau, la remonte et la descente comprises, sera provisoirement fixé à 60 cents par tonneau pour les navires qui, de pleine mer, remontent l'Escaut, se rendant en Belgique par Batz, et à 40 cents pour ceux qui descendent l'Escaut, se rendant de Belgique par Batz en pleine mer.

» Quant aux navires qui se rendent de la pleine mer, ou de la Belgique par l'Escaut au canal de Terneuzen, ou vice-versa du canal de Terneuzen en Belgique, ou en pleine mer, ils ne seront assujettis qu'à la moitié des droits fixés ci-dessus pour la remonte et pour la descente.

» Ce droit de tonnage sera annuellement acquitté par S. M. le Roi des Belges à S. M. le Roi des Pays-Bas, moyennant une somme de cent cinquante mille florins, qui servira d'acquit pour

tous les navires indistinctement, et S. M. le Roi des Belges aura en outre la faculté de se libérer pour toujours de ce paiement au moyen d'une capitalisation.

» 4. Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à fixer les droits de pilotage pour les bouches de l'Escaut depuis la pleine mer jusqu'à Flessingue, et de Flessingue à Batz, et vice-versa, d'après le tarif existant en 1829 pour les bouches de la Meuse depuis la pleine mer jusqu'à Helvoet, et de Helvoet à Rotterdam, en proportion des distances.

» Ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations. Le dit gouvernement s'engage aussi à baliser ses côtes aux embouchures de l'Escaut, et à assurer la conservation des passes navigables de ce fleuve, jusqu'à l'extrémité de son territoire.

» Le gouvernement belge prend un engagement pareil pour la partie de l'Escaut qui traverse la Belgique.

» De part et d'autre, le taux des droits de pilotage sur l'Escaut sera publié immédiatement après la ratification du présent traité.

» Il sera toujours facultatif à tout navire, remontant ou descendant l'Escaut, de prendre tel pilote qu'il voudra, et il sera loisible, d'après cela, aux deux pays d'établir, dans tout le cours de l'Escaut et sur les côtes des deux pays entre Ostende et l'île de Schouwen, les services de pilotage qu'ils jugeront convenables pour pouvoir fournir les pilotes.

» 5. Chacun des deux gouvernements désignera, l'un à Flessingue, l'autre à Anvers, des fonctionnaires ou des commissaires *ad hoc* qui seront chargés de se concerter sur toutes les mesures qu'exigeront la conservation des passes de l'Escaut, et le placement ainsi que l'entretien des balises qui les indiquent.

» Ces mesures seront immédiatement mises en exécution, le cas échéant, par les fonctionnaires ou commissaires néerlandais ou belges, pour la partie du territoire qui les concerne respectivement.

» 6. Il est convenu que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, pour arriver d'Anvers au Rhin et vice-versa, restera libre pour le commerce belge et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages qui ne pourront jamais excéder ceux établis pour la navigation du Rhin, proportion des distances

gardée. Il est convenu en outre que les Belges seront toujours admis à la navigation de ces eaux sur le pied de la nation la plus favorisée.

» 7. Les commissaires se réuniront, de part et d'autre, à Anvers, dans le délai d'un mois, afin de convenir d'un règlement général pour compléter ce qui a rapport à l'application des articles 108 à 117 de l'Acte général du Congrès de Vienne à la navigation de la Meuse, et de comprendre dans ce règlement l'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcherie dans toute l'étendue de l'Escaut, sur le pied d'une parfaite réciprocité en faveur des sujets des deux pays.

» En attendant et jusqu'à ce que le dit règlement soit arrêté, la navigation de la Meuse et de ses embranchements restant libre au commerce des deux pays, sera assujettie aux dispositions de la Convention signée à Mayence, le 31 mars 1831, pour la navigation du Rhin, en autant que ces dispositions pourront s'appliquer à la dite rivière. »

Lord Palmerston commenta lui-même les propositions qu'il avait soumises aux deux gouvernements. Voici la partie qui concerne l'Escaut, du rapport qu'il adressa à la Conférence ¹ :

« L'article 9 règle d'importantes matières qui ne se rapportent pas simplement aux conditions de séparation entre la Belgique et la Hollande, mais qui sont directement liées avec quelques-unes des spéculations générales du Traité de Vienne et affectent les droits conférés par ce Traité à toutes les nations commerçantes.

» En rédigeant les changements proposés pour cet article, le plenipotentiaire britannique avait en vue les objets suivants :

» En premier lieu, il voulait écarter les objections du gouvernement hollandais, fondées sur ce que quelques parties de cet article empiétaient inutilement sur les droits de souveraineté de la Hollande ;

» En second lieu, donner à la Belgique la jouissance réelle des avantages qu'on avait voulu lui garantir par cet article ;

» En troisième lieu, mettre les droits des autres nations à l'abri de toute atteinte par des interprétations forcées ;

¹ Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

» En quatrième lieu, asseoir définitivement les arrangements principaux auxquels cet article a rapport, et cela conformément à l'opinion exprimée dans la note du plénipotentiaire hollandais du 30 juin 1832, note dans laquelle il disait que le traité serait illusoire si des matières comme celles renfermées dans l'article 9 et qui impliquent des principes généraux et non pas de simples détails exigeant une investigation ultérieure, étaient renvoyées à une prochaine négociation.

» On verra que presque toutes les objections faites dans le memorandum hollandais du 14 décembre au sujet de l'article 9 ont été levées.

» La surveillance commune du pilotage et des passes de l'Escaut est supprimée.

» On n'exige plus qu'il y ait un arrangement commun entre la Hollande et la Belgique pour la fixation des droits de pilotage sur cette rivière.

» On a supprimé les expressions relatives à la navigation des eaux intermédiaires, qui avaient donné lieu de la part du gouvernement hollandais à cette objection : que le droit des sujets hollandais de naviguer sur leurs propres eaux devenait, en quelque sorte, dépendant du traité, et que les privilèges du pavillon hollandais sur ses propres eaux seraient limités par l'étendue de ceux qui pourraient être concédés aux pavillons des nations étrangères ; objection qui, du reste, ne pouvait être soutenue que par une interprétation forcée du texte, et qui ne reposait en rien sur le véritable esprit et sur le sens du traité. Il y a plus, l'article avec la rédaction que l'on propose maintenant, laisserait le gouvernement hollandais libre d'exempter ses propres sujets de l'acquittement des droits sur ces eaux intermédiaires.

» Le § 1^{er}, ayant été consenti par toutes les parties, reste le même.

» Les §§ 2 et 3 posent le principe de la libre navigation sur l'Escaut pour les navires de toutes les nations, soumise à un droit fixe et égal pour toutes. Le gouvernement belge soutient que l'article 111 du Traité de Vienne exempte l'Escaut de tout droit quelconque de navigation, parce qu'il déclare que les droits à prélever sur les rivières auxquelles il se rapporte, et parmi lesquelles l'Escaut se trouve compris, n'excéderont, dans aucun cas,

ceux qui se prélevaient à l'époque de la signature du Traité; et parce qu'il est notoire qu'il ne se percevait sur l'Escaut aucune espèce de droit. De leur côté, les Hollandais cherchent à renverser cette interprétation, et cherchent au contraire à expliquer le Traité de Vienne de telle manière qu'ils prétendent avoir le droit d'empêcher tout navire, en général, de venir de la pleine mer dans l'Escaut ou de se rendre de l'Escaut dans la pleine mer.

» Le plénipotentiaire britannique s'est efforcé, dans ce paragraphe, de prendre un terme moyen entre ces deux prétentions opposées, et de mettre d'accord les droits de souveraineté territoriale auxquels prétend la Hollande, avec les droits commerciaux accordés aux autres nations par le Traité de Vienne, et que ces nations ne peuvent laisser ni abroger ni léser.

» Le § 4 propose d'appliquer aux bouches de l'Escaut les droits de pilotage que le gouvernement hollandais a cru suffisants pour celles du Rhin; il reconnaît la liberté de prendre des pilotes de l'un ou de l'autre pays, liberté qui existe, à ce qu'il paraît, dès à présent, dans la pratique et, pour rendre cette liberté de choix profitable, il autorise les pilotes de chacun des deux pays à offrir leurs services dans une portion spécifiée des eaux appartenant à l'autre, le tout conformément à l'usage qui paraît avoir été établi pour les pilotes hollandais sur les côtes des Îles Britanniques.

» Le § 5 pourvoit à un arrangement pour la conservation des passes de l'Escaut auquel le gouvernement hollandais paraît disposé à souscrire, et qui semble calculé pour atteindre le but qu'on se propose.

» Le § 6 place la navigation des eaux intermédiaires par les Belges sur un pied auquel, d'après le protocole de Mayence du 30 juillet dernier, il n'est pas à supposer que le gouvernement hollandais trouve à redire.

» Le § 7 pourvoit à un arrangement au sujet de la navigation de la Meuse et pour assurer aux Belges la permission de pêcher dans les bouches de l'Escaut. Cette faculté n'a pas été retirée par le gouvernement hollandais, même pendant la durée de l'état d'hostilité et on ne pouvait pas, d'après cela, supposer qu'il voulût la refuser lorsque la paix aura été conclue entre les deux pays. »

Le gouvernement néerlandais n'avait manifesté des intentions conciliantes que dans la persuasion que la Belgique déclinerait

toute négociation nouvelle jusqu'après l'évacuation du territoire. Lorsque M. Van de Weyer reçut, le 20 septembre, des pouvoirs pour négocier sur la base du thème de lord Palmerston, le Cabinet de La Haye s'empressa de retirer ses avances; la dépêche de son plénipotentiaire, en date du même jour, cachait sous des termes ambigus un refus formel. C'est alors que la Conférence rédigea son Memorandum du 24 septembre qui fit clairement ressortir la portée du thème de Lord Palmerston¹ :

« Si le plénipotentiaire britannique est entré dans différents détails que la Conférence, pour faciliter le dénouement, avait cru devoir renvoyer à une négociation directe entre les parties intéressées, c'est parce que le Cabinet de La Haye, dans la note du 30 juin, s'était opposé formellement à un tel ajournement pour les objets indiqués dans les articles 9 et 12, et qu'en effet les dernières expériences avaient mis au grand jour la nécessité d'entrer dans des détails sur l'application des principes généraux indiqués dans l'article 9, afin de prévenir les plus graves complications lors de l'exécution du traité même à conclure entre la Hollande et la Belgique.

» Il a paru de bon augure à la Conférence de voir que, dans cette proposition, presque tous les points indiqués dans la note des plénipotentiaires néerlandais du 14 décembre comme ayant empêché leur souverain d'accepter les XXIV Articles, points qui, aux yeux de quelques Cours, rendaient quelques modifications désirables, ont été ou écartés ou amendés de manière à ne plus former matière à objection.

» En effet, la surveillance commune des passes de l'Escaut n'est plus stipulée; le commun accord pour la fixation des droits de pilotage n'est plus exigé; l'assimilation des Belges aux Hollandais pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin n'est plus réclamée; et il reste au gouvernement néerlandais toute faculté de favoriser pour cette navigation les sujets hollandais; enfin, la servitude d'une nouvelle route à construire ou d'un nouveau canal à creuser par le canton de Sittard, énoncée dans l'article 12 du Traité du 15 novembre, se trouve supprimée. La stipulation relative à la capitalisation facultative de la rente de

¹ Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

8,400,000 florins, dont la Belgique se trouve grevée, devait trouver sa place dans le traité entre les cinq Puissances et le Roi des Pays-Bas.

» Toutes ces modifications semblaient ne pas pouvoir rencontrer de difficultés de la part du gouvernement belge ; mais il en était autrement de la proposition de substituer le paiement d'un florin par tonneau pour tous les navires venant de la mer et se rendant à Anvers. Cette proposition semblait dure aux Belges, qui réclamaient la libre navigation de l'Escaut dans toute la force du terme, sur le fond des dispositions des articles 108-117 de l'Acte du Congrès de Vienne.

» La Hollande, de son côté, voulut maintenir l'application provisoire du tarif de Mayence, en s'étayant de l'argument qu'elle n'avait jamais fait de difficultés à adhérer au passage y relatif du 9^e article du Traité du 15 novembre.

» La difficulté n'a pas manqué de se présenter. Elle existe, et il s'agit de trouver les moyens de mettre les deux parties d'accord sur cette question.

» Sous ce rapport, un pas essentiel vient d'être fait. Le gouvernement belge, confidentiellement mis en connaissance du projet de traité de Lord Palmerston, a cru devoir ne plus se refuser à munir le sieur Van de Weyer des pleins pouvoirs nécessaires pour conclure et signer un traité définitif entre la Belgique et la Hollande. Ce plénipotentiaire vient d'en faire l'annonce officielle.

» Pendant qu'une démarche aussi positive avait lieu de la part du gouvernement belge, celui des Pays-Bas, sans entrer dans la discussion des rédactions confidentielles qui lui avaient été transmises de la part du plénipotentiaire britannique, sans même en faire aucune mention, adressait à la Conférence, qui ne l'avait point provoqué, une nouvelle note plus acerbe qu'aucune des précédentes, plus éloignée qu'aucune du bon esprit de conciliation, et par laquelle il réclame hautement, sans délai, la signature immédiate du traité qu'il a proposé à la Conférence par sa note du 30 juin, renouvelée par celle du 25 juillet.

» Le premier effet de cette note, qui a tout l'air d'un manifeste contre la Conférence, a dû donner à celle-ci la pensée que toutes les voies de conciliation étaient épuisées, qu'il n'y avait plus

aucun moyen de rapprocher les parties, et que ses propres délibérations devaient prendre une autre marche, porter sur un autre objet. »

Voici, en effet, la partie de la note néerlandaise du 20 septembre 1832 qui est relative à l'Escaut :

« Quant à la navigation de l'Escaut, elle fut réglée, dès l'origine de la négociation, de commun accord entre toutes les parties intéressées, sans avoir jamais donné lieu à la moindre difficulté, ni à la moindre hésitation.

» L'article 3 du douzième protocole du 20 janvier 1831 porte :

« Il est entendu que les dispositions des articles 108 jusqu'à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et des rivières navigables, seront appliquées aux rivières et aux fleuves qui traversent le territoire hollandais et le territoire belge » La Conférence reconnaissait ainsi la faculté de percevoir les droits sur l'Escaut. Ces stipulations furent littéralement reproduites dans l'article 3 de l'annexe A du douzième protocole, contenant les bases de séparation et, dans sa lettre remarquable du 18 février 1831, Son Excellence M. le plénipotentiaire britannique exposa, au nom de la Conférence, que cet article s'appliquait uniquement aux rivières navigables qui traversent les deux territoires de la Hollande et de la Belgique, et séparent ces contrées.

» Le 7^e des Dix-huit Articles, et le premier alinéa du 9^e des Vingt-quatre Articles le firent de nouveau reparaître, et le dernier alinéa de ce 9^e article mentionne expressément le tarif de Mayence.

» Le plénipotentiaire belge ayant réclamé contre cette stipulation, la Conférence déclara qu'elle ne pouvait désormais subir aucune modification. Le mémoire de la Conférence du 4 janvier 1832 confirme l'application à l'Escaut des articles 108 jusqu'à 117 de l'Acte du Congrès de Vienne. Le projet qui accompagna la note de la Conférence du 11 juin 1832 se trouve rédigé dans le même sens et porte explicitement : « La libre navigation des fleuves et rivières navigables, qui séparent ou traversent à la fois le territoire hollandais et le territoire belge, restera soumise aux droits de péages qui y sont perçus maintenant de part et d'autre. »

» Finalement, la Conférence établit une dernière fois dans l'annexe de son soixante-septième protocole que, provisoirement, la navigation des fleuves et rivières navigables, qui séparent ou qui traversent à la fois le territoire hollandais et le territoire belge, restera soumise aux tarifs de la convention signée le 31 mars 1831, à Mayence, pour le Rhin.

» Mettre aujourd'hui en question une matière fixée par sa nature même et par la voie diplomatique serait imposer aux actes de la négociation actuelle le sort du tissu de Pénélope.

» Les observations suivantes sur les stipulations spéciales, contenues dans le thème, touchant la navigation de l'Escaut, prouveront jusqu'à l'évidence que, inadmissibles en principe, elles l'étaient également dans les détails.

» L'Escaut oriental communique avec l'Escaut occidental par le Sloe, entre l'île de Walcheren et le Sud-Beveland, et par un passage guéable à marée basse, savoir le terrain submergé de Sud-Beveland entre la Zélande et le Brabant, passage qui constitue une communication entièrement intérieure, impraticable pour la grande navigation, et dont les plus petits bâtiments de mer ne peuvent se servir sans inconvénients et sans danger. Si, malgré cela, on citait l'Escaut oriental comme devant être libre au commerce et aux navires de toutes les nations, moyennant seulement un droit de tonnage d'un florin par tonneau, on n'en pourrait chercher les motifs que dans l'exclusion proposée de tout autre droit sur les eaux intérieures, à l'exception d'un droit de distance. En effet, l'admission de ces deux stipulations produirait pour résultat, d'abord, qu'il ne serait perçu sur les eaux intérieures aucun droit de reconnaissance en opposition au règlement de Mayence, mais uniquement un droit proportionné à la distance; ensuite, qu'il faudrait défalquer à cette distance l'Escaut oriental, vu que l'usage de cette rivière serait déjà censé être accordé à la Belgique comme celui de l'Escaut occidental, moyennant une somme de 150,000 florins.

» Dans le thème, on entendait stipuler expressément pour tous les pavillons, bien qu'il ne s'agisse que d'un traité de séparation entre la Hollande et la Belgique, et que le gouvernement néerlandais n'ait jamais eu l'intention d'en exclure aucun de l'Escaut.

» Il est, au contraire, disposé à user, envers les pavillons des nations non riveraines de l'Escaut, de toutes les facilités désirables ; déjà dans le mémoire du 14 décembre 1831, le gouvernement des Pays-Bas déclare que, bien que, par la séparation de la Hollande et de la Belgique, l'article 14 du Traité de Munster eût repris sa vigueur, il considérerait la liberté de l'Escaut comme la conséquence immédiate d'un traité équitable. Mais vouloir en principe assimiler les pavillons des États riverains à ceux des États non riverains, c'est détruire une stipulation très essentielle de l'Acte du Congrès de Vienne, maintenue dans le règlement sur la navigation du Rhin signé à Mayence, qui, cependant, n'a point empêché le Cabinet de La Haye d'admettre sur le Rhin néerlandais les pavillons des États non riverains sur le pied néerlandais, et d'offrir leur admission sur celui de la Convention de Mayence, moyennant, dans ce dernier cas, un équivalent pour la navigation et le commerce néerlandais.

» Un droit qui ne pourra excéder un florin par tonneau ne saurait être considéré que comme un avantage chimérique. La preuve s'en trouve dans l'estimation du produit à 150,000 florins, somme tellement insignifiante qu'à peine elle mériterait d'être mentionnée dans un traité, et entièrement insuffisante pour maintenir l'équilibre entre la navigation de la Hollande et de la Belgique. Le rachat finirait par réduire à néant la protection que ce droit assurerait au commerce néerlandais, puisque, du moment où le Trésor belge perdrait pour son compte les droits à lever sur l'Escaut, on verrait s'évanouir son influence sur la balance de la navigation des deux contrées.

» A l'appui d'un droit aussi exigü, on a cité l'allégation produite par les Belges, de l'article 111 de l'Acte du Congrès de Vienne. A ce qu'il paraît, ils ont eu en vue la stipulation portant : — « que les droits ne pourront, en aucun cas, excéder ceux existant actuellement » — ; et on l'applique à l'époque de la réunion de la Hollande et de la Belgique, lorsque la navigation de l'Escaut devint une navigation intérieure, et à celle postérieure à l'insurrection, lorsqu'il ne resta au Roi d'autre choix que de déclarer qu'il demeurerait provisoirement spectateur de la navigation de l'Escaut, se réservant expressément ses droits par une protestation formelle. — Même, à cette époque, la Conférence de

Londres, dans le 9^e protocole du 9 janvier 1834, reconnut explicitement la faculté de lever les droits de péage et de visite sur l'Escaut, établis en 1814, avant la réunion. Or, toute l'argumentation des Belges tombe, du moment qu'on consulte l'histoire qui prouve, de la manière la plus incontestable, que les droits perçus sur l'Escaut remontent à des siècles bien antérieurs au *Traité de Munster*, qu'ils continuèrent à être levés sous le système de ce *Traité* et jusqu'en 1793, lorsque la rive gauche de l'Escaut fut cédée à la France, qu'ils furent rétablis en 1814, et ne perdirent temporairement leur application que par la réunion de la Belgique à la Hollande, et qu'à beaucoup d'égards ils se trouvèrent infiniment plus onéreux que le *Traité de Mayence*. D'après l'Acte du Congrès de Vienne, ce tarif est entièrement applicable à l'Escaut; divers projets de séparation de la Hollande d'avec la Belgique, et les stipulations dont non seulement la Hollande est convenue avec la Conférence, mais qui ont été converties en traité entre les cinq Puissances et la Belgique, ont expressément établi ce tarif, et l'adoption du thème anéantirait totalement, en ce qui concerne les droits sur l'Escaut, non seulement la possession acquise à la Hollande par les traités, mais même les droits territoriaux inhérents à l'indépendance d'un peuple libre.

» Au surplus, le règlement de Mayence, fruit d'une négociation de quinze années, marquée de toutes parts par une rivalité prononcée à l'égard des intérêts commerciaux de la Hollande, seule à peu près contre tous, ne lui fut nullement offert comme un bénéfice; il ne lui accorda rien de ce que, sous un motif quelconque, on pouvait lui refuser, et l'on cherche en vain comment il adviendrait que le tarif de Mayence serait inapplicable à l'Escaut, dont la longueur depuis Anvers jusqu'à la mer est bien inférieure de celle de la mer aux ports du Rhin.

» Le § 4 du 9^e article contenait, sur le pilotage, des stipulations entièrement nouvelles, et d'autant plus inattendues que la Conférence de Londres avait, en général, approuvé la rédaction proposée, concernant cette matière, par le gouvernement des Pays-Bas, qu'elle y avait ajouté deux paragraphes qu'on disait émaner du Cabinet britannique, et que ces paragraphes avaient été accueillis à La Haye avec une légère modification. Le thème

détruisait ce qui précède ; il stipulait que les Belges pourraient établir sur l'Escaut néerlandais, dénomination dans laquelle on avait compris la communication intérieure, nommée Escaut oriental, et les Hollandais sur l'Escaut belge, par conséquent jusqu'à Gand et jusqu'à la frontière de France, et les deux peuples sur les côtes entre Ostende et l'île de Schowen, les services de pilotage qu'ils jugeraient convenables. Le second alinéa du 9^e des XXIV Articles avait mentionné une surveillance commune, qu'on dut rejeter à La Haye; selon le thème, elle serait remplacée par un service indépendant que chaque État pourrait établir sur le territoire de l'autre, service encore plus incompatible avec les droits territoriaux et avec l'indépendance de la Hollande, que la surveillance commune.

» Quant aux eaux intérieures, le Cabinet néerlandais a offert leur usage d'après la législation nationale, à l'instar de ce qui se pratique généralement à cet égard dans les autres États indépendamment d'arrangements ultérieurs, et dont on conviendrait de gré à gré, par un traité de navigation et de commerce qui assurerait, en même temps, au commerce et à la navigation de la Hollande des avantages analogues, réciprocité qu'on semble avoir perdue de vue. La Conférence a désiré l'application du tarif de Mayence aux eaux intérieures. Le thème tendait à annuler cette proposition de la Conférence par les termes de : « proportion des distances gardée ; » comme si le tarif de Mayence n'eût contenu qu'un droit de distance. On s'est déjà permis de relever ci-dessus le rapport de ces termes avec la mention de l'Escaut oriental.

» Dans le § 7 on revenait sur la pêche, qu'on avait laissée entièrement tomber depuis les derniers mois de la négociation.

» Il n'était point fait mention spécialement, dans cette communication, du projet confidentiel d'arrangement remis par Lord Palmerston, le 6, au plénipotentiaire néerlandais. »

La Conférence, voulant essayer de tous les moyens qu'elle croyait propres à amener une entente, résolut d'interroger le plénipotentiaire hollandais en personne, et elle lui adressa une série de questions parmi lesquelles nous citerons seulement celle qui concerne la navigation de l'Escaut :

« 4^e question adressée au plénipotentiaire néerlandais dans la Conférence du 25 septembre 1832 :

» Dans le traité que le plénipotentiaire néerlandais serait prêt à signer avec la Belgique, admettrait-il en principe que la navigation de l'Escaut serait libre pour les navires de toutes les nations, et que ces navires ne seraient assujettis à aucune relâche, à aucune visite ni examen de cargaison, mais seulement, sans distinction de pavillon, à un droit de tonnage modéré? »

Le baron Van Zuylen répondit :

« Une mesure provisoire, quant à la navigation de l'Escaut, ayant été proposée par les cinq Cours susdites, dans le dernier alinéa du 9^e article des XXIV, le Cabinet de La Haye y a acquiescé, et cette mesure provisoire n'ayant fait depuis lors l'objet d'aucune controverse officielle, le plénipotentiaire néerlandais ne se trouve autorisé qu'à reproduire la même stipulation, comme il a eu l'honneur de s'en acquitter par son projet de traité du 30 juin, stipulation d'ailleurs surabondamment confirmée dans la note du 10 juillet dernier. »

Il ajouta verbalement :

« Le plénipotentiaire néerlandais n'est pas autorisé à accéder à un arrangement définitif par rapport à la navigation de l'Escaut, ni même à admettre le principe d'un tel arrangement, et quant au provisoire, ses instructions ne lui permettent que d'adopter l'application du tarif de Mayence. »

Voici le texte des observations que cette réponse suggéra aux membres de la Conférence :

« Le plénipotentiaire néerlandais, en réclamant l'adoption provisoire du tarif de Mayence à l'Escaut, comme ressortant du dernier alinéa du 9^e des XXIV Articles, a évidemment perdu de vue que sa Cour a non seulement rejeté l'ensemble de ces XXIV Articles, mais qu'elle a protesté spécialement contre ce même article 9 dont il invoque aujourd'hui en sa faveur l'application partielle.

» Le tarif de Mayence réclamé par le plénipotentiaire néerlandais, n'offrant que des chiffres, ne saurait servir de réponse qu'à la question relative à la perception d'un droit de tonnage, mais

non à d'autres qui s'y rattachent essentiellement, telles que celles sur la liberté de la navigation de l'Escaut pour les navires de toutes les nations, et sur l'affranchissement de ceux-ci de toute visite, relâche forcée et examen de cargaison. »

Après cet interrogatoire, il était difficile déjà de douter de la résolution du gouvernement des Pays-Bas de se refuser à toute concession ; un mémoire qu'il adressa, le 18 octobre, à la Conférence, vint confirmer cette manière de voir. En voici un passage¹ :

« Il n'est nullement étonnant que l'uniformité du langage des journaux néerlandais, en abordant la politique extérieure de la Hollande et la négociation actuelle, ait fait naître la supposition à l'étranger qu'ils étaient dirigés par le gouvernement. Mais cette uniformité n'a d'autre origine que la bonne cause de la Hollande et l'esprit public et la rectitude du jugement de la nation. Nulle autre ne jouit d'une liberté de presse plus illimitée, naturalisée chez elle depuis des siècles, sans être assujettie à aucune censure ni autres entraves. Il s'ensuit que le Cabinet de La Haye n'est responsable d'aucun article de journal, à l'exception de la partie officielle du *Staats-Courant*, et que les journaux du pays ne sauraient tirer à conséquence, comme s'ils dévoilaient ses intentions. Au surplus, il règne dans les lignes citées, une inversion des faits ; les journaux néerlandais n'ayant commencé à s'occuper de la navigation de l'Escaut qu'après que les Belges, en opposition aux XXIV Articles, eurent élevé, par la voie des feuilles publiques, de brochures, d'adresses et de pétitions, des réclamations contre l'application du tarif de Mayence à l'Escaut, de manière que les articles des journaux néerlandais devinrent l'effet, non la cause de ces réclamations.

» Au reste, les difficultés inattendues et nouvelles, élevées aujourd'hui contre l'application à l'Escaut du tarif, et autant que possible du règlement de Mayence, disparaîtraient du moment où l'on examinerait avec plus d'attention et de loisir les résultats de

¹ *Papers relative to the affairs of Belgium.*

cette application, la Belgique ayant su donner le change à une partie du public par des assertions exagérées et erronées. Elle a aussi soutenu que les droits de pilotage sur l'Escaut excéderaient ceux sur la Meuse, tandis que, le plus souvent, les derniers excèdent les premiers. »

Avant la remise de cette note, la Conférence de Londres, convaincue que le Cabinet de La Haye ne voulait pas accepter le Traité des XXIV Articles dans son ensemble, et que son refus portait même sur des stipulations essentielles, — s'était réunie le 1^{er} octobre. Les plénipotentiaires des cinq Puissances furent unanimes pour « improuver hautement » les dernières déterminations du gouvernement des Pays-Bas; mais l'accord cessa lorsqu'il s'agit de déterminer les moyens à employer pour atteindre le but que se proposait la Conférence, et donner satisfaction le plus tôt possible aux légitimes intérêts de la Belgique.

Les plénipotentiaires d'Autriche, de Prusse et de Russie déclarèrent ne pouvoir s'associer à d'autres mesures qu'à la libération de la Belgique du paiement des arrérages qu'elle devait à la Hollande depuis le 1^{er} janvier 1832; tandis que les plénipotentiaires de France et de la Grande-Bretagne exprimant l'avis qu'il importait de prendre des mesures décisives, réservèrent à leurs gouvernements la faculté d'agir pour obtenir l'exécution du traité conclu avec la Belgique conformément aux engagements contractés.

La Conférence se sépara momentanément après sa réunion du 1^{er} octobre; elle avait bien reconnu la nécessité de mesures coercitives; mais, en présence du désaccord des plénipotentiaires sur le choix des moyens à employer, chaque Puissance avait, en quelque sorte, repris sa liberté d'action.

Le gouvernement belge ne pouvait négliger de prendre acte des principes consignés dans le protocole du 1^{er} octobre; il s'empressa d'en appeler aux Cabinets de Londres et de Paris pour réclamer l'exécution de la garantie stipulée par l'article 25 du Traité du 15 novembre 1834; — exprimant l'espoir que des mesures vigoureuses et efficaces seraient prises, en exécution des engagements contractés envers la Belgique.

La France et l'Angleterre conclurent à Londres, le 22 oc-

tobre 1832, une convention en vertu de laquelle il fut décidé que les deux Puissances procéderaient à l'exécution du Traité du 15 novembre, conformément à leurs engagements; que l'évacuation territoriale formerait un commencement d'exécution; que les gouvernements de Hollande et de Belgique seraient requis d'opérer réciproquement cette évacuation pour le 12 novembre; que la force serait employée contre celui de ces gouvernements qui n'aurait pas donné son consentement pour le 2 novembre; que notamment, en cas de refus de la Hollande, l'embargo serait mis sur les vaisseaux hollandais et que, le 15 novembre, une armée française entrerait en Belgique pour faire le siège de la citadelle d'Anvers¹.

On sait que le gouvernement belge répondit favorablement à la sommation des deux Cours, tandis que la réponse du Cabinet de La Haye fut négative. Dès le 5 novembre, l'embargo était mis sur les vaisseaux hollandais dans les ports de la France et de la Grande-Bretagne, et l'armée française, commandée par le maréchal Gérard, entra en Belgique le 15 novembre, se dirigeant vers la citadelle d'Anvers.

Pendant que la France et l'Angleterre procédaient ainsi à l'accomplissement des mesures coercitives, dont elles avaient stipulé la nécessité depuis le 1^{er} octobre, le Cabinet de Berlin faisait une dernière tentative de conciliation, en reprenant le rôle de médiateur que Lord Palmerston avait tenté précédemment. un projet d'arrangement, élaboré par le baron de Bulow, fut communiqué au gouvernement néerlandais qui le fit sien et le soumit, le 9 novembre 1832, à Lord Grey, le chef du Cabinet britannique.

Voici le texte de l'article 7 de ce projet :

« § 1. Les dispositions des articles 108 à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront applicables aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire néerlandais et le territoire belge.

» § 2. Des commissaires se réuniront de part et d'autre à

¹ НОТНОМВ. *Essai historique et politique sur la révolution belge.*

., dans le délai d'un mois, afin de convenir d'un règlement définitif pour l'exécution de ces dispositions.

» § 3. Provisoirement et jusqu'à ce que ledit règlement soit arrêté, la navigation de la Meuse restera libre au commerce des deux pays, qui adopteront pour ce fleuve les tarifs de la convention signée à Mayence, le 31 mars 1831, ainsi que les autres dispositions de ladite convention, en autant qu'elles pourront s'appliquer à la libre navigation de la Meuse.

» § 4. Provisoirement aussi le Gouvernement néerlandais s'engage à ne percevoir qu'un droit unique de tonnage sur tous les bâtiments étrangers qui, arrivant de la haute mer, remonteront l'Escaut néerlandais oriental ou occidental pour se rendre dans l'Escaut belge, ou qui, arrivant de l'Escaut belge, descendront l'Escaut néerlandais oriental ou occidental pour se rendre dans la haute mer. Ce droit unique de tonnage sera de pour les bâtiments étrangers qui, arrivant de la haute mer, remonteront l'Escaut néerlandais oriental ou occidental pour se rendre dans l'Escaut belge, et de pour les bâtiments étrangers qui, arrivant de l'Escaut belge, descendront l'Escaut néerlandais oriental ou occidental, pour se rendre dans la haute mer. Le droit ci-dessus mentionné sera perçu à sans visite ni formalité de douane quelconque, et restera le même quelle que puisse être la cargaison desdits bâtiments, ou le pavillon qu'ils porteront.

» § 5. Les dispositions provisoires du paragraphe précédent assimilant le pavillon belge au pavillon étranger sur l'Escaut néerlandais, il est entendu que, par une juste réciprocité, le pavillon hollandais sera provisoirement assimilé au pavillon étranger sur l'Escaut belge et traité à l'égal des nations les plus favorisées.

» § 6. Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à fixer les droits de pilotage sur l'Escaut néerlandais à un taux modéré, et à veiller à la conservation des passes de ce fleuve.

» § 7. Le gouvernement belge prend un engagement pareil pour la partie de l'Escaut qui traverse son territoire.

» § 8. De part et d'autre, le taux modéré des droits de pilotage sur l'Escaut sera publié immédiatement après l'échange des ratifications du présent traité.

» § 9. Chacun des deux gouvernements désignera, l'un à Flessingue, l'autre à Anvers, des fonctionnaires locaux ou des commissaires *ad hoc*, qui seront autorisés à se concerter sur toutes les mesures qu'exigeront la conservation des passes de l'Escaut et le placement ainsi que l'entretien des balises qui les indiquent. Ces mesures seront immédiatement mises à exécution, le cas échéant, par les fonctionnaires ou commissaires néerlandais sur l'Escaut néerlandais, et par les fonctionnaires ou commissaires belges sur l'Escaut belge.

» § 10. Les Hollandais seront admis tant à la navigation des eaux intérieures qu'à celle de toutes les autres eaux navigables de la Belgique, et les Belges tant à la navigation des eaux intérieures qu'à celle de toutes les autres eaux navigables de la Hollande.

» Cette admission réciproque aura lieu sur le pied de la nation la plus favorisée sous le rapport de la navigation, et provisoirement à un taux qui ne pourra excéder celui des tarifs de la convention de Mayence du 31 mars 1831.

» § 11. Les conditions définitives de l'usage réciproque de toutes les eaux mentionnées dans le § précédent, seront déterminées par une négociation qui sera ouverte le plus tôt possible entre la Hollande et la Belgique, pour la confection d'un traité de navigation et de commerce basé sur les convenances et les intérêts respectifs des deux pays. »

Le plénipotentiaire néerlandais déclarait accepter cet article moyennant les modifications suivantes :

- « § 2, ligne 2, insérer le mot *Brédu*.
- » § 4, lignes 2 et 3, remplacer les mots : *s'engage à ne percevoir qu'un droit unique de tonnage*, par : *percevra un droit unique sous le nom de droit de péage*.
- » Lignes 6, 9, 14 et 17, rayer les mots : *oriental ou*.
- » Ligne 11, rayer les mots : *de tonnage*.
- » Lignes 12 et 15, insérer les mots : *un florin 50 centimes* (sic)
- » *par tonneau*.
- » Ligne 20, insérer le mot : *Flessingue*.
- » *Observation* : Les présentes stipulations sur la navigation de l'Escaut et celles du § 10 du présent article ne peuvent être

» admises par le Cabinet de La Haye, que moyennant la rédaction qu'il propose de l'article 9.

» § 5, ligne 6, au lieu de : *hollandais*, lire : *néerlandais*.

» § 6, ligne 2, au lieu de : *de pilotage*, lire : *de pilotage, de balise et de fanal.* »

Le baron van Zuylen van Nyevelt avait résumé la proposition de son gouvernement en les termes que voici :

« Accepter comme base du traité le projet proposé par le Cabinet de Berlin, ci-joint ;

» Rassurer le commerce contre toute élévation nouvelle des droits de transit par le Limbourg ;

» D'après les explications des 26 et 27 octobre dernier, le taux de trois florins à lever sur l'Escaut par tonnage ayant paru trop élevé, ce taux sera diminué. »

Il s'établit, sur ce projet, une correspondance entre le comte Grey et M. van Zuylen van Nyevelt. Mais le ministre anglais s'aperçut bientôt que la négociation n'avait qu'un but dilatoire : qu'il s'agissait uniquement de gagner du temps.

Le négociateur néerlandais protestait cependant des intentions conciliantes de son gouvernement :

« Le projet du Cabinet de Berlin, disait-il, d'ailleurs si complet, avait laissé en blanc quelque peu de points qu'une entente de quelques heures aurait facilement aplanis, et que par conséquent il ne m'appartenait pas de décider à moi seul. Mais, indépendamment de ce temps matériellement requis pour arriver de commun accord à la rédaction de ce traité, quels étaient donc, Milord, les objets qui de notre côté pouvaient conduire à des délais? Est-ce la question de l'Escaut? Mais vous savez, Milord, que dès que le ministère britannique en a fait une question anglaise et européenne, mon Cabinet, quoique surpris de voir des médiateurs s'occuper de leurs propres intérêts, s'est déclaré disposé à accepter tout ce que le projet de Berlin avait proposé à cet égard.

» Il ne restait à s'accorder que sur le *quantum* du péage, que nous avions désiré fixer à trois florins par tonneau. Lorsque ce consentement et cette proposition de mon Cabinet furent communiqués

à la Conférence, le 26 octobre, et firent le lendemain, 27, l'objet de mon entretien avec Votre Excellence, vous jugeâtes, Milord, ce taux de trois florins trop élevé. Dès cet instant, désireux de nous assurer le suffrage imposant du chef du gouvernement de Sa Majesté Britannique, j'employai tout mon zèle et réussis à déterminer mon Cabinet à m'accorder la faculté de diminuer ce taux ; et je crois avoir tout gagné, en vous en donnant, Milord, le 9 dernier, l'assurance verbale et par écrit. »

Le 13 novembre 1832, Lord Grey répliqua :

« Quant au montant du droit à lever sur la navigation de l'Escaut, il est vrai que Votre Excellence a établi que vous aviez de pleins pouvoirs pour consentir à la réduction du droit proposé par le gouvernement néerlandais de trois florins le tonneau à un moindre taux. Mais jamais Votre Excellence n'a spécifié à quel taux vous étiez prêt à fixer ce droit. Ceci était donc déjà en soi-même un objet de discussion ultérieure, sur lequel on ne pouvait s'entendre sans la participation du gouvernement belge, et déjà ce point, s'il n'eût été même que le seul, eût nécessairement demandé de nouveaux délais qui n'étaient plus possibles. Je dois observer ici que, si la question de la navigation sur l'Escaut a été traitée comme concernant toutes les Puissances européennes, elle ne l'a été ainsi que parce qu'on trouve que les prétentions du gouvernement belge étaient basées sur le Traité de Vienne, par lequel les droits généraux touchant la navigation de ce fleuve ont été assurés. »

La Convention du 21 mai 1833

Nous n'entrerons ici dans aucun détail au sujet des opérations militaires de l'armée française ; nous nous bornerons à constater que la place d'Anvers, après une très glorieuse défense, capitula le 23 décembre 1832, et que les Cabinets de Londres et de Paris saisirent immédiatement cette occasion pour proposer au gouvernement néerlandais de conclure un arrangement préliminaire en neuf articles, destiné à établir, en attendant la signature d'un Traité définitif, un *modus vivendi* entre la Belgique et les Pays-Bas. L'article 3 de ce projet de convention portait :

« Jusqu'à la conclusion d'un traité définitif entre la Hollande et la Belgique, la navigation de l'Escaut restera libre et sans aucune entrave, comme elle l'a été depuis le 20 janvier 1831, conformément à la déclaration faite par S. M. le Roi des Pays-Bas aux cinq Puissances, le 25 janvier 1831. »

Le Gouvernement néerlandais accepta, le 9 janvier 1833, cette ouverture, mais proposa la rédaction suivante de l'article 3 :

« Jusqu'à la conclusion d'un traité définitif entre la Hollande et la Belgique, le gouvernement néerlandais percevra sur l'Escaut un droit unique sous le nom de droit de péage. Ce droit sera de ... par tonneau pour les bâtiments qui, arrivant de la haute mer, remonteront l'Escaut néerlandais, et de ... par tonneau pour les bâtiments qui descendront l'Escaut néerlandais pour se rendre dans la haute mer. Le droit ci-dessus mentionné sera perçu à Flessingue, sans visite ni formalité de douane quelconque, et restera le même quelle que puisse être la cargaison des dits bâtiments ou le pavillon qu'ils porteront. »

Les Gouvernements anglais et français ne pouvaient se rallier à cette proposition ; ils modifièrent leur rédaction primitive et offrirent la version suivante de l'article 3 :

« La navigation de l'Escaut restera libre et, jusqu'à la conclu-

sion d'un arrangement définitif, elle sera maintenue telle qu'elle était le 1^{er} novembre 1832. »

La Hollande ne voulait pas céder. Voici le texte des instructions, très intéressantes, que le Cabinet de La Haye adressait, le 25 janvier 1833, à son plénipotentiaire à Londres¹ :

« Votre dépêche du 18 janvier fait mention d'une conférence que vous avez eue, le 16, au Foreign Office, avec le Prince de Talleyrand et Lord Palmerston. Dans cette conférence on vous a demandé des renseignements sur la liberté de la navigation de l'Escaut. Les éclaircissements suivants vous mettront à même de les donner et d'exposer que le gouvernement des Pays-Bas n'a jamais contesté la libre navigation de l'Escaut et que si, par exception, celle-ci a quelquefois éprouvé des entraves, elles sont dues à l'empire de circonstances indépendantes de la Cour de La Haye.

» La Hollande ayant établi le blocus des ports de la Belgique, la Conférence de Londres résolut, dans son protocole du 9 janvier 1831, de faire connaître au plénipotentiaire du Roi que les cinq Puissances, ayant pris sous leur garantie la cessation complète des hostilités, ne sauraient admettre, de la part de Sa Majesté, la continuation d'aucune mesure qui porterait un caractère hostile, et que ce caractère étant celui qui entravait la navigation de l'Escaut, les cinq Puissances étaient obligées d'en demander une dernière fois la révocation. La Conférence observa que cette révocation devait être entière et rétablir la libre navigation de l'Escaut, sans autres droits de péage ni de visite que ceux qui étaient établis en 1814, avant la réunion de la Belgique à la Hollande, en faveur des bâtiments neutres et de ceux qui appartiendraient aux ports belges.

» La dite résolution se fondait sur la supposition que le blocus était une mesure portant un caractère hostile, et sur le principe que toute hostilité devait cesser.

» La communication ci-dessus mentionnée de la Conférence, ayant été accompagnée d'une réserve comminatoire, le Roi fit

¹ Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

exposer, le 25 janvier 1831, que Sa Majesté s'était déterminée à ne pas s'opposer à la force majeure, et à demeurer pour le moment, à partir du 20 janvier 1831, spectateur de la libre navigation sur l'Escaut des bâtiments neutres ou appartenant aux ports belges, sous la réserve et la protestation les plus formelles, tant par rapport à ladite navigation elle-même qu'aux droits que Sa Majesté avait la faculté de lever des bâtiments qui naviguent sur l'Escaut. Le Roi déclara encore que, dans le cas de non-exécution ou d'infraction subséquente des obligations que la Conférence avait imposées par le même protocole au soi-disant gouvernement provisoire de la Belgique, et d'un délai éventuel de la Conférence à employer la force pour y mettre un terme, Sa Majesté se réservait d'user de nouveau et incessamment de son bon droit en rétablissant les mesures de précaution sur l'Escaut et le blocus maritime.

» Dans tout le cours des négociations, le gouvernement des Pays-Bas partit du principe qu'il n'entendait nullement fermer l'Escaut, et que la libre navigation de cette rivière, sauf les droits, devrait être la conséquence nécessaire d'un traité de séparation de la Belgique d'avec la Hollande. Le projet de convention, qui accompagna la note néerlandaise du 9 janvier 1833 aux chargés d'affaires de France et de la Grande-Bretagne, et présenté, en même temps, aux Cours d'Autriche, de Prusse et de Russie, en offre la preuve la plus récente. Aussi, les entraves qu'éprouva la navigation de l'Escaut à l'époque du protocole du 9 janvier 1831 ne furent que la conséquence inévitable de circonstances particulières, savoir, du blocus des ports belges et des précautions qu'exige la ligne militaire de la Hollande.

» Lorsqu'au mois de novembre 1832 la France et la Grande-Bretagne eurent abandonné le principe établi par le protocole du 9 janvier 1831, comme condition de la liberté de l'Escaut, que de toutes parts on s'abstiendrait d'hostilités, et nonobstant les Actes de la Conférence de Londres, eurent pris et mis à exécution, en pleine paix, des mesures hostiles contre la navigation marchande de la Hollande et contre les troupes des Pays-Bas occupant la citadelle d'Anvers et ses dépendances, le gouvernement néerlandais limita les représailles au renvoi de ses ports, dans un temps indiqué, des bâtiments anglais et français, et à

la non-admission de ceux qui auraient encore l'intention de s'y rendre. Ni l'attaque de la citadelle d'Anvers, ni la continuation de l'atteinte portée à la navigation et au commerce néerlandais, n'ont altéré cette détermination de la Cour de La Haye; plus d'un navire des deux pays réfugié dans nos ports y a reçu l'assistance désirable, et nouvellement encore un bâtiment anglais, échoué sur la côte de Terschelling, y a trouvé l'accueil habituel de l'hospitalité.

» Ces circonstances, toutefois, ne pouvaient manquer d'influer sur la navigation de l'Escaut, et il n'échappa pas aux Cabinets de Londres et de Paris combien ce résultat était inévitable. En effet, les bâtiments anglais et français reçurent à Anvers et sur l'Escaut, comme à Amsterdam et à Rotterdam, l'injonction des consuls respectifs de mettre sans délai à la voile et, dès le 7 novembre 1832, l'ordre fut donné par le *Custom House* de Londres de ne pas permettre la sortie des bâtiments destinés pour les ports de la Hollande ou pour Anvers. Mais si la navigation de l'Escaut se trouva temporairement interrompue pour les bâtiments de la France et de la Grande-Bretagne, elle demeura libre pour les autres pavillons, même postérieurement à l'arrivée de l'armée française sous les murs de la citadelle d'Anvers. Ce fut seulement après que cette armée eût mis obstacle aux communications sur l'Escaut, et eût repoussé le pavillon néerlandais qui, jusqu'ici, avait entretenu une libre communication avec l'Escaut supérieur, qu'on se vit obligé d'adopter des dispositions analogues sur l'Escaut inférieur, qui interrompirent la navigation en général, résultat uniquement causé par les positions militaires et par les circonstances qui précédèrent, accompagnèrent et suivirent le siège de la citadelle d'Anvers.

» Nonobstant le retour de l'armée française sur son territoire et celui de la flotte combinée aux Dunes, cet état de choses n'a pas changé. La navigation des Pays-Bas continue à être entravée; des militaires et des marins néerlandais se trouvent retenus en France, et les Belges viennent de prendre et d'armer, sur l'Escaut inférieur, des positions non occupées par eux précédemment, où les troupes françaises s'étaient établies, et d'où ils préparent, sur différents points, des moyens d'attaque qui exigent

de redoubler, pour le maintien du *statu quo*, les mesures de précaution.

» Quelque fondée que soit dès lors la Cour de La Haye, qui n'a nullement provoqué ces complications inattendues, et qui aujourd'hui se voit, de vive force, dépossédée de ses principales garanties sur l'Escaut supérieur, à ne pas permettre, pour le présent, la navigation de l'Escaut, elle n'usera point à cet égard de toute l'étendue de ses droits expressément réservés dans sa déclaration du 25 janvier 1831, et cherchera à les concilier avec l'intérêt de la navigation et du commerce.

» A cet effet, elle ne s'opposera pas à la libre navigation de l'Escaut, autant et aussi longtemps que le permettront la sûreté et la défense de la Hollande; mais, comme le Roi, en se déterminant, en janvier 1831, à demeurer pour le moment spectateur de cette navigation, ne pouvait prévoir que le système de conciliation constamment suivi par la Hollande n'aurait pas encore amené un arrangement deux ans après, et que Sa Majesté ne saurait, en opposition aux intérêts de la Hollande, garder plus longtemps à cet égard une attitude passive. Elle se réserve et a l'intention d'user très incessamment de son droit reconnu par la Conférence elle-même dans son neuvième protocole du 9 janvier 1831.

» Ledit système sera également appliqué aux bâtiments de commerce anglais et français, ou appartenant aux ports de la Belgique, dans la supposition qu'il soit mis un terme aux mesures adoptées par la France et la Grande-Bretagne contre la navigation des Pays-Bas, et que les militaires et marins néerlandais retenus en France soient renvoyés avec armes, bagages, etc.; s'il en était autrement, la Hollande serait dans le cas de maintenir également, par rapport à l'Escaut, les dispositions de l'arrêté royal du 16 novembre 1832, officiellement publié, et ordonnant le renvoi des bâtiments anglais et français qui arriveraient de la mer sur le territoire néerlandais. »

Le baron van Zuylen van Nyevelt adressa, le 5 février 1833, aux représentants de l'Angleterre et de la France, une nouvelle communication qui proposait, pour l'article 3, la rédaction suivante :

« Jusqu'à la conclusion d'un traité définitif entre la Hollande et la Belgique, la navigation de l'Escaut sera libre, sauf paiement des droits de péage et de visite établis en 1814. »

Cette combinaison fut encore repoussée par les Cabinets anglais et français; leur note du 14 février établit d'abord que le contre-projet néerlandais du 9 janvier était inadmissible :

« Ce projet, disaient les plénipotentiaires, demandait que le gouvernement néerlandais fût autorisé à lever un droit de tonnage sur l'Escaut sans entrer dans aucune des obligations dépendantes de ce droit, telles que celles qui ont rapport au balisage et au pilotage sur cette rivière, et qui doivent être inséparablement liées à la perception du droit; et il demandait même que ce droit fût payé à Flessingue ou à Bathz, demande qui était sujette à de fortes objections, puisqu'elle entraînait des détentions et des retards prolongés pour les bâtiments naviguant sur l'Escaut.

» Il demandait encore un droit de transit sur les routes au travers du Limbourg, quoique les cinq Puissances aient garanti à la Belgique l'usage de ces routes pour l'utilité du commerce, et sans autre droit qu'un péage pour leur réparation et leur entretien.

» Il demandait, enfin, que les gouvernements de France et de la Grande-Bretagne s'engageassent à ce que la Belgique payât annuellement, jusqu'à conclusion d'un traité définitif avec la Hollande, la somme de 8,400,000 florins par paiements semestriels, pour sa part des intérêts de la dette commune du ci-devant royaume-uni des Pays-Bas.

» Mais cette charge considérable annuelle a été assignée à la Belgique par le Traité du 15 novembre 1831, comme partie d'un arrangement général et final par lequel différents avantages commerciaux devaient lui être assurés, et par lequel le Roi Grand-Duc devait accéder formellement à la délimitation territoriale, et reconnaître le souverain de la Belgique.

» Il est donc évidemment impossible que la Belgique prenne sur elle le paiement d'une partie quelconque de cette charge annuelle, avant qu'elle soit mise en jouissance de tous les avantages commerciaux qu'un traité définitif doit lui assurer, et avant

que ses limites territoriales et son souverain soient formellement reconnus par le Roi Grand-Duc. »

La note continuait :

« Quant au projet du 5 février, les soussignés ne pouvaient pas hésiter, un seul instant, à le déclarer inadmissible. Il contient en fait la demande que l'embargo soit levé et que les troupes hollandaises, actuellement en France, rentrent dans leur pays, pendant que la seule chose que le Gouvernement néerlandais offre de leur faire de son côté, c'est de mettre sur la navigation de l'Escaut des droits qui n'ont pas été levés pendant les deux dernières années, et de soumettre les bâtiments naviguant sur cette rivière à des visites et à des recherches dont ils ont été exempts durant cette période.

» Les soussignés ont de fortes raisons de croire qu'aucun droit n'a été légalement levé, ni aucune visite de bâtiment légalement faite sur l'Escaut, dans l'année 1814, avant l'union de la Belgique et de la Hollande, et ils ne sauraient voir une disposition bien pacifique de la part du gouvernement néerlandais, ni un désir bien sincère d'arriver à un arrangement définitif avec la Belgique, dans le refus que fait ce gouvernement par son plénipotentiaire d'entrer dans la discussion d'un arrangement final au sujet de l'Escaut, et dans l'intention qu'il montre, en même temps, de mettre en avant des prétentions qui reposent sur des faits contestés, et qui sont applicables seulement à cet état de choses intermédiaire qu'un traité définitif pourrait terminer si promptement. »

Le plénipotentiaire néerlandais répliqua par un mémoire daté du 26 février :

« Dans le projet du 9 janvier, disait le baron van Zuylen, le gouvernement hollandais chercha à rétablir l'équilibre entre les deux parties, en ajoutant certains arrangements réclamés par les droits de la Hollande, car s'il était évident pour la France et la Grande-Bretagne que les Belges ne pouvaient accepter aucun arrangement provisoire, qui ne leur donnât pas la jouissance immédiate de la navigation de la Meuse et celle de l'Escaut, il ne

l'était pas moins pour la Hollande que cette jouissance ne pouvait avoir lieu à son détriment.

» Sans ces modifications, la Belgique, après la signature de la convention qui lui eût assuré à peu près tout ce qu'elle désirait sans aucune charge, n'eût presque plus eu de motif de conclure un arrangement définitif. Elles concernaient la levée d'un droit unique sur l'Escaut, sans visite ni formalité de douane, ainsi que la France et la Grande-Bretagne l'avaient elles-mêmes désiré; un droit de transit dans le Limbourg n'excédant pas un pour cent, mais demeurant pour la plus grande majorité des articles de commerce infiniment au dessous de ce maximum, et le paiement par la Belgique, à partir du 1^{er} janvier 1833, de sa quote-part dans le service des rentes des dettes publiques, à raison d'une somme annuelle de 8,400,000 florins.

» Le plénipotentiaire des Pays-Bas ne se serait pas refusé d'entrer dans les détails du balisage et du pilotage de l'Escaut, bien qu'ils eussent paru moins propres à être compris dans une convention préliminaire. »

Et plus loin :

« D'après l'article 1^{er}, la navigation de l'Escaut resterait en outre libre, et jusqu'à la conclusion d'un arrangement définitif, elle serait maintenue, telle qu'elle était le 1^{er} novembre 1832. Le plénipotentiaire néerlandais, auquel le Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas avait, par une dépêche du 25 janvier, exposé les principes de son gouvernement sur cette matière, crut offrir un gage de paix en proposant de régler provisoirement la navigation de l'Escaut, non d'une manière unilatéralement favorable, mais en prenant la réciprocité des avantages comme la véritable base de tout accord solide. En conséquence, tout en admettant la libre navigation de l'Escaut, il se reporta au protocole même de la Conférence du 9 janvier 1831, qui l'avait stipulée, « sans autre droit de péage ni de visite que ceux qui étaient établis en 1814 avant la réunion », et pour qu'il n'y eût pas lieu à la moindre contestation de la part de la Belgique, il rédigea l'article d'après les propres expressions de la déclaration du soi-disant gouvernement provisoire à Bruxelles, en date du 15 décembre 1830. »

Peu de temps après, M. van Zuylen van Nyevelt fut remplacé, comme plénipotentiaire à Londres, par un ministre plus conciliant, M. Dedel, qui présenta, le 23 mars 1833, au représentants de l'Angleterre et de la France, un projet de convention portant armistice entre la Belgique et la Hollande jusqu'au 1^{er} août suivant; il demandait l'évacuation, par les troupes belges, des endroits qu'elles n'occupaient pas, au 1^{er} novembre 1832, sur les rives de l'Escaut, depuis la Pipe de Tabac jusqu'au-dessous du village du Doel et du fort Frédéric-Henri. Le projet de convention stipulait en même temps que la navigation de l'Escaut resterait telle qu'elle avait été avant le 1^{er} novembre 1832.

Une négociation s'ensuivit entre M. Dedel et les plénipotentiaires des Puissances. Le gouvernement belge avait fait connaître les deux conditions auxquelles il entendait subordonner son adhésion.

Nous citerons ici les termes de la seconde de ces conditions, qui concerne la navigation de l'Escaut¹ :

« Le gouvernement hollandais avait invoqué le protocole n° 9, du 9 janvier 1831, pour soutenir qu'il aurait pu, même avant l'arrangement définitif, percevoir sur l'Escaut un péage équivalent à celui qui, de droit ou de fait, existait en 1814. En déclarant que la navigation de l'Escaut était rétablie aux termes du protocole du 9 janvier 1831, on aurait laissé ouverture à cette prétention de la Hollande; comme réellement il n'avait point été perçu de péage ni exigé de visite depuis le 20 janvier 1831 jusqu'au 1^{er} novembre 1832, le gouvernement belge demanda qu'on s'en rapportât au *statu quo* de cette dernière époque, et non à celui de 1814. »

On se mit enfin d'accord sur la rédaction d'une Convention, entre les Cabinets de Londres, de Paris et de La Haye, qui fut signée à Londres le 21 mai 1833, ratifiée le 31 mai, notifiée le 1^{er} juin au plénipotentiaire belge et acceptée le 10 juin par le gouvernement du Roi Léopold.

L'article 3 de cette Convention portait :

« Tant que les relations entre la Hollande et la Belgique ne seront pas réglées par un traité définitif, S. M. Néerlandaise

1 NOTHOMB. *Essai historique et politique sur la révolution belge.*

s'engage à ne point recommencer les hostilités avec la Belgique, et à laisser la navigation de l'Escaut entièrement libre. »

Le texte de la Convention était suivi de l'article explicatif suivant :

« ARTICLE EXPLICATIF.

» Il est convenu, entre les Hautes Parties contractantes, que la stipulation relative à la cessation des hostilités, renfermée dans l'article 3 de la Convention de ce jour, comprend le grand-duché de Luxembourg et la partie du Limbourg occupée provisoirement par les troupes belges. Il est également entendu que jusqu'à la conclusion du traité définitif dont il est fait mention dans ledit article 3 de la convention de ce jour, la navigation de l'Escaut aura lieu telle qu'elle existait avant le 1^{er} novembre 1832.

» Le présent article explicatif aura la même force et valeur que s'il était inséré mot à mot dans la convention de ce jour. Il sera ratifié, et les ratifications en seront échangées en même temps que celles de ladite convention. »

L'article 5 de la Convention du 21 mai 1833 stipulait que les Hautes Parties contractantes s'engageaient à s'occuper sans délai du traité définitif qui devait fixer les relations entre la Belgique et la Hollande. L'acte que l'on venait de signer avait donc un caractère éminemment provisoire. Le Cabinet de Bruxelles ne manqua pas de préciser ce caractère dans la réponse qu'il adressa aux gouvernements de France et d'Angleterre qui lui avaient notifié la signature de la Convention du 21 mai. Voici comment s'exprimait M. Van de Weyer dans sa note du 10 juin :

« Fort des droits qui lui sont irrévocablement acquis, le gouvernement du Roi, tout en exprimant ses regrets des nouveaux retards qui peuvent être apportés à la complète exécution du Traité du 15 novembre 1831, attendra avec confiance le résultat des nouvelles négociations annoncées par l'article 5 de la Convention, et dans lesquelles les Puissances ne peuvent avoir d'autre objet que d'aplanir, par des arrangements de gré à gré entre les deux parties, les difficultés qui s'opposent encore à l'exécution finale de ce Traité. »

Les négociations de 1833 à 1839

La Conférence de Londres, que l'emploi des mesures coercitives contre la Hollande avait dissoute, se reconstitua en vertu de l'article 5 de la Convention du 25 mai; elle se réunit le 15 juillet et décida¹ :

1° Que les plénipotentiaires de Belgique et des Pays-Bas seraient entendus séparément et traités de la même manière;

2° Que l'on négocierait autant que possible verbalement;

3° Que le Traité du 15 novembre servirait de base aux négociations;

4° Que les articles de ce Traité seraient présentés séparément à chaque partie et paraphés en cas d'adoption avec ou sans modification.

Le 9 juillet, les plénipotentiaires néerlandais avaient soumis confidentiellement à la Conférence deux projets de traité dont ils étaient porteurs. Ces propositions formèrent l'objet des premières délibérations des plénipotentiaires, qui se réunirent à Londres le 15 juillet.

La Conférence a rédigé elle-même le compte rendu de ses débats du 15 juillet au 15 novembre 1833. Nous ne pouvons mieux faire que de reproduire les parties de ce procès-verbal qui concernent la question de l'Escaut :

« *Séance du 15 juillet 1833.* — La Conférence passa à l'examen des stipulations fluviales et commerciales proposées par le Cabinet de La Haye. Elle s'attendait à ne pas les trouver identiques avec celles des XXIV Articles, mais elle avait pensé qu'elles s'en rapprocheraient assez pour offrir un espoir fondé d'arrangement.

» Tel n'était cependant pas le cas. Le Cabinet de La Haye consentait, à la vérité, à la perception d'un droit unique sur l'Escaut, mais provisoirement, et seulement pour la partie

1 NOTHOMB. *Essai historique et politique sur la révolution belge.*

occidentale de l'Escaut. En demandant que ce droit soit fixé à deux florins par tonneau, savoir fl. 1.50 pour les bâtiments descendant le fleuve, le Cabinet de la Haye s'était, en effet, rapproché de l'offre de la partie adverse, mais il ne subsistait pas moins encore une différence d'un florin, différence qui devenait plus importante par la demande du gouvernement néerlandais de pouvoir prélever des droits de transit, outre ceux de barrière, sur les routes à travers les villes de Maestricht et de Sittard.

» D'autres difficultés se firent pressentir à l'égard du lieu de perception du droit de tonnage, du balisage, de la fixation des droits de pilotage, de la pêche sur l'Escaut, et par rapport à la stipulation relative à un nouveau canal ou à une nouvelle route à travers le canton de Sittard.

» *Séance du 24 juillet.* — On s'occupa du premier des articles réservés à une discussion ultérieure, savoir, de celui qui traite de la navigation de l'Escaut et de la Meuse, etc. On tâcha de convenir des principes, en laissant de côté les détails et la rédaction. A cette fin, on divisa cet article en quatre parties, cotées *a, b, c, d.*

» La première partie fut adoptée sans difficulté; elle consacre l'application des dispositions des articles 108-117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la navigation des fleuves et rivières.

» La seconde partie ne rencontra également pas, quant à son principe, d'objections de la part des plénipotentiaires néerlandais. Ils furent d'accord que la navigation de l'Escaut devait être libre; que les navires ne seraient pas soumis à une visite de cargaison, et ne payeraient au gouvernement néerlandais qu'un droit unique, calculé sur la capacité des navires; mais, d'un autre côté, ils demandèrent un droit de tonnage de 2 florins, et l'exclusion de la branche orientale de l'Escaut; ils insistèrent sur le choix de Flessingue, comme lieu de perception, et annoncèrent qu'en admettant un droit unique pour la navigation de l'Escaut, ils entendaient que la quotité de ce droit serait la même pour tous les navires, quelle que fût la distance qu'ils eussent à parcourir, soit en allant de la pleine mer à Anvers ou à Terneuzen, soit en allant d'Anvers ou de Terneuzen en pleine mer.

» Les plénipotentiaires néerlandais appuyèrent leur demande relative à l'exclusion de l'Escaut oriental en assurant que cette branche faisait plutôt partie des eaux intérieures de la Zélande que de l'Escaut proprement dit ; que la branche occidentale était seule propre à la grande navigation ; qu'enfin la navigation sur l'Escaut oriental, qui ne pourrait avoir lieu qu'avec des bâtiments de petite dimension, ne saurait être d'un grand intérêt pour la Belgique, tandis qu'elle serait très nuisible aux intérêts du fisc néerlandais, en favorisant le commerce de contrebande.

» On opposa à cette thèse une description géographique et historique de Hugo Grotius, qui met hors de doute qu'autrefois la branche orientale a été le principal lit de l'Escaut, et que la branche occidentale s'est formée plus tard par les irruptions des eaux de la mer. Arguant de ce fait, et rappelant les termes des dispositions fluviales du Congrès de Vienne, qui stipulent que le fleuve doit être libre du point où il devient navigable jusqu'à la mer, la Conférence se déclara hors d'état de souscrire à la demande des plénipotentiaires néerlandais, tout en réservant cette question à une discussion avec les plénipotentiaires belges. »

» A l'appui de leur demande relative aux navires venant de la mer à Terneuzen ou *vice versa*, les plénipotentiaires néerlandais soutinrent que le droit de tonnage ne saurait être regardé comme un droit dont le montant fût à régler d'après les distances.

» *Séance du 25 juillet.* — On passa à l'examen de la troisième partie des dispositions fluviales, et l'on s'entendit provisoirement sur ce que la Hollande et la Belgique feraient baliser les passages de l'Escaut, chacune sur son territoire, et veilleraient à leur conservation, ainsi que sur la nomination des commissaires chargés de se concerter sur ce qui se rapportait à cet objet.

» Les questions relatives au droit de pilotage, ainsi que celle du choix facultatif des pilotes, élevées dans cette séance, furent remises à une discussion ultérieure.

» Arrivée à la quatrième et dernière partie de l'article, savoir, celle qui traite de la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, la Conférence s'entendit provisoirement avec les plénipotentiaires néerlandais sur le principe de l'admission des Belges à cette navigation. Interpellés sur l'admission des

Belges à la pêche dans l'Escaut, les plénipotentiaires néerlandais déclinerent toute stipulation qui aurait pour but d'assurer aux pêcheurs belges l'exercice de la pêche dans l'Escaut néerlandais. »

» *Séance du 27 juillet.* — La Conférence passa à l'examen de ce qui avait été discuté avec les plénipotentiaires néerlandais, au sujet de l'article relatif à la navigation.

» Les plénipotentiaires belges se déclarèrent provisoirement d'accord sur les principes arrêtés ; mais, quant aux détails, ils firent observer qu'ils se réservaient une déclaration ultérieure sur le montant du péage et sur l'égalité des droits à établir sur les navires destinés pour Anvers et le canal de Terneuzen. Ils entrèrent dans des explications sur la nature et la valeur des deux branches de l'Escaut, explications qui laissèrent entrevoir la possibilité d'un rapprochement des deux parties sur cette question.

» Ils combattirent, en revanche, la proposition néerlandaise de faire lever le droit de tonnage à Flessingue ou à Batz.

» *Séance du 29 juillet.* — Revenue sur l'article de la navigation, la Conférence suivit, avec les plénipotentiaires belges, la même marche qu'elle avait adoptée avec les plénipotentiaires néerlandais. On consigna, à cet effet, sur des feuilles détachées dans les divisions de l'article en question, cotées *a, b, c, d*, et on y joignit successivement les observations des plénipotentiaires belges, ainsi qu'elles suivent.

» *Ad b.* Les plénipotentiaires belges proposent, pour droit unique de tonnage, un florin, réparti de la manière suivante, savoir : 60 cents pour la remonte et 40 cents pour la descente du fleuve, de la pleine mer à Anvers et *vice-versa*.

» Ils entendent par la navigation de l'Escaut, les deux branches principales de ce fleuve, connues sous le nom d'Escaut oriental et occidental.

» Pour lieu de perception du droit unique, les plénipotentiaires proposent la ville d'Anvers, si toutefois on ne préfère le paiement de gouvernement à gouvernement, et s'engagent à fournir à la Hollande toutes les facilités et sûretés possibles. Ce lieu de perception offre, à leurs yeux, le seul moyen d'exécuter

la clause relative à la libre navigation de ce fleuve, sans visite des navires ni examen de cargaison, en même temps qu'il présente toutes les garanties pour le paiement régulier ainsi que pour la facilité du contrôle. Les plénipotentiaires belges sont aussi d'opinion que les navires qui se rendent de la pleine mer, par l'Escaut, au canal de Terneuzen et *vice-versa*, ne doivent être assujettis qu'à la moitié du droit qu'ils ont proposé ci-dessus.

» Ad *c.* Les plénipotentiaires belges proposent le pilotage facultatif, et, comme droit de pilotage, les tarifs qui ont existé, en 1829, pour les bouches de la Meuse, depuis la pleine mer jusqu'à Helvoet, et de Helvoet à Rotterdam, proportion des distances gardée.

» Ad *d.* Les plénipotentiaires belges font observer que par eaux intermédiaires ils entendent celles qui ne font pas partie des deux branches de l'Escaut.

» Ils demandent une stipulation relative à l'exercice du droit de pêche, dans toute l'étendue de l'Escaut, sur le pied d'une parfaite réciprocité en faveur des sujets des deux pays.

» *Séance du 30 juillet.* — La Conférence reprit la négociation, en donnant connaissance aux plénipotentiaires néerlandais des observations qu'avaient faites les plénipotentiaires belges sur l'Escaut.

» Relativement à cette question, les plénipotentiaires néerlandais défendirent leurs propositions et combattirent celles de leurs adversaires.

» La Conférence sentit qu'il ne serait peut-être pas convenable de presser les plénipotentiaires néerlandais de se déclarer sur des points isolés, tant qu'ils ne connaissaient pas encore toute la somme des demandes de la partie adverse, et que, d'autre part, on ne saurait guère s'attendre à obtenir de celle-ci des modifications aussi longtemps qu'elle ne serait pas mise à même de juger de l'ensemble des demandes néerlandaises.

» En conséquence, la Conférence se proposait de passer à l'examen des autres articles restés en litige, et remis à une discussion ultérieure, lorsqu'il se présenta une combinaison nouvelle au moyen de laquelle on peut espérer d'écarter à la fois deux difficultés : l'une relative à la distinction des deux

branches de l'Escaut, et l'autre au passage par les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin. Cette combinaison fut provisoirement acceptée par les plénipotentiaires néerlandais, et on convint de la rédaction d'une clause, sauf à obtenir l'assentiment des plénipotentiaires belges.

» *Séance du 2 août.* — Les plénipotentiaires néerlandais et belges ne faisant guère que reproduire les anciennes propositions et contre-propositions, et abandonnant à la Conférence le soin de rapprocher les demandes que chaque partie semblait craindre de modifier la première, il devenait de jour en jour plus évident que cette marche de la négociation ne pouvait conduire à bonne fin.

» Cette conviction engagea quelques membres de la Conférence à demander aux plénipotentiaires néerlandais s'ils seraient disposés à s'expliquer avec eux confidentiellement sur les modifications auxquelles ils pourraient consentir, dans le but d'amener un rapprochement entre les deux parties, et d'éviter ainsi les discussions fastidieuses et récriminatoires qui ne manqueraient pas de s'élever si, de part et d'autre, on voulait produire des tableaux financiers et des mémoires raisonnés.

» Les plénipotentiaires néerlandais s'étant montrés disposés à profiter de cette offre, on leur signala les points suivants restés en litige :

- » 1° Le montant du droit de tonnage à lever sur l'Escaut ;
- » 2° La détermination du mot *Escaut*, relativement aux deux branches de ce fleuve ;
- » 3° Le lieu de perception du droit de tonnage ;
- » 4° La quotité du droit de tonnage à fixer pour les navires en destination du canal de Terneuzen ;
- » 5° Le montant des droits de pilotage ; l'établissement des pilotes, ou le pilotage facultatif ;
- » 6° L'exercice de la pêche dans l'Escaut ; commerce de pêcherie.

» Les plénipotentiaires néerlandais s'expliquèrent avec franchise sur chacun de ces points. Leurs explications ne furent pas, à la vérité, de nature à assurer le succès de la négociation, mais

elles offrirent cependant des moyens de rapprochement. Alors, dans la vue de les mettre à profit, les membres de la Conférence, possesseurs de cette communication confidentielle, s'adressèrent à celui de leurs collègues qu'ils croyaient le mieux à même de pouvoir agir sur la partie adverse. Ce plénipotentiaire se chargea de cette tâche, et il ne se laissa pas décourager par les difficultés qu'il rencontra.

» En attendant, les plénipotentiaires hollandais gardaient le silence sur la résolution qu'avait dû prendre leur Cour à la suite des explications qui avaient eu lieu dans la Conférence du 30 juillet au sujet de demandes à faire dans la question du Luxembourg.

» *Séance du 13 août.* — Lorsque les membres de la Conférence, qui s'étaient chargés de sonder les deux parties, se crurent à même de combiner les concessions réciproques et de toucher au terme de leurs travaux, ils se virent tout à coup arrêtés par la découverte qu'ils avaient été induits en erreur à l'égard des concessions offertes par les plénipotentiaires néerlandais sur le point le plus essentiel, savoir : sur le montant du droit de navigation sur l'Escaut. Ils avaient compris que le gouvernement néerlandais ne demandait pas au delà de fl. 1-50 par tonneau, et ils avaient basé là-dessus toute la négociation avec les plénipotentiaires belges. Les plénipotentiaires néerlandais prononcèrent maintenant pour la première fois qu'ils ne pouvaient descendre au-dessous d'un florin 75 cents.

» Cet incident plaça les membres de la Conférence, qui s'étaient chargés de rapprocher les deux parties, dans un bien pénible embarras. Les concessions qu'on avait paru disposé à se faire, dans des suppositions aujourd'hui trouvées inexactes, furent nécessairement considérées comme non avenues.

» Dûcque dans l'espoir d'arriver à un accord par la voie confidentielle, et restant sans réponse de la part des plénipotentiaires néerlandais à l'égard de la déclaration du 30 juillet, la Conférence se vit arrêtée malgré elle dans la négociation.

» *Séance du 19 août.* — Elle voulut cependant essayer le dernier moyen qui se présentait à ses yeux pour empêcher la

rupture de la négociation. Ayant compris que le Cabinet de La Haye désirait avant tout un accord par rapport aux stipulations fluviales, et nommément sur le tarif de l'Escaut, les plénipotentiaires des cinq Cours se réunirent de nouveau en conférence avec les plénipotentiaires néerlandais, afin de voir si, moyennant un tel accord sur les stipulations fluviales, il serait possible de lever les difficultés surgies des modifications que le Cabinet de La Haye avait demandé d'apporter aux stipulations territoriales.

» *Séance du 24 août.* — Les plénipotentiaires néerlandais furent prévenus que la Conférence se proposait d'essayer si, en reprenant la négociation là où elle était restée dans la dernière séance, elle pouvait parvenir à amener un accord sur l'article concernant les dispositions fluviales. Dans cette vue, la Conférence commença par demander aux plénipotentiaires néerlandais s'ils consentaient à fixer le droit de tonnage sur l'Escaut à fl. 4-50. Leur réponse fut négative. Ils réclamèrent un taux plus élevé, en déclarant avoir à cet égard les mains liées.

» Cet aveu fit disparaître pour le moment tout espoir d'avancer dans la négociation. La Conférence crut devoir adresser une dernière fois aux plénipotentiaires néerlandais la question de savoir si le Cabinet de La Haye avait fait, auprès des agnats de la Maison de Nassau et de la Diète germanique, les démarches nécessaires pour obtenir leur double assentiment à la cession d'une partie du Luxembourg par les XXIV Articles.

» A cette question les plénipotentiaires néerlandais répondirent de même négativement, et déclarèrent officiellement que le Roi, leur maître, ne comptait faire ces démarches que lorsque la négociation aurait fait des progrès suffisants pour motiver de telles démarches.

» Cette déclaration, dont la Conférence fut obligée de prendre acte, provoqua de sa part la contre-déclaration que, placée comme elle était maintenant, elle ne voyait de possibilité de continuer la négociation que quand l'autorisation éventuelle des agnats de la Maison de Nassau et de la Diète germanique leur offrirait la certitude que l'arrangement territorial, proposé par la Cour de La Haye, obtiendrait l'assentiment indispensable de ces deux parties intéressées. »

En résumé, le Cabinet de La Haye entendait donc conserver ainsi la faculté de rendre inutiles et vaines, à défaut de l'assentiment de la Diète et des agnats, toutes les négociations sur les différents points en litige. La Conférence n'avait pu admettre une semblable prétention et s'était séparée.

Ce ne fut que le 27 octobre 1836 que le gouvernement néerlandais, ayant reçu une réponse de la Diète et des agnats aux ouvertures qu'il leur avait faites, exprima le vœu de voir reprendre les négociations ajournées depuis le 24 août 1833. Cette suggestion fut repoussée par lord Palmerston qui déclara au plénipotentiaire néerlandais qu'il n'y avait point lieu de réunir à nouveau la Conférence.

Les choses en restèrent là jusqu'au mois de mars 1838, lorsque le Roi des Pays-Bas fit connaître officiellement aux Puissances qu'il adhérait au Traité du 15 novembre 1834.

Il résulte du rapport adressé, par M. le Ministre des Affaires Étrangères, à la Chambre des Représentants et au Sénat, le 1^{er} février 1839, que les plénipotentiaires des cinq grandes Puissances, en recevant cette adhésion du Roi Guillaume, songèrent tout d'abord à déclarer qu'ils étaient prêts à signer le Traité des XXIV Articles avec le plénipotentiaire néerlandais, sous la réserve des articles 9, 11, 12, 13 et 14 et du principe d'une indemnité territoriale dans le Limbourg en faveur de la Confédération germanique; mais ils n'en firent rien. Il était inadmissible que les cinq Puissances pussent signer un Traité avec la Hollande, sauf à ne s'entendre que plus tard avec le Cabinet de Bruxelles.

En Belgique, la nouvelle de l'adhésion imprévue du gouvernement néerlandais au Traité des XXIV Articles causa une profonde et désolante impression. Le pays se trouvait brusquement placé devant la nécessité d'un démembrement auquel il n'avait souscrit que sous la pression des événements. Le ministère s'empressa de faire connaître à M. Van de Weyer qu'il devait décliner toute invitation éventuelle à se rendre au sein de la Conférence. Nous sortirions du cadre que nous avons assigné à ce travail en décrivant ici la situation délicate qui était faite au Roi Léopold; les difficultés sans nombre qui faisaient obstacle au légitime désir de la nation de se refuser à accepter, sans modifications, un traité

dont l'exécution avait été si longtemps différée, grâce à l'opposition du Roi Guillaume. Bornons-nous à constater qu'il ne pouvait être question, en ce moment, d'entamer des négociations régulières ; que le gouvernement belge n'avait d'autres ressources que de poursuivre des pourparlers dilatoires, officieux et officiels. Des instructions furent adressées dans ce sens au plénipotentiaire belge à Londres. Voici en quels termes M. Van de Weyer rendait compte, le 4 août 1838, au Cabinet de Bruxelles, de la partie relative à l'Escaut d'un entretien qu'il avait eu au Foreign Office avec lord Palmerston et le général Sebastiani :

« Dans cette même Conférence, on examina l'article relatif à l'Escaut. Je saisis cette occasion de prouver à lord Palmerston que l'on ne pourrait pas, sans danger, abandonner à des commissaires le règlement du balisage, du pilotage, du tarif du péage, et que ces points devaient être clairement stipulés dans le Traité définitif.

» Je démontrai combien l'article 9 du Traité du 15 novembre était defectueux et incomplet. Lord Palmerston partagea en partie mon opinion à cet égard. Déjà, me dit-il, je m'en suis expliqué dans ce sens à M. de Bulow ; mais il m'a répondu que, si l'on s'écartait de la rédaction arrêtée dans les XXIV Articles, sauf en ce qui concerne le péage, que l'on consent à fl. 4.50, pour remplacer le tarif de Mayence, force lui serait, ainsi qu'à ses collègues, de demander de nouvelles instructions à leurs Cours. Je pense, ajouta lord Palmerston, que ce n'est là qu'une défaite momentanée. Préparez donc, pour l'époque où la négociation prendra une forme et une marche régulières, une rédaction définitive. »

Durant plusieurs mois, les négociations se poursuivirent entre la Conférence et les Cabinets de Bruxelles et de La Haye pour amener une entente. Trois avant-projets de traité furent officiellement soumis à l'appréciation des deux gouvernements intéressés, mais sans obtenir leur adhésion. La Belgique ne pouvait se décider à renoncer — en ce qui concernait l'Escaut — aux projets qu'elle avait présentés en 1833. Le gouvernement fit remettre à la Conférence, au commencement de janvier 1839, un mémoire dont nous citerons quelques paragraphes :

« La Belgique depuis quelques années a fait de grands efforts pour prendre un rang honorable parmi les nations européennes.

» Par les principes libéraux qui dominent son système commercial, comme par ses chemins de fer, elle offre à toutes les Puissances un accès et des conditions de commerce extrêmement favorables. Toutes trouveront chez elle les avantages que la Hollande ne voudrait point leur offrir.

» Aussi, depuis 1831 jusqu'à ce jour, la navigation étrangère, spécialement celle de l'Angleterre et de la Prusse, a pris chaque année une plus grande importance ; mais il importe de remarquer que cette progression du mouvement maritime doit être uniquement attribuée à l'existence de la libre navigation de l'Escaut qui, conformément aux vrais principes de l'Acte général du Congrès de Vienne, n'a eu depuis sept ans, comme auparavant, aucun autre droit à supporter que celui du pilotage.

» Si, pendant les négociations de 1833, les plénipotentiaires belges ont pu admettre quelques dispositions relatives à la question fluviale qui leur paraissaient cependant susceptibles d'équitable modifications, c'est qu'à cette époque ils voulurent donner un gage de paix à l'Europe ; le Roi Guillaume alors n'avait pas encore souscrit au Traité des XXIV Articles et la Conférence craignait de poser de nouvelles conditions qui eussent pu retarder l'adhésion de ce souverain.

» La Belgique pouvait d'ailleurs espérer de trouver, dans la conclusion immédiate d'un traité et dans les avantages qui devaient en être la conséquence, une compensation à des conditions onéreuses.

» Mais ces considérations ne sont plus les mêmes aujourd'hui, et on ne doute point que les cinq Puissances ne s'empressent de reconnaître que le gouvernement belge est d'autant plus fondé à réclamer dans ce moment des modifications plus rationnelles à l'article 9 du Traité du 15 novembre, qu'elles ont reconnu elles-mêmes la nécessité d'une rédaction entièrement nouvelle.

» Pour faire mieux apprécier celle que le Cabinet de Bruxelles se croit en droit de réclamer, il est nécessaire de rappeler ici quelques principes généraux ; ils feront ressortir la modération de la Belgique et son sincère désir d'arriver à un arrangement honorable.

» L'Acte général du Congrès de Vienne, n° 16, a, par son article 2, consacré formellement le principe de la liberté des fleuves et rivières : il a voulu que leur navigation ne pût être interdite à personne « et il a stipulé, par son article 4, que la » quotité des droits à établir pour l'exercice de cette navigation » n'excéderait jamais les droits alors existants. »

» Or, il est incontestable que jamais, depuis l'annulation du désastreux Traité de Munster de 1648, aucun droit, autre que celui du pilotage, n'a été perçu sur l'Escaut et que, conséquemment, en stricte équité, on ne pourrait, sans contrevenir aux Actes du Congrès de Vienne, établir d'autres péages que ceux qui sont réellement dus pour la prestation d'un service rendu, tel que celui du pilotage.

» Que si la Hollande objectait qu'en 1813 on a remis en vigueur sur l'Escaut un ancien Tol seigneurial et domanial décrété en 1519, on répondrait que cela a été fait subrepticement et que ce Tol est tombé devant les réclamations unanimes de la Belgique, après deux mois d'existence seulement, et, partant, bien avant l'Acte du Congrès de Vienne. Le Prince Souverain lui-même, ayant reconnu l'illégalité de ce Tol, a fait rembourser tous les droits qui avaient été perçus.

» La navigation sur l'Escaut sous le Roi Guillaume est donc restée telle que la République française l'avait faite, telle que le Congrès de Vienne surtout a voulu qu'elle demeurât : le fleuve est resté libre au commerce des nations.

» Si les Puissances médiatrices, au lieu de maintenir le *statu quo*, veulent établir un péage indépendamment du droit de pilotage, si elles consentent ainsi à imposer, au profit de la Hollande, à leur propre navigation sur l'Escaut une charge nouvelle et accablante, et si, dans des vues de conciliation, la Belgique adhère à un pareil système, il paraîtra équitable qu'ensemble ou séparées elles réclament dans la question fluviale les garanties qui ne se rencontrent point au degré désirable dans la nouvelle rédaction de l'article 9 qui paraît avoir été projeté à Londres.

» D'après le projet, il serait perçu par le gouvernement des Pays-Bas, sur la navigation de l'Escaut et de son embouchure, un droit unique de fl. 4.50 par tonneau, etc., etc.

» On l'a déjà dit, certes on peut en droit contester le principe d'un péage, mais si le droit de fl. 4.50 pouvait être admis, si

de ce chef la Grande-Bretagne veut imposer annuellement les 50,000 tonneaux de capacité de ses navires qui entrent dans l'Escaut, si la Prusse veut également imposer ses 12,000 à 15,000 tonneaux, si, enfin, la première de ces Puissances veut grever de ce chef seul sa navigation de 150,000 francs par an et la seconde, la sienne de 50,000 francs environ, dans ce cas encore serait-il désirable de répartir ce droit de fl. 1.50 non point, comme au nouveau projet, mais d'après la proportion établie dans le thème Palmerston de 1832. Celui-ci admettait un florin, dont 60 cents à la remonte et 40 cents à la descente. Conservant cette proportion, le droit nouveau de fl. 1.50 devrait être de 90 cents en remonte et de 60 cents en descente. Cela serait plus juste, plus équitable, parce qu'il y a des navires qui ne reprennent plus la mer ou ne la reprennent que par l'intérieur, c'est-à-dire par le canal de Terneuzen, de Gand et d'Ostende.

» On a reconnu que si on permettait à la Hollande de percevoir sur son territoire la moindre somme, fût-ce $\frac{1}{2}$ centime par navire, elle pourrait en prendre prétexte pour grever et arrêter la navigation, et on est parti de cette conviction pour décider que la perception du péage se ferait à Anvers.

» Pourquoi donc dévier de ce principe pour le canal de Terneuzen? Veut-on donner à la Hollande le moyen de paralyser cette navigation et le commerce maritime de Gand? Telle n'a pu être la pensée. Il faut donc dire que, pour la navigation par Terneuzen, le péage sera perçu à *Zelzate* ou sur l'extrême frontière belge, où l'on érigerait, au besoin, un bureau spécial à cet effet. — Lord Palmerston avait proposé en 1832 de permettre à la Belgique de se rédimier du péage, moyennant une somme annuelle de 150,000 florins. Le nouveau projet confidentiel, envoyé à Londres, propose de le faire percevoir à Anvers et à Terneuzen par les agents hollandais. A cet égard, on doit faire remarquer que la dignité nationale paraîtrait blessée de l'institution d'un percepteur de péages au profit d'une Puissance étrangère. Cet inconvénient serait sauvé en grande partie, si le Traité chargeait un agent consulaire de la Hollande de faire le recouvrement des droits, mais les cinq Hautes Puissances reconnaîtront, il faut l'espérer, qu'elles garantiraient les intérêts de leur propre navigation en permettant à la Belgique de se rédimier de cette charge

moyennant une somme annuelle de 150,000 florins. Elles ne perdront pas non plus de vue que le péage de fl. 1.50 n'a été consenti en 1833 que dans l'espoir d'arriver à un arrangement immédiat et aux économies qui devaient en résulter, que la condition *sine qua non* qui a été mise à ce consentement, était l'obtention de l'indépendance absolue du balisage, du pilotage et de la pêche, ainsi que la libre navigation des eaux intermédiaires qui lient l'Escaut au Rhin. »

Cette communication ne semble pas avoir eu d'autre suite qu'une mention dans le protocole de la séance de la Conférence du 17 janvier 1839, et une simple communication au Cabinet de La Haye.

Le Roi Léopold envoya, en missions extraordinaires, à Londres et à Paris, deux personnages éminents, M. de Gerlache et le comte Félix de Mérode, pour régler, moyennant les plus grands sacrifices pécuniaires, la question territoriale à l'amiable et à la satisfaction commune. Mais le siège des Puissances était fait; elles voulaient la reconnaissance de la force obligatoire du Traité du 14 novembre 1831; elle ne cachaient pas, qu'en cas de refus de la Belgique, l'exécution de la Convention se ferait au moyen des troupes fédérales. La Hollande serait autorisée peut-être même à bloquer l'Escaut.

Le Traité du 19 avril 1839

Le 23 janvier 1839, les plénipotentiaires des Puissances remirent à M. Van de Weyer une note accompagnant deux projets de traité : Traité entre S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi des Pays-Bas ; Traité entre les cinq Puissances et S. M. le Roi des Belges. Ces projets contenaient les nouvelles propositions arrêtées par la Conférence qui réduisaient notablement les charges financières imposées à la Belgique.

Voici les dispositions qui déterminaient le régime de l'Escaut :

« ARTICLE 9.

» § 1. Les dispositions des articles 108 jusqu'au 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais.

» § 2. En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, il est convenu que le pilotage et le balisage, ainsi que la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers, seront soumis à une surveillance commune, et que cette surveillance commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet de part et d'autre ; des droits de pilotage modérés seront fixés d'un commun accord, et ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.

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

» Il sera au choix de tout navire se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer par l'Escaut, de prendre tel pilote qu'il voudra ; et il sera loisible d'après cela aux deux pays d'établir, dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront jugés nécessaires pour fournir les pilotes. Tout ce qui est relatif à ces établissements

sera déterminé par le règlement à intervenir conformément au § 6 ci-après. Le service de ces établissements sera sous la surveillance commune mentionnée au commencement du présent paragraphe. Les deux gouvernements s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures, et à y placer et y entretenir les balises et boués nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve.

» § 3. Il sera perçu par le gouvernement des Pays-Bas, sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, un droit unique de fl. 1-50 par tonneau, savoir : fl. 1-12 pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen ; et de 0-38 par tonneau des navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, descendront l'Escaut occidental pour se rendre dans la pleine mer. Et, afin que les dits navires ne puissent être assujettis à aucune visite, ni à aucun retard ou entrave quelconque dans les rades hollandaises, soit en remontant l'Escaut de la pleine mer, soit en descendant l'Escaut pour se rendre en pleine mer, il est convenu que la perception du droit susmentionné aura lieu par les agents néerlandais à Anvers et à Terneuzen. De même, les navires arrivant de la pleine mer pour se rendre à Anvers par l'Escaut occidental, et venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, auront la faculté de continuer leur route sans entrave ni retard, accompagnés d'un garde de santé, et de se rendre ainsi au lieu de leur destination. Les navires se rendant d'Anvers à Terneuzen, et *vice-versa*, ou faisant dans le fleuve même le cabotage ou la pêche (ainsi que l'exercice de celle-ci sera réglé en conséquence du § 6 ci-après), ne seront assujettis à aucun droit.

» § 4. La branche de l'Escaut, dite l'*Escaut oriental*, ne servant point, dans l'état actuel des localités, à la navigation de la pleine mer à Anvers et à Terneuzen, et *vice-versa*, mais étant employée à la navigation entre Anvers et le Rhin, celle-ci ne pourra être grevée, dans tout son cours, de droits ou de péages plus élevés que ceux qui sont perçus d'après les tarifs de Mayence du 31 mars 1831, sur la navigation de Gorcum jusqu'à la pleine mer, en proportion des distances.

» § 5. Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, pour arriver d'Anvers

au Rhin, et *vice-versa*, restera réciproquement libre, et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages modérés qui seront les mêmes pour le commerce des deux pays.

» § 6. Des commissaires se réuniront de part et d'autre à Anvers, dans le délai d'un mois, tant pour arrêter le montant définitif et permanent de ces péages, qu'afin de convenir d'un règlement général pour l'exécution des dispositions du présent article, et d'y comprendre l'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcherie, dans toute l'étendue de l'Escaut, sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité en faveur des sujets des deux pays.

» § 7. En attendant et jusqu'à ce que le dit règlement soit arrêté, la navigation de la Meuse et de ses embranchements restera libre au commerce des deux pays, qui adopteront provisoirement, à cet égard, les tarifs de la Convention signée, le 31 mars 1831, à Mayence, pour la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de cette Convention en autant qu'elles pourront s'appliquer à la dite rivière.

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

Le gouvernement belge ne pouvait se résoudre à se soumettre à cette décision de la Conférence; la question territoriale lui tenait particulièrement à cœur; aussi résolut-il de tenter un effort suprême pour amener les Puissances à modifier leurs résolutions et leur adressa-t-il une nouvelle note le 4 février; alors que, sous la même date, le Cabinet de La Haye faisait connaître à la Conférence que le Roi Guillaume adhérait aux propositions du 23 janvier.

Les plénipotentiaires repoussèrent, sans examen, les suggestions du gouvernement belge, lui déclarant qu'il était désormais impossible d'apporter aucun changement aux stipulations qui avaient été proposées aux deux parties.

En présence de ces faits, le gouvernement avait acquis la conviction qu'il ne pouvait, sans compromettre les intérêts vitaux du pays, se dispenser de demander aux Chambres l'autorisation

de souscrire aux propositions du 23 janvier. Le 19 février, il saisit le Parlement d'un projet de loi ainsi conçu :

« Le Roi est autorisé à conclure et à signer les traités qui règlent la séparation entre la Belgique et la Hollande, sous telles clauses, conditions et réserves que Sa Majesté pourra juger nécessaires ou utiles dans l'intérêt du pays. »

L'exposé des motifs du projet de loi disait :

» Le gouvernement aurait désiré voir écarter la fixation d'un péage sur l'Escaut, mais c'était là un résultat impossible à obtenir. L'article 9 du Traité du 15 novembre a toujours été envisagé par la Conférence comme ne pouvant laisser subsister aucun doute à cet égard; en effet, le dernier paragraphe de l'article 9, en attendant le règlement définitif à intervenir, rend provisoirement applicable à l'Escaut le tarif de Mayence : application provisoire qui évidemment consacre, comme base du règlement définitif, le principe du péage.

» La Conférence, pour prévenir de graves difficultés, a pensé qu'elle devait, elle-même, autant que possible, insérer ce règlement définitif dans le traité, et ne pas laisser consacrer de fait le précédent d'une application provisoire. Il est à remarquer que le tarif de Mayence eût frappé le fleuve d'un droit excédant 4 florins, droit tellement exorbitant qu'il équivalait à la fermeture de l'Escaut. C'est pour ces motifs que lord Palmerston, d'accord avec le gouvernement belge, arrêta son thème du 30 novembre 1832.

» Dans la négociation de 1833, nos plénipotentiaires firent connaître confidentiellement à lord Palmerston, qui cherchait à rapprocher les parties, que le gouvernement était disposé à consentir au droit d'un florin 50 cents; mais les plénipotentiaires néerlandais n'étaient descendus, dans leurs propositions finales, qu'au chiffre de 1 florin 75 cents; ils formaient en même temps plusieurs prétentions défavorables à la Belgique.

» Nous devons remarquer ici que le péage est aujourd'hui généralement appliqué aux fleuves et rivières, et n'est point tenu pour une dérogation au principe de la libre navigation¹.

¹ Le droit de péage est si peu exclusif du principe de liberté de navigation sur les fleuves, que ce droit et ce principe sont admis simultanément même par plusieurs des États représentés à la Conférence de Londres.

» Toutefois, Messieurs, nous pensons qu'il serait dans l'intérêt bien entendu, non-seulement des parties contractantes, mais encore du commerce de toutes les nations, que, par suite d'un arrangement, ce péage fût acquitté globalement et non perçu sur chaque navire. C'est un objet que le gouvernement n'a jamais perdu de vue; une ouverture a déjà été faite formellement dans ce sens, mais elle n'a pu amener de résultat, la majorité des membres de la Conférence ayant subitement résolu, dès le 6 décembre, de fermer la négociation; mais les dispositions de l'article 9, tel qu'il est formulé maintenant, ne renferment rien qui soit exclusif d'un paragraphe additionnel tel que celui que nous venons d'indiquer. Rien donc ne s'opposerait à ce que le gouvernement, dès qu'il sera muni de l'autorisation de conclure le Traité, ne renouvelle la proposition du rachat du péage par le paiement direct d'une rente à la Hollande. Cette proposition, renouvelée alors, nous paraît de nature à être accueillie avec faveur. Si cependant il en était autrement, il resterait au gouvernement d'aviser aux moyens de parer au préjudice que l'application du péage causerait à la navigation, et sans doute les Chambres, appréciant comme elle doit l'être cette grave question, prêteraient leur concours pour l'adoption des mesures nécessaires.

» Quant aux autres points réglés par l'article 9, il suffira de comparer les textes des deux traités pour s'apercevoir que le dernier renferme plusieurs changements utiles dans sa rédaction. »

M. Dolez fut chargé de rédiger le rapport au nom de la section centrale de la Chambre des Représentants. Voici les passages de ce document qui concernent l'Escaut :

« La question de l'Escaut est une des plus graves de celles que décide le Traité.

» M. le Ministre des Affaires Étrangères et de l'Intérieur vous a appris, dans son rapport du 19 de ce mois, que, dans la négociation de 1833, nos plénipotentiaires avaient fait connaître confidentiellement à lord Palmerston que le gouvernement était disposé à consentir au droit d'un florin 50 cents.

» Vous savez, Messieurs, que c'est ce même droit que le Traité impose. Ce même rapport porte à croire que le gouverne-

ment belge aurait été amené à cette offre par la considération que l'article 9 du Traité du 15 novembre rendait provisoirement et jusqu'à fixation ultérieure, applicable à l'Escaut le tarif de Mayence, en vertu duquel le fleuve eût été frappé d'un droit excédant 4 florins.

» Ce rapport vous apprend encore que telle était la portée que la Conférence n'a jamais hésité à attribuer à cet article 9.

» De son côté, votre section centrale ne peut s'empêcher de reconnaître qu'il serait difficile d'interpréter autrement le dernier paragraphe de cet article, et dès lors le péage, tel qu'il est fixé par le Traité, peut être considéré comme ayant prévenu l'application provisoire d'un droit plus onéreux.

» Nous avons cru devoir adopter la dernière partie de l'article unique du projet de loi, dans la crainte que sa suppression n'enlevât au gouvernement les moyens d'obtenir quelques stipulations nouvelles qui pourraient être favorables au pays.

» Le gouvernement vous a annoncé l'espérance d'en venir, sur ce point, à des arrangements de nature à sublever notre commerce des entraves et des charges trop lourdes que le Traité pourrait lui imposer.

» La Chambre, nous en avons la conviction, sera toujours disposée à consacrer un sérieux et bienveillant examen à toute proposition qu'elle croirait de nature à protéger le commerce, source vivifiante de notre prospérité. »

La discussion au sein de la Chambre des Représentants commença le 4 mars et se prolongea durant treize séances. Elle fut violente et émouvante et porta principalement sur les sacrifices territoriaux que la Conférence réclamait de la Belgique. L'examen de la question de l'Escaut ne fut cependant pas négligé et les stipulations de l'article 9 soulevèrent de vives discussions. Nous rapporterons ici des principaux discours, les parties qui concernent cet objet :

M. DEQUESNE. — « ... Malgré ce qu'on ait pu dire, la question de l'Escaut a fait aussi un pas. Les XXIV Articles nous renvoyaient aux Traités de Vienne et à la Convention de Mayence. La Convention de Mayence consacrait un droit de péage, et l'on sait combien il était onéreux : les Traités de Vienne posaient, il est

vrai, un grand principe, un principe nouveau dans le droit public, la liberté des fleuves ; mais ils y mettaient tant de restrictions que cette liberté n'était, pour ainsi dire, que nominale : on sait en effet combien, malgré les alliances de famille et de principes, l'Allemagne eut à souffrir des prétentions de la Hollande. Les nouvelles propositions, sans doute, établissent un droit de péage onéreux, injuste, disproportionné et tel enfin qu'il suffirait pour anéantir plusieurs branches de notre navigation, si on n'y apportait remède. Mais cependant il y a progrès : le choix des pilotes est libre, les navires sont affranchis du droit de visite. Les clauses se précisent de plus en plus et tendent davantage à assurer à l'Escaut une charte et des franchises. Nous devons espérer que les grandes Puissances accueilleront nos réclamations et qu'elles se résoudront à faire disparaître les derniers vestiges d'un droit public réprouvé par tout le monde ; l'intérêt de l'Europe entière les y convie, notre existence y est fortement attachée. »

M. SIMONS. — « ... Après avoir ainsi constitué la Belgique, quant à son territoire, dans une sujétion de la Hollande tellement absolue qu'à la longue, tant politiquement que commercialement, son indépendance est impossible, la Conférence a pris à tâche d'humilier le peuple belge.

» C'est ainsi que, contrairement à une disposition éminemment libérale et juste de l'Acte général du Congrès de Vienne, qui proclame la liberté de la navigation des fleuves et rivières navigables, la Conférence place dans une exception choquante le principal fleuve de la Belgique, l'Escaut ; et pourquoi ? pour humilier les Belges. Oui, en reconnaissance de la suprématie de la Hollande, celle-ci percevra un droit de vasselage sur l'Escaut, à charge du commerce belge. »

M. DESMET. — « ... De la manière qu'il reconnaît la souveraineté de Guillaume sur l'Escaut et qu'il oblige la Belgique de lui payer un tribut pour entrer dans l'Océan par un bras de mer, cet esclavage de la Belgique dans sa navigation est contre le droit de nature et des gens ; c'est à notre détriment qu'on veut nous faire reconnaître que le Roi de Hollande est le souverain, le maître absolu d'un bras qui fait communiquer la Belgique avec la mer ; c'est donc la faire dépendre d'un pouvoir étranger, c'est donc attenter à son indépendance...

» Mais le Traité des XXIV Articles n'était pas encore assez écrasant pour la Belgique. — Après l'avoir restaurée en partie, après lui avoir fait souscrire une dette qu'elle ne doit qu'en partie, il fallait porter un nouveau coup en frappant de mort son commerce et sa prospérité.

» Tel est le but des propositions du 23 janvier; elles sont la continuation du fameux Traité de Munster, de ce Traité qui figure comme un scandale d'iniquité dans les annales de la diplomatie; de ce Traité qui a été un témoignage incontestable de la décadence où étaient tombés les descendants de Charles-Quint et de Philippe II, et où la Belgique a encore une fois été sacrifiée pour les dettes espagnoles.

» L'esprit du Traité de Munster était visiblement que les souverains des Pays-Bas catholiques se chargeassent d'interdire à leurs sujets la navigation où les Hollandais tremblaient de les avoir pour rivaux; et cet esprit s'est développé dans toute son étendue lors de la suppression de la Compagnie d'Ostende, à ce moment où la Maison d'Autriche, qui avait pris récemment possession de ces provinces, fut forcée de révoquer une concession qu'elle venait d'accorder, de renverser elle-même un édifice qu'elle venait de construire, de ruiner une foule de sujets qui avaient, sur sa parole, basardé leur fortune dans une association dont elle était le garant.

» Après la passation du Traité de Munster, voici ce que les Hollandais disaient : « Si nous avons attaqué, c'est en lions et pour dévorer, pour nous nourrir nous-mêmes; après quatre-vingts ans de batailles et de victoires, nous avons enfin saisi notre proie; nous lui avons, sans scrupule, donné à Munster le coup mortel, parce que notre existence en dépendait; c'est le grand axiome de tous les temps : *ve victis!* »

» » Vous pleurez sur la décadence d'Anvers; mais songez à la prospérité d'Amsterdam; ne voyez pas l'Escaut fermé et désert; voyez le Texel ouvert et peuplé; si l'aspect de l'humiliation des Pays-Bas autrichiens vous afflige, vous trouverez de quoi vous consoler en fixant vos regards sur les nôtres.

» » Songez que sans la léthargie de l'Escaut, cet entrepôt immense d'Amsterdam et cent autres dont notre industrie aussi courageuse qu'infatigable l'a entourée, n'existeraient pas. Des

milliers d'hommes y cultivent en paix tous les arts utiles et agréables : ils y font fleurir le commerce et la navigation ; ils sont dans l'univers entier les nourriciers de l'agriculture et les pourvoyeurs généraux de tous les peuples.

» » Levez la barrière qui a repoussé de ce côté les trésors et l'activité dont *autrefois l'Escaut était la source*, ces cités si animées redeviendraient ce qu'elles étaient, des marais inaccessibles, le tombeau des générations futures, et la honte du siècle qui aura produit cette affreuse révolution. »

» C'est bien là le langage des Hollandais et une prophétie réelle de ce qui est réservé à notre commerce.

» Si le Traité de Munster a toujours été envisagé comme n'étant que l'abus de la force, celui que la Conférence veut vous faire accepter a le même but, celui d'anéantir notre commerce et notre prospérité.

» Quand les Puissances eurent arrêté dans le Congrès de Vienne, en 1815, les stipulations de la paix générale, on a cru qu'elles avaient eu la sincère pensée et le louable désir de condamner à toujours le principe inique du Traité de Munster; le Traité signé dans ce Congrès, le 20 mars 1815, avait donné lieu de l'espérer. (Articles 109 et 111 de l'Acte général.)

» Les deux Traités, ceux des XVIII et des XXIV Articles, consacrent la liberté de navigation garantie par le Traité de Vienne; aucun ne parle du péage à établir d'Anvers à la mer, sur l'Escaut occidental ou *le Hondt*; le dernier paragraphe de l'article du Traité du 15 novembre parle, il est vrai, d'un péage; mais ce dernier paragraphe ne s'applique qu'aux eaux qui conduisent d'Anvers au Rhin sur l'Escaut oriental. Nous invoquons la maxime qui dit : *qui dicit de uno, de altero negat*.

» Veut-on nous contester les bénéfices de ce principe? Nous pouvons encore remonter aux dispositions du Traité de Vienne. L'établissement des droits de péage est, à la vérité, permis par ce traité; mais il est formellement stipulé que ces droits ne peuvent outre-passer ceux qui existent. Or, quels étaient les droits dont la navigation de l'Escaut était chargée, soit en 1814, soit en 1830?

» Il est étonnant que ceux qui ont défendu les droits de la Belgique n'aient point fait attention à ce piège du nouveau Traité; mais on n'a pas été moins surpris de lire dans le rapport que

M. le Ministre des Affaires Étrangères a fait à la Chambre, le 1^{er} février, ce passage : « En ce qui concerne l'Escaut, un péage de fl. 1-50, moyennant certaines conditions, parut être consenti par le gouvernement belge. » Si un ignorant diplomate a fait une faute, la Belgique doit-elle en être solidaire?

» On n'a pas remarqué que, par cette clause, la Belgique est placée dans la dépendance de sa rivale et que son commerce sera un jour ou l'autre victime d'un accès de mauvaise humeur ou d'une chicane du gouvernement hollandais. On n'a pas remarqué que c'était reconnaître la souveraineté de la Hollande sur l'Escaut.

» On n'a pas remarqué que, par cette disposition du nouveau Traité, les principes posés par le Congrès de Vienne étaient méconnus, les bases posées par le Traité du 15 novembre profondément modifiées; puisque, d'après ce dernier Traité, il ne peut être établi de péage que sur le bras oriental de l'Escaut qui conduit d'Auvers au Rhin, et puisque, d'après le Traité de Vienne, il ne peut être imposé sur aucun fleuve de péages plus élevés que ceux qui existaient précédemment.

» On n'a pas remarqué qu'après avoir compris, dans les cinq millions de florins de dette qu'on nous impose, 600,000 florins pour avantages commerciaux faits à la Belgique par la Hollande, on nous rend la jouissance de ces avantages impossible, ou l'on s'apprête à nous faire payer deux fois ceux qu'on nous laisse.

» L'Allemagne et l'Angleterre ont intérêt à se ménager une double issue, l'une vers la mer, l'autre vers l'Allemagne; cette double issue, les deux contrées la trouvent par la Belgique et la Hollande, et l'on n'a pas remarqué qu'on donnait les mains à la Hollande qui, pour ressaisir son ancien monopole commercial sur le continent, s'attache à envelopper la Belgique sur tous les points accessibles; on travaillait non seulement contre les intérêts de la Belgique, mais encore contre tous ceux du commerce en général; on n'a pas remarqué que déjà la Hollande, qui ne tient l'Escaut ouvert que sous certaines conditions, a tellement resserré la Belgique du côté de ses frontières de terre, qu'elle ne pourra plus correspondre avec l'Allemagne que par un point extrêmement étroit, et qu'il sera toujours facile, au premier moment favorable, d'intercepter.

» On n'a pas remarqué qu'on cernait tellement la Belgique, que son indépendance, son commerce, deviennent impossibles;

que c'était lui porter le coup de mort et la faire mourir de marasme et de mécontentement.

» On n'a pas remarqué que le but de la Conférence était de nous préparer à la restauration.

» On n'a pas remarqué qu'en laissant restaurer les parties du Limbourg et du Luxembourg, on laissait condamner par les Puissances notre révolution; que le principe en était anéanti, que les journées de septembre n'étaient plus qu'une révolte contre le Roi Guillaume et que Léopold était un usurpateur. Voilà ce qu'on n'a pas remarqué.

» Ils n'ont pas remarqué qu'ils portaient la main à l'accroissement commercial de la Belgique, comme ils n'ont pas remarqué que, par la séparation territoriale, on porte atteinte au principe en vertu duquel la Belgique s'est reconstituée comme nation, et ces ministres patriotes n'ont pas remarqué qu'ils prêtaient la main aux vues surtout de la Russie, et préparaient le champ de la plus odieuse restauration.

» La question de la navigation de l'Escaut et du territoire est mieux comprise par les provinces industrielles du Rhin que par nos gouvernants. Là, du moins, on se montre profondément convaincu qu'en conservant son fleuve et son territoire, surtout celui qui nous unit au Rhin dans la direction de Dusseldorf, la Belgique peut élever Anvers au-dessus d'Amsterdam, de Hambourg et de Brême. C'est là qu'on connaît les avantages immenses que cette partie de l'Allemagne et notre pays pouvaient retirer de l'achèvement du canal du Nord et de la construction d'un railway qui traverserait la Campine. C'est à ce titre seul, et abstraction faite de la question religieuse, que nous comptons en Allemagne de nombreux partisans; on peut y compter trois quarts de la population qui épousent notre cause, même les protestants ont plus d'attachement pour les Belges que pour les Hollandais; le commerce y a trop expérimenté ce qu'étaient les tracasseries et les chicanes que le gouvernement hollandais lui a fait souffrir. »

M. MERCIER. — « Examinons ce qui est relatif à la navigation de l'Escaut.

» On a prétendu qu'aucun droit de péage n'était établi sur ce fleuve par l'article 9 du Traité du 15 novembre.

» On n'ignore cependant pas qu'au premier doute qui s'est élevé à cet égard, la Conférence, auteur du Traité, a déclaré que son intention formelle avait été de poser le principe de la perception d'un péage et d'adopter provisoirement les tarifs de la Convention de Mayence.

» Un examen attentif de l'article 9 du Traité du 15 novembre nous fait reconnaître en effet que la Conférence n'a jamais voulu nous affranchir de tout péage.

» Le § 1^{er} de cet article porte que les dispositions des articles 108 à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatifs à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais.

» Cette disposition est maintenue dans le nouveau Traité.

» Le § 4 établit qu'il sera formé un règlement général pour l'exécution des dispositions de cet article.

» Le § 5 et dernier paragraphe stipule qu'en attendant le règlement général, la navigation des fleuves et rivières navigables *mentionnés dans cet article* restera libre au commerce des deux pays, qui adopteront provisoirement, à cet égard, les tarifs de la Convention signée, le 31 mars 1831, à Mayence, pour la libre navigation du Rhin.

» Quelques efforts que nous ayons faits pour repousser tout droit de péage sur l'Escaut, je ne sais comment on pourrait établir avec quelque fondement que ce dernier paragraphe, qui ne consacre aucune exception, ne s'applique pas indistinctement à tous les fleuves et rivières navigables dont il est fait mention dans l'article et, par conséquent aussi à l'Escaut.

» L'intention des auteurs du Traité du 15 novembre sera plus manifeste encore si l'on en compare le texte avec les notes remises sur cet objet à la Conférence par notre plénipotentiaire, le 30 septembre et le 6 octobre 1831. On remarque en effet qu'en adoptant la plus grande partie des dispositions proposées par M. Van de Weyer, la Conférence a eu soin d'en retrancher la clause que la navigation de l'Escaut, jusqu'à l'embouchure de ce fleuve, ne pourra, sous aucun prétexte, être frappée d'autres droits que ceux qui étaient établis et perçus en 1814.

» On s'aperçoit aussi que la Conférence a rendu applicables à l'Escaut jusqu'à son embouchure, les articles 108 à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relativement à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, tandis que, d'après la note du 6 octobre, ils n'auraient dû concerner que les eaux navigables qui mènent au Rhin.

» Il est à remarquer en outre que le principe de libre navigation proclamé par l'article 109 de l'Acte du Congrès de Vienne n'exclut en aucune manière la perception d'un droit de péage : l'existence d'un droit est au contraire supposée aux articles 110, 111 et 112 de ce Traité; seulement l'article 114 supprime tout droit d'étape, d'échelle et de relâche forcée.

» L'article 117 renvoie pour différents fleuves, et entre autres pour l'Escaut, aux règlements particuliers joints à l'Acte des Traités du Congrès de Vienne. Or, le premier des articles relatifs au Necker, au Mein, à la Meuse et à l'Escaut porte que la liberté de la navigation, *telle qu'elle est déterminée pour le Rhin*, est étendue à la Meuse, à l'Escaut, etc., du point où chacune de ces rivières devient navigable jusqu'à son embouchure.

» Le septième et dernier de ces articles établit, entre autres, que tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement sur la navigation de l'Escaut sera définitivement réglé de la manière la plus analogue à ce qui a été fait pour le Rhin.

» Or, Messieurs, le principe de la quotité des droits à percevoir pour la navigation du Rhin étant déterminé par l'article 3 du règlement particulier relatif à ce fleuve, il en résulte que les auteurs du Traité de Vienne ont autorisé la perception d'un droit analogue sur l'Escaut; il est facile de comprendre pourquoi ce droit n'a pas été établi pendant la réunion de la Belgique à la Hollande : il était parfaitement inutile, puisque l'on n'arrivait par l'Escaut que dans le royaume des Pays-Bas, et que dès lors tout droit de péage eût formé double emploi avec les droits de douane qu'un gouvernement a toujours la faculté de porter à tel taux qu'il juge convenable.

» Ainsi, Messieurs, le texte des XXIV Articles, les déclarations de la Conférence, les négociations diplomatiques et le Traité de Vienne lui-même concourent à prouver que le Traité du 15 novembre soumettait formellement la navigation de l'Escaut à

un droit de péage fixé provisoirement à plus de 4 florins par tonneau, d'après les tarifs de la Convention de Mayence.

» Ce droit, malgré les vives réclamations du gouvernement hollandais, se trouve réduit à 1 florin 50 cents dans le nouveau Traité.

» D'autres améliorations accessoires ont encore été apportées aux stipulations relatives à la navigation de l'Escaut.

» Ainsi, en attendant un tarif définitif fixant le droit de pilotage, ce droit ne pourra être plus élevé que ceux qui ont été établis en 1827 pour les bouches de la Meuse, depuis la mer jusqu'à Helvoet et depuis Helvoet jusqu'à Rotterdam, en proportion des distances.

» Les navires ne seront assujettis à aucune visite, ni en descendant, ni en remontant l'Escaut.

» Il nous est loisible d'établir dans tout le cours de ce fleuve et à son embouchure les services de pilotage que nous jugerons nécessaires.

» Ainsi se trouve consacré notre droit de souveraineté sur l'Escaut.

» Les navires arrivant de la pleine mer et venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire auront la faculté de continuer leur route sans entraves ni retards ; cette disposition est utile en ce qu'elle ôte tout prétexte de vexation.

» Il est stipulé d'une manière précise que les navires se rendant d'Anvers à Terneuzen, ou faisant dans le fleuve même le cabotage ou la pêche, ne seront assujettis à aucun droit.

» Enfin, et cette disposition est fort importante, il est ajouté : que si des événements naturels ou des travaux d'art venaient par la suite 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 dites voies de navigation devenues impraticables.

» D'un autre côté, aucune concession n'a été faite à la Hollande, et nous avons, malgré les vives réclamations de son gouvernement, conservé le droit de pêche dans toute l'étendue du fleuve.

» On ne doit pas non plus s'exagérer l'importance de la charge qui pourra résulter d'un péage : en prenant la moyenne

du tonnage des navires venus de la mer par l'Escaut pendant les années les plus prospères de notre commerce maritime, et en opérant les déductions nécessaires pour les bateaux à vapeur, du chef de l'espace occupé par la machine et son approvisionnement, j'ai trouvé que le produit du droit fixé à 1 florin 50 cents se serait élevé à environ 250,000 florins annuellement.

» Tout en déplorant que nous devions être assujettis à un droit de péage quelconque sur ce fleuve, nous ne faisons que rendre hommage à la vérité en convenant franchement que les conditions que renferme à cet égard le nouveau Traité sont moins onéreuses que celles auxquelles nous étions assujettis par les XXIV Articles. »

M. DECHAMPS. — « ... Lorsque j'ai eu l'honneur, il y a peu de temps, de vous entretenir encore de notre question belge, je vous ai indiqué la savante combinaison commerciale qui se trouve dans le système de délimitation territoriale telle que nous le fait le Traité. M. le Ministre des Travaux Publics a parfaitement résumé cette question en nous disant que l'idée fondamentale du Traité du 15 novembre était de priver la Belgique de la triple position de l'Escaut, de la Meuse, et de la Moselle.

» C'est toujours la même conspiration ourdie si savamment à Utrecht par l'habileté de Guillaume d'Orange : il s'agit toujours comme alors de donner la garde de nos frontières et de nos forteresses à la Hollande ; il s'agit toujours, comme au Traité de Munster, d'accorder à notre rivale le principe de la souveraineté de l'Escaut ; il s'agit toujours de la décadence d'Anvers, projet que la Hollande conduit depuis deux siècles, sous la complicité de l'Angleterre, avec cette patience qui sait attendre l'heure du succès.

» La Hollande assise sur la Meuse qui acquiert une importance immense pour elle, la Hollande rend impossibles les relations qu'il était si essentiel pour la Belgique d'établir avec l'Allemagne du côté de Dusseldorf, du côté du Rhin ; elle rend impossible la réalisation de ce canal du Nord qui avait tant épouvané le commerce hollandais sous l'Empire et depuis, canal qui devait compléter l'idée à laquelle nous devons notre chemin de fer. Je vous ai montré la Hollande jalouse d'être établie comme la sentinelle de ce chemin de fer, afin d'être en position de nous

susciter, là aussi, les difficultés que son astuce proverbiale a su, depuis des siècles, nous susciter sur l'Escaut.

» La seule question territoriale, telle que le Traité la posait, me paraissait déjà alors compromettre évidemment les espérances commerciales que la Belgique était en droit de concevoir.

» Cette seule question me faisait déjà craindre sérieusement que ce ne serait pas la Belgique qui, désormais, formerait la grande ligne de transit entre l'Océan et l'Allemagne, mais que ce serait la Hollande.

» Mais alors je ne prévoyais pas, Messieurs, que, maîtresse sur la Meuse, la Hollande allait être reconnue définitivement souveraine de l'Escaut. Il ne restait plus que cela pour nous achever, et ce coup ne nous a pas été épargné.

» J'examinerai tout à l'heure s'il est vrai que la Conférence ait posé, derrière une phrase obscure, artificieuse, le principe d'un péage sur l'Escaut dans le Traité primitif ; mais cette excuse ne rend pas le fait moins funeste, la souveraineté du fleuve n'en est pas moins donnée, en principe, à la Hollande. Or, cela est immense, Messieurs, c'est là le but vers lequel toute la politique de notre rivale, à toutes les époques, a constamment tendu. Savez-vous, Messieurs, ce que disaient, en 1785, les États Généraux de Hollande, dans une note adressée à l'ambassadeur de Joseph II ? (ces paroles sont remarquables) : « Nous n'avons pas, disaient-ils, 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. »

» Messieurs, quand, à l'aide du principe de la souveraineté du fleuve qu'on lui concède aujourd'hui, la Hollande aura complètement fermé l'Escaut, et elle y parviendra, soyez-en bien persuadés, Messieurs, la restauration lui importera très peu désormais.

» Si des nations de vieille expérience, comme la Hollande ou l'Angleterre, étaient dans la position de la Belgique actuelle, elles feraient cent ans la guerre plutôt que de céder leur souveraineté sur l'Escaut.

» Vous le savez, Messieurs, la prospérité commerciale de la Belgique a toujours été s'élevant ou s'abaissant, selon que la liberté de l'Escaut était plus ou moins entravée.

» Le Traité de Munster, celui de la Barrière, la paix d'Aix-la-Chapelle, le Traité de Fontainebleau en 1785 où Joseph II vendit

l'Escaut pour neuf millions et demi de florins, le Traité de La Haye, celui de Vienne que nous discutons aujourd'hui, ce sont là pour la Hollande autant de champs de bataille pour conquérir la souveraineté de ce fleuve par lequel, seul, le commerce belge peut avoir assez d'air pour respirer.

» Je vous ai dit, tout à l'heure, Messieurs, que, dans ces projets dirigés contre nous, l'Angleterre était peut-être complice de la Hollande.

» Messieurs, il faut bien le comprendre, l'Angleterre veut une Belgique tout justement assez prospère pour continuer à rester un marché de consommation important pour ses produits; elle désire voir nos communications avec l'Allemagne tout justement assez faciles pour qu'elle en profite; mais l'Angleterre ne nous veut pas assez riches et assez puissants pour que notre industrie manufacturière fasse une concurrence sérieuse à la sienne, pour que nos ports surtout partagent avec Londres et Liverpool l'empire commercial du monde.

» Huskisson, chaque fois que des questions de navigation et de douanes s'agitent au sein du Parlement anglais, montre du doigt, avec terreur, ce port d'Anvers, le plus beau du monde et dont l'importance n'est peu comprise que par nous seuls.

» Messieurs, veuillez réfléchir au double fait que je vais vous signaler, et vous aurez la clef du mauvais résultat de nos négociations relativement à l'Escaut, et peut-être à tout l'ensemble de nos négociations.

» La veille d'adhérer au Traité qui allait lui donner la propriété de l'Escaut, la Hollande avait conclu avec l'Angleterre un traité de commerce et de navigation qui accordait à cette dernière Puissance le transit libre sur les eaux intérieures de la Hollande.

» A peu près en même temps, le Roi Guillaume signait avec la Prusse un second traité de commerce, dont l'idée principale est que le tarif des douanes allemandes ne pourra s'élever plus qu'il ne l'est à l'égard des produits coloniaux arrivant par les eaux hollandaises. Toute la pensée du gouvernement du Roi Guillaume ne vous est-elle pas dévoilée ici?

» Il lui fallait, d'un côté, empêcher le contact de nos frontières avec celles de la Confédération; on l'a fait. Il lui fallait la souveraineté de l'Escaut pour être en position et en droit de l'entraver; on la lui a donnée. D'un autre côté, il devait augmenter la

liberté de ses fleuves en concurrence avec l'Escaut, il devait abaisser les barrières douanières de l'Allemagne, abaisser les siennes du côté de l'Angleterre, amener ces deux grandes nations dans ses intérêts ; tout cela est fait ; et voilà comme on négocie, Messieurs. Les ministres du Roi Guillaume connaissent peut-être moins bien que les nôtres l'intérêt européen ; mais vous conviendrez qu'ils ont mieux compris celui de la nation qu'ils dirigent.

» Le Traité une fois accepté, je pense, pour moi, que la grande question est de savoir si ce sera la Belgique ou la Hollande qui va servir de grande route au commerce européen ; si ce sera Anvers ou Rotterdam qui va devenir le grand entrepôt ; je pense, Messieurs, que cette question restera irrévocablement décidée contre nous.

» L'objection que l'on oppose est que le principe d'un péage se trouvait posé dans le Traité primitif.

» D'abord, pour ceux qui ne considèrent pas ce Traité comme encore debout, cette objection n'a d'autre portée que de démontrer que la Conférence avait consacré, dans les XXIV Articles, une injustice de plus qu'on ne le croyait.

» Mais ce principe d'un péage est-il bien consacré par le Traité de 1831 ? Je ne le pense pas.

» D'abord, veuillez remarquer, comme antécédents, que, dans les bases de séparation du 20 janvier, acceptées par la Hollande, le principe d'un péage sur l'Escaut ne se rencontre pas plus que dans les XVIII Articles. Dans la Convention du 21 mai, qui a suivi le Traité du 15 novembre, il n'y a pas de trace non plus d'un tel principe. Est-il vraisemblable que la Hollande eût consenti à voir effacer son droit de souveraineté de l'Escaut de la Convention du 21 mai qui pouvait rester en vigueur pendant de si longues années, si ce droit avait été réellement reconnu en 1831 ?

» Ainsi, Messieurs, si ce principe avait été inséré dans les XXIV Articles, il y eût eu novation, et novation sur un point capital. Ce principe nouveau, dont la portée est immense, aurait dû y figurer en lettres majuscules, au lieu de se glisser furtivement, sans être aperçu, derrière une phrase obscure et si propre aux contestations.

» Je reconnais bien là l'ancienne diplomatie hollandaise ; mais la Conférence n'a pu y prêter les mains, ni la Belgique en être la dupe.

» Examinons maintenant l'article 9, à la lumière de la bonne foi :

» Le dernier paragraphe pose en principe général que c'est le Traité de Vienne qui sert de base à toutes les stipulations qui vont suivre, le Traité de Vienne qui a introduit le nouveau droit public relativement aux fleuves, celui de leur liberté.

» Or, quel est le système de 1815? C'est que la quotité des droits à fixer ne pourra, en aucun cas, excéder ceux existant actuellement.

» Eh bien, Messieurs, à l'époque de la promulgation de ces Traités, il n'y avait pas de péage sur l'Escaut; de simples droits de pilotage et de balises y étaient établis.

» En 1816, le roi Guillaume fit de nombreuses tentatives pour fixer un droit de tol, en violation du Traité de Vienne, mais il échoua contre la vive opposition du commerce d'Anvers.

» Ainsi, Messieurs, le § 1^{er} de l'article 9 pose en système qu'un droit de péage ne pourra être établi sur ce fleuve. Comment serait-il possible, après cela, que le dernier alinéa vint non modifier, mais contredire directement le principe adopté comme base des autres stipulations?

» Veuillez relire attentivement l'article en entier, et vous serez convaincus que le tarif de Mayence, dont il est parlé dans ce dernier paragraphe, n'est relatif qu'aux caux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin; vous le croirez d'autant mieux que c'est précisément pour ces embranchements du Rhin que la Convention de Mayence a été conclue.

» Croyez-vous, Messieurs, s'il était vrai qu'un droit de 4 florins, qui équivaut à la complète fermeture du fleuve, eût été admis dans le Traité primitif, croyez-vous que les Puissances eussent consenti à cette révoltante injustice? Croyez-vous que la Belgique n'eût pas élevé les plaintes les plus vives, au lieu de se croiser les bras sans s'en apercevoir? Croyez-vous surtout que la Hollande eût jamais transigé sur cette victoire, en admettant la diminution que l'on s'imagine avoir obtenue?

» Messieurs, tout cela n'est pas admissible.

» De toute façon, Messieurs, l'application du tarif de Mayence ne devait être que provisoire, en attendant le Traité définitif.

» La seule base de ce Traité final ne pouvait être un tarif en contradiction manifeste avec le principe de la liberté du fleuve,

le principe du Traité de Vienne, clairement posé comme devant servir de prémisses à tout règlement ultérieur sur l'Escaut.

» Messieurs, je n'examinerai pas tout ce qu'il y a d'illusion à compter sur le rachat du péage, comme quelques-uns semblent l'espérer.

» Pour moi, tout le mal se trouve dans le principe de la souveraineté du fleuve que vous concédez si bénévolement à la Hollande.

» Une fois cette propriété établie, ne comprenez-vous pas toutes les conséquences fâcheuses pour notre commerce, que pourra en déduire ce gouvernement qui a su prolonger, pendant quinze ans, les Conférences de Mayence, appuyé sur les prétextes les plus futiles et les moins honorables?

» Un fait tout récent, et dont l'analogie est frappante avec la question qui m'occupe, vient d'attirer toute l'attention du Parlement anglais. Une convention conclue à Dresde, en 1821, en conséquence des Traités de 1815, avait établi sur l'Elbe, au profit du Roi de Hanovre, qui a quelque parenté de caractère et de position avec le Roi Guillaume, avait établi, dis-je, des droits de péage modérés sur les navires en destination de Hambourg.

» Eh bien, malgré cette convention, le Hanovre, se fondant sur telles circonstances imprévues, sur telle interprétation forcée, a successivement augmenté ces péages, malgré les vives réclamations du commerce anglais. Les plaintes qui viennent, il y a quelques jours, d'être manifestées au Parlement, portent plus encore sur les vexations de toute espèce, dont la perception du péage est accompagnée, que sur son élévation même.

» Si vous me demandez maintenant, Messieurs, quelles seront ces vexations que le Roi Guillaume tient en réserve, je vous répondrai qu'il les trouvera facilement dans cet arsenal où la Hollande a constamment puisé de pareilles mesures contre notre commerce depuis plusieurs siècles.

» Messieurs, en examinant la fâcheuse position politique et commerciale que le nouveau Traité nous fait, je pense vous avoir démontré que ce Traité, en réalité, nous est plus préjudiciable encore que celui du 15 novembre; plus préjudiciable sous le rapport de la question territoriale, plus préjudiciable sous le rapport de l'Escaut. Or, pour moi, ce sont là les deux grandes

questions qui renferment tout notre avenir commercial et politique. »

M. DE COEN. — « Il y a plus, ne comprenant pas toute la puissance de la question commerciale dans ses rivalités entre Anvers, Rotterdam et Amsterdam, les ministres sont sur le point de compromettre davantage les intérêts de l'Escaut. Déjà M. de Theux avoue, dans son rapport, que sa proposition de racheter le péage a échoué une première fois. Elle échouera une centième fois. Il se propose d'avoir recours à d'autres moyens de lever le péage. Là est le danger. Il n'y a, à cet égard, qu'un seul moyen possible de succès; mais l'intérêt que j'attache à l'Escaut me commande ici la réticence de ce moyen.

» Vous n'avez pas vu dans les nombreux faits politiques, ni lu dans un grand nombre d'actes diplomatiques, la proscription commerciale du port d'Anvers que l'Angleterre et la France ont passée depuis un siècle et demi. Ces deux Puissances ont l'intime conviction, et elle est bien fondée, que si la position commerciale d'Anvers était libre, elle entraverait considérablement l'industrie, le commerce et la navigation de l'Angleterre; elle lui enlèverait une grande partie du marché de Londres et de Liverpool, et aux ports de Dunkerque et du Havre la moitié de leur importance.

» Le haut commerce de Rotterdam et d'Amsterdam ne voulait pas de la communauté de l'Escaut... La Hollande, pressée commercialement de trouver une issue honorable, et en même temps avantageuse, a saisi cette issue dans les conditions qui la faisaient rentrer, avec ses anciens alliés, la France et l'Angleterre, dans l'esprit du Traité de Munster.... »

M. DUMORTIER. — « Je viens à la grande question de l'Escaut.

» Le Ministre des Travaux Publics, à la séance d'hier, en se prévalant des grands services que le gouvernement a rendus, services immenses, vous en conviendrez, le Ministre, dis-je, a déclaré que le gouvernement avait maintenu, quant à l'Escaut, les engagements avantageux qui existaient d'abord. Je lui répondrai que c'est absolument l'inverse, que la question de l'Escaut est, par le nouveau Traité, entièrement perdue pour la Belgique et que c'est le ministère seul qui en est la cause.

» En effet, que portait le Traité de 1831?

» D'abord, pour ce qui concerne la navigation des fleuves et

rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais, le Traité appliquait toutes les dispositions des articles 108 à 117 de l'Acte général du Congrès de Vienne. C'était là, vous le voyez, une règle générale, et cette règle était celle précédemment écrite dans le Traité des XVIII Articles. A la suite de cette disposition générale du Traité du 15 novembre venait une disposition spéciale quant à l'Escaut et, par cela seul, dérogation de la disposition précédente; que portait-elle?

» En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut, il sera 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; que cette surveillance commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet de part et d'autre, que des droits de pilotage modérés seront fixés d'un commun accord, et que ces droits seront les mêmes pour le commerce hollandais et pour le commerce belge.

» Vous le voyez, il n'était aucunement question, dans le Traité de 1831, d'établir aucun droit de péage sur l'Escaut; un seul droit pouvait y être établi, c'était un droit de pilotage, et encore ce droit devait-il être modéré. Quant au droit de péage, il était formellement écarté par la disposition.

» Maintenant, après avoir ainsi stipulé pour ce qui concerne les fleuves et rivières qui séparent et traversent la Belgique et la Hollande, après avoir établi une disposition spéciale, quant à l'Escaut, le Traité du 15 novembre rendait communes les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin qui sont exclusivement hollandaises; cette disposition portait :

» Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, pour arriver d'Anvers au Rhin et *vice-versa*, restera réciproquement libre, et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages modérés qui seront provisoirement les mêmes pour le commerce des deux pays.

» Ainsi le Traité du 15 novembre, après avoir stipulé de simples droits de pilotage sur l'Escaut, établissait un droit de péage sur les eaux intérieures qui sont exclusivement hollandaises.

» Vous le savez, l'Acte général du Congrès a décidé que la navigation de tous les fleuves et rivières serait libre, sauf des droits de péage, et avec cette stipulation formelle, écrite dans ce

Traité, que dans aucun cas ces droits n'auraient pu être plus élevés que maintenant. Or, c'est un fait qu'on ne peut contester, qu'à l'époque du Traité de Vienne il n'existait aucun droit sur le Hondt depuis que l'Escaut avait été ouvert en vertu du Traité du 27 floréal an III, qui avait déclaré que la navigation de l'Escaut était libre; la liberté du fleuve une fois proclamée, il n'y avait pas eu de droit possible sur son embouchure principale, d'après le texte de l'Acte général du Congrès de Vienne; mais pour éviter tout doute, toute contestation à ce sujet, une disposition spéciale avait été introduite dans le Traité du 15 novembre, disposition qui n'existait pas dans les XVIII Articles, disposition qui n'admettait sur l'Escaut que des droits de pilotage modérés.

» Ce qui prouve que la Conférence voulait rendre l'Escaut libre, c'est que, dans le même moment où elle ajoutait, dans le Traité du 15 novembre, une disposition spéciale pour établir la souveraineté de l'Escaut, et qui ne se trouvait pas dans les XVIII Articles, elle établissait en même temps à la charge de la Belgique, par le protocole n° 48, une rente annuelle de 600,000 florins à payer à la Hollande pour avantages commerciaux, et qui ne se trouvait pas non plus dans les XVIII Articles. C'était donc le rachat de la co-souveraineté sur l'Escaut. Voilà ce que le Ministre n'a pas compris.

» Le gouvernement devait dire à la Conférence : de deux choses l'une; il faut, ou bien supprimer les 600,000 florins qui sont le prix de la co-souveraineté de l'Escaut, ou supprimer le droit de péage qui en est l'équivalent. Évidemment, frapper la navigation de l'Escaut d'un droit de péage et imposer à la Belgique une rente annuelle de 600,000 florins pour avantages commerciaux, c'est lui faire payer deux fois la même chose. Voilà ce que le gouvernement n'a pas compris, et ce qui est cause de la stipulation introduite dans le nouveau Traité qui consacre la ruine du port d'Anvers.

» Mais revenons au Traité du 15 novembre.

» L'article 9, après avoir maintenu la libre navigation des fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois la Belgique et la Hollande, après avoir, par une disposition spéciale, déclaré que la navigation de l'Escaut ne serait soumise

qu'à un simple droit de pilotage modéré, et établi des péages sur les eaux intermédiaires entre le Rhin et Anvers, eaux exclusivement hollandaises, la Conférence déclare que des commissaires se réuniront à Anvers pour régler les stipulations relatives à ces péages.

» En attendant et jusqu'à ce que le dit règlement soit arrêté, dit l'article 9, la navigation des fleuves et rivières navigables ci-dessus mentionnés restera libre au commerce des deux pays, qui adopteront provisoirement à cet égard les tarifs de la Convention signée le 31 mars 1831 à Mayence, pour la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de cette convention, en autant qu'elles pourront s'appliquer aux fleuves et rivières navigables qui séparent et traversent à la fois le territoire hollandais et le territoire belge.

» Ainsi, en attendant le règlement à faire conformément au § 4, la Conférence appliquait aux fleuves et rivières le tarif de la Convention de Mayence; mais il va de soi qu'une mesure provisoire ne peut s'appliquer que là où une mesure définitive doit intervenir. Or, puisque d'après le Traité il ne devait pas y avoir définitivement de droit de péage sur l'Escaut, on ne devait pas non plus en mettre provisoirement. Le provisoire devait suivre les conséquences de la règle définitive.

» J'admettrai même que, provisoirement, la Belgique ait dû être soumise au tarif de la Convention de Mayence sur l'Escaut. Il n'était pas moins écrit que la Belgique devait obtenir en définitive la co-souveraineté de l'Escaut, ce qui était l'absence de tout droit de péage sur l'Escaut, et nous avions en main des moyens de faire cesser bientôt le provisoire et d'établir la disposition définitive.

» Comment est-il possible qu'une disposition aussi favorable aux intérêts de la Belgique ait pu être ainsi abandonnée? Je conçois que les plénipotentiaires hollandais aient fait tous leurs efforts pour arriver à ce résultat, car la fermeture de l'Escaut tarit la source de notre commerce. Mais ce que je ne puis concevoir, c'est que le gouvernement n'ait pas compris la portée de l'article 9. Il aurait dû déclarer qu'il ne consentirait à aucun changement à cet article, d'autant plus qu'en 1833 l'article 9

n'avait pas été paraphé, et qu'ainsi le gouvernement belge n'était aucunement lié par cette stipulation. »

M. DE THEUX, *Ministre des Affaires Étrangères et de l'Intérieur.*

— ... « Ce qu'on a dit du péage sur l'Escaut n'est pas plus fondé que ce qu'on a avancé sur les arrérages de la dette. J'ai dit dans mon rapport que la Conférence n'avait jamais posé en doute qu'un péage dût être établi sur l'Escaut, aux termes de l'article 9 du Traité du 15 novembre.

» Cette opinion est constatée par plusieurs actes, elle est d'ailleurs incontestable; les termes de l'article 9 ne peuvent laisser le moindre doute, lorsqu'on le lit avec attention et avec un esprit dégagé de toute prévention.

» Le § 1^{er} est ainsi conçu :

» Les dispositions des articles 108 à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais.

» Le dernier paragraphe du même article porte :

» En attendant, et jusqu'à ce que le dit règlement soit arrêté, la navigation des fleuves et rivières ci-dessus mentionnés restera libre au commerce des deux pays, qui adopteront provisoirement, à cet égard, les tarifs de la Convention signée, le 31 mars 1831, à Mayence, pour la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de cette Convention, *en autant qu'elles pourront s'appliquer aux fleuves et rivières navigables qui séparent et traversent à la fois le territoire hollandais et le territoire belge.*

» Eh bien, quel est ce fleuve qui traverse à la fois le territoire belge et le territoire hollandais? C'est l'Escaut occidental; il est impossible d'en indiquer un autre, il n'y a que celui-là; quelle est la rivière qui traverse à la fois le territoire belge et le territoire hollandais? C'est la Meuse; il n'y en a pas d'autre.

» Et en effet, Messieurs, par suite de la modification apportée au Traité du 15 novembre, et qui supprime l'application provisoire du tarif de Mayence pour y substituer le péage fixe d'un florin cinquante cents, on a eu soin de retrancher du premier paragraphe de l'article 9 le mot *fleuve*, et l'on s'est borné à y conserver

le mot *Meuse*, rivière à laquelle le tarif de Mayence restait applicable.

» Cet article ne pouvait donc laisser de doute sérieux; le gouvernement belge, après avoir inutilement contesté l'interprétation que la Conférence avait donnée à cet article, fut lui-même amené à consentir, en 1832, l'application du droit d'un florin, et de celui d'un florin 50 cents en 1833, comme péage définitif sur l'Escaut, destiné à remplacer le péage provisoire que la Conférence avait établi, et qui, par suite de l'application des tarifs, pouvait s'élever à quatre florins 50 cents.

» Si le droit d'un florin 50 cents a pu être substitué au droit beaucoup plus élevé du tarif de Mayence, c'est que ce dernier droit ne devait être appliqué que provisoirement, en attendant qu'un droit convenable pût être déterminé, de commun accord, entre les parties. Eh bien, Messieurs, ce droit convenable a été reconnu par la Conférence être celui d'un florin 50 cents.

» On a dit que la question était restée entière en 1833; c'est là une erreur. Le gouvernement avait fait connaître au Ministre britannique le consentement qu'il donnait à l'application du péage d'un florin 50 cents; le Ministre britannique avait lui-même communiqué cette proposition aux plénipotentiaires de Hollande, et, dans la dernière négociation, la Conférence a considéré ce point comme irrévocablement décidé par suite de l'adhésion que le Cabinet néerlandais a donnée à ce droit en 1838.

» C'est en vain qu'en présence de ces actes l'on prétendrait que la somme de 600,000 florins pour avantages commerciaux, compris primitivement dans la somme de 8,400,000 florins et aujourd'hui dans celle de 5,000,000 de florins, est représentative du péage sur l'Escaut. Non, Messieurs, cette somme était uniquement représentative des avantages que le gouvernement néerlandais accordait à la Belgique, tant pour la navigation des eaux intérieures de la Hollande que pour la facilité qui nous était laissée d'ouvrir une route nouvelle dans le Limbourg et pour le libre transit de cette province sur la route existante. »

M. DONNY. — « ... Je ne veux pas soutenir que jamais, dans aucune circonstance, il n'y aura d'entraves sur l'Escaut; mais ce que je soutiens, c'est que la Belgique n'aura à s'inquiéter sérieu-

sement de ces entraves que dans la seule hypothèse où elle voudrait se ranger parmi les nations maritimes de premier ordre.

» Ce que je soutiens encore, c'est que ces entraves sur l'Escaut ne seront pas la conséquence du Traité qui nous est soumis ; ce que je soutiens enfin, c'est que malgré ces entraves, et quoi qu'on en dise, la Belgique est viable et pourra prospérer.

» Si quelque jour le commerce maritime de la Belgique, recevant tout le développement dont il est susceptible, s'apprêtait à reprendre la position qu'il a autrefois occupée dans le monde, il serait à craindre, j'en conviens, que non seulement la Hollande, mais encore l'Angleterre et la France chercheraient à lui susciter des obstacles ; et parmi ces obstacles pourraient figurer, en première ligne, les vexations sur l'Escaut. Mais si, comme tout le porte à croire, la Belgique ne parvient jamais qu'à se créer un commerce maritime de second ordre, on peut compter que ni la France, ni l'Angleterre, ne chercheront à l'entraver dans sa marche. On peut même espérer que la Hollande ne nous suscitera pas d'entraves bien sérieuses sur l'Escaut, et voici pourquoi :

» La Hollande sait, aussi bien que personne, qu'indépendamment du port d'Anvers, la Belgique en tient un second à la disposition du commerce maritime. Elle n'a pas oublié que pendant la guerre de l'indépendance de l'Amérique le port d'Ostende a suffi, à lui seul, à presque tous les besoins du commerce maritime de l'Europe occidentale. Elle n'a pas oublié qu'en l'année 1782 il est entré dans ce port 2,626 bâtiments, c'est-à-dire un nombre double des navires que reçoit aujourd'hui le port d'Anvers pendant une année.

» La Hollande n'ignore pas que si l'influence machiavélique du gouvernement des Pays-Bas a permis au port d'Ostende de s'ensabler, la sollicitude de la nation belge a remis ce port dans le meilleur état ; qu'aujourd'hui il reçoit avec facilité des bâtiments d'un tirant d'eau de 18 à 21 pieds ; qu'il est d'ailleurs lié aux ports de Bruges, de Gand et d'Anvers même, par la double communication d'un chemin de fer et d'une ligne de canaux. La Hollande sait donc que s'il est en son pouvoir d'empêcher la Belgique de se placer en première ligne comme nation commerciale, s'il est en son pouvoir de nuire à la ville d'Anvers et de forcer le commerce belge à déplacer son siège, il ne lui est pas

donné d'empêcher la Belgique de se créer un commerce maritime de second ordre.

» La Hollande s'abstiendra donc de nous susciter des entraves inutiles, et ainsi se vérifiera ce que j'ai dit dans une autre occasion, que la présence du port d'Ostende sera toujours pour la Belgique la meilleure garantie contre les vexations qu'on pourrait exercer sur l'Escaut. »

M. FALLON. — « ... On a jeté le cri d'alarme quant à la liberté de l'Escaut ; mais là encore il y a eu exagération. Le fait est que, bien loin que cette liberté soit compromise, elle est assurée de la manière la plus formelle, et par la nouvelle stipulation et par l'intérêt commun des Puissances maritimes.

» La navigation se trouve, à la vérité, assujettie à un péage toujours trop onéreux à nos relations commerciales, mais ce péage n'a plus du moins ce cachet de vasselage que l'article 9 du Traité du 15 novembre semblait lui imprimer, suivant l'interprétation que les plénipotentiaires hollandais voulaient attribuer à cet article dans les négociations de 1832. La nouvelle rédaction de cet article établit clairement la copropriété avec tous ses attributs. Je sais bien qu'il n'y a jamais rien d'assez clair pour ceux qui ne veulent pas de traité ; mais les plus clairvoyants, pour moi, ce sont ceux de mes honorables collègues qui ont des connaissances toutes spéciales sur l'application à l'Escaut de la nouvelle stipulation du Traité, et ce n'est pas du banc de ces honorables collègues que nous parvient ce cri d'alarme. »

On allait enfin procéder au vote. Des amendements sont présentés. Des explications sont demandées :

« Dans son rapport, dit M. PARSON, le ministère annonce qu'il pense qu'il y aura des moyens de s'entendre avec la Hollande sur le péage qui pourrait être racheté ou payé par l'État à Anvers et, pour compte de l'État, par des agents du gouvernement. Je voudrais savoir si, par le mot *clause* inséré à la suite de l'autorisation d'accepter le Traité, le gouvernement se croit aussi autorisé à stipuler le rachat du péage ou le paiement, au nom de la Belgique, sans l'approbation des Chambres. Je ne pense pas qu'il entre dans l'intention de l'assemblée de donner une procuration en blanc au gouvernement. »

Mêmes remarques de MM. DESMAISIÈRES et DONNY, qui proposent la suppression du mot *clause*.

M. DE THEUX, *Ministre des Affaires Étrangères et de l'Intérieur*. — «... L'honorable préopinant demande si le gouvernement considère comme un avantage pour le pays une clause par laquelle on substituerait une rente annuelle au péage de l'Escaut. Ici il y a une distinction à faire.

» Cela dépend entièrement de la hauteur de la rente. Si cette rente était telle qu'elle constituât un avantage évident pour le pays, et si cet avantage devait être le résultat de la négociation que nous ouvrirons avant la signature du Traité, dans ce cas je crois qu'il serait dans l'intérêt du pays que le gouvernement fût investi d'un mandat ; car vous concevez qu'il sera plus facile d'obtenir de bonnes conditions, à propos du Traité qu'il s'agit d'accepter, que si on ouvrait une négociation séparée sur la question. Mais s'il était nécessaire de soumettre de telles stipulations à l'appréciation de la Chambre, ce serait engager le gouvernement dans une négociation séparée, isolée : c'est par ce motif que je demande le maintien du projet de loi tel qu'il est proposé.

» Mais, dans le cas où les modifications ne constitueraient pas un avantage évident, je déclare que nous n'y souscririons pas. Nous ne voudrions pas engager notre responsabilité pour une clause douteuse. »

M. DUMORTIER. — « Je suis disposé, en ce qui me concerne, à faire des sacrifices en faveur de la navigation belge, si malheureusement le Traité venait à être accepté ; mais j'entends réserver à la Chambre le droit d'examiner jusqu'à quel point peuvent aller ces sacrifices : il y aura alors des questions fort graves à décider. Il faudra voir d'abord s'il n'y a pas de différence à faire entre la navigation belge et la navigation étrangère. Je suis très disposé, je le répète, à favoriser la navigation belge, mais favoriser la navigation anglaise, favoriser des Puissances qui se conduisent envers nous d'une manière aussi inique, jamais je n'y consentirai. C'est cependant là, Messieurs, ce que le gouvernement voudrait faire, il voudrait que la Belgique payât les verges qui ont servi à la frapper. »

M. DEVAUX. — « Il faut interpréter l'amendement en ce sens qu'il empêche le rachat du péage.

» Messieurs, le thème de lord Palmerston, qui a été adopté en grande partie dans le Traité, réservait à la Belgique la faculté de racheter le péage au moyen d'une rente annuelle de cent cinquante mille florins; il est très fâcheux que cette disposition n'ait pas été insérée au Traité, et je crois que tous ceux qui ont si bien fait valoir les inconvénients du péage, recevraient avec reconnaissance cette stipulation.

» Je pense, Messieurs, que l'omission de cette clause dans le Traité est en grande partie un oubli, et je ne sais jusqu'à quel point il y aura encore moyen de revenir sur ce point; mais il paraît que le gouvernement a de l'espoir. Que cet espoir soit plus ou moins fondé, c'est, je pense, ce que nous ne devons pas examiner; il suffit que le gouvernement croie avoir des chances d'obtenir, sous ce rapport, une modification avantageuse, pour que nous devions le seconder.

» L'honorable préopinant, Messieurs, s'est complètement trompé sur la portée d'une clause semblable. Si l'on venait vous faire cette proposition : — « Préférez-vous que ce fût la Belgique, au lieu de la Hollande, qui fût chargée de percevoir le péage? » personne, je crois, n'hésiterait à répondre : « Oui, nous préférons que ce fût la Belgique. » Eh bien, si le gouvernement rachète le péage, tout ce qu'il y aura de décidé, c'est que la perception se fera par la Belgique, et l'on restera entièrement libre de décider comment le pays recouvrera le péage. Quand on aura stipulé dans le Traité que la Belgique payera une rente annuelle pour remplacer le péage, la Belgique restera la maîtresse de dire : — « Je fais une dépense d'autant de mille florins par an, je veux recouvrer cette somme, soit en imposant la navigation de l'Escaut et du canal de Terneuzen, soit en percevant un droit de tonnage dans les ports d'Anvers et de Gand, soit en établissant un droit de douanes, soit par tout autre moyen. » Tout ce qui résultera du Traité, c'est, je le répète, que la perception se fera par le gouvernement belge au lieu de se faire par le gouvernement hollandais; il ne s'agit en aucune façon de grever le pays d'une nouvelle charge; vous restez complètement libres sous ce rapport, et vous acquérez la faculté d'asseoir la perception de la manière qui conviendra le mieux aux intérêts de la Belgique.

» Je crois donc, Messieurs, que nous devons accorder ici toutes les facilités au gouvernement. »

MM. DEMONCEAU et RODENBACH sont d'avis qu'on ne doit pas donner au gouvernement la faculté d'imposer au pays une charge dont la quotité est illimitée.

M. DE THEUX. — « Je rejette complètement les suppositions d'après lesquelles le gouvernement pourrait offrir un million de francs et au delà pour le rachat du péage de l'Escaut. Telle n'a jamais été notre intention et une autorisation de cette nature ne résulterait pas non plus du projet de loi. Il faut que l'avantage soit évident. »

M. DESMET. — « Messieurs, quand vous voyez de quelle manière M. le Ministre des Affaires Étrangères et de l'Intérieur comprend la question du péage sur l'Escaut, je vous demande s'il serait prudent de le laisser traiter sans vous.

» Que penser quand il assimile le péage sur le chemin de fer au tribut que le Traité nous fait payer à la Hollande pour naviguer sur l'Escaut, et à la souveraineté du Roi Guillaume que vous allez reconnaître sur ce fleuve et sur le bras de mer le Hondt?

» Je ne suis point dans le secret du Cabinet ; il est possible que les députés d'Anvers y soient, mais je ne m'explique point leur silence dans une question si vitale pour le commerce de leur port. Cependant, le conseil communal d'Anvers a vivement réclamé contre ce péage ; il a fait connaître par l'organe de plusieurs de ses membres « qu'imposer un péage quelconque sur l'Escaut en faveur de la Hollande, notre éternel adversaire commercial, et en dépit des stipulations formelles du Congrès de Vienne, c'était lui reconnaître un titre de propriété qui nous mettra toujours sous sa dépendance, et qu'il ne lâchera plus, une fois qu'on aura eu la lâcheté et l'imprudence de le lui reconnaître. »

» Les Anversois savent bien que les Hollandais n'ont point perdu de vue les avantages qu'ils avaient retirés du Traité de Munster ; ils n'ignorent point que les Hollandais guettent toujours une occasion favorable pour y revenir et enchaîner le commerce d'Anvers. Ils en ont eu une dernière expérience en 1817 ; quoique

nous fussions sous le même gouvernement, le Cabinet de Guillaume avait fait une tentative pour rétablir un péage sur l'Escaut; le tol était déjà décrété, mais le commerce d'Anvers s'étant élevé contre avec tant d'ardeur, on a reculé devant l'opposition et on a fait entendre que la mesure décrétée était une erreur commise dans les bureaux du ministère. Mais grâce à l'opposition; autrement le péage serait resté, et déjà, depuis 1817, le but hollandais aurait été rempli, et la liberté de navigation du Congrès de Vienne aurait été remplacée par la servitude qu'à Munster les Hollandais avaient fait supporter à la Belgique.

» Il m'a paru que l'honorable M. Devaux pense que le nouveau Traité est plus favorable à l'Escaut que les deux premiers. C'est ce que M. le Ministre de Theux a aussi encore avancé. Mais on dit ceci très légèrement et sans avoir examiné la chose. Qu'on veuille se donner la peine de confronter les trois Traités, on s'apercevra de suite que le dernier est tout autre que les premiers, et que c'est le dernier seulement qui enchaîne notre navigation sur l'Escaut, comme dans le Traité de 1648.

» Le Traité des XVIII Articles nous garantissait entièrement la libre navigation consacrée dans le Traité de Vienne; il ne parlait d'aucun droit, d'aucun péage sur l'Escaut *occidental*, et il ne touchait que les petites eaux de l'Escaut *oriental*, qui ne conduisent point directement à la mer, mais au Rhin; et c'est cette navigation qui aurait fait l'objet d'une négociation particulière.

» Le Traité du 15 novembre a parlé de même de l'Escaut oriental, et le laisse entièrement libre de tout droit, de tout péage, et ne parle encore cette fois que des eaux intérieures de l'Escaut oriental qui conduisent au Rhin.

» Mais, dans le nouveau Traité, deux paragraphes nouveaux y sont introduits, le troisième et le quatrième; et ce sont ceux-là qui, pour la première fois, chargent la navigation belge d'un péage sur l'Escaut *occidental*, sur *le bras de mer le Hondt*; ce sont ceux-là qui font revivre à notre égard le Traité odieux et inique de *Munster*.

» Une chose remarquable, mais qui prouve combien nos intérêts ont été mal défendus à la Conférence de Londres, c'est que le principe de l'article 9 consacre la liberté de navigation arrêtée au Congrès de Vienne, et que les paragraphes qu'on y a

introduits la paralysent entièrement et nous rejettent dans l'esclavage du Traité de Munster.

» Nos Ministres ne le voient pas, mais c'est qu'ils ne connaissent pas la différence qu'il y a entre l'Escaut occidental, qui est un véritable bras de mer, qui est la mer même, car on peut très bien dire que la mer commence à Batz, et l'Escaut oriental, qui sont des petites eaux et qui ne conduisent pas à la mer, mais au Rhin.

» M. de Theux pense que le Roi Guillaume se désistera facilement de la propriété que le Traité lui reconnaît sur l'Escaut occidental; il faut bien peu connaître les vues de la Hollande pour le croire; une fois sa souveraineté reconnue, il ne l'abandonnera plus, et quand vous lui ferez une offre de faire payer le tribut par le Trésor, s'il y consent, ce sera toujours en conservant son droit de souveraineté; et ainsi le Traité de Vienne, comme le droit des gens et le droit des nations, aurait cessé pour la Belgique et profité à sa rivale qui fait exception à toutes les autres nations de l'Europe.

» Messieurs, quand on voit que nos Ministres n'ont pas senti cela, je ne pense pas que vous fassiez très prudemment de les laisser continuer à négocier sur cet important objet sans votre intervention. »

M. DONNY. — « Je dirai simplement deux mots en réfutation de l'argumentation de l'honorable M. Devaux. Cet honorable membre vous a dit qu'il ne s'agit pas de grever la Belgique d'une charge nouvelle; qu'il ne s'agit d'autre chose que de remplacer le percepteur hollandais à Anvers par un percepteur belge, car, lorsque le gouvernement se sera engagé, dit-il, à payer annuellement un tribut à la Hollande, il recouvrera ce tribut sur la navigation. »

M. DEVAUX. — « J'ai dit : « il pourra. »

M. DONNY. — « Soit; on pourra, dit l'honorable membre, récupérer le montant du tribut sur la navigation. Mais de quelle manière? On vous l'a dit : on frappera d'un droit spécial les navires qui se rendent à Anvers et à Gand par l'Escaut, ou bien on augmentera le droit de tonnage. Mais le premier moyen est impraticable, car il ne vous est pas permis d'imposer à ces navires

un impôt spécial dont ceux qui fréquentent les autres ports demeureraient affranchis. Quant au second moyen, il serait peu juste, puisqu'il augmenterait les charges actuelles du commerce maritime, dans le seul but de soustraire une localité aux conséquences du Traité. Je vous demanderai de quel œil cette augmentation serait vue par les ports qui sont en dehors du Traité, tels que Nieuport, Bruges et Ostende. Vous porteriez d'ailleurs préjudice au commerce maritime en général. »

M. DE THEUX. — « M. Devaux vient de vous dire que, dans sa pensée, il ne s'agissait pas d'imposer une charge aux ports d'Ostende et de Bruges, pour couvrir celle qui aurait dû incomber au port d'Anvers et aux autres ports établis sur l'Escaut ou en communication avec l'Escaut. Telle, en effet, n'a pas été la pensée du gouvernement; mais si une redevance était substituée au péage, on pourrait charger de quelques droits la navigation dans les ports qui profiteraient de la suppression du péage par navire.

» Je dois faire une observation, c'est que si, au moyen d'un traité, on substitue une rente fixe au droit de tonnage sur la navigation, ou que si ce droit de tonnage est remboursé ultérieurement en vertu d'une loi, il est évident que la charge pour le pays n'est qu'apparente, car plus il y a de facilité d'importation et d'exportation, plus le commerce et l'industrie du pays prospèrent, plus les consommateurs ont les denrées à bas prix.

» Mais, je le répète de nouveau, si le projet est adopté, nous n'userons de la faculté qu'il nous donne que dans le cas où nous y trouverions un avantage évident, incontestable. Dans le doute, nous n'en userions pas, nous ne le ferons qu'autant que nous trouverons plus d'avantage dans une stipulation définitive qui ferait partie du Traité. »

L'amendement fut repoussé, et le projet de loi fut voté par cinquante-huit voix contre quarante-deux.

Au Sénat, la discussion fut non moins vive; nous ne rappellerons que ce qui a trait à l'Escaut.

M. VAN MUYSEN. — « Puisque j'ai parlé de commerce, je dois appeler un instant votre attention sur le péage de l'Escaut. Je ne

crois pas qu'on soit assez crédule pour s'imaginer que la Hollande consente jamais à son rachat, alors que ce péage lui assure la possibilité d'entraver chaque jour, à chaque heure, la navigation. »

« M. le comte DE BAILLET. — Il s'agit dans le Traité d'une question vitale, qui réclame toute la sollicitude du gouvernement. C'est celle de la liberté de l'Escaut. C'est là non seulement une question belge, mais une question allemande, une question anglaise, une question européenne. C'est à cette question que se rattache l'unité de notre système de chemins de fer : l'expérience de deux siècles et demi, les entraves qui ont enchaîné si longtemps la navigation du Rhin, sont faites pour inspirer quelques inquiétudes. Si le gouvernement ne parvenait pas à racheter le péage, ce qui serait sans doute préférable, j'émets le vœu qu'il présente le plus tôt possible à la législature actuelle une disposition qui soit de nature à affranchir et à rassurer le commerce justement alarmé. »

M. le marquis DE RODES. — « Et l'Escaut, le port d'Anvers!... Sous l'empire des XXIV Articles de 1831, l'Escaut était assimilé au Rhin ; il renfermait le principe de l'établissement de droit, et l'application de la Convention de Mayence, qui a excité, pendant de longues années, de si justes réclamations par toutes les Puissances riveraines. On parlait alors de 3 florins par tonneau ; certes le nouveau Traité, qui réduit ce droit à la moitié, et dégage la navigation de toutes vexations quelconques, sous le rapport de péages et de pilotage, est infiniment préférable.

» On aura toujours certaine crainte sur la navigation de l'Escaut, à laquelle la Hollande pourrait susciter des embarras quelconques. Si nous n'avions que cette seule voie vers l'Océan, je concevrais la justesse de cette supposition ; mais le port d'Ostende, si amélioré depuis l'existence du gouvernement belge, sera toujours un contre-poids et une garantie pour la Belgique. La Flandre orientale appelle aussi avec empressement la jouissance du canal de Terneuzen, qui a coûté à la province et à la ville de Gand plus d'un demi-million. A peine commençait-elle à jouir de ses sacrifices, que la révolution est arrivée, et le magnifique bassin de Gand, destiné à recevoir des bâtiments des diverses parties du monde, n'était plus qu'un vaste et bel étang.

Tout le monde est d'accord que le provisoire tue, qu'il est urgent d'en sortir. »

M. LEFEBVRE-MEURET. — « ... Quant au tribut sur l'Escaut, si vous y consentiez, ce ne serait seulement que la ruine du pays et notamment celle de son plus beau port. »

M. CASSIERS. — « ... Mais, vous dira-t-on, le Traité du 23 janvier vaut bien celui de 1831 ; il n'est plus si humiliant qu'il le paraissait d'abord ; il est même plus avantageux sous le rapport de la liberté de la navigation. Vous avez obtenu une diminution importante de l'impôt dont l'Escaut devait être frappé. Quant à moi, je trouve qu'il n'a nullement été question de cet impôt dans le Traité du 15 novembre.

» L'article 9 de ce Traité dit :

» Les dispositions des articles 108 à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, *seront appliquées aux fleuves et rivières navigables* qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais...

» En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut, il sera 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 ; que cette surveillance commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet *de part et d'autre* ; que des droits de pilotage modérés seront fixés *d'un commun accord*, et que ces droits seront les mêmes pour le commerce hollandais que pour le commerce belge.

» Il est donc bien clairement démontré que, d'après cette clause du Traité du 15 novembre, la navigation de l'Escaut reste non-seulement soumise aux articles 108 à 117 de l'Acte général du Congrès de Vienne, mais se trouve partout désignée sans le moindre caractère de souveraineté non plus à l'une qu'à l'autre nation. Tout y est convenu *de part et d'autre*, d'un *commun accord*.

» L'article 108 de cet Acte de Vienne dit :

» Les Puissances dont les Etats sont séparés ou traversés par une même rivière navigable s'engagent à régler d'un *commun accord* tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles

nommeront à cet effet des commissaires qui se réuniront, au plus tard, six mois après la fin du Congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants :

» ARTICLE 109.

» La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jus qu'à *son embouchure*, sera *entièrement libre* et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

» ARTICLE 110.

» Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements qui dans leurs cours navigables séparent ou traversent différents Etats.

» ARTICLE 111.

» Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable et assez indépendante de la qualité différente des marchandises pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, autrement que pour *cause de fraude* et de contravention. La quotité de ces droits *qui, en aucun cas, ne pourront excéder ceux existant actuellement*, sera déterminée d'après les circonstances, qui ne permettent guère d'établir une règle générale à cet égard.

» Les articles suivants n'ayant rapport qu'à d'autres mesures de règlement, je les passe sous silence.

» Eh bien, que disent ces articles du Congrès de Vienne? Que des commissaires seront nommés pour régler également *d'un commun accord* ce qui concerne la navigation de ces fleuves, et qu'ils prendront pour base de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants.

» Et que disent ces articles? Que la navigation dans tout le cours des rivières indiquées sera entièrement libre ; que les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable et assez indépendante de la qualité différente des marchandises pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de *ces droits qui, en aucun cas, ne pourront excéder ceux existant actuellement*, sera déterminée d'après les circonstances locales.

» Voilà la disposition du Congrès à l'égard de l'Escaut, comme fleuve et rivière navigable. Cette rivière, ne payant aucun impôt autre que les droits de pilotage et balisage au moment de l'adoption des principes ci-dessus, ne peut dans *aucun cas* être soumise à ces droits dans ce moment, ni à ces visites de la cargaison dont seront susceptibles celles des navigations soumises à des droits quelconques.

» Sur quoi maintenant a-t-on pu motiver l'opinion exprimée que le Traité du 15 novembre frappait la navigation de l'Escaut d'un impôt quelconque?

» Il paraît que tout cela repose sur ce qui est dit plus loin dans cet article 9 et qui contient : « Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires *entre l'Escaut et le Rhin* (ce qui est loin de dire, ce me semble, sur l'Escaut), pour arriver d'Anvers au Rhin (et non d'Anvers à la mer), restera réciproquement libre, et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages modérés qui seront provisoirement les mêmes pour le commerce des deux pays.

» En attendant, et jusqu'à ce que le règlement soit arrêté, la navigation des fleuves et rivières navigables ci-dessus mentionnés restera libre au commerce des deux pays, qui adopteront provisoirement les tarifs de la Convention signée le 31 mars 1831, à Mayence, pour la libre navigation du Rhin, *en autant qu'elles pourront s'appliquer aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent les deux pays.* »

» Ces mots : en autant qu'elles *pourront* s'appliquer à ces fleuves et rivières, après ceux-ci : la quotité *de ces droits de navigation* qui, en aucun cas, ne pourront excéder ceux existants, peuvent-ils être plus clairement exprimés contre ce fatal impôt?

» L'Escaut occidental qui conduit d'Anvers à la mer, et non d'Anvers au Rhin, et qui, à la hauteur où commencent les côtes du territoire hollandais, ne pourrait au besoin ne plus être assimilé qu'à celles de ces embouchures de mer qui sont de leur nature libres à tout le monde, parce que c'est la mer qui les a créées et les entretient, sans autres frais que ceux que les propriétaires riverains veulent bien y faire dans l'unique but de leur propre conservation et nullement dans celui de la navigation.

» C'est tellement vrai, que si la Hollande pouvait détruire plutôt que d'entretenir la conservation de ces bras de mer, elle ne tarderait pas un jour à le faire.

» N'est-il pas évident que si le dernier paragraphe avait voulu dire : autres fleuves et rivières que l'Escaut oriental et ceux qui conduisent d'Anvers au Rhin, que dans ce cas la Hollande n'aurait pas manqué d'imposer ce droit, avant comme après 1832, le moment du blocus de l'Escaut, ou ne l'aurait pas exigé au moins depuis la Convention du 21 mai, époques auxquelles elle n'a jamais cessé de recevoir à Flessingue le droit de pilotage et de balisage, et rien au delà?

» Ce point est tellement destructible pour la navigation de l'Escaut, qu'un député des Flandres a eu la franchise de dire : qu'avec le nouveau Traité la Belgique n'aurait plus qu'un commerce de second rang. »

M. BIOLLET. — « ... Sans doute, des modifications importantes et en notre faveur ont été introduites au Traité du 15 novembre, en ce qui touche la rente à payer à la Hollande, et à son arriéré ; mais l'article 9 qui concerne la navigation des fleuves et rivières, tel qu'il est rédigé maintenant, nous est-il plus favorable que le même article du Traité de 1831 ? Je ne le pense pas. A l'exception du pilotage à exercer sur l'Escaut par des Belges ou des Hollandais, au choix des navires ; à l'exception du § 8, qui oblige la Hollande à remplacer les voies de navigation qui deviendraient impraticables par d'autres également bonnes, le reste de l'article 9 est toujours rempli de conditions onéreuses et d'ambiguïtés qui font présager pour l'avenir bien des difficultés. La liberté absolue de l'Escaut, question vitale pour la Belgique, pouvait sembler écrite dans le Traité du 15 novembre ; il n'en est plus de même.

Ceux qui ont voté le Traité ont cru à cette liberté, le gouvernement y a cru également; la note du plénipotentiaire belge du 12 novembre 1831, annexée au protocole n° 52, en fait foi. Je sais que les Puissances ont détruit cette illusion, mais c'est postérieurement à l'acceptation du Traité par la législature belge, et un péage a été peu de temps après déclaré, par la Conférence, devoir être perçu. La co-souveraineté de l'Escaut, dans tout son cours, semblait encore écrite dans le Traité précédent; on pouvait la trouver dans la *surveillance commune du pilotage, du balisage et de la conservation des passes*. Ces mêmes mots se retrouvent au nouveau Traité; mais l'illusion disparaît encore quelques lignes plus avant, puisqu'il est dit que chaque gouvernement placera les balises et bouées sur *sa partie du fleuve*.

» Autre parallèle encore entre les deux Traités. Dans l'un et l'autre la navigation des *eaux intermédiaires* entre *Anvers et le Rhin* ne doit être assujettie qu'à des péages modérés. Maintenant on explique qu'en passant par l'Escaut oriental, qui sert à la navigation entre *Anvers et le Rhin*, et qui, par conséquent, fait partie de cette voie de navigation citée plus haut, on sera soumis à des *droits et péages* à fixer d'après le *tarif de Mayence*: nouvelle aggravation, puisque ce tarif est onéreux et qu'ainsi il n'est plus question de péages modérés seulement.

» Je vois encore des difficultés dans la définition exacte à donner des embouchures de l'Escaut et des embranchements de la Meuse, dans l'application des eaux où les droits de pilotage modérés seront établis, et où la pêche et le commerce de pêcherie pourront s'exercer.

» De plus, l'application, même provisoire, de la Convention de Mayence à la navigation de la Meuse me paraît contraire aux termes du Traité de Vienne. Si, sur tous les points incertains du Traité, et pour éviter des contestations futures, des réserves ne pouvaient être établies, au moins celle qui aurait pour but la transformation du péage de l'Escaut occidental en rente annuelle à ajouter aux 5,000,000 de florins est indispensable, et elle est sans doute de nature à être accueillie. »

M. DUMON DUMORTIER. — « ... On a parlé de la liberté de l'Escaut, on a dit qu'elle était perdue à jamais. Sans doute,

Messieurs, le péage qu'on nous a imposé est onéreux, mais il ne touche en rien à la liberté du fleuve; et nous ne sommes pas plus tributaires de la Hollande que les Allemands, qui se servent de la Meuse et du Rhin. »

Le Sénat vota le projet de loi par trente et une voix contre quatorze.

Le 4 avril, le Roi promulgua la loi qui l'autorisait à signer le Traité avec la Hollande.

Mais, ni le souverain ni son ministère ne pouvaient se décider à accepter formellement la Convention, sans tenter de nouveaux efforts pour obtenir quelques améliorations des décisions arbitrales prises par la Conférence de Londres, ou, tout au moins, des éclaircissements propres à dissiper les craintes que l'interprétation du Traité pouvait faire naître. M. Nothomb fut envoyé à Londres « pour compléter, à l'aide d'explications verbales concertées en » Conseil des Ministres, les directions que le Ministre des Affaires » Étrangères avait données au plénipotentiaire belge, M. Van » de Weyer ».

Les pourparlers engagés immédiatement avec lord Palmerston n'amènèrent aucun résultat. L'éminent homme d'Etat était convaincu qu'il n'était plus possible d'introduire la moindre modification dans le Traité accepté déjà par le Roi Guillaume; il déclarait notamment que, selon lui, le Cabinet de La Haye persisterait dans son refus d'accepter le rachat du péage de l'Escaut que le gouvernement belge demandait depuis 1832, en rappelant que cette question ne concernait pas seulement la Belgique et la Hollande, mais intéressait à un très haut degré presque toutes les Puissances représentées à la Conférence.

Le 14 avril, M. Van de Weyer remit aux plénipotentiaires des Puissances une note destinée à attirer l'attention de Leurs Excellences relativement à certains points de l'Acte du 23 janvier sur le sens desquels le gouvernement belge avait besoin d'être complètement rassuré, afin que l'exécution du Traité à intervenir fût à la fois certaine et facile. Cette note était accompagnée de propositions relatives aux différents points en litige, et notamment au mode d'acquittement du péage de l'Escaut.

Voici un extrait de la note du 14 avril¹ :

2. « D'après le *statu quo* existant pour l'Escaut, la navigation de ce fleuve est exempte de tout droit; mais considérée comme de tolérance par le gouvernement néerlandais, de fait presque exclusivement en possession du régime fluvial, elle semble dépourvue de garanties. L'article 9, destiné à faire cesser ce *statu quo*, contient deux genres de stipulations; il établit un péage au profit de la Hollande, et des garanties en faveur de la Belgique et de la navigation en général. Les garanties sont inséparablement liées à la perception du péage; il est impossible que le *statu quo* cesse quant à l'absence du péage, et subsiste quant au défaut de garanties, les obligations étant dépendantes du droit. La perception de ce droit commencera immédiatement; il faut aussi que les dispositions garantissantes aient immédiatement leur effet, en attendant que le règlement général en ait déterminé l'exécution définitive.

» Il est donc entendu, par exemple : que, du jour où le droit sera payé, la surveillance commune stipulée par le § 2 sera introduite, que les commissaires nécessaires à cet effet seront nommés de part et d'autre, et que le pilotage sera facultatif à l'instant même, sauf régularisation pour le service définitif.

3. « Le § 3 de l'article 9 stipule un droit unique pour le trajet, par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique à la pleine mer; ainsi, en considération du trajet par le canal de Terneuzen, les navires devront le droit en entier bien qu'ils ne se soient servis de l'Escaut que sur une étendue de quatre lieues environ. La Hollande, percevant ainsi le droit dans son intégralité, y trouve le dédommagement de l'entretien du canal que la Belgique, de son côté, entretient de la frontière hollandaise à Gand, sans percevoir de droit, le péage étant unique.

» La Belgique se plaint à déclarer que c'est dans ce sens qu'elle entend, de sa part et de la part du gouvernement néerlandais, l'exécution de cette disposition. Entendre autrement

¹ Rapports des Ministres des Affaires Etrangères de Belgique.

l'article 9 serait exiger, pour un trajet de quatre lieues, une somme aussi forte que pour un trajet de dix-huit, et placer Gand dans une position très désavantageuse par rapport à Anvers, en négligeant même les intérêts de Terneuzen, point de la Flandre zélandaise pour lequel le transit vers Gand doit être d'une si grande importance. En mettant Gand et Anvers, relativement au péage, sur la même ligne dans le système de navigation qui rattache ces deux villes à la mer, la Conférence n'a fait qu'appliquer la pensée à laquelle est due la voie directe de Gand à la mer. »

4. « La Conférence, en stipulant un droit unique sur la navigation de l'Escaut, a sans doute voulu que, pour calculer ce droit, les conditions de navigation fussent les mêmes pour toutes les nations. Le principe de l'uniformité est donc évident ; ce qui peut le paraître moins, c'est la règle d'après laquelle ce droit uniforme sera évalué : c'est sur le deuxième point que les opinions ont besoin d'être fixées. Il doit en outre être entendu que l'application du droit est subordonnée aux distinctions admises dans la pratique générale, que notamment les bateaux à vapeur ne sont imposés qu'à raison de la marchandise et non de la capacité totale, et que les bateaux remorqueurs sont exempts de tout droit. »

La « Proposition d'un mode spécial de paiement sur l'Escaut », qui était annexée à la note du 14 avril, était rédigée en ces termes :

« Les droits de navigation sur l'Escaut seraient acquittés à Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, par Sa Majesté le Roi des Belges, à la décharge de tous les pays indistinctement, au moyen d'une somme consistant dans une rente fixe et un supplément éventuel et variable.

» Cette somme sera payée par douzièmes, le premier de chaque mois, par anticipation, au consul néerlandais à Anvers, par un agent du gouvernement belge.

» La rente fixe est de 240,000 florins : elle ne pourra être inférieure à cette somme, et sera due, quand même le tonnage annuel n'aurait point atteint ce chiffre.

» Si, à l'expiration d'une première période de trois ans, commençant au 1^{er} juillet 1839, le tonnage moyen de ces trois

années offrait un chiffre supérieur à la rente fixe sus-indiquée, le gouvernement belge payerait, pendant la deuxième période de trois ans, c'est-à-dire à partir du 1^{er} juillet 1842, outre la rente fixe, et toujours par douzièmes, un supplément égal à l'excédent de la première période.

» Si, à l'expiration de la deuxième période, on constatait de nouveau un excédent du chiffre moyen du tonnage sur la rente fixe, le gouvernement belge payerait également, pendant la nouvelle période de trois ans, c'est-à-dire à partir du 1^{er} juillet 1845, la rente fixe et un supplément : et ainsi de suite, toujours en ayant égard, pour fixer le supplément, au chiffre moyen de la dernière période de trois ans.

» Pour évaluer le tonnage annuel, on supposera les bateaux à vapeur imposés seulement à raison de la marchandise et non de leur capacité totale, et les bateaux remorqueurs totalement exempts : on déduira du nombre total les navires néerlandais.

» Si le gouvernement belge négligeait ou refusait d'acquitter directement la rente et, éventuellement, le supplément, le gouvernement néerlandais aurait le droit de percevoir les péages de chaque navire, conformément au § 3 de l'article 9. »

La Conférence répondit, le 18 avril, à M. Van de Weyer :

«
 » Les soussignés sont dans le cas de répéter, relativement aux objets touchés dans les trois premières annexes de la note de M. le plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges, ce qu'ils ont eu l'honneur de lui déclarer dans leur note du 4 février, savoir : qu'au point où en est aujourd'hui la négociation, et depuis l'adhésion pure et simple donnée par Sa Majesté le Roi des Pays-Bas aux actes du 23 janvier, ils ne sauraient entrer en discussion sur aucune nouvelle proposition, et que les dispositions des dits actes, ainsi que leur texte, ne sont plus susceptibles d'aucun changement ni ne peuvent recevoir aucune addition.

»
 » Quant à la proposition développée dans l'annexe B d'un mode de paiement à effectuer de gouvernement à gouvernement, pour remplacer la perception directe du droit de tonnage

sur l'Escaut, les soussignés, sans méconnaître ce que ce mode semblerait présenter d'avantages et de facilités pour les deux parties intéressées, ne sauraient, pour des raisons ci-dessus mentionnées, considérer cette question comme susceptible d'être traitée par eux, tandis qu'il dépendra des gouvernements belge et néerlandais de s'entendre de gré à gré à ce sujet, lorsqu'ils le jugeront conforme à leurs intérêts.

»

» Obligés d'écartier tout ce qui renfermerait une stipulation nouvelle, ou une modification des actes du 23 janvier, les soussignés se sont appliqués à l'examen des points du Traité sur lesquels M. le plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges a désiré obtenir des éclaircissements; ils se trouvent à même de lui donner sur ces objets les explications suivantes :

» 1)

» 2) Les droits relatifs à la navigation de l'Escaut, accordés aux deux parties, et clairement définis par le Traité, tels que la perception du droit unique de tonnage d'une part, et le concours à la surveillance commune, ainsi que le pilotage facultatif de l'autre, doivent trouver leur application aussitôt après l'échange des ratifications du Traité; et il n'est réservé au règlement à intervenir que de déterminer en détail le mode d'exercer ces mêmes droits de la manière la plus convenable dans l'intérêt réciproque.

» 3) Le droit de tonnage à percevoir par le gouvernement néerlandais sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, étant un droit de reconnaissance et de transit, le calcul des distances n'a pas dû être pris en considération pour le déterminer. Mais il a été entendu que les bâtiments venant de la Belgique pour se rendre à la haute mer, ou venant de la haute mer pour se rendre en Belgique et ce dans l'une et l'autre direction, soit par l'Escaut, soit par le canal de Terneuzen, ne fussent assujettis qu'à un droit unique. En conséquence, il ne saurait être perçu d'autre droit, ni sur la partie hollandaise, ni sur la partie belge, du canal qui communique entre Terneuzen et Gand.

» 4) Suivant l'usage généralement établi parmi les nations,

les droits proportionnés à une mesure de capacité se perçoivent d'après la mesure du pays où ils sont levés. Or, le droit unique de tonnage, quoique perçu à Anvers, est censé être levé dans les parages néerlandais, et il doit, par conséquent, être réglé pour les bâtiments de toutes les nations, d'après le tonneau néerlandais ou le « cubick elle », égal au mètre cube de France et au tonneau actuel belge, et contenant 35,3170 pieds cubes anglais. Quant aux bateaux à vapeur qui sont généralement soumis à un traitement exceptionnel, les soussignés sont d'avis que le droit à percevoir doit être réglé d'après le principe que le tonnage de ces bâtiments ne sera calculé que relativement à la partie de leur capacité destinée à recevoir un chargement de marchandises ; principe qui renferme de plus l'exception des bateaux remorqueurs servant uniquement à la remorque, lesquels semblent d'ailleurs rentrer dans la catégorie des bâtiments qui font le cabotage dans le cours du fleuve.

» 5) Il ressort du sens du paragraphe 5 de l'article IX que la Belgique jouira, aussitôt après l'échange des ratifications, de la navigation sur les canaux et eaux intermédiaires, aux mêmes conditions que les navires hollandais, et en supportant les mêmes droits suivant les tarifs en vigueur.

» 6) Les termes ci-après du paragraphe 3, d'après lesquels les navires suspects auront la faculté de continuer leur route, sans entrave ni retard, renferment l'obligation de faire passer les gardes de santé sans que les bâtiments soient aucunement arrêtés dans leur cours. Au reste, les instructions à donner aux pilotes, tant néerlandais que belges, pour signaler les vaisseaux suspects, rentrent dans les attributions des commissaires à nommer de part et d'autre pour exercer la surveillance commune d'après le paragraphe 2 de l'article IX.

» 8) La libre navigation de l'Escaut renferme, sans aucun doute, la faculté, pour tout navire, de stationner librement dans toutes les eaux de ce fleuve et de ses embouchures, si les vents, les glaces ou d'autres circonstances l'exigent, et il n'est pas à prévoir qu'aucune contestation puisse s'élever sur cet objet, qui

pourra, au reste, être plus positivement déterminé par le règlement. »

Ces explications de la Conférence étaient de nature à dissiper les craintes que l'on pouvait concevoir sur l'interprétation et l'exécution à donner à certaines clauses du Traité ; aussi, M. Van de Weyer remit-il le lendemain aux plénipotentiaires des grandes Puissances une note dans laquelle il se déclarait autorisé à signer, aux termes de l'Acte du 23 janvier, les Traités entre Sa Majesté le Roi des Belges et les cinq Cours et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas.

Les Traités furent signés le jour même, le 19 avril 1839 ; voici la teneur de l'article 9 de la Convention avec les Pays-Bas, qui concerne la navigation de l'Escaut :

ART. 9. § 1^{er}. Les dispositions des art. 108 jusqu'à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais¹.

1 ART. 108 à 117 de l'Acte général du Congrès de Vienne :

ART. 108. Les Puissances dont les États sont séparés ou traversés par une même rivière navigable s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront à cet effet des commissaires qui se réuniront, au plus tard, six mois après la fin du Congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants.

ART. 109. La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

ART. 110. Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluent qui, dans leurs cours navigables, séparent ou traversent différents États.

ART. 111. Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable et assez indépendante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison autrement que pour cause de fraude et de contrevention. La quotité de ces droits qui, en aucun cas, ne pourront excéder ceux existant actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guère d'établir une règle générale à cet égard. On partira, néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

§ 2. En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, il est convenu que le pilotage et le balisage, ainsi que la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers, seront soumis à une surveillance commune, et que cette surveillance commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet, de part et d'autre. Des droits de pilotage modérés seront fixés d'un commun accord, et ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des États riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques outre ceux fixés dans le règlement.

ART. 112. Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord, à moins qu'un des États riverains ne veuille diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

ART. 113. Chaque État riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue, dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les États riverains devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différents gouvernements.

ART. 114. On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les États riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

ART. 115. Les douanes des États riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera, par des dispositions réglementaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette des entraves à la navigation, mais on surveillera, par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

ART. 116. Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents sera déterminé par un règlement commun, qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement, une fois arrêté, ne pourra être changé que du consentement de tous les États riverains, et ils auront soin de pourvoir à son exécution d'une manière convenable, et adaptée aux circonstances et aux localités.

ART. 117. Les règlements particuliers relatifs à la navigation du Rhin, du Necker, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut, tels qu'ils se trouvent joints au présent acte, auront la même force et valeur que s'ils y avaient été textuellement insérés.

Règlement particulier relatif à la navigation du Necker, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut.

ARTICLE PREMIER. Liberté de la navigation. — La liberté de la navigation, telle qu'elle a été déterminée pour le Rhin, est étendue au Necker, au Mein, à la Moselle, à la Meuse et à l'Escaut, du point où chacune de ces rivières devient navigable jusqu'à son embouchure.

ART. 7. De l'Escaut. — Tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement sur la navigation de l'Escaut, outre la liberté de la navigation prononcée à l'art. 1^{er}, sera définitivement réglé de la manière la plus favorable au commerce et à la navigation, et la plus analogue à ce qui a été fixé pour le Rhin.

En attendant, et jusqu'à ce que ces droits soient arrêtés, il ne pourra être perçu des droits de pilotage plus élevés que ceux qui ont été établis par le tarif de 1829, pour les bouches de la Meuse, depuis la pleine mer jusqu'à Helvoet et de Helvoet jusqu'à Rotterdam, en proportion des distances. Il sera au choix de tout navire se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer, par l'Escaut, de prendre tel pilote qu'il voudra; et il sera loisible, d'après cela, aux deux pays d'établir, dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront jugés nécessaires pour fournir les pilotes. Tout ce qui est relatif à ces établissements sera déterminé par le règlement à intervenir, conformément au § 6 ci-après. Le service de ces établissements sera sous la surveillance commune mentionnée au commencement du présent paragraphe. Les deux gouvernements s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures, et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve.

§ 3. Il sera perçu par le gouvernement des Pays-Bas, sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, un droit unique de fl. 1-50 par tonneau, savoir fl. 1-12 pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique, par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, et de fl. 0-38 par tonneau des navires qui, arrivant de la Belgique, par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, descendront l'Escaut occidental pour se rendre dans la pleine mer. Et, afin que les dits navires ne puissent être assujettis à aucune visite ni à aucun retard ou entrave quelconque dans les rades hollandaises, soit en remontant l'Escaut de la pleine mer, soit en descendant l'Escaut pour se rendre en pleine mer, il est convenu que la perception du droit susmentionné aura lieu par les agents néerlandais à Anvers et à Terneuzen. De même, les navires arrivant de la pleine mer, pour se rendre à Anvers, par l'Escaut occidental, et venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, auront la faculté de continuer leur route sans entrave ni retard, accompagnés d'un garde de santé, et de se rendre ainsi au lieu de leur destination. Les navires se rendant d'Anvers à Terneuzen, et *vice-versa*, ou faisant dans le fleuve même le cabotage ou la pêche (ainsi que l'exercice de celle-ci sera réglé en conséquence du § 6 ci-après), ne seront assujettis à aucun droit.

§ 4. La branche de l'Escaut dite l'Escaut oriental, ne servant point, dans l'état actuel des localités, à la navigation de la pleine mer à Anvers et à Terneuzen, et *vice-versa*, mais étant employée à la navigation entre Anvers et le Rhin, celle-ci ne pourra être grevée, dans tout son cours, de droits ou péages plus élevés que ceux qui sont perçus, d'après les tarifs de Mayence du 31 mars 1831, sur la navigation de Gorcum jusqu'à la pleine mer, en proportion des distances.

§ 5. Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, pour arriver d'Anvers au Rhin, et *vice-versa*, restera réciproquement libre, et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages modérés, qui seront les mêmes pour le commerce des deux pays.

§ 6. Des commissaires se réuniront, de part et d'autre, à Anvers, dans le délai d'un mois, tant pour arrêter le montant définitif et permanent de ces péages, qu'afin de convenir d'un règlement général pour l'exécution des dispositions du présent article, et d'y comprendre l'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcherie dans toute l'étendue de l'Escaut, sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité en faveur des sujets des deux pays.

§ 7. En attendant, et jusqu'à ce que le dit règlement soit arrêté, la navigation de la Meuse et de ses embranchements restera libre au commerce des deux pays, qui adopteront provisoirement à cet égard les tarifs de la Convention signée, le 31 mars 1831, à Mayence, pour la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de cette Convention, en autant qu'elles pourront s'appliquer à la dite rivière.

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

ART. 10. L'usage des canaux qui traversent à la fois les deux pays continuera d'être libre et commun à leurs habitants. Il est entendu qu'ils en jouiront réciproquement et aux mêmes conditions, et que, de part et d'autre, il ne sera perçu sur la navigation des dits canaux que des droits modérés.

Comme on le sait, le *Traité des XXIV Articles*, dont nous venons de citer ci-dessus l'article 9, textuellement reproduit, a été annexé au *Traité* signé, également le 9 août 1839, par la Belgique et les cinq Cours, avec la même force et la même valeur que s'il avait été inséré dans le dit traité.

Une erreur s'était glissée, relativement au tonnage néerlandais et à la réduction en pieds anglais du tonneau des Pays-Bas, dans la note que la Conférence avait adressée au plénipotentiaire belge le 18 avril 1839. Le tonneau néerlandais qui vaut 52,9755 pieds cubes anglais, avait été représenté comme n'en valant que 35,3170. Cette fausse estimation aurait eu pour conséquence d'augmenter encore de moitié le péage déjà si onéreux de l'Escaut. M. Van de Weyer remit une note à ce sujet au plénipotentiaire britannique le 7 mai; quelques jours après, la Conférence faisait connaître au gouvernement belge qu'elle avait reconnu l'existence de l'erreur.

Le 8 mai, les divers plénipotentiaires se réunirent et procédèrent à l'échange des ratifications des *Traités* signés le 19 avril.

CHAPITRE III

Le Traité de 1839; exécution et complément

SOMMAIRE

LA LOI DU 5 JUIN 1839. — LE TRAITÉ DU 5 NOVEMBRE 1842 ET LA
CONVENTION DE COMMERCE ET DE NAVIGATION DU 5 NOVEMBRE 1842. —
LES CONVENTIONS DU 20 MAI 1843.

La Loi du 5 juin 1839

La signature du Traité de 1839 constituait pour la Belgique un douloureux renoncement; mais toute résistance eût été vaine et eût entraîné les plus graves dangers. Les hommes d'Etat qui, bravant l'impopularité, ont lutté pour amener la représentation nationale à consommer ce sacrifice sur l'autel de la patrie, ont donné un exemple de patriotisme éclairé qui mérite les éloges les plus convaincus.

Au point de vue de la navigation de l'Escaut, qui nous occupe exclusivement en ce moment, nous pouvons affirmer que, si le Traité du 19 avril ne répondait pas à tous les desiderata du gouvernement belge, il constituait cependant, pour notre grand fleuve, un régime exceptionnel qui offrait à la Belgique de sérieux avantages. Comme le faisait remarquer M. Nothomb,

dans son mémorable discours du 18 mai 1839, l'article 9 du Traité du 15 novembre 1834 a été maintenu, dans le Traité de 1839, en ce qu'il avait d'avantageux pour la Belgique, tandis qu'il a été mitigé en ce qu'il avait d'onéreux pour nous. Le Traité de 1834 a été amélioré au delà de toute attente ; l'Acte du 23 janvier était une première réparation que la déclaration du 18 avril a complétée.

En résumé, le Traité de 1839 consacre :

1°) Une communauté de surveillance sur tout le parcours de l'Escaut ;

2°) Des droits de pilotage fixés d'un commun accord ;

3°) Le droit réciproque de pêche ;

4°) Le service facultatif du pilotage.

Restait la question du péage, dont la Belgique chercha en vain à obtenir la suppression, mais qu'elle parvint à faire fixer à 1 fl. 50, tandis que le taux eût été de 4 florins, si les tarifs de Mayence avaient été appliqués à notre fleuve. Le Cabinet de Bruxelles avait contesté d'abord le principe même du péage ; l'opposition unanime qu'il rencontra au sein de la Conférence, l'engagea à réduire ses prétentions, et à ne plus réclamer que la réduction du tonnage à 1 fl. 50 et le principe de la perception du droit à Anvers.

Le gouvernement avait promis aux Chambres qu'il ferait, avant la signature du Traité du 19 avril, une tentative pour obtenir le rachat du péage de l'Escaut au moyen du paiement direct d'une rente à la Hollande. Cette démarche resta infructueuse. Mais le Ministère qui comprenait combien l'imposition de cette taxe était nuisible au développement économique des pays et, en particulier, à la prospérité commerciale des villes d'Anvers et de Gand, proposa aux Chambres, le 2 mai 1839, le projet de loi suivant :

ARTICLE PREMIER.

Le péage à percevoir par le gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut, pour se rendre de la mer en Belgique ou de la Belgique à la mer par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, sera remboursé par l'Etat aux navires de toutes les nations, les navires néerlandais exceptés.

Avant le 1^{er} janvier 1843, il sera examiné si le bénéfice de la disposition précédente doit être maintenu en faveur des pays avec lesquels il ne sera pas intervenu d'arrangements commerciaux de douanes ou de navigation.

ARTICLE 2.

Pour faire face, en 1839, au remboursement prescrit par l'article précédent, les 15 centimes additionnels sur les droits de douanes, de transit et de tonnage seront portés à 18, à partir de la date qui sera fixée ultérieurement par le gouvernement.

L'exposé des motifs qui accompagnait le projet de loi s'exprimait ainsi :

« L'article 9 du Traité de paix signé à Londres, le 19 du mois dernier, détermine qu'un péage sur la navigation de l'Escaut sera prélevé au profit de la Hollande.

» Sans porter précisément atteinte au principe de la liberté des fleuves proclamé par l'Acte du Congrès de Vienne, cette sujétion onéreuse est cependant de nature à causer préjudice aux destinées commerciales des ports d'Anvers et de Gand, et par là aux intérêts du pays en général.

» L'établissement d'un droit sur l'Escaut est une des conséquences de la séparation de la Belgique d'avec la Hollande ; il est une des conditions de la paix qui a été acceptée dans l'intérêt du pays entier ; il a donc paru juste que cette charge ne fût pas en quelque sorte locale.

» Ce principe admis, Messieurs, nous avons cru que le meilleur moyen d'en opérer l'application était d'en faire peser, du moins en majeure partie, le poids sur le commerce général du pays avec l'étranger, et, pour y parvenir, nous avons pensé qu'une légère majoration aux droits de douanes, de transit et de tonnage, réglée dans les mêmes proportions que le tarif des douanes, afin de ne pas rompre l'équilibre protecteur qu'il établit, répartirait d'une manière équitable la dépense qu'occasionnera le remboursement du péage aux navires qui fréquenteront les ports d'Anvers et de Gand.

» Le projet de loi que M. le Ministre de l'Intérieur et des

Affaires Étrangères et moi avons l'honneur de vous présenter a ce double but.

» L'article 1^{er} consacre le principe du remboursement du péage aux navires de toutes les nations, les navires néerlandais exceptés. Cette exception n'a rien de blessant ni d'hostile pour cette nation ; mais le droit se prélevant au profit de la Hollande, c'eût été faire double emploi en sa faveur que de rembourser à ses navires ce qu'elle-même leur eût fait payer. Si cette Puissance veut faire jouir sa navigation des mêmes avantages que celles des autres nations, c'est à elle à l'affranchir du tribut qu'elle percevra. La Belgique agit avec assez de grandeur en réparant envers le monde entier le grave inconvénient auquel l'astreint la Conférence, pour qu'elle ne puisse être tenue d'en agir de même envers la Hollande au profit de qui cet inconvénient est créé.

» Néanmoins, la disposition qui vous est soumise n'est que *temporaire*. Le sacrifice que fait la Belgique doit avoir plus tard *sa compensation* ; aussi le projet de loi vous réserve-t-il, Messieurs, d'examiner, avant le 1^{er} janvier 1843, s'il y aura lieu d'en continuer les effets envers les Puissances avec lesquelles on ne serait pas parvenu à faire des arrangements de commerce et de navigation.

» Nous le répétons, le projet de loi renferme un grand acte de générosité et de réparation ; il sera compris par le monde civilisé, et vous tiendrez à honneur, Messieurs, d'y avoir donné votre assentiment. »

La Section centrale¹ examina successivement cinq questions :

1^{re} question : « Le péage de l'Escaut serait-il mis à la charge de l'Etat ? »

« Le principe de la mise à la charge de l'Etat du péage considéré comme dette nationale, principe qui constitue toute la base de la loi, a été admis par cinq sections. La quatrième, sans se prononcer contre le projet, s'en est référée à la discussion générale.

¹ Elle était composée de M. Raikem, président, MM. H. De Brouckère, Lebeau, Dechamps, comte F. de Mérode, Audries et Ch. Rogier, rapporteur.

» Cette unanimité des sections sur ce point essentiel de la loi a singulièrement facilité le travail de la section centrale, qui a également adopté le même principe à l'unanimité des voix des six membres présents.

» Un pareil résultat répond assez aux craintes prématurément manifestées par quelques esprits défiant. Il prouve que la question de l'Escaut a été comprise par la Chambre suivant son véritable caractère, et dans toute l'étendue de son importance. Il est permis de le dire aujourd'hui, l'article 9 du Traité, interprété sainement comme il l'a été par la Conférence, et libéralement exécuté comme il faut qu'il le soit par nous et par la Hollande, ne ressuscite pas pour l'Escaut le Traité de Munster. La liberté du fleuve avait été proclamée en principe par le Traité de Vienne. L'Acte du 23 janvier organise sur des bases définitives et pratiques cette liberté restée jusque-là à l'état de principe. Il consacre, pour la libre fréquentation du fleuve par le commerce de toutes les nations, des garanties précises et nouvelles dont nulle autre rivière peut-être, placée dans les mêmes conditions topographiques, ne jouit au même degré; et loin qu'il reconnaisse la souveraineté exclusive de la Hollande sur l'Escaut, il appelle de la manière la plus explicite la Belgique au partage de cette souveraineté.

» Ainsi par la faculté accordée à la Belgique d'établir ses pilotes en concurrence avec ceux de la Hollande à l'embouchure du fleuve, prérogative dont notre pays ne jouissait pas même pendant le régime de la communauté, la sécurité de la navigation, la régularité, la rapidité du transport, se trouvent en tout temps garanties au commerce des nations.

» Par la surveillance en commun du balisage et des passes de l'Escaut, la police du fleuve et sa conservation se trouvent remises aux mains de la Belgique, qui préposera ses commissaires à cette surveillance.

» Enfin, par l'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcherie dans toute l'étendue de l'Escaut, attribué à la Belgique sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité avec la Hollande, ne peut-on pas dire que la première, en participant ainsi aux produits du fleuve, partage en quelque sorte les fruits d'une propriété commune?

» Pilotage commun, police et mesures conservatrices communes, récolte commune, ce sont là, il faut bien le reconnaître, des garanties réelles, de solides avantages. Qu'on y joigne l'interdiction formelle de toute visite, retard ou entrave quelconque dans les rades hollandaises, et l'on pourra se demander ce que la Belgique, sauf l'occupation territoriale d'une des deux rives du fleuve jusqu'à la mer, aurait à désirer de plus dans le partage de la souveraineté.

» Pour prix de ce partage, en compensation des avantages et des prérogatives dont la Hollande est dessaisie, l'Escaut se trouvera grevé d'une redevance au profit de cette Puissance. Voilà ce qui constitue le péage. Ainsi compris, et il ne peut l'être autrement, il est loin de ressembler à un tribut honteux.

» Il importe que la nature de ce droit soit bien définie et bien comprise. A cet égard, l'article 9 ne saurait être trop étudié. Il forme un contrat synallagmatique dont toutes les parties sont solidaires et indivisibles. Le péage étant le prix d'avantages et de garanties réelles, assurées à la Belgique et à la navigation en général, si l'une de ces garanties venait à manquer, il va de soi que l'obligation de péage viendrait à cesser.

» Sans doute, ce péage est exagéré, et s'il devait peser sur la navigation, les garanties que nous venons d'énumérer seraient vaines en partie. Le fleuve aurait été affranchi, en droit et en fait, de toute entrave matérielle, pour retomber sous un obstacle financier également restrictif de la navigation. Mais cet obstacle, ne voit-on pas tout de suite qu'il est au pouvoir de la Belgique de le faire disparaître, plus facilement encore qu'elle ne le ferait d'une entrave matérielle; que le laisser subsister, ce serait se priver volontairement elle-même des avantages dont l'article 9 lui assure la conquête, asservir de ses propres mains un fleuve auquel se rattachent la prospérité et l'honneur de tout le pays, et dont l'affranchissement complet et irrévocable, sous la garantie de l'Europe, mérite bien un tel sacrifice.

» Faire supporter le péage à la navigation, ce serait établir entre l'ancien état de choses et l'état nouveau un fâcheux parallèle pour la *nationalité* non moins que pour les intérêts du pays.

» L'Escaut belge doit être aussi accessible au commerce des nations que l'était l'Escaut des Pays-Bas, et si l'étranger doit

s'apercevoir d'un changement de régime, ce ne devrait être qu'à la libéralité plus grande de nos institutions.

» Certes, en prenant tout entier à sa charge le droit nouveau imposé au commerce de tous les peuples, la Belgique agit avec *libéralité*. Mais l'Escaut, s'il est le fleuve le mieux situé, le plus commode et le plus facile peut-être, n'est cependant pas le seul par où le commerce étranger puisse établir des relations avec le continent européen. C'est dire assez que l'intérêt du pays s'accorde parfaitement ici avec une politique libérale. D'ailleurs, les sacrifices que fait la Belgique pour retenir ou attirer sur son fleuve le commerce étranger, d'autres pays ne le font-ils pas dans le même but? Il y a rivalité entre les diverses contrées maritimes à qui attirera chez elles le plus de commerce; et malheur à celles qui, par des vues étroites d'économie ou d'intérêt local mal entendu, se priveraient volontairement des fruits heureux que dans tous les temps et dans tous les pays a rapportés cette noble branche de l'activité humaine.

» Telles sont les considérations générales qui ont guidé la section centrale dans l'examen et l'adoption du principe posé par le gouvernement. Tel est aussi l'esprit qu'elle a apporté dans la discussion de la 2^e question. »

2^e question : « Y aura-t-il exception au principe de rachat à l'égard des navires néerlandais ? »

« Sur cette question l'opinion des sections s'est trouvée divisée. Admise par la 3^e et la 5^e sections, l'exception a été rejetée par la 2^e et la 6^e. Dans la 1^{re}, trois voix ont voté pour, six se sont abstenues. La 4^e section s'est abstenue.

» La section centrale a rejeté l'exception par cinq voix, un membre s'est abstenu.

» Au premier aspect, il faut le dire, l'exception dont il s'agit n'apparaît que comme équitable et naturelle. Si la Hollande, dit-on avec le projet ministériel, veut affranchir ses propres navires du péage qui lui est attribué sur l'Escaut, libre à elle de les en exempter. Ce n'est pas à la Belgique à dégrever la Hollande d'une charge créée à son profit. Mais, ainsi qu'il a été observé dans la 6^e section, il y a une différence entre le gouvernement et le commerce hollandais. Ce n'est pas au profit de ce dernier,

mais bien du trésor public de la Hollande que se percevra le péage. Supposer que le trésor se privera du montant des droits dus par les navires hollandais naviguant sur l'Escaut, c'est admettre en quelque sorte que le gouvernement hollandais exciterait, par une prime indirecte, cette navigation à se diriger sur nos ports, même au préjudice des siens. Que si, ce qui est plus probable, il ne fait pas cet avantage à ses propres navires, agissant en ceci de la même manière que la Belgique qui n'exempte pas ses navires du droit de tonnage payé par les étrangers, la charge de fl. 1,50 pèsera exclusivement sur les navires hollandais, et aura pour effet d'éloigner le commerce qu'ils pourraient faire par mer avec nous, et de priver notre industrie de leur utile concours.

» Le maintien de l'exception offrirait encore cette anomalie que les navires hollandais seraient assujettis, en Belgique, à deux régimes différents, suivant le point de nos côtes où ils aborderaient. Traités sur le pied des navires de toutes les nations, quand ils se présenteraient aux ports d'Ostende ou de Nieuport, ils subiraient la charge exceptionnelle, quand ils se dirigeraient sur Anvers, Gand, Bruxelles, Louvain, etc.

» Enfin, et c'est là un motif grave contre l'exception, au moment où la Belgique va établir ou régulariser avec la Hollande des relations d'industrie et de commerce également profitables aux deux pays; au moment où, après bientôt neuf années de séparation hostile, Belges et Hollandais vont substituer à des relations secrètes et de défiance des rapports ouverts et de bon voisinage, on a pensé que cette réconciliation des intérêts s'opérerait sans doute sous de meilleurs auspices en effaçant de la loi une exception qui, toute naturelle qu'elle paraisse, placerait cependant le commerce hollandais hors du droit commun en Belgique

» Cette dernière considération a particulièrement déterminé la section centrale à proposer le retranchement de la disposition exceptionnelle. »

3^e question : « Établira-t-on, pour le remboursement, une différence entre les navires à raison du chargement ou de la provenance des marchandises? »

« Vouloir introduire, à propos de cette loi, toute de circonstance et d'urgence, un système nouveau de navigation, une sorte de révolution dans notre régime commercial, dans nos relations maritimes, ce serait, semble-t-il, dénaturer complètement le caractère et le but de la loi, en compliquer la discussion, en retarder, pour longtemps peut-être, l'adoption, qui cependant n'est susceptible d'aucun retard. »

La section centrale adopte la question préalable sur la proposition.

4^e question : « Pour couvrir en partie le remboursement du péage, aura-t-on recours à des centimes additionnels à prélever sur les droits de douane? »

Résolue affirmativement.

5^e question : « Quel sera le terme fixé pour la revision éventuelle de la loi en ce qui concerne les pays avec lesquels il n'interviendrait pas d'arrangements commerciaux? »

« La section centrale pense que trois années ne sont pas un délai trop long pour faire l'expérience du régime libéral que la loi nouvelle consacre pour l'Escaut, et sur la foi duquel des intérêts commerciaux vont se rétablir ou se créer à l'intérieur et à l'étranger. Elle considère d'ailleurs comme utile que le gouvernement réserve cette circonstance d'une charge nouvelle établie sur l'Escaut par le fait d'autrui et contre le gré de la Belgique pour en faire, le cas échéant, tel usage qu'il appartiendra vis-à-vis des pays qui établiraient ou maintiendraient à l'égard de la Belgique un système répulsif et exceptionnel. »

La discussion fut longue à la Chambre des Représentants, bien que les mesures proposées par le gouvernement fussent éminemment utiles et patriotiques. Nous ne pourrions suivre, pas à pas, les orateurs qui prirent part à ce débat; nous nous bornerons à citer certains extraits des discours les plus importants.

M. SMITS. — « Quelques orateurs ont égaré l'opinion en soutenant que le gouvernement s'était laissé prendre pour dupe et que le Traité du 23 janvier est plus onéreux que celui du 15 novembre 1831. »

» Lorsque les négociations de 1832 s'ouvrirent, les plénipotentiaires néerlandais, conformément à leur déclaration officielle du 14 décembre 1831, prétendaient que c'eût été mettre la Hollande en dehors du droit commun des nations que de lui refuser la perception d'un péage comme reconnaissance de son droit de souveraineté à l'embouchure; qu'il eût été inouï de la frustrer du privilège de régler seule le pilotage et le balisage, la pêche et le commerce de pêcherie, enfin qu'il n'y avait point d'exemple qu'une nation étrangère eût été admise à parcourir, sur le pied des nationaux, des eaux intérieures qui ne touchent point son territoire et où, conséquemment, elle ne pouvait faire valoir aucun droit.

» Au reste, disaient-ils encore, quant à la question du péage, le Traité du 15 novembre en a consacré le principe dans ce sens que, d'après le premier et le dernier paragraphe de son article 9, l'Escaut devait, dans tous les cas, être assujéti de prime abord aux dispositions et au tarif de la Convention de Mayence. La Hollande alla même plus loin, et si on peut en juger par les discours que prononcèrent MM. Verstolk de Zoelen et van Zuylen de Nyeveld aux Etats Généraux de cette époque, elle prétendit que l'article 14 du Traité de Munster subsistait encore dans toute sa plénitude comme n'ayant été abrogé par aucun traité postérieur.

» La Belgique, que répliqua-t-elle à ces prétentions qui, il faut en convenir, étaient appuyées par plus d'un exemple tiré de la situation fluviale de l'Europe? Elle répliqua précisément par les mêmes arguments que MM. Dumortier et Dechamps firent valoir dans la dernière discussion politique.

» Nous disions, en effet, qu'il était bien vrai que le premier paragraphe de l'article 9, qui applique aux fleuves et rivières qui séparent ou traversent les deux Etats les articles 108 à 117 de l'Acte général du Congrès de Vienne, était un principe général dont on pouvait peut-être ne pas méconnaître l'application quant aux eaux intérieures et à la Meuse; mais qu'à ce principe le § 2 avait immédiatement dérogé en faveur de l'Escaut, en déclarant exceptionnellement qu'il ne serait perçu sur ce fleuve d'autres droits que des droits de pilotage; que cette dérogation était conforme aux précédents historiques, au droit général et même

à l'article 111 de l'Acte général du Congrès de Vienne que l'on invoquait contre nous ; aux précédents historiques, puisque, ni avant le xv^e et le xvi^e siècle, ni après le Traité de l'an III entre la République batave et la République française, jamais aucun péage n'avait été prélevé au profit de la Hollande sur le Hondt ou Escaut occidental ; au droit général, parce qu'une exception comme celle établie par le § 2 de l'article 9 déroge toujours, en matière politique comme en matière civile, aux dispositions générales d'un contrat quelconque ; enfin à l'Acte du Congrès de Vienne lui-même, parce qu'il ordonne que les droits à établir sur les fleuves et rivières ne pouvaient jamais excéder ceux alors existants, c'est-à-dire ceux existant en 1815 ; or, qu'à cette époque il n'existait pour l'Escaut d'autre droit que celui du pilotage, et que même le règlement particulier pour l'Escaut, joint à l'Acte général du Congrès de Vienne, n'a pas non plus déterminé de péage comme il l'avait fait pour le Necker, le Mein, la Meuse et la Moselle ; qu'au reste, les Puissances représentées à Londres devaient être convaincues qu'une Belgique sans une entière liberté fluviale n'était point viable et aurait toujours été un embarras pour l'Europe et un obstacle à la paix générale.

» Et ne croyez point, Messieurs, que le langage que je viens de retracer soit fait après coup.

» Veuillez lire le rapport de lord Palmerston, annexe B, page 48, des pièces officielles, et vous trouverez la confirmation de ce que je viens d'avancer. Toutefois, vous comprenez, Messieurs, que je ne présente ici que le résumé très succinct de ce qui fut dit et écrit alors ; mais je me hâte d'ajouter que si nos réclamations ne furent pas admises dans tout leur ensemble, cela tenait à trois causes qu'il est important de vous faire connaître : la première, c'est qu'on craignait, en adoptant dans son entier le programme de la liberté fluviale que je présentais à cette époque, d'éloigner davantage l'adhésion du Roi Guillaume au Traité du 15 novembre ; la seconde, c'est que quelques-unes des Puissances représentées à Londres avaient un intérêt privatif direct à consacrer le principe d'un péage, afin de ne pas affaiblir leurs propres droits sur les fleuves dont elles tiennent elles-mêmes les embouchures, et qui traversent d'autres Etats ; la troisième enfin, et c'est la plus importante, c'est qu'à défaut d'avoir été

éclairée à temps, la Conférence avait déjà déclaré de la manière la plus formelle qu'elle avait entendu stipuler l'application à l'Escaut, non-seulement du tarif, mais, ce qui est pis encore, de la Convention de Mayence.

» Il y a plus, Messieurs, c'est que, déjà en 1831, la Conférence avait engagé le Roi Guillaume à appliquer ce tarif et cette convention à l'Escaut, chose à laquelle ce souverain ne voulut point consentir, dans la crainte probablement de donner par là une adhésion implicite au Traité du 15 novembre.

» Ce qui prouve, du reste, ce que je viens d'avoir l'honneur de vous dire, c'est la déclaration formelle faite par les cinq Puissances, dans leur Memorandum du 24 septembre 1832, annexe C, portant *que l'application du tarif de Mayence à l'Escaut se trouvant consignée dans l'article 9 du Traité du 15 novembre, la Belgique aurait dû la SUBIR, si le Roi des Pays-Bas avait accepté ce dernier Traité.*

» Maintenant, que serait-il résulté si cette adhésion donnée plus tard avait été acceptée, et si le Traité du 15 novembre avait été exécuté d'après l'interprétation donnée par la Conférence? Voici :

» D'abord, tous les navires sans distinction eussent été assujettis, conformément à l'article 14 de la Convention de Mayence, à un droit de reconnaissance de 14 francs par bureau, et Dieu sait combien on en aurait établis !

» En second lieu, ils auraient eu à acquitter un droit sur le chargement à raison du chargement du navire, et ce droit se serait élevé à 9 francs par tonneau.

» Ainsi, d'un côté, arrestation ou retard à Flessingue : d'abord pour la jauge d'après laquelle devait s'opérer le droit de reconnaissance ; en second lieu, pour l'examen du manifeste d'après lequel le droit sur le chargement devait se prélever.

» Au lieu de cela, qu'avons-nous obtenu? Surveillance commune du balisage, pilotage facultatif, c'est-à-dire le droit de créer un pilotage qui nous soit propre, non-seulement dans l'Escaut qui traverse notre territoire, mais même dans l'Escaut qui traverse le territoire hollandais, droit précieux et immense dont nous n'avons jamais joui, et qui constitue à lui seul, à mon sens, une co-souveraineté véritable. De plus, la liberté du cabo-

tage, la pêche et le commerce de pêche dans toute l'étendue du fleuve nous ont été garantis; notre navigation est devenue indépendante sous le rapport du service sanitaire; jamais, et dans aucun cas, nos navires ne pourront être arrêtés; et au lieu d'un droit de reconnaissance de 7 francs par bureau et d'un droit sur le chargement de 9 francs par tonneau, le péage a été réduit à 3 francs 16 1/2 centimes.

» Vous dire par quelle suite d'efforts le gouvernement du Roi parvint à faire réformer le jugement porté par la Conférence et qui emportait la ruine commerciale et maritime de la Belgique, est un sujet qui m'entraînerait trop loin. J'ai hâte, d'ailleurs, d'arriver à la question spéciale portée à l'ordre du jour; mais vous conviendrez avec moi, Messieurs, d'après ce que je viens d'avoir l'honneur de vous dire, que l'honorable M. Lebeau avait raison lorsqu'il soutenait que le Traité du 15 novembre, tel qu'il a été interprété par la Conférence, était l'esclavage absolu, tandis que le Traité du 23 janvier dernier est le régime de la liberté relative.

» Maintenant, la législature belge voudra-t-elle, par un vote négatif à la proposition qui lui est soumise, compromettre les efforts et les succès du gouvernement? Voudra-t-elle, par une décision hostile à cette proposition, détruire la confiance que la paix a fait naître dans six de ses principales cités? Voudra-t-elle enfin mettre Anvers, Bruxelles, Gand, Louvain, Malines, Termonde en dehors du droit commun?

» A toutes les époques, en 1832 comme en 1833, en 1833 comme en 1839, le gouvernement a considéré le péage comme une charge de l'État, comme une dette dérivant essentiellement du pacte qui constitue l'indépendance de la Belgique. Et il n'en pouvait être autrement, Messieurs, car qu'est-ce que le Traité, si ce n'est un engagement composé de charges et de bénéfices ayant un but commun : la nationalité belge?

» Cette nationalité est le bénéfice; le péage est une partie des charges moyennant lesquelles le bénéfice a été acquis. Mais qui a acquis? Est-ce Anvers, Bruxelles, Gand, Malines, Louvain, Termonde, privativement parlant? Non, c'est la nation; c'est la nation en masse qui va, pour la première fois, jouir de son indépendance; et ce serait donc rigoureusement à la nation en masse à supporter les conditions onéreuses du Traité. »

M. DE THEUX. — « Qu'on ne dise pas que le texte du Traité du 15 novembre n'établit pas un péage de fl. 4-50 à la charge de notre navigation, ce serait un soutènement impossible. Non-seulement le texte est suffisamment clair, mais la Conférence, depuis le mois de janvier 1832 jusqu'à présent, a été unanime à déclarer que son intention était que la Hollande pût appliquer à l'Escaut le tarif du Rhin qui est un droit de fl. 4-50. Il est vrai que ce péage n'était que provisoire, mais on peut facilement s'imaginer que ce péage aurait duré longtemps puisqu'il était à l'avantage de la Hollande et qu'il n'y avait aucun moyen de contraindre la Hollande à le réduire. Sans doute, elle pouvait le modifier; mais si elle avait voulu maintenir le tarif de Mayence, je ne sais comment la Belgique aurait pu le faire modifier; dans tous les cas, soyez persuadés que ce droit n'aurait pas été abaissé à fl. 1-50, comme il l'est aujourd'hui.

» On a paru croire que la dernière négociation a été tardive sur ce point; mais on a perdu de vue que, dès 1832 et 1833, cette question a été agitée et que la Hollande n'a pas voulu consentir à la faculté de rachat. D'après le dernier Acte de la Conférence, une négociation s'ouvrira sur ce point entre les deux pays. Cette négociation réussira-t-elle? La Hollande consentira-t-elle au rachat du péage; c'est ce que je n'oserais affirmer; mais nous avons un moyen efficace d'arriver au même résultat, c'est le remboursement du droit actuel. Je dirai plus : si le rachat ne peut être obtenu à un taux modéré, mieux vaut que la Belgique se charge du remboursement, parce que c'est un moyen de négociation pour des traités de commerce et de navigation avec les autres pays. »

M. VERDUSSEN. — « Tous ceux qui s'opposent à l'opinion de la section centrale, qui tend à opérer le remboursement sans exception aucune, envisagent, suivant moi, sous un faux point de vue la question du péage sur l'Escaut, et s'écartent évidemment du principe qui a guidé la Conférence en l'adoptant.

» Personne ne contestera sans doute que les plénipotentiaires réunis à Londres, en rédigeant le Traité du 23 janvier, n'aient été dominés par la pensée de stipuler les conditions auxquelles la séparation entre la Belgique et la Hollande aurait lieu, et qu'en

introduisant dans cet Acte des stipulations onéreuses, leur intention n'a pas été de frapper les Cours respectives qu'ils représentaient, mais bien l'une des deux fractions de l'ancien royaume des Pays-Bas. C'est donc contre la Belgique et en faveur de la Hollande que le § 3 de l'article 9 a été dirigé ; c'est à nous qu'il doit être hostile, c'est la Belgique qu'il s'agissait de frapper, et les citations que j'ai faites dans un précédent discours démontrent que nos adversaires l'ont parfaitement compris dans ce sens et l'ont absolument entendu comme nous.

» Cependant, plusieurs orateurs et le gouvernement lui-même, en introduisant son exception à l'égard de la marine marchande néerlandaise, ont raisonné comme si l'impôt devait peser sur les nations qui, par l'Escaut, entrèrent en relation avec la Belgique. S'il en était ainsi, la Belgique serait désintéressée dans la question, ou plutôt elle ne s'y trouverait intéressée que pour le petit nombre de navires dont se compose aujourd'hui sa propre marine. S'il en était ainsi, il faudrait croire que la Conférence a agi contre elle-même, que, dans la vue de caresser la Hollande, je ne sais à quel propos, les plénipotentiaires ont eu l'idée d'imposer les nations gigantesques dont les intérêts leur étaient confiés, au profit d'un petit État, dont la destinée était, dans ce moment-là surtout, entre leurs mains ; mais, Messieurs, cela nous conduit à des suppositions absurdes, et la Conférence n'aurait pas eu le sens commun.

» Guidé par les principes que je viens d'exposer, j'aurai l'honneur, Messieurs, de vous proposer un léger changement de rédaction au dernier paragraphe de l'article 1^{er} du projet primitif du gouvernement, et qui consiste à le rédiger de la manière suivante :

« Avant le 1^{er} janvier 1843, il sera examiné si la disposition précédente doit être maintenue à l'égard des pays avec lesquels il ne sera pas intervenu d'arrangements commerciaux, de douane ou de navigation. »

« En comparant cette rédaction avec celle du projet du gouvernement ou de la section centrale, vous remarquerez, Messieurs, qu'elle tend à ne pas maintenir une opinion que je trouve tout à fait erronée, celle de croire que le remboursement proposé est une faveur que nous faisons aux nations étrangères qui traitent

avec nous, tandis que c'est exclusivement dans notre propre intérêt que la mesure doit être adoptée. »

M. NOTHOMB, *Ministre des Travaux publics*. — « L'article 9 du Traité du 15 novembre 1831 a été maintenu en ce qu'il avait d'avantageux à la Belgique.

» Il a été mitigé en ce qu'il avait d'onéreux à la Belgique.

» Ce sont les deux propositions que je vais établir.

» Je les établirai, non à l'aide de simples assertions, accompagnées d'épithètes désobligeantes, mais par les actes de la négociation considérée dans son ensemble ; je placerai dans son véritable jour la solution qu'a reçue la question de l'Escaut ; je prouverai que ceux qui nous accusent avec si peu de mesure, n'ont compris ni la question, ni la solution.

» Ces explications sont aujourd'hui sans danger : tandis que d'autres vous disent que tout nous est défavorable dans l'article 9, moi je viens vous dire que tout nous est favorable dans cet article ; c'est ainsi que j'entends la politique du pays. La Conférence a été animée dans cette question des meilleures intentions, et ses intentions étaient d'accord avec ses propres intérêts. Nous avons une singulière manie en Belgique, c'est d'interpréter contre nous des contrats devenus irrévocables.

» Attachons-nous d'abord à quelques considérations générales propres à faire apprécier cette partie de l'œuvre de la Conférence, en même temps que la longue résistance de la Hollande.

» L'Escaut peut être considéré comme dans une position exceptionnelle ; l'embouchure n'en semble pas géographiquement déterminée ; les Hollandais, maîtres de la rive droite jusque près de Lillo, ont conquis la rive gauche, et plaçant l'embouchure à Flessingue, ils ont, comme riverains, revendiqué le domaine du fleuve du point où cesse le territoire belge, en refusant de le faire participer aux franchises de la mer. Les Belges, au contraire, ont cherché à placer l'embouchure de l'Escaut à Lillo, assimilant, de ce point, le fleuve à la mer.

»

» La Conférence de Londres a cherché à concilier ces deux opinions aussi anciennes que la question même de l'Escaut ; elle a cherché à les concilier en créant pour l'Escaut un régime qui

n'est ni celui de la mer, ni celui des fleuves ordinaires; pour une position spéciale, elle a établi un régime spécial. Elle n'est pas arrivée de prime abord à cette conciliation; elle n'y a été amenée que par une succession d'idées.

»

» L'idée qui devait se présenter naturellement, c'était de déclarer applicables à l'Escaut les articles 108-117 de l'Acte général du Congrès de Vienne, mais c'était là ne considérer l'Escaut que comme un fleuve ordinaire.

» C'est ce que l'on fit dans les « bases de séparation » du 27 janvier 1831, acceptées, comme on sait, le 18 février suivant par le Roi Guillaume; l'article 3 porte : « Il est entendu » que les dispositions des articles 108-117 inclusivement de » l'Acte général du Congrès de Vienne, relatifs à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux » fleuves et rivières qui traversent le territoire hollandais et le » territoire belge. »

» On se borna à cette déclaration; on ajouta seulement dans les XVIII Articles du 26 juin 1831, qui furent acceptés par le Congrès belge : « Article 7, § 2. La mise à exécution de ces » dispositions sera réglée dans le plus bref délai possible. », mais sans dire par qui.

»

» Les négociations ayant été rouvertes à la suite de la campagne du mois d'août 1831, les deux gouvernements remirent des projets de Traité à la Conférence; par son projet du 30 septembre 1831, le plénipotentiaire belge proposa, en déclarant les articles 108-117 de l'Acte général du Congrès de Vienne applicables à l'Escaut d'ajouter : « Le pilotage, le balisage, la police et » tout ce qui concerne la navigation et la conservation des passes » de l'Escaut, en aval d'Anvers, seront soumis à une surveillance » commune, sans autres droits que ceux qui étaient établis et » perçus en 1814, avant la réunion de la Belgique et de la » Hollande. Les pêcheurs belges auront le droit de pêcher dans » les eaux de l'Escaut depuis Anvers jusque dans la mer. »

» C'était là, Messieurs, une proposition importante, proposition dont nous avons eu l'initiative, je tiens à le constater; cette addition en dehors des articles 108-117 de l'Acte général du

Congrès de Vienne créait pour tout le cours de l'Escaut, sans distinction, d'Anvers à Flessingue, une communauté de surveillance.

» La Conférence adopta cette proposition qu'elle rédigea en ces termes :

« En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut, » il sera 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; que cette surveillance » commune sera exercée par des commissaires nommés à cet » effet de part et d'autre; que des droits de pilotage modérés » seront fixés d'un commun accord, et que ces droits seront les » mêmes pour le commerce hollandais et pour le commerce » belge ».

» Tel est le texte du § 2 de l'article 9 des XXIV Articles du 14 octobre 1831.

»
 » Voilà donc la Conférence dans un autre ordre d'idées : P'application pure et simple des articles 108-117 de l'Acte général du Congrès de Vienne ne suffit pas; l'Escaut n'est pas un fleuve ordinaire; en aval d'Anvers, il faut tenir compte de la position exceptionnelle de l'Escaut; il faut éviter de donner des régimes trop distincts à l'Escaut en le partageant d'une manière positive en Escaut belge et en Escaut hollandais; bien que la Belgique ne soit riveraine que d'Anvers à Lillo, il faut instituer une surveillance commune d'Anvers à Flessingue.

» Il faut considérer ce régime spécial de l'Escaut comme l'un des avantages commerciaux que nous payons par le surcroît de 600,000 florins de dettes, chose que le gouvernement néerlandais a constamment perdue de vue dans ses nombreuses réclamations. Car, c'est contre cette addition, en dehors de l'Acte général du Congrès de Vienne, qu'il s'est le plus vivement élevé; il y a vu une grave dérogation au droit commun; ce fut un des motifs principaux de sa non-adhésion en 1831.

»
 » L'Acte du 23 janvier 1839 reproduit le § 2 de l'article 9, ainsi que la stipulation concernant le droit réciproque de pêche,

et établi, comme nous l'avions demandé en 1833, le pilotage facultatif.

» Cet Acté renferme donc quatre dispositions spéciales :

» 1° Communauté de surveillance dans tout le cours de l'Escaut ;

» 2° Droits de pilotage fixés de commun accord ;

» 3° Droit réciproque de pêche.

» Ces trois dispositions ont paru tellement exorbitantes au Cabinet de La Haye qu'il a soutenu, pendant sept années, qu'elles constituent une sorte de co-souveraineté au profit de la Belgique ; ces dispositions ont été non seulement maintenues, mais renforcées par la suivante :

» 4° Service facultatif du pilotage.

» Nous abordons un autre côté de la question, car la question en a plusieurs ; toute la question n'est pas dans le péage, comme on semble le croire ; la liberté fluviale surtout n'est pas tout entière dans le péage. Il pourrait y avoir un péage minime, très minime, presque nul, sans que l'Escaut fût véritablement libre. Le péage doit être modéré sans doute, mais la liberté de l'Escaut dépend encore, et même principalement des garanties de navigation, garanties que la Hollande a, pendant sept ans, à tort sans doute, considérées comme attentatoires à sa souveraineté et au droit commun.

» Le Traité du 15 novembre 1831 avait-il consacré le principe d'un péage sur l'Escaut ?

» En cas d'affirmative, le péage stipulé par l'Acte du 23 janvier 1839 est-il plus élevé que celui qui devait résulter du Traité du 15 novembre ?

» Tels sont les deux points que nous avons à examiner.

» Remarquons d'abord, Messieurs, que l'affranchissement de l'Escaut de tout péage eût été une exception, et qu'une exception ne se sous-entend jamais ; il faut qu'elle soit formellement exprimée. La liberté fluviale n'emporte pas nécessairement, comme le pense M. Dechamps, l'exemption de tout péage ; le Congrès de Vienne, en disant : *les fleuves sont libres*, n'a pas ajouté : *ils sont exempts de tout péage* ; il a dit : *il n'y aura que des péages modérés*.

»
 » L'article 9 de la première édition des XXIV Articles consiste en cinq paragraphes :

» Le § 1^{er} est

» Mais que fera-t-on en attendant la rédaction du règlement général?

» Le § 5 et dernier répond à cette question : on appliquera les tarifs et dispositions de la Convention rhénane du 31 mars 1831 ; on appliquera ces dispositions, en tant qu'elles pourront s'appliquer *aux fleuves et rivières navigables qui séparent et traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais*.

» Je dis que ce dernier paragraphe est général, car quels sont les *fleuves et rivières qui séparent et traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais?*

» Je ne connais qu'un fleuve de cette espèce, l'Escaut ; qu'une rivière, la Meuse.

» Par l'application des tarifs de Mayence, comme nous l'a démontré avant-hier M. Smits, l'Escaut aurait été provisoirement frappé d'un péage équivalent à un droit de tonnage supérieur à 4 florins.

» Il est évident, en premier lieu, que l'application des tarifs de Mayence suppose le principe d'un péage.

» Il est évident, en second lieu, que les tarifs de Mayence une fois appliqués, le gouvernement hollandais aurait difficilement renoncé à un provisoire si avantageux pour lui et si onéreux pour nous.

» Il y avait dans ce provisoire un grand danger qui a été aperçu dès 1832 ; il fallait soustraire l'Escaut à l'application même provisoire des tarifs de Mayence ; pour l'y soustraire, il fallait fixer définitivement le péage dans le Traité même à rédiger sous les auspices de la Conférence.

» Tel a été le but de lord Palmerston, lorsque, par son thème du 30 septembre 1832, il a proposé de fixer définitivement le péage de l'Escaut à 1 florin.

» Ce n'était pas là établir le péage en principe : c'était en réduire le montant.

» Tel a aussi été le but de l'article du 23 janvier ; au droit provisoire supérieur à 4 florins résultant de l'application des tarifs de Mayence, on a substitué le droit définitif de fl. 1.50.

»
 » La question d'argent, que la Conférence a dû respecter, c'est à nous de l'écarter; vous êtes sous l'empire de considérations qui ne pouvaient exercer d'influence sur elles. Si le droit public général qui soumet à un péage les fleuves traversant deux Etats, à dû être remis en vigueur, c'est le fait de la révolution de 1830, qui a séparé les deux pays; c'est à la Belgique indépendante de réparer la conséquence de ce fait. L'existence d'un péage sur l'Escaut n'est pas le résultat, soit du Traité du 15 novembre, soit du Traité du 19 avril; la seule chose dont on puisse demander compte à la diplomatie belge, c'est de la fixation du montant du péage; le principe même était préexistant; les effets en avaient été suspendus par la réunion de la Belgique à la Hollande; le principe a été rendu applicable à l'Escaut par la séparation. C'est ainsi qu'il faut poser la question quand on remonte impartialement à l'origine des choses.

» Ce n'est donc pas une faute de la diplomatie belge que vous êtes appelés à réparer.

» Ce n'est pas une faute de la majorité qui a voté l'Acte du 23 janvier que vous êtes appelés à réparer.

» C'est une conséquence de la révolution de 1830 que vous êtes appelés à réparer, que vous devez réparer au nom de cette révolution. »

M. MERCIER. — « Sous le rapport des intérêts du Trésor public ou de la somme que nous aurons à supporter par suite du projet de loi, la discussion n'a pour objet qu'une charge de 380,000 fr. En admettant que, par suite d'une grande prospérité commerciale, le mouvement de nos ports augmente encore d'un tiers, le chiffre sera porté à 508,000 francs. C'est pour un sacrifice aussi faible qu'on s'exposerait à compromettre tout notre avenir commercial? »

M. DECHAMPS — « Si j'étais préparé à répondre au long mémoire historique et justificatif que M. le Ministre des Travaux publics vient de prononcer, je me garderais bien de le faire pour ne pas lui donner l'occasion d'ajouter à l'indiscrétion qu'il vient de commettre et que je pardonne difficilement à un homme d'Etat de sa valeur. Comment! M. Smits nous apprend dans une séance précédente que le gouvernement, dans les négociations conduites

à Londres, a suivi le système que nous avons défendu, c'est-à-dire que l'Acte du Congrès de Vienne était applicable à l'Escaut, c'est-à-dire qu'aucun péage ne devait être établi sur l'Escaut d'après l'Acte du Congrès de Vienne qui devait dominer la question, et M. le Ministre des Travaux publics nous dit que notre gouvernement a eu tort de soutenir cette thèse dans les négociations; il nous apprend que le Roi Guillaume a eu raison de soutenir la thèse opposée. »

M. NOTHOMB. — « Quel danger y a-t-il à cela? »

M. DECHAMPS. — « Il n'y aurait pas de danger si la question belge était à tout jamais résolue; mais il n'en est pas ainsi dans l'état actuel de l'Europe, lorsqu'il est possible que ces questions reviennent sur l'eau et soient traitées d'ici à quelques années.

» M. le Ministre nous a soutenu que l'Acte du Congrès de Vienne n'avait pas détruit le Traité de Munster et n'avait fait que le modifier; je ne conçois pas qu'un ministre belge tienne ce langage; je comprends qu'on subisse une décision de la Conférence en ce sens, mais je ne comprends pas qu'on l'approuve; car s'il est vrai que l'Acte du Congrès de Vienne, ce que je pense, n'a pas détruit le Traité de Munster, ne pouvons-nous pas espérer qu'un jour un nouveau traité ne régisse pas l'Escaut comme fleuve spécial, mais le comprenne dans la catégorie des fleuves européens? N'est-il pas évident que dans une telle hypothèse le gouvernement donne des armes à nos adversaires? Je trouve la communication de M. le Ministre intempestive, je trouve que c'est une indiscrétion. »

M. NOTHOMB. — « Je dois être étonné que le préopinant, qui en toute circonstance s'est attaché à démontrer que tout est contraire à l'intérêt belge dans l'article 9 du Traité, me fasse un reproche d'indiscrétion. Si je suis entré dans ces détails, c'est parce que je pense qu'il y a avantage à répéter publiquement que l'article 9 du Traité nous est favorable, que la Conférence a entendu résoudre la question d'une manière favorable à l'intérêt belge et au commerce en général. C'est sous ce point de vue qu'il faut se placer. Il faut se garder d'imiter le préopinant qui, en toute circonstance, s'efforce de trouver un côté faible à l'article 9 du Traité.

» Quant à l'indiscrétion, je répondrai que ces explications sont sans aucun danger. Quiconque a étudié l'histoire maritime sait parfaitement le sens de l'Acte du Congrès de Vienne. Le Congrès de Vienne a déclaré libres certains fleuves européens, il a rendu le transit par ces fleuves obligé moyennant un péage modéré. C'est là le sens de l'Acte du Congrès de Vienne. Le Congrès de Vienne n'a pas eu pour but d'affranchir de tout péage les fleuves qui traversent plusieurs territoires.

» Le Traité de Munster avait fermé l'Escaut, c'est-à-dire, quand même on aurait voulu y payer un péage au profit des riverains, on n'aurait pu transiter. C'est là le sens du Traité de Munster. Le Congrès de Vienne a déclaré le transit obligatoire moyennant un péage modéré, c'est là l'esprit de l'Acte du Congrès de Vienne. On le disait, je n'ai commis aucune indiscrétion. Car c'est une chose que savent tous les diplomates, tous ceux qui ont étudié les actes de la diplomatie ancienne et moderne. »

M. DE THEUX. — « Un honorable député a supposé bien gratuitement que c'était à l'instigation des Puissances étrangères que le gouvernement remboursera le péage sur l'Escaut. Aucun gouvernement n'a fait de démarche en ce sens auprès du nôtre, n'en a même exprimé le désir. Si nous nous sommes déterminés à présenter le projet de loi, ç'a été dans l'intérêt du pays, dans l'intérêt du commerce. Il est très vrai que les pays étrangers profiteront indirectement des dispositions de la loi ; mais il en est ainsi de toutes les dispositions favorables au commerce que nous pouvons établir dans notre législation et, de plus, c'est un titre pour obtenir une juste réciprocité de la part d'autres États. »

La loi fut votée par 61 voix contre 15 et 2 abstentions, avec deux amendements, l'un qui plaçait la Hollande dans le droit commun, et l'autre qui permettait de refuser le bénéfice de la loi dans certaines circonstances déterminées.

La Commission du Sénat présenta son rapport, par l'organe du comte J. de Baillet, dans la séance du 24 mai :

« Vous vous appellerez, Messieurs, que les orateurs qui ont cru devoir se soumettre au Traité, et ceux qui l'ont combattu, ont également reconnu que la liberté de l'Escaut est une question

vitale pour la Belgique indépendante; que des entraves à cette liberté, l'assujettissement à un péage, pourraient être de nature à nuire à l'avenir des destinées commerciales du pays. Le gouvernement a considéré sous le même point de vue le péage imposé à la navigation de l'Escaut. En offrant de le racheter par le paiement direct d'une rente à la Hollande, il envisageait évidemment l'accomplissement de cette condition onéreuse d'un traité de paix accepté dans l'intérêt général du pays comme une dette nationale.

» Les propositions du gouvernement pour le rachat du péage n'ayant pas été accueillies, le projet de loi qui nous est soumis tend à atteindre le même but, l'affranchissement complet de l'Escaut. L'article 1^{er} contient la proposition de rembourser le péage aux navires de toutes les nations.

» Votre Commission, Messieurs, est unanimement convaincue de la nécessité d'assurer la liberté de l'Escaut. Elle comprend que ce n'est pas là une question locale, mais une question d'intérêt général.

» L'expérience du passé montre toute l'influence que la navigation de l'Escaut a toujours eue sur la prospérité du pays. Le commerce, en augmentant la valeur des produits du sol et de l'industrie, peut seul féconder toutes les ressources de la richesse nationale.

» Un membre de la Commission a émis l'opinion qu'un péage modéré ne serait pas nuisible aux intérêts du commerce. Il a pensé que ce serait un acte de générosité qui pourrait être taxé de duperie que de rembourser intégralement le péage aux Puissances mêmes qui nous en ont frappés. Il a donc proposé un amendement d'après lequel l'État rembourserait aux navires belges les deux tiers et aux navires étrangers le tiers du droit.

» La Commission n'a pas admis cet amendement et elle a vu avec regret le mode proposé pour couvrir la dépense qu'entraînera le remboursement. »

Le projet de loi fut adopté au Sénat, par 22 voix contre 8.

La loi fut promulguée le 5 juin 1839; en voici le texte¹ :

¹ Exposé des motifs, *Moniteur*, n° 124. — *Chambre des Représentants* : Rapport n° 133; discussion et adoption, nos 134 à 139. *Sénat* : Discussion, *Moniteur*, nos 148, 149; adoption n° 151. *Bulletin officiel des lois et arrêtés royaux de la Belgique*, 1^{er} semestre 1839.

ARTICLE PREMIER. — Le péage à percevoir par le gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut, pour se rendre de la mer en Belgique ou de la Belgique à la mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, sera remboursé par l'Etat aux navires de toutes les nations. Toutefois, s'il se présente, à l'égard de l'un des pavillons étrangers, des motifs graves et spéciaux, le gouvernement est autorisé à suspendre provisoirement, à son égard, l'effet de la présente exécution.

Il est ouvert au gouvernement un crédit de trois cent mille francs, destiné à couvrir les dépenses des derniers mois de l'exercice 1839.

ART. 2. — Avant le 1^{er} juin 1843, il sera examiné si le bénéfice de l'article précédent doit être maintenu en faveur des pays avec lesquels il ne sera pas intervenu d'arrangements commerciaux, de douane ou de navigation.

ART. 3. — Pour faire face, en partie, au remboursement prescrit par l'article premier, il sera prélevé trois centimes additionnels sur les droits de douane, de transit et de tonnage, à partir de la date qui sera fixée ultérieurement par le gouvernement.

**Le Traité du 5 novembre 1842 et la Convention
de commerce et de navigation du 5 novembre 1842**

Le Traité de paix du 19 avril 1839 s'était borné, à certains égards, à poser des principes généraux ; il avait laissé plusieurs questions indécises. Il avait attribué à des commissions mixtes la mission de déterminer la mode d'application de quelques-unes de ses dispositions.

Quatre commissions furent nommées et cherchèrent à concilier les opinions, souvent divergentes, des délégués belges et des délégués néerlandais. L'entente put se faire assez facilement sur certains points ; mais d'autres donnèrent lieu à d'interminables débats ; plusieurs incidents surgirent, et le gouvernement belge acquit bientôt la certitude qu'il importait de mettre un terme à ce labeur ingrat, en cherchant à résoudre en bloc toutes les difficultés par une négociation directe entre les deux gouvernements.

Après une entente avec les commissions dont les travaux n'avaient d'ailleurs pas été interrompus, et grâce à l'envoi à La Haye d'un délégué spécial, chargé de soumettre au gouvernement néerlandais le plan de la négociation, les deux Cabinets se mirent d'accord pour ouvrir des conférences destinées à amener la conclusion d'un traité. Les débats furent longs et laborieux ; l'accord ne s'établit que très difficilement ; mais la persévérance et le tact des délégués surmontèrent tous les obstacles, et les plénipotentiaires des deux gouvernements signèrent à La Haye, le 5 novembre 1842, un Traité dont nous reproduisons ici les articles qui concernent l'Escaut et le canal de Terneuzen, nous réservant d'examiner ensuite les dispositions successives de cet acte international aux lumières de l'Exposé des motifs adressé à la Chambre des Représentants par le Ministre des Affaires Étrangères, et du rapport rédigé par M. Donny, au nom de la section centrale.

TRAITÉ DU 5 NOVEMBRE 1842¹

S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, ayant reconnu qu'au degré où en sont arrivés les travaux des commissions instituées à la suite du Traité du 19 avril 1839, il est devenu nécessaire, pour aplanir toute difficulté, d'arrêter, par l'intervention directe des deux gouvernements, certains points qui ne sont pas suffisamment déterminés au dit Traité, ont nommé leurs plénipotentiaires, savoir :

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles complémentaires et explicatifs suivants :

CHAPITRE II

NAVIGATION

SECTION PREMIÈRE

ESCAUT

ARTICLE 16.

Les navires se rendant de la pleine mer en Belgique, et *vice versa*, ne seront assujettis à aucune formalité, par rapport aux douanes néerlandaises, durant le trajet de l'Escaut occidental et de ses embouchures, ou pendant le temps qu'ils y séjourneront.

La surveillance contre la fraude pourra être exercée par le gouvernement des Pays-Bas, tant sur les rives qu'au moyen d'embarcations sur le fleuve même.

¹ CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS. Rapport le 23 janvier 1843. *Moniteur* des 24, 28, 29, 31 janvier, 1^{er} et 2 février 1843.

Discussion en comité secret, les 2, 8, 29, 30, 31 janvier et 1^{er} février 1843.

SENAT. Discussion en comité secret, les 2 et 3 février.

Approbation du Traité par la loi du 3 février 1843.

Les ratifications ont été échangées, à La Haye, le 5 février 1843.

Bulletin officiel de 1843, n^o 24.

Consulter : Convention conclue avec la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, le 4 novembre 1842.

Si, après une expérience de deux années, l'insuffisance de ces moyens était démontrée, les deux gouvernements s'entendraient pour aviser, d'un commun accord, à un mode de surveillance plus efficace, par l'adoption d'autres mesures les plus propres à mettre cette surveillance en harmonie avec les intérêts de la navigation, laquelle ne pourra, dans aucun cas, être exposée, de ce chef, à des entraves, frais ou retards.

ARTICLE 17.

Il est entendu que, moyennant le droit unique de fl. 1-50, mentionné au § 3 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, il ne pourra directement ni indirectement être établi, sur la navigation de la pleine mer en Belgique, par l'Escaut occidental, et *vice versa*, d'autres droits, péages ou indemnités quelconques, sous quelque titre que ce soit, sauf ce qui sera réglé pour le pilotage et les fanaux.

ARTICLE 18.

Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à établir de nouveaux fanaux à Terneuzen et à Bath, comme aussi à entretenir ces deux feux et ceux déjà existants à Flessingue et à Westcappelle, le tout ainsi que cela sera arrêté, de commun accord, par la Commission mixte d'Anvers.

D'un autre côté, le gouvernement belge, en compensation des dépenses que les Pays-Bas supporteront de ce chef, et surtout en considération de l'établissement de nouveaux feux, consent à la perception d'un droit de 3 cents des Pays-Bas par tonneau, à la remonte, et 3 cents des Pays-Bas par tonneau à la descente, lequel sera recouvré de la même manière et par les mêmes agents que le droit unique de navigation mentionné au § 3 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839.

Toutefois, il sera loisible au gouvernement belge de payer une somme annuelle de 10,000 florins, en remplacement du droit établi par le paragraphe ci-dessus.

Ce droit ou cette indemnité ne sera payable qu'après l'échange des ratifications des règlements à faire en vertu du présent Traité et après l'établissement des nouveaux feux susmentionnés.

ARTICLE 19.

Sans préjudice aux droits des deux hautes Parties contractantes résultant de l'article IX, § 2, du Traité du 19 avril 1839, le gouvernement belge pourra établir une administration de pilotage à Flessingue, et en détacher à Terneuzen tel nombre de pilotes que les besoins de cette station lui paraîtront réclamer, pour les navires allant de la mer à Anvers ou à Gand, et *vice versa*.

De son côté, le gouvernement des Pays-Bas pourra établir une station de pilotes à Anvers, pour le service des navires à la descente.

Ces établissements seront légalement reconnus par les gouvernements respectifs, qui leur accorderont aide et protection.

SECTION II

CANAL DE TERNEUZEN

ARTICLE 20.

L'écoulement des eaux belges par le canal de Terneuzen aura lieu conformément aux dispositions à arrêter entre les commissaires nommés, de part et d'autre, pour régler l'écoulement des eaux des Flandres sans que, de ce chef, la Belgique paie aucune redevance aux Pays-Bas.

Ce règlement sera établi sur les bases suivantes, savoir :

a. A l'expiration des deux années qui suivront la signature du présent Traité, la partie du canal de Gand à Terneuzen, comprise entre le Sas-de-Gand et l'Escaut occidental, ne recevra plus d'autres eaux que celles amenées par la partie supérieure du dit canal et par le canal de la Langeleede ;

Il est toutefois stipulé que l'écoulement, par ce dernier canal, sera réglé de telle manière que les eaux ne s'élèvent pas à plus de 1^m50 au-dessus du radier de l'écluse du Vieux-Bourg, du côté du polder Canisvliet ;

b. Le gouvernement des Pays-Bas fera exécuter, par ses soins et à ses frais, les travaux nécessaires pour obtenir le résultat ci-dessus, et créer de nouveaux écoulements à toutes les eaux qui

se jettent actuellement dans la partie inférieure du canal de Gand à Terneuzen et venant, soit de la Belgique, soit des Pays-Bas, à l'exception de celles dont il a été parlé au § *a* ci-dessus ;

c. Pendant les deux années qu'exigera l'exécution des susdits travaux, les ouvrages d'art, établis sur le canal de Gand à Terneuzen, seront manœuvrés dans l'intérêt des deux pays, et de la même manière que la chose avait lieu avant 1830.

Après l'achèvement des travaux, ces manœuvres, tant pour l'écoulement des eaux que pour la navigation, seront réglées d'après les indications des agents à ce préposés par le gouvernement belge.

ARTICLE 21.

Le gouvernement belge pourra faire endiguer, à ses frais, la plage Sluiskille, conformément au projet à approuver, de commun accord, par les deux gouvernements.

ARTICLE 22.

Le gouvernement néerlandais s'oblige à entretenir en bon état le canal et ses dépendances, l'avant-port de Terneuzen, l'endiguement de la plage de Sluiskille et les ouvrages exécutés en vertu du § *b* de l'art. 20. Il s'engage également à faire effectuer les manœuvres nécessaires pour la décharge des eaux et pour la navigation.

ARTICLE 23.

En considération des dépenses que les Pays-Bas supporteront de ce chef et du chef des travaux désignés dans le § *b* de l'art. 20, la Belgique s'oblige à payer aux Pays-Bas une somme annuelle fixée à 25,000 florins pendant le temps qui s'écoulera entre la date du présent Traité et le moment où tous les ouvrages mentionnés dans le § *b* de l'art. 20 seront complètement en état de satisfaire à leur destination, et à 50,000 florins, à partir de cette époque.

ARTICLE 24.

La somme ci-dessus mentionnée sera versée par le gouvernement belge, à l'expiration de chaque année, entre les mains de l'agent néerlandais à Anvers, chargé de la recette du droit sur la navigation de l'Escaut.

ARTICLE 25.

Dans le cas où la Belgique déclarerait renoncer à l'usage du dit canal, tant comme moyen d'évacuation des eaux que comme voie de navigation, le paiement de l'indemnité mentionnée dans l'art. 23 cesserait de plein droit, comme le gouvernement des Pays-Bas serait alors déchargé des obligations contractées à l'art. 22 ci-dessus.

ARTICLE 26.

Les navires venant de la mer pour se rendre en Belgique, par le canal de Terneuzen, et *vice versa*, ne seront assujettis, pour le parcours de ce canal et la manœuvre des ponts et des écluses, au paiement d'aucun droit, péage ou rétribution, qu'elles qu'en puissent être la dénomination et l'espèce, soit au profit des Pays-Bas, soit au profit de la Belgique.

ARTICLE 27.

Les navires non mentionnés à l'article ci-dessus ne seront assujettis, pour le parcours du canal de Terneuzen, à aucun autre péage ou rétribution qu'aux droits dont il sera parlé dans les articles ci-après.

ARTICLE 28.

Les tarifs et arrêtés réglementaires de la navigation sur le canal de Terneuzen seront révisés, de commun accord, dans leur application à la navigation intérieure de ce canal.

Jusqu'à ce que cette revision ait eu lieu, la perception se fera d'après le mode en vigueur.

Dès à présent, les droits de navigation sont réduits aux deux tiers du tarif actuel et à moitié pour les barques et bateaux à vapeur faisant un service public périodique pour transport de voyageurs ou de marchandises. Les bâtiments et embarcations exclusivement chargés de poisson frais, engrais, pierres, chaux, charbon de terre et tourbes, ne payeront également que la moitié des droits fixés par le tarif précité.

ARTICLE 29.

Le tonnage des bâtiments et embarcations sera calculé à raison

de 1 mètre cube, conformément aux règles tracées par la décision du 20 octobre 1819 encore en vigueur dans les deux pays.

Le même mode sera suivi pour les bateaux à vapeur, mais leur tonnage imposable ne sera calculé que sur les parties de la cale, destinées à recevoir un chargement de marchandises.

ARTICLE 30.

Le pilotage, s'il y a lieu, soit pour l'entrée ou pour la sortie de Terneuzen, soit pour le parcours du canal, ne pourra être rendu obligatoire, et aucun droit de pilotage ne pourra être exigé des capitaines de navires qui ne feraient pas usage de pilotes.

ARTICLE 31.

Lorsque le tirant d'eau d'un navire ne lui permettra pas de naviguer sur le canal, ou qu'il y aura, pour toute autre cause, nécessité de l'alléger, tout ou partie de son chargement pourra être transbordé sur des allèges, après en avoir préalablement averti les employés des douanes au poste le plus voisin de l'endroit où l'allègement devra avoir lieu.

Le transbordement s'effectuera sous la surveillance des douaniers du pays où il aura lieu, conformément aux lois en vigueur.

ARTICLE 32.

Les allèges dont il est parlé à l'article ci-dessus n'auront à supporter le paiement d'aucun droit de navigation, sous quelque dénomination que ce puisse être.

Il en sera de même pour les bois amenés par les navires allégés, que ces navires traineront en radeau à la remorque, le tout pour autant que les allèges et les bois en radeau passeront simultanément avec le navire, dont le chargement a été allégé.

ARTICLE 33.

Les navires allant de la Belgique à la mer, par le canal de Terneuzen et l'Escaut occidental, et *vice versa*, seront exempts de toute visite et formalités de la douane néerlandaise à leur entrée, à leur sortie et pendant le parcours du canal de Terneuzen, sauf l'apposition des plombs ou scellés aux écoutilles et aux autres

issues, ou la mise à bord de gardiens, dont le nombre ne dépassera pas celui de deux.

Les gardiens participeront au feu, à la lumière et à la nourriture de l'équipage, mais il leur est défendu de recevoir aucune rétribution, indemnité ou salaire des capitaines.

ARTICLE 34.

Les formalités de douanes sur le territoire néerlandais, en ce qui concerne les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique, et *vice versa*, seront déterminées par la Commission mixte d'Anvers. Ces formalités ne pourront être plus rigoureuses que celles admises pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ARTICLE 35.

Les navires chargés de marchandises destinées au transit de Gand pour le Rhin, et *vice versa*, par le canal de Terneuzen, ne seront assujettis, quant aux douanes, sur le territoire néerlandais et le territoire belge, qu'aux formalités stipulées pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ARTICLE 36.

Les marchandises destinées soit au transit ordinaire, soit à la consommation ou à destination des entrepôts, seront régies respectivement par les lois en vigueur dans les deux pays.

ARTICLE 37.

Tout fait ou toute tentative de fraude sera constatée et punie suivant les dispositions des lois en vigueur dans le pays où le délit aura eu lieu.

Reprenons maintenant successivement ces différentes stipulations :

ARTICLE 16¹.

Les commissaires des Pays-Bas avaient prétendu faire reconnaître, en faveur de leur gouvernement, le droit de surveillance

¹ Rapports des Ministres Affaires Etrangères de Belgique.

sur les navires traversant l'Escaut, ou stationnant dans ce fleuve, ainsi que sur leurs cargaisons; cette surveillance devait s'opérer au moyen de gardiens placés à bord, aux frais du capitaine.

Au nom de la libre navigation du fleuve, les commissaires belges protestèrent contre ce système, qui ne fut pas admis; ils acceptèrent une clause disant que si, après une expérience de deux ans, l'insuffisance des moyens de surveillance était démontrée, les deux gouvernements s'entendraient pour rechercher un mode de surveillance plus efficace.

ARTICLE 17.

Une longue discussion s'éleva sur la portée des mots « droit unique » employés au § 3 de l'article 9 du Traité de 1839. Les commissaires belges entendaient par là un droit exclusif de tous autres. Les commissaires néerlandais admettaient bien que le droit de fl. 1-50 ne pouvait être majoré par des centimes additionnels quelconques, mais, dans leur opinion, droit unique voulait dire fusion en un seul des deux droits de transit et de reconnaissance. L'article 17 du Traité du 5 novembre 1842 a terminé le différend. Il ne reconnaît, outre le droit de fl. 1-50, que les droits de pilotage et de feux, considérés comme le prix de prestations de service.

La section centrale de la Chambre des Représentants demanda au gouvernement de quelle manière se trouvait réglé le jaugeage des bateaux à vapeur, soumis au paiement du droit unique de navigation.

Voici la réponse du Ministre :

« Le tonnage des bateaux à vapeur sur l'Escaut a été l'objet de longues discussions entre les commissaires belges et néerlandais à Anvers. Ces discussions portèrent principalement sur la force obligatoire et l'interprétation de la note de la Conférence de Londres du 18 avril 1839, § 4. (Cette note est insérée au rapport de M. le Ministre des Affaires Étrangères, présenté à la Chambre des Représentants, le 2 mai 1839, p. 12.) On proposa successivement diverses combinaisons et, comme l'on ne parvenait pas à s'entendre, les commissaires délèguèrent, de part et

d'autre, deux de leurs membres qui tombèrent d'accord, au mois de mars 1841, sur une stipulation congue en ces termes :

« Le droit établi par l'article IX, § 3 du Traité du 19 avril 1839 » ne sera, quant aux bateaux à vapeur, calculé que relativement » à la partie de leur capacité, destinée à recevoir une cargaison » de marchandises. Pour établir cette capacité, on mesurera la » partie de la cale destinée à recevoir un chargement de mar- » chandises, et l'on suivra dans ce mesurage les instructions du » 21 octobre 1819, n° 1, modifiées par celles du 21 février 1823 » et du 12 avril 1825, n° 40, sauf qu'au lieu de déduire le tiers » stipulé dans l'instruction du 21 février 1823, il n'en sera » défalqué qu'un sixième. »

» Cette décision, qui maintenait dans son intégrité le principe posé par la Conférence, fut adoptée par la Commission belge, le 24 mars 1841, et soumise à l'approbation des deux gouvernements. Le Cabinet de La Haye donna son adhésion vers le mois d'août 1841, et celui de Bruxelles vers la même époque.

» La Commission belge reçut en même temps l'instruction qu'il devait être entendu :

» 1° Que l'on considère comme en dehors du mesurage et, par conséquent, comme non soumises aux droits, les parties du navire destinées aux voyageurs, aux machines et aux approvisionnements de celles-ci.

» 2° Que, par conséquent, le mesurage ne porte que sur la cale proprement dite destinée à recevoir les marchandises et qui, seule, est imposable, sauf la déduction stipulée par le paragraphe dont il s'agit.

» Dans la séance de la Commission mixte du 23 septembre, il fut résolu que les deux gouvernements ayant adhéré à la stipulation, celle-ci servirait de base aux articles destinés à compléter le règlement sur la navigation de l'Escaut.

» Peu de temps après, les négociations directes s'ouvrirent entre les deux gouvernements, et les commissions mixtes furent ajournées.

» Cet exposé satisfait à la question posée par la section centrale, et il explique ce qui a été dit, dans le rapport du 23 novembre, sur les articles 29 et 51 du Traité.

» Il en résulte que l'objet en question était définitivement réglé pour l'Escaut, avant l'ouverture des négociations qui ont amené le Traité du 5 novembre. »

ARTICLE 18.

Le Traité de Londres disait : « Les deux gouvernements » s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de » ses embouchures, à y placer et à y entretenir les balises et » bouées nécessaires, chacune pour sa partie du fleuve. »

La Commission des Pays-Bas pensait, quant à l'interprétation de ce paragraphe, que des droits de bouées, balises et fanaux résultaient de la nature des choses et du droit commun. Les commissaires belges estimaient, au contraire, que les Pays-Bas ne pouvaient exiger que le droit de fl. 1-50, plus le droit de pilotage.

La question fut résolue négativement pour les droits de bouées et de balises; quant au droit de feux, les commissaires s'entendirent pour qu'en considération de l'établissement de nouveaux fanaux à Terneuzen et à Bath, et des frais que l'entretien de ces fanaux et de ceux déjà existants à Flessingue et à Westcapelle imposerait à la Hollande, il fût accordé un droit de fanal au profit du gouvernement des Pays-Bas; celui-ci s'obligerait, en outre, à laisser établir des stations de pilotes belges à terre, sur son territoire à Flessingue et à Terneuzen.

Il fut entendu que la perception des droits de feux devrait se faire de la même manière que celle du droit de fl. 1-50, n'imposant aucune entrave à la navigation.

ARTICLE 19.

Les commissaires néerlandais avaient repoussé d'abord la demande du gouvernement belge de pouvoir établir des stations de pilotes belges sur le territoire néerlandais; ils y consentirent ensuite pour un terme de deux ans. On se mit d'accord enfin pour faire disparaître le caractère provisoire de la stipulation.

Le gouvernement des Pays-Bas obtint, par compensation, d'avoir une station de pilotes à Anvers.

ARTICLE 20.

Le canal de Terneuzen est divisé en deux biefs, dont les écluses inférieures se trouvent sur le territoire hollandais (au

Sas-de-Gand et à Terneuzen). Il a été construit dans un triple but :

Il devait être employé comme canal de navigation de Gand à la mer ;

Il devait servir de moyen d'écoulement des eaux des terres hautes des environs de Gand ;

Il devait, de plus, procurer l'écoulement des eaux des terres basses, belges et néerlandaises, des environs du Sas-de-Gand.

Il est déjà difficile de faire marcher de front la navigation et l'écoulement des eaux supérieures ; mais il y a impossibilité absolue de concilier les intérêts de la navigation avec l'écoulement des eaux des terres basses ; le canal ne peut remplir cette double destination.

Pour la navigation, les eaux doivent être tenues à un niveau très élevé ; dès lors, l'écoulement des eaux des terres basses devient impossible.

Pour l'écoulement des eaux, le niveau de flottaison doit être tenu fort bas ; dès lors, la navigation doit s'arrêter.

Les négociateurs du Traité parvinrent à résoudre le problème d'une manière satisfaisante pour les deux parties.

Le canal de Terneuzen restera consacré exclusivement à la navigation et à l'écoulement des eaux des terres hautes.

L'écoulement de celles des terres basses se fera par de nouveaux canaux, dont la construction et l'entretien seront à la charge de la Hollande, sauf l'indemnité stipulée en sa faveur, à l'article 23.

ARTICLES 21 ET 22.

Il existe entre le Sas-de Gand et Terneuzen, à l'endroit dit *Sluiskille*, une plage qui, lors de l'endiguement du chenal d'Axel, est restée en commun avec le canal et en dehors des diguettes entourant les schorres livrées à l'agriculture. Cette plage, se trouve, terme moyen, à 0^m60 au-dessous de l'étiage de grande navigation du canal, de sorte que, chaque fois que le canal est vidé pour recevoir les eaux des polders, les écluses de Terneuzen doivent décharger un volume d'eau beaucoup plus considérable que celui contenu dans la section du canal proprement dit ; et, chaque fois que le canal a besoin d'être alimenté, on est forcé

d'envoyer par l'écluse du *Tolhuys* à Gand, non seulement la quantité d'eau nécessaire au service du canal, mais encore cette quantité énorme qui se répand sur la plage du Sluiskille.

Les inconvénients de cet état de choses étaient évidents ; mais on eut beaucoup de peine à se mettre d'accord sur une solution rationnelle.

Par l'article 21 du Traité du 5 novembre 1842, le gouvernement belge acquit le droit de faire endiguer à ses frais la plage de Sluiskille, faculté dont il usera suivant qu'il le jugera convenable.

Le gouvernement néerlandais s'obligea à entretenir en bon état le canal, ainsi que toutes ses dépendances, l'endiguement de la plage de Sluiskille et les nouveaux travaux, et à faire opérer les manœuvres nécessaires à la décharge des eaux et à la navigation.

ARTICLES 23 ET 24.

Par le Traité du 5 novembre 1842, le gouvernement des Pays-Bas s'est engagé :

1° A laisser écouler par le canal de Terneuzen les eaux belges amenées par la partie supérieure de ce canal et par celui de la Langeleede ;

2° A faire exécuter à ses frais les travaux nécessaires pour créer de nouveaux écoulements à toutes les eaux qui se jettent actuellement dans la partie inférieure du canal de Gand à Terneuzen ;

3° A entretenir ces ouvrages en bon état ;

4° A faire manœuvrer, tant par l'écoulement que par la navigation, les ouvrages d'art établis sur le canal de Terneuzen, et ce d'après les indications des agents du gouvernement belge ;

5° A laisser endiguer la plage de Sluiskille ;

6° A entretenir en bon état le canal et ses dépendances, ainsi que l'avant-port de Terneuzen ;

7° A entretenir en bon état l'endiguement de la plage de Sluiskille ;

8° A renoncer à la perception de tout droit, péage ou rétribution, quelles qu'en puissent être la dénomination et l'espèce, sur les navires venant de la mer pour se rendre en Belgique par

le canal de Terneuzen et *vice versa*, et à ne recevoir pour les autres navires que les droits de navigation intérieure, dont les tarifs sont réduits dès à présent.

En considération de ces affranchissements et des travaux à la construction desquels s'obligent les Pays-Bas, la Belgique s'engage à payer à cet Etat une somme annuelle fixée à 25,000 florins, pendant le temps qui s'écoulera jusqu'à ce que les travaux indiqués au n° 2 soient achevés, et de 50,000 florins à partir de cette époque.

ARTICLE 25.

Il importait de ne pas engager indéfiniment l'avenir et de prévoir le cas où la Belgique voudrait renoncer à l'usage du canal.

ARTICLE 26.

La renonciation à tous les droits sur la navigation maritime, consentie par le Traité, est complète et sans restriction aucune de part et d'autre.

Cette stipulation établit d'une manière définitive le régime spécial si énergiquement demandé en faveur des navires venant de la mer pour se rendre en Belgique par le canal de Terneuzen, et *vice versa*.

ARTICLES 27 ET 28.

L'article 10 du Traité de Londres prescrit qu'il ne sera perçu sur la navigation des canaux, qui traversent à la fois les deux pays, que des droits modérés; les droits qui frappent actuellement la navigation du canal de Terneuzen sont très élevés. Cette base de perception était de nature à être modifiée par suite de l'article 15 du Traité de 1839; tel est le but du § 1^{er} de l'article 28.

Le § 3 de l'article 28 réduit uniformément les droits actuels aux deux tiers du tarif en vigueur et à la moitié pour beaucoup d'objets qui forment la très grande part des transports sur le canal. Le tarif de 1839 ne contenait qu'un petit nombre de réductions; le taux de celles-ci se trouve encore diminué de moitié par la nouvelle stipulation.

ARTICLE 29.

Le premier paragraphe consacre, quant à la navigation du canal, la différence qui existe dans nos lois sur le mode de jaugeage entre les bâtiments de l'intérieur et les navires de mer. Il est entendu que l'appréciation du tonneau imposable sera faite d'après les règles applicables à la navigation intérieure.

Le deuxième paragraphe contient une disposition en tout semblable à celle adoptée, après de longs débats, pour le jaugeage des bateaux à vapeur dans l'Escaut. Le mesurage ne portera que sur la cale proprement dite; les parties du navire destinées aux voyageurs, à l'équipage, aux machines et aux approvisionnements de celles-ci ne seront pas soumises au droit.

ARTICLE 30.

Il n'existait pas de pilotage régulier pour le canal de Terneuzen, mais il existait des lamaneurs officieux, se chargeant de guider les capitaines de navires qui en faisaient la demande.

Dans aucun cas, le pilotage ne pourra être rendu obligatoire, soit pour l'entrée ou la sortie de Terneuzen, soit pour le parcours du canal.

ARTICLES 31 ET 32.

La faculté d'alléger les navires, stipulée dans cet article, satisfait à une nécessité de navigation reconnue et admise dans le régime des douanes belges et néerlandaises. Les allèges ne payeront aucun droit lorsqu'elles passeront avec les navires allégés, le tout sous les garanties qu'exigera la législation douanière pour l'exercice de cette faculté.

ARTICLES 33 A 36.

Il existe en quelque sorte quatre navigations distinctes sur le canal. Chacune d'elles est soumise à un régime douanier différent :

1^o) La navigation de ou vers la mer ;

2^o) La navigation du port de Gand, vers un autre port de la Belgique et *vice versa*, en traversant le territoire des Pays-Bas, c'est-à-dire la partie du canal de Terneuzen comprise entre l'Escaut et le Sas-de-Gand ;

3^o) La navigation vers le Rhin par les eaux intermédiaires ;

4^o) Et la navigation qui transporte des marchandises destinées au transit ordinaire ou à la consommation.

L'article 33 indique les formalités de douane applicables aux navires qui se rendent de ou à la mer par le canal de Terneuzen ; l'article 34, celles qui s'appliquent aux navires qui vont de Belgique en Belgique par la partie néerlandaise du canal ; l'article 35, celles que les navires transitant de Gand au Rhin, et *vice versa*, ont à remplir ; enfin l'article 36 règle le transit ordinaire de Belgique aux Pays-Bas par le même canal et *vice versa* ; ces formalités ont été déterminées d'après l'espèce de commerce auquel elles se rapportent et de la manière la plus favorable à chacun d'eux.

ARTICLE 37.

La connaissance de tout fait et de toute tentative de fraude appartient à la juridiction locale dans le ressort de laquelle le délit a été commis.

Pendant que le gouvernement belge négociait avec le Cabinet de La Haye le Traité du 5 novembre 1842, destiné à compléter l'œuvre du Traité de 1839, et que nous venons d'analyser, il jetait les bases d'une convention de commerce et de navigation avec les Pays-Bas ; les deux Actes furent signés le même jour.

Les navires belges et néerlandais, qui se rendaient respectivement de l'un des deux pays dans l'autre, par les eaux intérieures, étaient assujettis à un régime de droits différentiels qui nuisait au développement et à l'extension du commerce international.

Du côté de la Belgique, ce régime différentiel consistait dans un droit de patente plus élevé pour les bateliers néerlandais que pour les bateliers belges.

Dans le royaume des Pays-Bas, cette différence existait également pour le droit de patente et, en outre, l'importation de la houille sous pavillon belge, par les canaux et rivières, y était frappée d'une surtaxe de 2 florins par 1,000 kil.

La Convention de commerce et de navigation du 5 novembre eut pour objet d'effacer, dans les deux pays, les surtaxes qui grevaient la navigation intérieure et d'établir, de part et d'autre, la réciprocité du traitement national.

La suppression des droits de patente, en facilitant la navigation intérieure, était destinée à exercer une influence favorable aux relations commerciales entre les deux pays; et l'admission en Hollande, par les canaux et rivières, de nos navires et de leurs cargaisons, aux mêmes conditions que les nationaux, devait donner une impulsion nouvelle à l'exportation des produits belges vers ce pays, et notamment à l'expédition de nos houilles.

Nous ferons remarquer que la faveur réservée par notre législation à la marine nationale, et consistant principalement dans la réduction du dixième des droits de douane, n'était applicable qu'aux navires de mer; par conséquent, la réciprocité du traitement national, stipulée dans la convention, ne changeait rien au système de protection accordée à la marine belge pour l'importation des marchandises par mer; elle ne pouvait être non plus un obstacle aux modifications qu'il pourrait, dans la suite, être reconnu utile d'apporter à notre législation à cet égard.

Voici le texte de la Convention de commerce et de navigation du 5 novembre 1842¹ :

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg,

Désirant faciliter et étendre les relations commerciales qui existent entre la Belgique et les Pays-Bas, ont nommé leurs plénipotentiaires à l'effet d'arrêter une Convention dans ce but, savoir :

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Les navires et leurs cargaisons venant directement par les rivières et canaux, soit de la Belgique dans les Pays-Bas, sous pavillon belge, soit des Pays-Bas en Belgique, sous pavillon néerlandais, jouiront réciproquement, tant à l'entrée qu'à la sortie

¹ *Chambre des Représentants*. Rapport le 25 janvier 1843. *Moniteur* des 26 janvier et 1^{er} février 1843.

Discussion en comité secret, le 2 février.

Sénat. Rapport et discussion en comité secret, le 3 février. Approbation de la Convention par la loi du 3 février 1843.

Les ratifications ont été échangées le 5 février 1843.

Bulletin officiel de 1843, n^o 25.

ou à leur passage, sans préjudice des stipulations de l'article 41 du Traité signé ce jour à La Haye, de toutes les exemptions ou autres faveurs en matière de droits ou charges quelconques de douane, de patente ou de navigation, qui sont ou seront accordées aux navires nationaux et à leurs cargaisons; de telle sorte que, dans aucun cas et sous aucun prétexte, les dits navires et leurs cargaisons ne pourront, de part et d'autre, être imposés de droits ou péages autres ou plus élevés que les navires nationaux et leurs cargaisons.

Il est néanmoins entendu que les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas à l'importation des produits de la pêche nationale, celle-ci étant, dans les deux Etats, l'objet de faveurs et privilèges spéciaux.

La présente Convention sera obligatoire pendant cinq années, à dater du jour de sa ratification; si l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes ne l'a pas dénoncée six mois avant l'échéance de ce terme, elle sera continuée pendant cinq autres années.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à la Haye dans le délai de trois mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à La Haye, le cinquième jour du mois de novembre mil huit cent quarante-deux.

(L. S.) PRISSE.

(L. S.) HUYSSSEN DE KATTENDYKE.

(L. S.) DU JARDIN.

(L. S.) ROCHUSSEN.

(L. S.) F. A. VAN HALL.

Les Conventions du 20 mai 1843

Nous avons vu que les commissions mixtes, hollando-belges, n'avaient pas interrompu leurs travaux pendant la négociation du Traité du 5 novembre 1842 ; elles continuèrent leur œuvre et, le 20 mai 1843, les commissaires signèrent, à Anvers, une Convention comprenant une série de règlements dressés en exécution des articles 9 et 10 du Traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, sections I, II, III et IV du Traité du 5 novembre 1842.

Nous reproduisons ici le texte de cette Convention :

Convention conclue entre la Belgique et les Pays-Bas, le 20 mai 1843, pour l'exécution des articles 9 et 10 du Traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, sections I, II, III et IV du Traité du 5 Novembre 1842¹.

S. M. le Roi des Belges, d'une part, et S. M. le Roi des Pays-Bas, d'autre part, voulant pourvoir à l'exécution des dispositions des articles 9 et 10 du Traité du 19 avril 1839, du chapitre II, sections I, II, III et IV du Traité du 5 novembre 1842 ;

Ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Et les dits plénipotentiaires, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des règlements suivants, qu'ils ont signés en double original, conjointement avec les secrétaires :

A. — Règlement pour l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, 1^{re} section, du Traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation sur l'Escaut et de ses embouchures.

ARTICLE PREMIER.

Le paiement du droit unique sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, fixé par l'article 9, § 3, du Traité du 19 avril 1839, savoir : de fl. 1.12 par tonneau, pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut occidental

¹ Bulletin officiel de 1843, n° 703.

pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, et de 38 cents par tonneau des navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, descendront l'Escaut occidental pour se rendre dans la pleine mer, se fera à Anvers et à Terneuzen, aux bureaux de l'agent néerlandais, contre quittance conforme au modèle lettre A, annexé au présent règlement

ARTICLE 2.

Ces bureaux, qui seront, autant que possible, situés à proximité des bassins, seront ouverts aux mêmes jours et heures que ceux fixés par l'article 316 de la loi générale du 26 août 1822. (*Journal officiel des Pays-Bas*, n° 38.)

Dans les cas extraordinaires ou d'urgence, l'agent ne se refusera pas, hors des jours et heures fixés pour l'ouverture de ces bureaux, à contribuer, en ce qui le regarde, à la prompte expédition des navires.

ARTICLE 3.

Le paiement se fera en monnaie ayant cours légal dans le pays où il devra avoir lieu, le franc calculé à 47 1/4 cents des Pays-Bas. Les monnaies inférieures à 50 centimes de Belgique ou à 25 cents des Pays-Bas, ne seront toutefois admises que pour solde des fractions au-dessous de cette somme.

ARTICLE 4.

Le tonnage des navires sera calculé à raison d'un mètre cube et demi, ou une aune cube et demie, mesure des Pays-Bas, conformément au § 2 de l'article 292 de la loi générale du 26 août 1822, et d'après les instructions du 20 octobre 1819, n° 1, modifiées par celles du 20 février 1823, n° 173, et du 12 avril 1825, n° 40.

Quant au tonnage des bateaux à vapeur, il ne sera calculé que relativement à la partie de leur capacité destinée aux marchandises.

Pour établir cette capacité, on mesurera les parties de la cale destinées au chargement des marchandises, et l'on suivra dans ce mesurage le mode prescrit par les instructions précitées, sauf

qu'au lieu du tiers stipulé dans l'instruction du 21 février 1823, il ne sera déduit qu'un sixième.

ARTICLE 5.

Tous certificats de jaugeage, exprimant le tonnage des navires d'après les principes établis à l'article précédent, et délivrés par l'autorité compétente, en quelque pays que ce soit, seront exhibés aux agents néerlandais à Anvers ou à Terneuzen, et seront par eux admis pour servir de base à la perception du droit de navigation. Ces certificats ne seront valables que pendant le terme de deux ans, depuis la date de leur délivrance.

ARTICLE 6.

Il pourra néanmoins être procédé, contradictoirement avec la partie intéressée, à la vérification du jaugeage du navire aux frais des dits agents, chaque fois que ceux-ci auront des motifs spéciaux et plausibles pour la requérir dans l'intérêt du Trésor néerlandais.

Dans ces cas, la demande et l'opération seront faites en temps utile et de manière qu'il n'en résulte aucune entrave ni aucun retard, autres que ceux inséparables de l'opération.

Ces vérifications pourront réciproquement, et pour les mêmes motifs, être demandées par les parties payantes. Elles auront lieu alors aux frais de ces dernières et contradictoirement avec les agents néerlandais.

Dans tous les cas de désaccord entre les deux experts vérificateurs, il leur sera adjoint, pour les départager, un tiers expert, à désigner par le sort entre deux personnes présentées à cet effet de part et d'autre.

Les frais résultant de cette contre-expertise seront à la charge de la partie succombante.

ARTICLE 7.

La vérification dont il s'agit ne devant occasionner ni entraves ni retards, autres que ceux inséparables de l'opération, et ne pouvant se faire convenablement à Terneuzen, alors surtout que les navires sont chargés, aura lieu pour tous les navires, chargés

ou sur lest indistinctement, dans les ports belges de déchargement ou de chargement.

Les frais de déplacement, comme les frais de jaugeage, sont à la charge de la partie qui aura demandé la vérification. Ces frais seront, les uns et les autres, calculés d'après le tarif annexé au présent règlement sous la lettre B.

Lorsqu'il s'agira de jauger pour la première fois un navire lancé en Belgique, l'administration des douanes préviendra les agents néerlandais respectifs, au moins deux jours d'avance, du jour et de l'heure des opérations du jaugeage, pour que ceux-ci puissent en faire reconnaître l'exactitude. Dans ce cas, les frais de déplacement seuls seront à la charge de l'agent néerlandais.

ARTICLE 8.

Pour les navires venant de la pleine mer et entrant en Belgique par le canal de Terneuzen, sans être munis de certificats de jaugeage conformes aux stipulations de l'article 5, il sera fourni caution solvable au gré de l'agent, pour une somme proportionnée au montant du droit de navigation, évalué approximativement par le dit agent.

La caution sera déchargée, dans le délai d'un mois, moyennant paiement, sur présentation d'un certificat de jaugeage en due forme, délivré par l'autorité compétente.

ARTICLE 9.

Lorsqu'un navire de mer aura péri sur l'Escaut ou à son embouchure, avant d'avoir atteint le territoire de la Belgique ou la pleine mer, et que sa cargaison sera transportée en Belgique par des allèges, ou en mer par un autre navire, on observera, pour la fixation du droit de navigation, les dispositions suivantes :

Dans le premier cas, ce droit sera perçu sur le tonnage des allèges, calculé conformément à l'article 4 et par chaque voyage qu'elles feront ; dans le deuxième cas, le droit perçu sera restitué, si les marchandises sauvées retournent en Belgique ou sont exportées par un autre navire assujetti au péage ; si, au contraire, elle sont exportées par un navire non assujetti au péage, il n'y aura pas lieu à restitution du droit.

ARTICLE 10.

Le droit de navigation de l'Escaut sera payé à l'*agent des Pays-Bas* à Terneuzen, avant que le navire quitte le lieu, soit pour la pleine mer, soit pour le territoire belge, sauf le cas prévu à l'article 8; et à celui d'*Anvers* :

1° Pour les navires venant de la pleine mer, dans le délai d'un mois après leur arrivée ou passage à Anvers ;

2° Pour les navires allant à la pleine mer, avant leur départ.

ARTICLE 11.

Les navires partis de la Belgique pour la mer, et pour lesquels le droit de navigation aura été payé, ne seront pas sujets une deuxième fois au même droit, ni à la rentrée, ni à la sortie, s'ils rentrent de la mer par force majeure et retournent dans un port belge, où la force majeure et l'identité de la cargaison devront être dûment constatées.

Pour les navires rentrant en Belgique par le canal de Terneuzen, il sera fourni caution à la demande de l'agent, jusqu'à ce que les pièces justificatives lui aient été communiquées.

ARTICLE 12.

Seront exempts du droit unique stipulé à l'article premier, les navires de guerre, ceux uniquement employés à la pêche, les yachts et les navires d'agrément, ainsi que les bateaux à vapeur servant à la remorque (remorqueurs).

ARTICLE 13.

Si le droit avait été mal à propos payé en tout ou en partie, soit par erreur, soit parce que le navire n'aurait pas pris la route qui l'assujettissait au péage, soit par toute autre circonstance, le porteur de la quittance ne pourra répéter ce qui aurait été indûment perçu, qu'endéans les six mois à dater du payement.

Réciproquement, l'agent ne pourra recouvrer le payement du droit dû qui n'aurait pas été payé, soit par erreur, soit parce que le navire aurait pris une route qui l'assujettissait au péage, soit par toute autre circonstance, qu'endéans les six mois à dater du jour que le droit aurait dû être payé.

ARTICLE 14.

Pour faciliter l'exécution de l'article précédent, le gouvernement belge fera remettre à l'agent néerlandais, à Anvers, la liste des navires de mer qui auront été déclarés en destination de la Belgique ou de la mer, pour autant que ces navires soient soumis au droit unique.

De son côté, le gouvernement néerlandais fera remettre au gouvernement belge la liste des navires, munis de lettres de mer, ayant fait déclaration aux bureaux de Bath, Sas-de-Gand et Terneuzen, soit à l'entrée, soit à la sortie des Pays-Bas.

Les administrations de pilotage belge et néerlandais, à Flessingue, se communiqueront réciproquement la liste des navires qu'elles auront pilotés tant à l'entrée qu'à la sortie par mer.

Ces diverses communications se feront respectivement de quinzaine en quinzaine.

ARTICLE 15.

Il est entendu que, moyennant le droit unique mentionné à l'article premier, il ne pourra, directement ni indirectement, être établi sur la navigation de la pleine mer en Belgique par l'Escaut occidental, et *vice versa*, d'autres droits, péages ou indemnités quelconques, sous quelque titre que ce soit, sauf ce qui est réglé pour le pilotage et les canaux.

ARTICLE 16.

Pour les bâtiments soumis au droit de navigation, il ne pourra être délivré aucun document à la sortie ni acte effectif ou négatif de décompte, qu'après qu'il aura été justifié du paiement de ce droit.

Les navires munis de lettres de mer, qui se déclareront à la sortie par les eaux intérieures des Pays-Bas, devront fournir caution du droit à la descente. Cette caution sera déchargée du moment que leur entrée par Bath aura été constatée.

ARTICLE 17.

Tout capitaine d'un navire assujetti au droit de navigation, venant de la Belgique pour se rendre à la pleine mer, devra être

muni de la quittance de paiement à la descente, ou de la preuve du cautionnement du dit droit, pour être exhibée par lui au pilote chargé de le conduire en mer, lequel devra faire connaître à son administration la nature, la date et le numéro du document exhibé. A défaut de cette exhibition, le navire pourra être retenu en rade de Flessingue, de Rammekens ou de Terneuzen, jusqu'à ce qu'il soit justifié du paiement ou du cautionnement.

Il est défendu aux pilotes, à quelque administration qu'ils appartiennent, et ce sous peine d'être personnellement responsables du montant du droit non payé, qui sera retenu sur leur salaire, de prêter leurs services pour conduire en mer un navire non muni de la quittance susmentionnée ou de la preuve du cautionnement fourni.

ARTICLE 18.

Tout navire venant de la pleine mer pour se rendre en Belgique, ou venant de la Belgique pour se rendre à la mer, pourra, si les vents, les glaces ou d'autres circonstances l'exigent, stationner librement dans toutes les eaux de l'Escaut occidental et de ses embouchures.

ARTICLE 19.

Les navires se rendant de la pleine mer en Belgique, et *vice versa*, ne seront assujettis à aucune formalité par rapport aux douanes néerlandaises, durant le trajet de l'Escaut occidental et de ses embouchures, ou pendant le temps qu'ils y séjourneront.

La surveillance contre la fraude pourra être exercée par le gouvernement des Pays-Bas, tant sur les rives qu'au moyen d'embarcations sur le fleuve même.

Si, après une expérience de deux années, l'insuffisance de ces moyens était démontrée, les deux gouvernements s'entendraient pour aviser, d'un commun accord, à un mode de surveillance plus efficace par l'adoption d'autres mesures, les plus propres à mettre cette surveillance en harmonie avec les intérêts de la navigation, laquelle ne pourra, dans aucun cas, être exposée, de ce chef, à des entraves, frais ou retards.

ARTICLE 20.

Les navires, allant de la Belgique à la mer par le canal de

Terneuzen et l'Escaut occidental, et *vice versa*, seront exempts de toutes visites et formalités de la douane néerlandaise, à leur entrée, à leur sortie, et pendant le parcours du canal de Terneuzen, sauf l'apposition des plombs ou scellés aux écoutilles et aux autres issues, ou à la mise à bord de gardiens, dont le nombre ne dépassera pas celui de deux.

Les gardiens participeront au feu, à la lumière et à la nourriture de l'équipage, mais il leur est défendu de recevoir aucune rétribution, indemnité ou salaire des capitaines.

ARTICLE 21.

Il est interdit aux navires venant de la mer pour se rendre en Belgique, et *vice versa*, de communiquer directement ou indirectement avec les côtes et rives, dans d'autres endroits que ceux déterminés par le gouvernement des Pays-Bas, pour prendre charge ou décharger.

Toutefois, il sera loisible aux capitaines de se munir à terre des provisions dont ils auraient besoin pour l'usage de l'équipage ou du navire, et de s'y rendre pour demander ou recevoir des ordres, pourvu que le navire reste éloigné des côtes et rives, et que, dans ces cas, les communications ne se fassent qu'au moyen de chaloupes, soit à Flessingue, soit aux autres lieux désignés à cet effet par le gouvernement des Pays-Bas.

Le gouvernement des Pays-Bas fera connaître au gouvernement belge, dans le mois de l'échange des ratifications du présent règlement, les autres ports et endroits qu'il aura déterminés pour les communications prévues par cet article; si plus tard il jugeait convenable de faire à cet égard des changements, il en informerait le gouvernement belge au moins un mois d'avance.

ARTICLE 22.

Toute communication avec les côtes ou rives non autorisées ou dans des endroits non désignés, et hors les cas de force majeure, sera punie d'une amende à la charge du capitaine du navire. Cette amende sera de 50 à 100 florins, si la communication a eu lieu directement par le navire, et de 10 à 25 florins, si elle s'est faite au moyen de chaloupes ou autres embarcations.

ARTICLE 23.

Lorsque, pour cause d'avarie ou autre circonstance extraordinaire, un capitaine sera obligé de transborder des marchandises sur le fleuve ou à son embouchure, ou d'en décharger sur les rives et côtes, ces marchandises seront exemptes de tous droits d'entrée, de sortie ou de transit, pourvu que le capitaine se soit adressé préalablement aux employés des douanes les plus voisins, ou, à leur défaut, à l'autorité locale la plus voisine, et qu'il se soumette aux mesures que ces employés ou ces autorités jugeront nécessaires pour prévenir l'importation clandestine d'une partie de la cargaison.

Les mesures que le capitaine aurait prises de son chef, sans en avoir préalablement averti les employés ou en leur absence, ou à leur défaut, l'autorité locale, et sans attendre leur intervention, ne seront excusables qu'autant qu'il prouvera, d'une manière incontestable, que le salut du bâtiment ou de la cargaison en a dépendu.

Les marchandises déchargées quitteront le territoire des Pays-Bas, soit après avoir été rechargées dans le même navire d'où elles ont été retirées, soit au moyen d'allèges.

ARTICLE 24.

Toutes importations ou exportations de denrées et marchandises par les rives et côtes de l'Escaut occidental ou de ses embouchures, ainsi que tous allègements ou transbordements de denrées et marchandises pratiqués sur l'Escaut occidental ou ses embouchures, sans que l'autorisation ait été obtenue ou que les formalités, requises par l'article précédent, aient été observées, seront punis des peines prononcées par la législation des Pays-Bas, en matière de droits d'entrée, de sortie et d'accises.

Le capitaine ne pourra pas, dans ces cas, invoquer la liberté de la navigation de l'Escaut, pour mettre, soit sa personne, soit les denrées ou marchandises qu'il aurait importées, exportées, transbordées ou déchargées frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui de la part des employés de douanes, sans cependant qu'il puisse y avoir lieu à saisir, pour cause d'un pareil fait, le reste du chargement qui n'aurait pas été l'objet de

cette fraude, non plus que le navire, s'il n'a pas servi directement à l'importation ou à l'exportation frauduleuse, ni en général à sévir contre le capitaine d'une manière plus rigoureuse que ne l'ordonnent les lois générales en vigueur.

ARTICLE 25.

Toute tentative d'importation ou d'exportation frauduleuse par les rives et côtes de l'Escaut occidental et de ses embouchures, qui aura été manifestée par des actes extérieurs et suivie d'un commencement d'exécution, si elle n'a été suspendue ou n'a manqué son effet que par des circonstances fortuites ou indépendantes de la volonté de l'auteur, est considérée et punie comme l'importation ou l'exportation frauduleuse même.

ARTICLE 26.

Les navires venant de la Belgique par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, qui, après avoir mis en mer, seraient forcés, par suite de vents contraires, ou par toute autre cause de force majeure, de rentrer en rade de Flessingue, Rammekens ou Terneuzen, sans avoir touché un autre port, seront affranchis de toute formalité par rapport aux douanes néerlandaises, autre que celle d'une déclaration indiquant les motifs de la rentrée. Cette déclaration devra se faire, endéans les vingt-quatre heures, aux bureaux de Flessingue ou de Terneuzen.

Faute de faire cette déclaration et de justifier, s'ils en sont requis, des motifs de la rentrée, les capitaines seront passibles des peines comminées par la législation des Pays-Bas, contre ceux qui entrent en relâche forcée sans remplir les formalités prescrites par la loi.

ARTICLE 27.

Les navires arrivant de la mer et venant stationner en rade de Flessingue ou de Rammekens, pour y recevoir des ordres, ne seront assujettis, pendant le délai de trois fois vingt-quatre heures, à aucune formalité par rapport aux douanes. Si, endéans ce délai, ils n'ont pas continué leur route par l'Escaut vers la Belgique, ils devront remplir les formalités prescrites par la loi

à l'égard des navires entrant en relâche forcée dans les ports des Pays-Bas.

ARTICLE 28.

Les navires venant de la pleine mer pour se rendre en Belgique et *vice versa*, seront admis dans le port de Flessingue, en cas de relâche forcée, soit pour hiverner, soit pour y opérer un déchargement partiel ou total pour cause de force majeure.

Ils y jouiront de toute la protection et de tous les avantages qui sont assurés par la législation en vigueur dans les Pays-Bas, aux bâtiments de toutes les autres nations, en se soumettant aux mesures de précaution contre la fraude prescrites par la même législation.

Il est expressément entendu que le séjour dans ce port ne donnera lieu à aucun droit d'entrée, de sortie ou de transit.

ARTICLE 29.

Les navires chargés de poudre à canon arboreront un pavillon rouge pour indiquer la nature de leur cargaison; ils resteront, autant que faire se pourra, éloignés des côtes et rives, et ne pourront, sans autorisation, mouiller devant les villes, villages ou forts situés sur les rives de l'Escaut ou de son embouchure, le tout sous peine d'une amende de 50 à 150 florins.

Les dispositions qui précèdent ne seront pas applicables aux navires qui n'auront à bord que les provisions ordinaires de poudre à canon pour leur usage particulier.

ARTICLE 30.

Le capitaine sera, dans tous les cas, responsable des amendes encourues pour contravention au présent règlement, par les gens de son équipage, sauf son recours contre ceux qui, par leurs faits ou omissions, y auront donné lieu.

ARTICLE 31.

Si, pour cause de contravention aux dispositions du présent règlement, il y a lieu à saisie de marchandises, denrées, navire, chaloupe ou autres embarcations, il sera accordé, sans retard, mainlevée à la demande de la partie saisie, moyennant bonne et

valable caution pour la valeur des objets saisis, et l'élection de domicile dans le royaume des Pays-Bas.

Cette caution sera convenue entre l'employé le plus élevé en grade dans l'endroit où la saisie aura été pratiquée, et celui à charge de qui elle a été faite.

Si les contraventions n'entraînent qu'une amende, le contrevenant obtiendra de continuer immédiatement sa route, en donnant caution pour le montant de l'amende et en faisant élection de domicile.

ARTICLE 32.

Toutes contestations au sujet du droit à percevoir sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, des navires allant de la pleine mer en Belgique, ou *vice versa*, seront décidées en dernier ressort par des arbitres, sans qu'il puisse y avoir lieu à opposition, appel, pourvoi en cassation ou requête civile contre le jugement arbitral.

ARTICLE 33.

Les arbitres sont nommés, l'un par l'agent chargé de la perception du droit de navigation, l'autre par la partie qui refuse le paiement du droit réclamé ou qui en demande la restitution.

En cas de refus de l'une des parties de nommer son arbitre, il est nommé d'office par le président du tribunal de première instance ci-après indiqué.

En cas de partage, les arbitres nomment un surarbitre, s'il n'est nommé par le compromis; si les arbitres sont discordants sur le choix, le surarbitre est nommé à la requête de la partie la plus diligente, par le président du tribunal de première instance, dans le ressort duquel est situé le bureau de perception.

ARTICLE 34.

La nomination des arbitres peut se faire par acte notarié ou sous signature privée, ou par procès-verbal devant les arbitres choisis.

L'acte de nomination des arbitres désignera, à peine de nullité, les objets en litige et les noms des arbitres.

ARTICLE 35.

Le siège du tribunal arbitral est dans la localité où est établi l'agent de la perception avec lequel la contestation est engagée. Relativement aux contestations dont il s'agit, le gouvernement néerlandais est représenté par l'agent de la perception et choisit domicile à son bureau.

ARTICLE 36.

La procédure est instruite sommairement, les parties remettent leurs pièces ou mémoires aux arbitres sans aucune formalité de justice ; la partie en retard de remettre ses pièces et mémoires est sommée de le faire endéans les huit jours.

ARTICLE 37.

Le jugement arbitral est motivé ; il est déposé, endéans les huit jours de sa date, au greffe du tribunal civil susindiqué ; il est rendu exécutoire sans aucune modification et transcrit sur les registres, en vertu d'une ordonnance du président du tribunal.

L'opposition à l'ordonnance d'exécution, et la demande de nullité de l'acte qualifié jugement arbitral pourront avoir lieu dans les cas et dans les formes tracés par les lois du pays où l'ordonnance aura été rendue.

ARTICLE 38.

Les navires pourront, même en cas de contestation, continuer leur voyage, sans retards ou entraves, pourvu qu'il soit fait élection de domicile dans la localité où est établi le bureau de perception, et qu'il soit fourni, contradictoirement avec l'agent, caution solvable ou suffisante pour le payement du droit.

ARTICLE 39.

En ce qui regarde la nomination, l'acceptation, la récusation et la révocation des arbitres, les délais, formalités, frais et autres conditions de l'arbitrage, on suivra les lois sur la matière, respectivement en vigueur dans le pays où le jugement arbitral sera rendu, pour autant qu'il n'y ait pas été pourvu ou dérogé par les dispositions qui précèdent.

ARTICLE 40.

Les dispositions du présent règlement ne seront applicables qu'aux navires venant de la mer pour se rendre en Belgique ou *vice versa*, et ne concerneront que la partie de l'Escaut occidental dont les rives appartiennent au gouvernement des Pays-Bas.

Anvers, le 20 mai 1843.

Signé : DE BROUCKERE.

LESPIRT.

CATTEAUX-WATTEL.

L. JACOBS.

L. VEYDT.

E. DE CUYPER, *secrétaire*.

Signé : COPES VAN HASSELT.

BOEYE.

VAN DE VELDE.

H.-A. VAN KARNEBEEK.

KRYN WAGTHO.

C. LE CLERCQ, *secrétaire*.

ANNEXE

Navigation de l'Escaut et de ses embouchures.

Quittance N°

Reçu pour le navire
 capitaine
 mesurant tonneaux suivant certificat de
 jauge n°
 allant à la mer.
 venant de la mer
 la somme de

, le 1800.

L'agent chargé de la perception du droit de navigation de l'Escaut,

F.

Signé DE BROUCKERL.
LESPERT.
CAITLAUX-WAITEI

Signé J. JACOBS.
LAURENT VLEDT
EDOUARD DE CUYPER, *secrétaire*.

Vaart op de Schelde en hare mondingen.

Kwittantie N°

Ontvangen voor het schip
 kapitein
 metende tonnen volgens meetbrief
 n°
 gaande naar zee
 komende uit zee
 de som van

. den 1800

De agent belast met de ontvangst van het recht op de Schelde vaart,

F.

Signé COPES VAN HASSLI
BOLFF
VAN DE VELDI.

Signé H. A. VAN KARNEBEEK
KRYN WAGHO
C. LE CLERCQ, *secrétaire*

Vu pour être annexé au Règlement de l'Escaut

ANNEXE B.

TARIF

des frais de vacation et de déplacement pour la vérification du jaugeage des navires assujettis au droit de navigation stipulé au § 3 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839.

	fl. c.	fl. c.
Vacation pour la vérification du jaugeage pour chaque expert	2 12	1 00
Vacation pour les contre-vérifications en cas de désaccord entre les deux experts vérificateurs :		
Pour chaque expert	2 12	1 00
Frais de déplacement pour chaque expert, pour la distance entre la résidence des agents néerlandais et les ports de chargement où le jaugeage sera effectué, par lieue et pour chaque expert	1 00	0 48
Pour le retour, id. id.	1 00	0 48

Vu pour être annexé au règlement de l'Escout :

Signé : DE BROUCKERE.

LESPIRT.

CATTEAUX-WATTEL.

L. JACOBS.

L. VEYDT.

ÉDOUARD DE CUYPER, *secrétaire*.

Signé : COPES VAN HASSELT.

BOEYE.

VAN DE VELDE.

H.-A. VAN KARNEBEEK.

KRYN WAGTHO.

C. LE CLERCQ, *secrétaire*.

B. — Règlement sur l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section 1. du Traité du 5 novembre 1842, relativement au pilotage et à la surveillance commune.

CHAPITRE PREMIER

DE L'ETABLISSEMENT ET DE L'ADMINISTRATION DES SERVICES DE PILOTAGE

ARTICLE PREMIER.

Il sera au choix de tout navire, se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, de prendre un pilote belge ou néerlandais, et il sera loisible, d'après cela, aux deux pays d'établir, dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront jugés nécessaires pour fournir les pilotes.

Les deux gouvernements se procureront réciproquement toutes les facilités convenables, pour l'établissement sûr et commode de ces services.

ARTICLE 2.

Sans préjudice aux droits des deux gouvernements résultant de l'article 9, § 2 du Traité du 19 avril 1839, le gouvernement belge pourra établir une administration de pilotage à Flessingue, et en détacher à Terneuzen tel nombre de pilotes que les besoins de cette station lui paraîtront réclamer, pour les navires allant de la mer à Anvers ou à Gand, et vice versa.

De son côté, le gouvernement des Pays-Bas pourra établir une station de pilotes à Anvers pour le service des navires à la descente.

Ces établissements seront légalement reconnus par les gouvernements respectifs, qui leur accorderont aide et protection.

ARTICLE 3.

Celui des deux pays qui établira de nouveaux services de pilotage, dans le cours de l'Escaut ou à son embouchure, en fera la notification à l'autre pays par l'intermédiaire des commissaires chargés de la surveillance commune.

Il lui donnera en même temps connaissance de tout ce qui pourra faire reconnaître et respecter les bateaux et les pilotes employés à ces services, et notamment des marques distinctives mentionnées aux articles 7 et 10.

ARTICLE 4.

Chacun des deux gouvernements aura la faculté d'admettre au pilotage de l'Escaut et de ses bouques, des pilotes de ses stations non situées sur ce fleuve, après qu'ils auront satisfait à ce qui est prescrit par l'article 5. Dans ce cas, ces pilotes seront aussi brevetés comme pilotes de l'Escaut.

Les gouvernements se communiqueront réciproquement, de la manière indiquée à l'article 3, ces admissions et le signe adopté pour indiquer les bâtiments qui seront pourvus de semblables pilotes, comme aussi la marque distinctive des pilotes eux-mêmes.

ARTICLE 5.

Les pilotes, soit de mer, soit de rivière, pour pouvoir être admis, par l'une ou l'autre des deux administrations, au pilotage de l'Escaut et de ses bouques, devront remplir les conditions d'admission exigées par les règlements en vigueur dans le pays auquel appartiendra l'administration.

ARTICLE 6.

Tout pilote, avant d'entrer en fonctions, devra s'engager par serment à se conformer strictement, dans son service, aux obligations qui lui sont imposées par le présent règlement, et à se conduire en bon, digne, honnête et fidèle pilote.

Il sera fait mention, sur le brevet, de la prestation de ce serment.

ARTICLE 7.

Pour être reconnus en leur qualité, les pilotes porteront une marque distinctive; la forme, les dimensions et les accessoires en seront déterminés par les règlements de chaque pays.

Les pilotes, dans l'exercice de leurs fonctions, seront tenus de porter cette marque d'une manière ostensible et d'être munis de leur brevet, ainsi que des extraits des règlements sur le service de pilotage.

ARTICLE 8.

Il est laissé à la prudence de chaque administration d'arrêter telles dispositions qu'elle jugera convenables, quant à la faculté de piloter de nuit, en observant toutefois ce qui est prescrit au chapitre IV concernant le service sanitaire.

ARTICLE 9.

Les administrations respectives veilleront scrupuleusement à ce que les pilotes et autres individus attachés à leur service et chargés de piloter, ne s'abandonnent point à l'abus des liqueurs spiritueuses, mais surtout à ce qu'ils ne se permettent pas, étant en état d'ivresse, d'entreprendre le pilotage d'un bâtiment. Elles puniront rigoureusement les délinquants des peines prononcées par les règlements pour ces cas.

ARTICLE 10.

Des bateaux pilotes porteront dans la partie supérieure de leur grande voile, sur les deux côtés au-dessus de la bande du premier ris, le nom du lieu de leur station, visiblement peint en lettres noires de quatre décimètres de hauteur, ou, si la voile n'a pas assez de largeur, seulement la lettre initiale de ce nom, plus le numéro donné au bateau. Ce signalement sera répété sur l'arrière du bateau, et devra être repeint chaque année.

Les bateaux pilotes arboreront au haut de leur mât un pavillon de quatre lés ordinaires de large, et de 3^m20 de long, dans lequel sera cousu le même numéro, afin d'indiquer à quelle nation ils appartiennent. Ce pavillon sera rouge avec un numéro blanc pour les bateaux pilotes belges, et bleu avec un numéro blanc pour les bateaux pilotes néerlandais.

Ces bateaux pourront en outre arborer leur pavillon national.

ARTICLE 11.

Les bateaux, canots et autres embarcations, servant uniquement à l'exploitation du pilotage, portant enseigne et légalement reconnus comme tels, seront exempts de tous droits de port, quai et autres quelconques, imposés sur la navigation, dans les deux pays.

Ces mêmes embarcations pourront monter et descendre la rivière de nuit comme de jour.

ARTICLE 12.

Les deux administrations de pilotage auront la faculté d'introduire en franchise de tous droits de douane et autres, dans leurs stations respectives, les cordages, voilures, avirons, câbles, chaînes, ancres et autres objets de ce genre, appartenant au matériel du service de pilotage, pourvu que l'importation se fasse par des bateaux de ce service, et que le déchargement soit justifié au moyen d'un certificat du chef de l'administration locale du pilotage, énonçant la nature et la quantité des objets importés. Ce certificat sera, avant le déchargement, présenté aux employés des douanes, qui y apposeront leur visa après en avoir reconnu l'exactitude.

Les objets ainsi introduits sur le territoire de l'un ou l'autre des deux pays seront déposés dans un local séparé. Il en sera fait un inventaire sur lequel les mutations seront exactement annotées, de telle sorte que l'existant en magasin puisse toujours être reconnu par les employés de douane qui, sur un ordre écrit de l'employé supérieur du lieu, se présenteront pour en faire le recensement.

ARTICLE 13.

Il sera tenu, dans les bureaux des deux pilotages, un registre, où les capitaines pourront inscrire les plaintes qu'ils se croiront en droit de faire contre les pilotes. Les capitaines pourront aussi adresser leurs plaintes par écrit au chef de service du pilotage, qui les fera annexer au registre; il en sera donné connaissance aux pilotes inculpés, pour qu'ils puissent se justifier, et, au besoin, inscrire ou faire annexer leur défense au même registre.

ARTICLE 14.

Chacun des deux pays pourra prendre, à l'égard de son pilotage, telles dispositions particulières qu'il jugera utiles dans l'intérêt du service et de la navigation, pour autant qu'elles ne dérogent pas au présent règlement et qu'elles ne constituent ni faveurs, ni immunités de nature à faire accorder la préférence à l'un des deux pilotages.

CHAPITRE II

DES DEVOIRS DES PILOTES ET DES OBLIGATIONS DES CAPITAINES

ARTICLE 15.

Les pilotes des deux nations se comporteront avec convenance, les uns envers les autres, dans l'exercice de leurs fonctions ; ils éviteront soigneusement toute occasion de collision et tout sujet de plaintes mutuelles.

Il leur est recommandé de se porter mutuellement, le cas échéant, secours, aide et assistance.

ARTICLE 16.

Le signal d'appel d'un pilote sera, pour les bâtiments de l'État, le pavillon destiné à cet effet. Les bâtiments marchands, non pourvus de ce pavillon, hisseront leur pavillon national au tenon du mât de misaine, s'ils ont plus d'un mât, et au grand tenon, s'ils n'ont qu'un mât.

Les capitaines, pendant leur séjour en rade, ont la faculté d'adopter, de commun accord avec le chef des pilotes, un signal d'appel à convenir pour le bateau pilote.

ARTICLE 17.

Aucun pilote ne montera à bord d'un navire, pour le piloter, avant d'y avoir été engagé par le capitaine ou patron. Lorsque des pilotes des deux nations se présenteront en même temps pour offrir leurs services, ils attendront, avant de passer sur le navire, que le capitaine ou patron ait fait son choix entre eux.

ARTICLE 18.

Aussitôt que le pilote sera à bord d'un navire, il fera amener le pavillon d'appel, pour faire connaître que le bâtiment est déjà pourvu d'un pilote, faute de quoi il sera opéré, sur son salaire, une retenue de 12 fr. 70 c. (6 florins) au profit de chaque pilote qui se sera présenté pour conduire le navire.

ARTICLE 19.

Les pilotes seront tenus, en arrivant à bord, de faire constater, d'accord avec le capitaine, la hauteur où se trouve le navire.

Ils s'informeront de son tirant d'eau, de sa marche, de la longueur des semelles de dérive, s'il en a, ainsi que de ses qualités et défauts, afin de pouvoir se régler en conséquence pour la manœuvre; ils ne pourront jamais s'excuser d'avoir ignoré ces particularités. Si les capitaines ne donnent pas ces indications avec la précision nécessaire, ils seront responsables des conséquences qui en résulteront.

ARTICLE 20.

Il est expressément enjoint aux pilotes de se servir, autant que de besoin, de la sonde ou de veiller à ce qu'on en fasse usage, lorsqu'ils sont chargés de piloter des navires. Tout pilote qui n'aura pas observé cette mesure de précaution, et qui, par là ou par quelque autre négligence, aura occasionné quelque accident ou avarie au navire, pourra être poursuivi devant les tribunaux.

Dans tous les cas d'avaries graves, arrivées au bâtiment par la faute du pilote, il ne lui sera alloué aucun salaire; l'administration en fera la restitution, si le droit de pilotage avait été payé à l'avance. Elle pourra également restituer la portion de ce droit qui lui revient.

Il en sera de même dans les cas prévus à l'article 28.

ARTICLE 21.

Il est interdit aux pilotes de former aucune association, soit pour naviguer à bénéfice commun, soit pour partager le salaire de pilotage, acquis par l'équipage d'un bateau, avec celui d'un autre bateau. — Toutefois, lorsque des bateaux pilotes des deux nations, se trouvant ensemble en mer, dans les bouques ou dans la rivière, rencontreront ou découvriront des navires en détresse ou ayant besoin de secours, les pilotes auront la faculté de leur prêter concurremment aide et assistance; au besoin, ils s'entendront pour déterminer lesquels des bateaux pilotes resteront sur les lieux, pour donner les secours ultérieurs. Les salaires qui leur en reviendront comme aussi les salaires acquis, pendant cette circonstance, par ceux des bateaux susmentionnés qui auront été désignés pour servir d'autres bâtiments se trouvant en mer, pourront être partagés d'une manière égale entre les équipages de ces divers bateaux, en raison du nombre d'hommes dont ils seront composés.

ARTICLE 22.

Tout pilote conduisant un navire aura soin, dès qu'il sera en vue de la station où il doit être relevé par un autre pilote, de faire arborer le pavillon d'appel, ainsi qu'il est prescrit à l'article 16, afin que le pilote du tour se prépare et n'occasionne aucun retard au navire.

Le pilote fera la manœuvre convenable pour faciliter l'arrivée à bord de celui qui doit le relever.

ARTICLE 23.

Le pilote ne permettra pas qu'il soit mis du lest, des cendres ou des résidus de houille sur le pont ou à portée d'être jetés à l'eau. Il s'opposera formellement à ce qu'il en soit versé dans les passes, rades, ports ou dans la rivière, et s'il s'aperçoit que, malgré sa défense, il en a été jeté à l'eau, il en rendra compte, aussitôt que possible, au chef de l'administration auquel il appartient.

Les pilotes qui négligeraient de faire immédiatement rapport de cette contravention, seront punis, selon l'exigence du cas. Les capitaines délinquants seront punis d'une amende de 50 francs ou 23 fl. 60 c.

Il est défendu, sous la même peine, à tout capitaine de navire, d'embarquer dans le cours du fleuve du sable ou toute autre matière servant de l'est, et d'augmenter ainsi le tirant d'eau de son bâtiment.

ARTICLE 24.

Il est expressément enjoint aux pilotes de porter secours, par tous les moyens possibles, aux navires en détresse ou en danger, en observant toutefois ce qui est prescrit à l'article 25.

Il leur est défendu de faire au préalable, pour cet objet, aucune stipulation de salaire ou d'exiger aucune promesse, lesquelles, en tout cas, seront nulles.

Néanmoins, une récompense extraordinaire est due par le capitaine du navire aux pilotes et à leurs aides qui auront sauvé d'un péril imminent, à l'aide d'un ou de plusieurs bateaux pilotes, un navire démâté, privé de son gouvernail ou de ses ancres, ou ayant d'autres avaries graves.

Cette récompense, toujours proportionnée aux travaux qu'ils

auront faits et aux dangers qu'ils auront courus, sera, autant que possible, réglée de gré à gré, entre les parties intéressées, par l'intervention de l'administration à laquelle appartiennent les pilotes, et par les commissaires permanents, dans le cas de concours des pilotes des deux pays.

Les capitaines ayant besoin de secours ne pourront refuser les pilotes de l'une ou l'autre des deux nations, qui se seront présentés les premiers pour les secourir.

ARTICLE 25.

Il est sévèrement interdit à tous pilotes, pêcheurs et autres marins de monter, sous quelque prétexte que ce soit, à bord d'un navire, même en détresse, à moins d'y être autorisés par le capitaine ou par les gens de l'équipage qui seraient restés à bord.

Les susdits pilotes, pêcheurs ou autres marins se garderont surtout de mettre la main aux mâts, cordages ou autres agrès, et de s'arroger aucune autorité, quand même le bâtiment serait échoué ou rempli d'eau, sans en avoir obtenu l'autorisation expresse du capitaine ou des gens de l'équipage restés à bord. Sans cette autorisation, les pilotes ou autres individus appelés ne pourront se permettre de démonter les écoutes, de débarquer et transporter des objets qui se trouvent à bord.

ARTICLE 26.

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

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

ARTICLE 27.

Il ne pourra passer à bord d'un navire qu'un seul pilote, à moins que, pour plus de sûreté, le capitaine n'en demande

expressément un second pour lequel il ne sera dû que la moitié du droit de pilotage.

ARTICLE 28.

Sous peine d'encourir la retenue prévue à l'article 20 et sans préjudice des peines à leur infliger par les tribunaux compétents, les pilotes ne pourront quitter le navire qu'ils conduisent, sans le consentement du capitaine, avant qu'il soit en sûreté là où ils sont obligés de le conduire.

Il leur est de même interdit d'abandonner les navires allant à la mer, avant qu'ils soient au delà des dangers ou des dernières bouées.

Les capitaines, de leur côté, ne peuvent retenir les pilotes au delà du passage des dangers, ainsi qu'au delà de l'endroit où ceux-ci doivent les conduire.

ARTICLE 29.

Lorsqu'un pilote, à bord d'un navire destiné pour la Belgique, ne sera plus qu'à une lieue (de vingt au degré) de distance de la dernière bouée de la passe de l'Escaut occidental, par laquelle il veut entrer, il fera arborer à ce navire son pavillon national, mais non au haut du mât, où s'arbore le signal d'appel d'un pilote. De même, au passage de chaque station de pilotage de l'un ou de l'autre pays, tant à la remonte qu'à la descente de la rivière, le navire devra arborer son pavillon national.

Les capitaines auront à se conformer à ces dispositions.

ARTICLE 30.

Tout pilote, conduisant un navire venant de la mer, sera tenu, si le capitaine lui en fait la demande, de le conduire directement en rade de Rammekens.

De même, les navires à la descente qui voudront aller stationner, soit en rade de Flessingue, soit à Rammekens, pour y attendre un vent favorable à la sortie, y seront conduits directement par les pilotes de rivière.

Dans l'un comme dans l'autre cas de conduite directe du navire en rade de Rammekens, il n'y aura pas lieu à augmentation de droit.

ARTICLE 31.

Les capitaines et leurs équipages doivent traiter les pilotes avec égards.

Pendant leur séjour à bord, les capitaines seront tenus de leur fournir gratis la nourriture nécessaire et de pourvoir à leur logement.

Ils s'abstiendront particulièrement de les entraver dans l'exercice de leurs fonctions; si cependant les capitaines agissent contrairement aux indications du pilote et que celui-ci déclare, en présence de l'équipage, qu'il ne répond plus de la sûreté du navire, ils seront, dès ce moment, responsables de tous accidents quelconques. A son retour, le pilote en fera rapport au chef de pilotage de sa station.

ARTICLE 32.

Les capitaines, à l'entrée comme à la sortie, sont tenus de remplir et de signer le certificat que leur présentera le pilote, constatant qu'ils ont été dûment pilotés.

Ce certificat sera conforme au modèle arrêté par les règlements du pays auquel appartient le pilote.

Si le bâtiment a été mal piloté, ou s'il a touché, le capitaine devra en faire mention sur le certificat.

ARTICLE 33.

Les pilotes sont obligés de veiller à ce que, autant que faire se pourra, les ancres abandonnées soient convenablement garnies de bouées et d'orins.

Immédiatement après leur retour, ils feront rapport de cet abandon à leur administration, qui en donnera, s'il y a lieu, connaissance à l'administration du pays dans les eaux duquel se trouvent les ancres. Cette administration se chargera de faire lever ces ancres, si les intéressés ou les personnes à ce commises par eux ne l'ont pas fait dans les quinze jours; même après ce délai, les intéressés pourront encore faire lever leurs ancres aussi longtemps que l'administration du pilotage ne se sera pas mise en devoir de le faire. Si des ancres, non réclamées par les ayants droit, sont accidentellement levées dans les eaux néerlandaises par des pilotes belges, ceux-ci seront obligés de les délivrer

à l'administration maritime des Pays-Bas, pourvu qu'il soit reconnu que ces ancrs proviennent d'elle, et dans le cas contraire, aux fonctionnaires néerlandais de l'administration de sauvetage des épaves.

Dans l'un et l'autre cas, les dits pilotes obtiendront la récompense à laquelle ils ont droit.

Réciproquement, si des pilotes néerlandais ont accidentellement levé des ancrs non réclamées par les ayants droit, dans les eaux de la Belgique, ils en feront la délivrance à l'autorité compétente de ce pays, contre la récompense fixée à cet effet.

ARTICLE 34.

Les administrations des deux pays veilleront à ce que les pilotes sondent de temps à autre les passes de l'Escaut et de son embouchure, pour se tenir exactement au courant des variations des profondeurs ainsi que de la configuration des bancs. Cette opération devra surtout avoir lieu après de grandes tempêtes et à la suite des grandes marées de l'équinoxe.

De même, les pilotes porteront leur attention sur les bouées et balises, et dans le cas où ils remarqueront que les passes sont changées, ou que des bouées ou balises ont disparu ou sont mal placées, ils en donneront connaissance immédiate aux employés supérieurs de la station à laquelle ils appartiennent.

Les pilotes seront également chargés d'observer les feux des côtes et autres, et de porter à la connaissance de leurs supérieurs le résultat de leurs observations.

CHAPITRE III

DU PAYEMENT DES DROITS DE PILOTAGE, DE SÉJOUR ET AUTRES

ARTICLE 35.

Tout capitaine ou patron de navire, se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, ne se trouvant pas dans les cas exceptionnels prévus par l'article 48, sera tenu de prendre un pilote

de l'un ou de l'autre des deux pays, sous peine de répondre de toutes les conséquences de son refus. S'il ne prend pas un pilote qu'il a été à même de se procurer, il n'en sera pas moins tenu au paiement des droits établis par le tarif, lesquels seront partagés, par moitié, entre les administrations des deux pilotages.

La même disposition s'appliquera au cas où un capitaine, après avoir refusé le pilote qui se présentait à lui, pour faire choix d'un pilote de l'autre nation, n'aura pas trouvé de pilote de cette dernière nation.

Tous navires entrant dans l'Escaut et n'ayant pas une destination déterminée et définitive pour un port néerlandais, seront censés se rendre en Belgique.

ARTICLE 36.

Le droit de pilotage, sauf les cas exceptionnels prévus au présent règlement, sera payé conformément au tarif annexé au présent règlement, en raison du tirant d'eau des navires et d'après les saisons d'hiver et d'été.

La saison d'hiver commence au 1^{er} octobre et celle d'été au 1^{er} avril, de manière que le pilotage d'été sera payé pour une course commencée avant le 1^{er} octobre, et celui d'hiver pour une course entreprise avant le 1^{er} avril.

Les bâtiments qui, se trouvant dans la Manche ou dans le Pas-de-Calais, prendront un pilote, pour être conduits aux stations de l'Escaut de l'un ou de l'autre pilotage, auront à payer moitié en sus du droit de pilotage ordinaire de la mer à Flessingue, plus 63 fr. 50 c. ou 30 florins, quel que soit le tirant d'eau du navire.

Les droits de pilotage seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.

ARTICLE 37.

Le tirant d'eau d'après lequel se réglera le droit de pilotage, sera constaté aux stations respectives d'Anvers, tant pour les navires partant de là pour la mer, que pour ceux qui viennent de la mer en destination de ce port.

Le tirant d'eau des bâtiments destinés pour Gand sera pris aux stations de Terneuzen; quant à ceux qui seront destinés

pour un port belge en amont d'Anvers, ou qui en viendront, ce tirant d'eau sera constaté à leur passage devant Anvers.

Cette opération se fera dans ces divers lieux en présence du capitaine ou de son second, et par un mesureur préposé à cette fin par l'administration du pilotage auquel appartient le pilote. Elle aura lieu, autant que faire se pourra, dans une eau tranquille, et il sera payé de ce chef un droit de 53 centimes (25 cents) par navire.

Les administrations de pilotage des stations de mer se rapporteront réciproquement à la déclaration que leur fourniront les pilotes de rivière, quant au tirant d'eau, constaté à Anvers ou à Terneuzen, des navires destinés pour la mer.

ARTICLE 38.

Si, pendant la course de pilotage, le bâtiment se trouve dans la nécessité de charger ou de débarquer des marchandises, le droit de pilotage sera calculé sur le tirant d'eau qu'aura eu le navire, après avoir chargé ou avant d'avoir débarqué ces marchandises.

ARTICLE 39.

Les capitaines ou patrons de navires, prenant des pilotes hors des bouques, payeront le droit de pilotage entier. S'ils n'ont pas voulu faire usage des pilotes stationnés hors des bouques, ils n'en payeront pas moins le droit entier.

S'il ne se trouve point de pilote hors des bouques, ou s'il est démontré que les capitaines ou patrons ont été dans l'impossibilité d'employer leurs services, aucun droit de pilotage ne sera dû. Si des capitaines sont parvenus jusqu'en deçà de la dernière bouée sans avoir rencontré un pilote, et qu'ensuite ils en prennent un à leur service, ils seront tenus de payer la moitié du droit total de pilotage. S'ils ne font pas usage des pilotes qui se présentent à eux en deçà de la dernière bouée, ils n'en payeront pas moins la moitié du droit.

S'il est prouvé que le capitaine ou patron d'un bâtiment n'a point trouvé de pilote en deçà de la dernière bouée ou qu'il a été dans l'impossibilité de s'en servir, il sera exempt du paiement du droit.

ARTICLE 40.

Les pilotes ne pourront exiger une plus forte somme que celle portée au tarif. S'il leur avait été payé davantage, il serait fait restitution des sommes perçues en trop, sans préjudice des peines à leur infliger, s'il y a lieu.

Pareillement, il leur est interdit de réclamer aucune gratification sous quelque prétexte que ce soit. Si, par suite de services extraordinaires, les pilotes ont mérité une récompense, elle sera fixée de la manière prescrite à l'article 24.

ARTICLE 41.

Si des pilotes appartenant à d'autres localités, et admis en même temps au pilotage de l'Escaut, y conduisent un navire, il leur sera payé par le capitaine ou patron, outre les droits de pilotage, des frais de voyage à raison de 1 franc ou 47 cents par lieue (de vingt degrés) de distance entre l'endroit où le navire aura été amené et leur résidence.

ARTICLE 42.

Les bâtiments qui, ayant été pilotés à la sortie, seront obligés de revenir, endéans les vingt-quatre heures, en relâche forcée, dans le port d'où ils ont appareillé, ou seulement de rentrer dans la rivière, après avoir mis en mer, sans avoir rompu charge, ne payeront au même pilotage, tant à la rentrée qu'à la seconde sortie, que les trois quarts du droit.

Dans ce cas, l'administration de l'autre pilotage aura la faculté de ne percevoir aussi que les trois quarts du droit.

ARTICLE 43.

Si un bateau pilote, soit par le mauvais temps, soit par d'autres circonstances, n'a pu faire passer de pilote à bord d'un bâtiment, mais l'a néanmoins piloté en naviguant avec lui, le droit de pilotage en entier sera dû.

Tout navire qui, n'ayant pas de pilote à bord, est cependant piloté par un bâtiment sous voile à bord duquel se trouve un pilote, ne payera que les trois quarts du droit de pilotage.

ARTICLE 44.

Outre la table et un logement convenable, tout pilote aura droit à fr. 4.23 c. ou 2 florins par jour, dans les cas suivants :

1° Lorsqu'un capitaine se décidera, pour la sûreté de son navire, à prendre ou à conserver à bord un pilote ;

2° Lorsque le pilote, ayant achevé sa course de pilotage, sera empêché par le gros temps de quitter en rade le bord du navire ;

3° Lorsqu'un bâtiment, pendant sa course de pilotage, échouera ou sera retenu par le gros temps ou autres accidents, sans qu'il y ait de la faute du pilote, mais seulement dans le cas où la durée de ce séjour forcé dépassera trois jours, le paiement des frais de séjour ne devenant obligatoire qu'à dater de la quatrième journée ;

4° Lorsqu'un capitaine, ayant déjà le pilote à bord, différera de mettre à la voile, quoique les circonstances permettent son départ ;

5° Lorsque les pilotes seront forcés de rester en quarantaine avec des navires ; dans ce cas, la rétribution de fr. 4.23 c. ou 2 florins sera exigible du moment où le pilote de mer, resté à bord, aurait dû être relevé, et il lui sera de plus alloué, à titre de frais de route, pour son retour à sa station, 75 centimes ou 36 cents par lieue (de vingt au degré) ;

6° Lorsque, par suite de son fort tirant d'eau, un bâtiment se trouvera forcé d'alléger, ou que, pendant sa course de pilotage, il s'arrêtera pour embarquer encore des marchandises ;

7° Lorsqu'un pilote n'aura pu être débarqué, et que le capitaine, par suite du temps ou du vent, se trouvera dans l'obligation de le mener en mer avec lui ; dans ce cas, si le séjour du pilote à bord se prolonge au delà d'un mois, il n'aura plus droit qu'à 3 francs ou 1 fl. 42 c. par jour.

Le capitaine est tenu de débarquer sans frais le pilote, dès que l'occasion s'en présentera, et de lui payer, pour frais de route et de nourriture, jusqu'au lieu de sa station, 1 franc (47 cents) par lieue (de vingt degrés), s'il le dépose dans un port de sa nation ; 2 fr. 12 c. (1 florin) par lieue, s'il le dépose en pays étranger ; 1 franc (47 cents) par lieue, si ce pilote passe en mer

à bord d'un bâtiment se rendant au port d'où dépend le pilote, et 2 fr. 12 c. (1 florin) s'il se rend dans un autre port de la nation à laquelle il appartient.

Les pilotes de rivières qui conduiront les navires de Flessingue à Terneuzen ou à Anvers, et vice versa, n'auront droit à aucune indemnité pour frais de retour.

ARTICLE 45.

Si un capitaine a engagé un pilote et que, plus tard, il le congédie, ou que, sans en être empêché par les vents contraires, il tarde à mettre à la voile, le pilote aura droit à 4 fr. 23 c. ou 2 florins par jour, à partir de celui où il aura été retenu jusqu'au jour où il aura été congédié, ou jusqu'à celui où le navire aura pu appareiller.

ARTICLE 46.

Si, par suite de circonstances imprévues, telles que vents contraires, mauvais temps, avaries, gelées, charriage de glaces, un pilote se trouve dans l'impossibilité d'atteindre le terme de sa course, soit en allant à la mer sans être arrivé en travers de la dernière bouée, soit en naviguant sur la rivière, et qu'il soit obligé, de l'aveu du capitaine, de retourner au point de départ, le droit de pilotage sera payé en raison de la distance parcourue. Cependant si, en sortant, le navire est arrivé en travers de la dernière bouée et qu'il soit contraint de revenir, il sera payé la moitié du droit de pilotage fixé par le tarif pour la sortie.

ARTICLE 47.

En cas de charriage de glaces, le droit de pilotage sera double.

Il est bien entendu que *charriage de glaces* signifie non pas l'existence de quelques glaçons flottants, mais d'une quantité de glace assez considérable pour que la marche des navires en soit sensiblement entravée, et qu'il en résulte quelque danger pour la course de pilotage.

Il sera également payé double droit de pilotage, pour les navires très difficiles à gouverner, faute d'une quantité suffisante de lest, ou par quelque avarie au gouvernail ou aux agrès,

laquelle, sans compromettre sérieusement le navire, rend le pilotage beaucoup plus dangereux.

L'appréciation des cas dont il s'agit au présent article est laissée à l'arbitrage de l'administration du pilotage auquel appartient le pilote.

ARTICLE 48.

Ne seront pas soumis à l'obligation de prendre un pilote :

- 1° Les bâtiments de guerre ;
- 2° Les navires ou bâtiments de mer sur lest dont le tirant d'eau n'atteint pas quinze décimètres ;
- 3° Les navires faisant le cabotage dans le fleuve ;
- 4° Les navires ou bateaux des deux nations, faisant la pêche du hareng, de la morue ou du poisson frais ou servant au transport de la marée fraîche, ou du poisson salé.

Si les patrons des bâtiments de cette dernière catégorie préféreraient se servir d'un pilote, ils payeront la moitié du droit fixé.

ARTICLE 49.

Il ne sera perçu aucun droit ou aucune autre somme relative au pilotage, sans qu'il en soit délivré quittance dûment signée aux capitaines ou à leurs consignataires.

ARTICLE 50.

Afin d'assurer aux administrations respectives le paiement des droits de pilotage, les receveurs des douanes ne délivreront aux capitaines ni décharge, ni déclaration de sortie aussi longtemps qu'ils n'auront pas payé ces droits, tant pour l'entrée que pour la sortie, ou fourni caution satisfaisante, au profit de qui il appartiendra.

Si un capitaine, ayant fait choix d'un pilote de l'un des deux pays pour le conduire jusqu'en mer, se décidait, avant de mettre en mer, à prendre un pilote de l'autre pays, il en fera la demande ou l'appel conformément à l'article 16. Dans ce cas, le droit payé ou cautionné pour le pilotage de mer passera en faveur de l'administration qui aura fourni le pilote, et ce sur la production du certificat exigé par l'article 32.

ARTICLE 51.

Les capitaines auront la faculté de former, dans le délai de six mois, après le paiement du droit, toutes les réclamations qu'ils jugeront convenables pour obtenir la restitution de ce qu'ils croiraient avoir été indûment perçu.

Réciproquement, l'administration du pilotage pourra réclamer des capitaines ce qui n'aurait pas été payé, soit par erreur, soit par toute autre circonstance, endéans les six mois, à dater du jour où le droit aurait dû être payé.

CHAPITRE IV

SERVICE SANITAIRE

ARTICLE 52.

Le régime sanitaire, appliqué aux provenances suspectes, sera, autant que possible, le même pour les deux pays. Les commissaires chargés de la surveillance commune se communiqueront réciproquement, aussitôt qu'ils leur auront été notifiés, tous les arrêtés ou instructions de leurs gouvernements respectifs, déterminant les pays dont les provenances par mer doivent être habituellement ou temporairement considérées comme suspectes de contagion, ainsi que les mesures de précaution que chacun des deux gouvernements aura jugé convenable de prendre à l'égard de ces provenances.

ARTICLE 53.

En conséquence de ce qui aura été statué par le gouvernement de l'un et de l'autre pays, des ordres seront donnés aux pilotes des deux nations par les administrations auxquelles ils appartiennent, pour qu'ils aient à se conformer aux dispositions de l'article 54 à l'égard de tous bâtiments arrivant de pays dont les provenances sont déclarées soumises à un régime sanitaire quelconque, soit par les deux gouvernements, soit seulement par l'un d'eux. Si les navires sont destinés pour Anvers, il sera loisible au

gouvernement néerlandais de les faire accompagner, sur son territoire, d'un garde de santé. Il lui sera également loisible de faire rester à bord le pilote de mer, jusqu'à l'admission à libre pratique par l'autorité belge. Cependant, au cas où le bâtiment n'est sujet à quarantaine qu'en Néerlande ou bien seulement en Belgique, le pilote, s'il appartient au pilotage néerlandais, sera débarqué en rade de Flessingue, pour, dans le premier cas, y être assujetti aux mesures sanitaires jugées convenables.

Les navires destinés pour la Belgique, par le canal de Terneuzen, subiront, en rade de Rammekens, ou dans tout autre endroit sûr et commode à convenir, les mêmes mesures de quarantaine ou d'observation, auxquelles seront assujettis les bâtiments destinés pour la Néerlande; et si, en raison de leur provenance, ils n'ont qu'à subir la simple visite sanitaire, elle aura lieu à leur passage devant Flessingue avec toute la promptitude possible. Toutefois, il sera facultatif aux bâtiments se rendant en Belgique par le canal de Terneuzen, d'aller de préférence à la station belge sur l'Escaut purger la quarantaine qu'ils auraient dû subir dans les Pays-Bas, après quoi ces bâtiments pourront passer librement par le susdit canal.

ARTICLE 54.

Tout pilote, pêcheur ou autre marin, avant de passer à bord d'un navire qui se trouve en mer, ou qui en vient, soit à l'effet de le piloter, soit pour tout autre motif, est tenu de le héler et de s'enquérir de son nom, de celui du capitaine, du port d'où il vient et du lieu de sa destination, ainsi que de toutes autres circonstances qu'il importe de connaître. Si le navire vient d'un pays considéré comme suspect de contagion, d'après les lois et arrêtés de l'un ou de l'autre gouvernement, le pilote qui le conduira, soit en naviguant devant lui, soit après être monté à bord, aura soin de faire hisser immédiatement le pavillon de quarantaine décrit à l'article 55. S'il est destiné pour Anvers, le pilote, à son arrivée devant Flessingue, se conformera à ce qui est prescrit par l'article 56, pour faciliter l'accompagnement du navire par un garde de santé, et le bâtiment, muni de son pilote de rivière, pourra immédiatement continuer sa route pour la station belge destinée aux visites et précautions sanitaires.

Si le navire se rend en Belgique par le canal de Terneuzen, le pilote de mer le conduira directement soit à la station néerlandaise de quarantaine, indiquée à l'article 53, soit à la station belge, conformément à la stipulation du même article, à moins que le bâtiment ne doive être soumis qu'à la simple visite d'observation en rade de Flessingue.

Tout pilote, soit de mer, soit de rivière, conduisant un navire venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, empêchera, pendant sa course de pilotage, toute communication avec ce bâtiment. Faute par lui d'observer scrupuleusement les mesures de précaution prescrites, il sera puni, selon l'exigence des cas, sans préjudice des peines prononcées par les lois et arrêtés, concernant le service sanitaire.

La même disposition est applicable à tout pêcheur ou marin faisant fonction de pilote.

Les capitaines seront tenus, en tout ce qui les concerne, de se conformer exactement aux dispositions du présent article.

ARTICLE 55.

Le signal de quarantaine consiste en un pavillon jaune, arboré au grand tenon.

Les navires qui sont dépourvus de ce pavillon feront flotter leur pavillon national dans les haubans du petit perroquet ou du petit hunier; s'ils n'ont qu'un mât, ce pavillon sera arboré dans la partie supérieure des bas haubans.

ARTICLE 56.

Les navires arrivant de la pleine mer pour se rendre à Anvers par l'Escaut occidental, et venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, ayant la faculté de continuer leur route, sans entrave ni retard, accompagnés d'un garde de santé, les pilotes sont tenus de commander ou de faire commander les manœuvres les plus convenables à cet effet. Si, nonobstant les dites manœuvres, le garde de santé ne se présente pas, les susdits navires pouvant continuer leur route pour leur destination.

ARTICLE 57.

Les frais et formalités relatifs aux mesures de quarantaine, ainsi qu'aux visites d'observation, auxquelles les bâtiments, se

rendant en Belgique par le canal de Terneuzen, sont assujettis dans les eaux néerlandaises, seront les mêmes que pour les navires en destination des ports néerlandais.

CHAPITRE V

DU CONTENTIEUX ET DE LA JURIDICTION

ARTICLE 58.

Les contestations relatives aux droits de pilotage, salaires et indemnités des pilotes, seront, autant que possible, terminées à l'amiable par l'intervention des chefs respectifs du pilotage.

Dans le cas où les efforts de ces derniers seraient infructueux, les parties seront engagées par tous les moyens possibles de persuasion à soumettre la décision de leurs différends à des arbitres.

En cas de refus d'arbitrage, ces contestations seront jugées par le tribunal de commerce dans le ressort duquel est le siège de l'administration à laquelle les pilotes appartiennent. Si les contestations intéressent les deux pilotages, elles seront décidées par le tribunal de commerce d'Auvers. Si l'une des deux administrations seulement veut contester, les frais seront à sa charge exclusive; dans le cas contraire, les frais et les conséquences seront supportés en commun.

ARTICLE 59.

Les contraventions au présent règlement, commises par les pilotes ou autres personnes employées au service du pilotage, seront jugées et punies, d'après les dispositions de la loi du 6 mars 1818, par le tribunal correctionnel dans le ressort duquel est le siège principal de l'administration à laquelle appartiendront les contrevenants, sans préjudice des peines de discipline que chaque administration pourra infliger à ses pilotes.

Les amendes infligées à l'équipage d'un bateau pilote seront supportées proportionnellement par tous les hommes qui en font partie, en raison de la quote-part attribuée à chacun d'eux dans les salaires de pilotage.

ARTICLE 60.

Les contraventions au présent règlement, commises par les capitaines ou patrons de navire et leurs équipages, pour lesquelles aucune peine spéciale n'a été prononcée, seront punies, selon la gravité des cas, d'une amende de 20 à 100 francs ou 9 fl. 45 c. à 47 fl. 25 c. Les dites peines, ainsi que celles spécialement déterminées au présent règlement, seront infligées par le tribunal correctionnel du port de départ ou d'arrivée en Belgique.

ARTICLE 61.

Une expédition de tous les jugements et arrêts, rendus en matière de pilotage, par les tribunaux et cours de l'un des deux pays, sera adressée au gouvernement de l'autre pays pour autant que celui-ci ait intérêt à les connaître.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 62.

Sauf les cas prévus ci-après, il est interdit à quiconque n'est pas breveté en qualité de pilote, aux termes du présent règlement, de se présenter aux navires, en quelque occasion que ce soit, pour les piloter, et surtout d'y remplir les fonctions de pilote.

Tout individu, non pourvu de brevet, qui n'observerait pas les dispositions du présent article, et par la faute duquel un navire aurait éprouvé quelque accident ou avarie, sera puni, suivant l'exigence du cas, de la manière que le serait un pilote breveté, et le droit de pilotage qu'il aurait reçu sera restitué pour être partagé par moitié entre les deux pilotages.

Toutefois, il est permis aux pêcheurs et autres gens de la mer, lorsqu'aucun bateau pilote n'est en vue, de piloter les navires à l'entrée, pourvu que les capitaines désirent faire usage de leurs services.

Tout capitaine, piloté par un pêcheur ou autre marin, sera tenu, dès qu'un pilote breveté se présentera, de le prendre à son bord; s'il s'y refuse ou s'il fait ou ordonne des manœuvres pour esquiver le bateau pilote, il sera passible du droit de pilotage comme si le pilote l'eût conduit.

ARTICLE 63.

Les pilotes non admis au pilotage de l'Escaut, ou autres gens de mer qui, en conformité de l'article 62, auraient entrepris de piloter un navire dans les passes de ce fleuve, seront tenus de faire les manœuvres convenables pour faciliter l'arrivée à bord du pilote, qui se présenterait pour les remplacer, et ce, sous peine de la retenue de leur salaire au profit de ce même pilote et de la caisse de pilotage.

ARTICLE 64.

Tout pêcheur ou marin qui aura piloté un navire est tenu d'en donner connaissance aux chefs respectifs des stations de pilotage où il aura abordé.

ARTICLE 65.

Il est défendu à tous pêcheurs ou gens de mer d'arborer le pavillon distinctif des pilotes de l'un ou de l'autre pays ou tout pavillon qui y ressemble.

ARTICLE 66.

Toutes épaves, tous navires et bâtiments abandonnés, seront fidèlement délivrés par les pilotes aux fonctionnaires préposés à cet effet, dans le pays dans les eaux duquel ces épaves auront été trouvées. Si elles sont rencontrées en mer, la délivrance s'en fera par les pilotes à l'autorité de leur pays, et au cas de concours dans les opérations de sauvetage par les pilotes des deux nations, les épaves seront délivrées à l'autorité du lieu où, d'après les circonstances, on pourra les conduire avec le plus de facilité et de promptitude.

Les pilotes pourront faire valoir leurs droits à la récompense de sauvetage qui sera fixée par le juge si les parties ne peuvent en convenir.

CHAPITRE VII

DE LA SURVEILLANCE COMMUNE

ARTICLE 67.

La surveillance commune, ainsi qu'elle se trouve définie au § 2 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, sera applicable tant à ce qui existe qu'à ce qui sera établi ultérieurement. Elle sera exercée, soit conjointement, soit séparément, par les commissaires institués à cette fin, et de la manière déterminée ci-après.

ARTICLE 68.

Les commissaires se réuniront, au moins une fois par trimestre, alternativement à Anvers et à Flessingue. Ces réunions auront lieu à des jours convenables à déterminer entre eux d'un commun accord.

Elles auront principalement pour but l'inspection générale tant des bouées, balises et passes navigables que des services de pilotage dans les limites tracées par les articles 69 et 71 ci-après.

Dans ces réunions, les commissaires arrêteront en commun toutes les mesures que l'intérêt de ces divers services pourra réclamer, en tant que ces mesures rentrent dans le cercle de leurs attributions.

Si elles excèdent leurs pouvoirs, il en sera par eux référé à leurs gouvernements respectifs.

Outre ces réunions périodiques, les commissaires de l'un ou de l'autre pays pourront, lorsqu'ils le jugeront utile, provoquer d'autres assemblées, qui se tiendront aussi alternativement à Anvers et à Flessingue; dans ce cas, ils seront tenus de se convoquer réciproquement huit jours à l'avance, en faisant connaître le but et les motifs de la réunion.

ARTICLE 69.

Les deux gouvernements s'étant engagés à conserver les passes navigables de l'Escaut et de son embouchure, et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve, les commissaires, dans leurs inspections à faire toutes

les fois qu'ils le jugeront convenable, soit conjointement, après s'être concertés à cet effet, soit individuellement, observeront avec soin tous les changements qui pourraient s'être opérés dans les fonds et passes ordinaires, en examinant si, par suite de ces changements, les bouées et balises se trouvent encore placées convenablement et en un nombre suffisant.

Ils s'assureront également si, par d'autres causes, des bouées ou balises ne se trouvent plus à leur place, ou pourraient être mieux et plus sûrement établies.

Lorsque les commissaires des deux gouvernements se trouveront réunis, il sera dressé procès-verbal en double expédition du résultat de leur inspection, et, s'il y a lieu, ils y consigneront leurs propositions relatives aux améliorations à introduire dans ce service, après avoir, pour autant que de besoin, consulté à cet égard les chefs ou les pilotes les plus expérimentés de l'un et de l'autre pilotage.

En cas de désaccord entre les commissaires des deux gouvernements, sur leur manière de voir, ainsi que sur les mesures à prendre, il sera fait mention au procès-verbal de l'opinion des uns et des autres. Si les commissaires du gouvernement, auquel incombe l'obligation d'entretenir les bouées et balises, reconnaissent qu'il est urgent de prendre des mesures, ils auront soin d'y faire procéder le plus promptement possible, soit par l'administration du pilotage appartenant au dit gouvernement, soit par l'entrepreneur du balisage. S'il n'y a point d'urgence, les commissaires en référeront respectivement à leurs gouvernements.

Les commissaires des deux gouvernements, dans leurs inspections individuelles, trouvant quelque dérangement dans le balisage ou des changements dans les fonds et passes navigables, en informeront, sans délai, leurs collègues et, en cas de besoin, se réuniront, afin de reconnaître le fait signalé et d'agir de concert pour les mesures à prendre, ainsi qu'il est prescrit ci-dessus et dans l'article 68.

ARTICLE 70.

Tous les changements que les commissaires conviendront d'opérer dans le système de l'établissement des bouées ou balises, en aval d'Anvers jusqu'en pleine mer, seront par eux marqués

sur le plan de relevé qu'ils en ont fait conjointement, afin que ce plan indique toujours la situation existante des bouées et balises. Ce plan, fait en double et signé par les commissaires respectifs, sera de part et d'autre gardé en dépôt.

ARTICLE 71.

La surveillance commune du pilotage ne s'étendra pas au delà du service actif des pilotes ; en conséquence, cette surveillance aura seulement pour but de s'assurer que les pilotes de l'un et de l'autre gouvernement remplissent leurs devoirs, conformément aux dispositions réglementaires communes aux deux pays.

Les commissaires s'entendront pour faire conjointement les enquêtes nécessaires, à l'effet, s'il y a lieu, de constater l'inconduite, les négligences, l'impéritie, les délits et toutes contraventions des pilotes au présent règlement.

Il sera dressé procès-verbal de ces enquêtes, en y consignant, s'il y a lieu, les dépositions des témoins sur les faits à constater.

Si ces faits sont de nature à n'attirer aux pilotes qu'une punition disciplinaire, les commissaires de leur nation auront soin qu'il en soit fait l'application par l'administration du pilotage auquel appartiennent ces pilotes. Si, au contraire, la punition des délits ou contraventions excède le pouvoir ou la compétence de la dite administration, il en sera référé par elle à son gouvernement.

Les commissaires de l'un ou de l'autre gouvernement, ayant pris isolément connaissance d'une contravention ou d'un fait quelconque contraire aux devoirs des pilotes, qui n'appartiennent point à leur nation, établiront, pour autant que de besoin, le fait par des preuves, et dénonceront officiellement les pilotes coupables aux commissaires de leur nation, pour leur faire infliger les peines ou punitions qu'ils auraient méritées, ou pour en rendre compte au gouvernement qui doit en connaître, sauf à ces derniers commissaires le droit de requérir au préalable une enquête par les commissaires réunis des deux pays.

ARTICLE 72.

En cas d'échouement et de naufrage d'un bâtiment ou de tout sinistre de cette nature, les commissaires seront tenus de se rendre, aussitôt que possible, sur les lieux, si faire se peut conjointement,

afin de s'enquérir des causes et circonstances de l'événement, tant par eux-mêmes que d'après les dépositions à recueillir contradictoirement du capitaine ou du patron du navire, de son équipage et du pilote, s'il en existe à bord, de tout quoi il sera dressé procès-verbal en double, pour servir et valoir où besoin sera; à défaut de comparution simultanée des commissaires des deux gouvernements sur les lieux, à l'effet de faire l'enquête dont il s'agit, ceux qui s'y trouveront les premiers auront néanmoins la faculté de procéder aux investigations qu'ils jugeraient nécessaires, sauf aux commissaires absents le droit de requérir ensuite, si bon leur semble, une nouvelle enquête, conjointement avec les autres commissaires, qui ne pourront se refuser à cette nouvelle instruction.

ARTICLE 73.

Les commissaires auront soin, dans leurs inspections, soit générales, soit particulières, d'être munis de leurs lettres de service, délivrées par les gouvernements respectifs, afin de pouvoir, au besoin, se faire reconnaître par les autorités des deux pays, et avoir droit aux égards et aux prérogatives attachés à leurs fonctions.

Le bâtiment qu'ils monteront portera une marque distinctive et sera exempt de toute visite de douane et de police.

Les commissaires pourront s'adresser leur correspondance officielle par les voies qu'ils jugeront les plus convenables.

ARTICLE 74.

Le présent règlement, qui ne pourra être changé ni modifié que d'un commun accord, sera imprimé en français et en hollandais, et déposé dans chacun des bureaux de pilotage à l'inspection de qui il appartiendra.

Anvers, le 20 mai 1843.

Signé : DE BROUCKERE.

LESPIRT.

CATTEAUX-WATTEL.

L. JACOBS.

L. VEYDT.

ED. DE CUYPER, *secrétaire*.

Signé : COPES VAN HASSELT.

BOEYE.

VAN DE VELDE.

H.-A. VAN KARNEBEEK,

KRYN WAGTHO.

C. LE CLERCQ, *secrétaire*.

TARIFS

**DES DROITS DE PILOTAGE POUR L'ESCAUT EN MONNAIE DE BELGIQUE
ET DE NÉERLANDE**

TARIF des droits de pilotage pour l'Escaut en monnaie de Belgique.

244

TIRANT D'EAU en PALMES et DÉCIMÈTRES	DE LA MER DEVANT LES PASSES JUSQU'EN RADE DE FLESSINGUR		DE LA RADE DE FLESSINGUR A LA MER		DE FLESSINGUR A ANVERS ET VICE VERSA		DE FLESSINGUR A TERNEUZEN, DE TERNEUZEN A FLESSINGUR ET BATH, DE BATH A ANVERS ET TERNEUZEN, ET D'ANVERS A BATH		DE FLESSINGUR A BATH ET VICE VERSA, ET DE TERNEUZEN A ANVERS ET VICE VERSA	
	Salaire d'été	Salaire d'hiver	Salaire d'été	Salaire d'hiver	Salaire d'été	Salaire d'hiver	Salaire d'été	Salaire d'hiver	Salaire d'été	Salaire d'hiver
	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.	FR. C.
15	19 05	25 40	13 76	16 93	30 00	36 00	9 95	12 06	19 89	24 13
16	20 11	26 45	14 81	17 99	32 00	38 00	10 58	12 70	21 16	25 40
17	21 16	27 51	15 87	19 05	34 00	39 00	11 22	13 23	22 43	26 45
18	23 28	29 63	16 93	20 11	36 00	40 00	12 06	13 76	24 13	27 51
19	25 40	31 75	17 99	21 16	38 00	44 00	12 70	14 81	25 40	29 63
20	27 51	34 92	19 05	22 22	40 00	47 00	13 33	15 66	26 67	31 32
21	29 63	38 10	20 11	23 28	44 00	51 00	14 81	16 93	29 63	33 86
22	31 75	41 27	21 16	25 40	47 00	55 00	15 87	18 41	31 75	36 83
23	33 86	44 44	23 28	27 51	51 00	57 00	16 93	19 05	33 86	38 10
24	35 98	47 62	25 40	29 63	55 00	61 00	18 41	20 32	36 83	40 63
25	39 15	50 79	27 51	31 75	57 00	64 00	19 05	21 16	38 10	42 33
26	42 33	55 03	29 63	33 86	61 00	68 00	20 32	22 65	40 63	45 29
27	45 50	59 26	31 75	35 98	64 00	72 00	21 16	23 92	42 33	47 83
28	48 68	63 49	33 86	38 10	68 00	75 00	22 65	24 97	45 29	49 95
29	52 91	69 84	35 98	40 21	72 00	78 00	23 92	25 93	47 83	51 85
30	57 14	76 19	38 10	42 33	75 00	80 00	25 40	26 67	50 79	53 33
31	62 43	82 54	40 21	44 44	78 00	83 00	26 03	28 36	52 06	56 72
32	67 72	88 89	42 33	46 56	80 00	89 00	26 67	29 63	53 33	59 26
33	73 02	95 24	44 44	48 68	85 00	91 00	28 15	30 26	56 30	60 53
34	78 31	101 59	46 56	51 85	89 00	95 00	29 63	31 75	59 26	63 49
35	83 60	107 94	48 68	55 03	91 00	98 00	30 26	32 59	60 53	65 19
36										
37										
38										
39										
40										
41										
42	135 45	175 66	70 90	80 42	123 00	135 00	38 10	42 96	76 19	85 93
43	146 03	190 48	74 07	84 66	129 00	142 00	40 85	44 97	81 69	89 95
44	156 61	205 29	77 25	91 01	135 00	148 00	42 96	47 20	85 93	94 40
45	169 31	220 11	84 66	97 35	142 00	157 00	44 97	49 31	89 95	98 62
46	182 01	239 15	93 24	105 82	148 00	163 00	47 41	52 28	94 81	104 55
47	194 71	258 20	105 82	118 52	157 00	169 00	49 31	54 39	98 62	108 78
48	207 41	279 37	118 52	135 45	163 00	178 00	52 28	56 30	104 55	112 59
49	228 57	300 53	135 45	152 38	169 00	186 00	54 39	59 26	108 78	118 52
50	249 74	325 93	152 38	169 31	178 00	195 00	56 30	62 01	112 59	124 02
51	270 90	351 32	169 31	190 48	186 00	203 00	59 26	64 97	118 52	129 95
52	292 06	376 72	190 48	211 64	195 00	212 00	61 90	67 51	123 81	135 03
53	313 23	402 12	211 64	232 80	203 00	220 00	64 97	70 69	129 95	141 38
54	334 39	431 75	232 80	253 97	212 00	229 00	67 72	73 23	135 45	146 45
55	355 56	463 49	253 97	279 37	220 00	237 00	70 48	76 19	140 95	152 38
56	380 95	495 24	279 37	304 76	229 00	246 00	73 02	78 94	146 03	157 88
57	412 70	535 45	304 76	330 16	237 00	254 00	76 19	81 90	152 38	163 81
58	444 44	577 78	330 16	355 56	246 00	262 00	78 94	84 66	157 88	169 31
59	486 77	632 80	355 56	380 95	254 00	271 00	81 90	87 30	163 81	174 60
60	529 10	687 83	380 95	406 35	262 00	279 00	84 66	90 37	169 31	180 74
							87 30	92 12	174 60	186 24
Pour chaque palme ou décim. au-dessus.	31 75	42 33	25 40	25 40	"	"	"	"	"	"

L'ESCAUT DEPUIS 1830

LES CONVENTIONS DU 20 MAI 1843

Pour un mouvement de la rade de Flessingue a Rammekens et vice versa, hors les cas prévus par l'article 30.

	Salaire d'été	Salaire d'hiver.
Pour les bâtiments d'un tirant d'eau au-dessous de 28 décimètres	fr. 5 29	6 35
Pour les bâtiments d'un tirant d'eau de 28 décimètres et au-dessus	6 35	8 47

Anvers, le 20 mai 1800 quarante-trois.

Signé : H. DE BROUCKERE.
LESPINÉ.
CATTEAUX-WATTEL.
L. JACOBS.
LAURENT VRYDT.
ÉDOUARD DE CUYPER, secrétaire

Signé : COPES VAN HASSELT.
BOUYE.
VAN DE VELDE.
H-A. VAN KARNEBEEK.
KRYN WAGTHO.
C. LE CLERQ, secrétaire.

ANNEXE A

AU RÈGLEMENT SUR LE PILOTAGE ET LA SURVEILLANCE COMMUNE,
ARRÊTÉ LE 20 MAI 1843.

245

TARIF des droits de pilotage pour l'Escaut en monnaie de Néerlande.

246

TIRANT D'EAU en PALMES et DÉCIMÈTRES	DE LA MER DEVANT LES PASSÉES JUSQU'EN RADE DE FLESSINGUE		DE LA RADE DE FLESSINGUE A LA MER		DE FLESSINGUE A ANVERS ET VICE VERSA		DE FLESSINGUE A TERNEUZEN, DE TERNEUZEN A FLESSINGUE ET BATH, DE BATH A ANVERS ET TERNEUZEN, ET D'ANVERS A BATH		DE FLESSINGUE A BATH ET VICE VERSA, ET DE TERNEUZEN A ANVERS ET VICE VERSA	
	Salaire d'été	Salaire d'hiver	Salaire d'été	Salaire d'hiver	Salaire d'été	Salaire d'hiver	Salaire d'été	Salaire d'hiver	Salaire d'été	Salaire d'hiver
	FL. C.	FL. C.	FL. C.	FL. C.	FL. C.	FL. C.	FL. C.	FL. C.	FL. C.	FL. C.
15	9 00	12 00	6 50	8 00	14 17	17 01	4 70	5 70	9 40	11 40
16	9 50	12 50	7 00	8 50	15 12	17 96	5 00	6 00	10 00	12 00
17	10 00	13 00	7 50	9 00	16 06	18 43	5 30	6 25	10 60	12 50
18	11 00	14 00	8 00	9 50	17 01	18 90	5 70	6 50	11 40	13 00
19	12 00	15 00	8 50	10 00	17 95	20 79	6 00	7 00	12 00	14 00
20	13 00	16 50	9 00	10 50	18 90	22 21	6 30	7 40	12 60	14 80
21	14 00	18 00	9 50	11 00	20 79	24 10	7 00	8 00	14 00	16 00
22	15 00	19 50	10 00	12 00	22 21	25 99	7 50	8 70	15 00	17 40
23	16 00	21 00	11 00	13 00	24 10	26 93	8 00	9 00	16 00	18 00
24	17 00	22 50	12 00	14 00	25 99	28 82	8 70	9 60	17 40	19 20
25	18 50	24 00	13 00	15 00	26 93	30 24	9 00	10 00	18 00	20 00
26	20 00	26 00	14 00	16 00	28 82	32 13	9 60	10 70	19 20	21 40
27	21 50	28 00	15 00	17 00	38 24	34 02	10 00	11 30	20 00	22 60
28	23 00	30 00	16 00	18 00	32 13	35 44	10 70	11 80	21 40	23 60
29	25 00	33 00	17 00	19 00	34 02	36 85	11 30	12 25	22 60	24 50
30	27 00	36 00	18 00	20 00	35 44	37 80	12 00	12 60	24 00	25 20
31	29 50	39 00	19 00	21 00	36 85	40 16	12 30	13 40	24 60	26 80
32	32 00	42 00	20 00	22 00	37 80	42 05	12 60	14 00	25 20	28 00
33	34 50	45 00	21 00	23 00	40 16	43 00	13 30	14 30	26 60	28 60
34	37 00	48 00	22 00	24 50	42 05	44 89	14 00	15 00	28 00	30 00
35	39 50	51 00	23 00	26 00	43 00	46 30	14 30	15 40	28 60	30 80
36	42 00	54 00	24 50	27 50	44 89	48 19	15 00	16 00	30 00	32 00
37	44 00	56 00	26 00	29 00	46 30	50 08	15 70	16 70	31 40	33 40
38	46 00	58 00	27 50	30 50	48 19	51 97	16 40	17 40	32 80	34 80
39	48 00	60 00	29 00	32 00	50 08	53 86	17 10	18 10	34 20	36 20
40	50 00	62 00	30 50	33 50	51 97	55 75	17 80	18 80	35 60	37 60
41	52 00	64 00	32 00	35 00	53 86	57 64	18 50	19 50	37 00	39 00
42	64 00	83 00	33 50	38 00	58 12	63 79	20 30	21 25	38 60	42 30
43	69 00	90 00	35 00	40 00	60 95	67 09	19 30	22 30	40 60	44 60
44	74 00	97 00	36 50	43 00	63 79	69 93	21 25	23 30	42 50	46 60
45	80 00	104 00	40 00	46 00	67 09	74 18	22 40	24 70	44 80	49 40
46	86 00	113 00	45 00	50 00	69 93	77 02	23 30	25 70	46 60	51 40
47	92 00	122 00	50 00	56 00	74 18	79 85	24 70	26 60	49 40	53 20
48	98 00	132 00	56 00	64 00	77 02	84 10	25 70	28 00	51 40	56 00
49	108 00	142 00	64 00	72 00	79 85	87 88	26 60	29 30	53 20	58 60
50	118 00	154 00	72 00	80 00	84 10	92 14	28 00	30 70	56 00	61 40
51	128 00	166 00	80 00	90 00	87 88	95 92	29 25	31 90	58 50	63 80
52	138 00	178 00	90 00	100 00	92 14	100 17	30 70	33 40	61 40	66 80
53	148 00	190 00	100 00	110 00	95 92	103 95	32 00	34 60	64 00	69 20
54	158 00	204 00	110 00	120 00	100 17	108 20	33 30	36 00	66 60	72 00
55	168 00	219 00	120 00	132 00	103 95	111 98	34 50	37 30	69 00	74 60
56	180 00	234 00	132 00	144 00	108 20	116 23	36 00	38 70	72 00	77 40
57	195 00	253 00	144 00	156 00	111 98	120 01	37 30	40 00	74 60	80 00
58	210 00	273 00	156 00	168 00	116 23	123 79	38 70	41 25	77 40	82 50
59	230 00	299 00	168 00	180 00	120 01	128 05	40 00	42 70	80 00	85 40
60	250 00	325 00	180 00	192 00	123 79	131 83	41 25	44 00	82 50	88 00
Pour chaque palme ou décim. au-dessus.	15 00	20 00	12 00	12 00	»	»	»	»	»	»

L'ESCAUT DEPUIS 1830

LES CONVENTIONS DU 20 MAI 1843

Pour un mouvement de la rade de Flessingue à Rammekens et vice versa, hors les cas prévus par l'article 30.

Salaire d'été. Salaire d'hiver.

Pour les bâtiments d'un tirant d'eau au-dessous de 28 décimètres fl. 2 50 3 00

Pour les bâtiments d'un tirant d'eau de 28 décimètres et au-dessus 3 00 4 00

Anvers, le 20 mai 1800 quarante-trois

Signé : H. DE BROUCKERE.
LESPIRT.
CATTEAUX-WATTEL.
L. JACOBS.
LAURENT VEYDI.
ÉDOUARD DE CUYPER, secrétaire.

Signé : COPES VAN HASSELT.
BORYE.
VAN DE VELDE.
H.-A. VAN KARNEBEEK.
KRYN WAGTHO.
C. LE CLERCO, secrétaire.

ANNEXE A
AU RÉGLEMENT SUR LE PILOTAGE ET LA SURVEILLANCE COMMUNE,
ARRÊTÉ LE 20 MAI 1843.

247

ANNEXE B

AU RÈGLEMENT SUR LE PILOTAGE ET LA SURVEILLANCE COMMUNE, ARRÊTÉ LE 20 MAI 1843

STIPULATIONS

relatives au tarif des droits de pilotage, arrêté le 20 mai 1843

ARTICLE PREMIER. — Le tarif ci-joint est adopté pour le terme de deux ans. Après l'expiration de ce terme, il pourra, d'un commun accord, être arrêté définitivement, ou continué pour un nouveau terme à convenir. Si les parties ne s'entendent pas à cet égard, elles s'occuperont immédiatement d'établir un tarif définitif, au vœu du premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 9 du Traité. En attendant, le pilotage retombera sous l'empire du tarif du 11 juin 1839, établi en vertu du deuxième alinéa du dit paragraphe.

ART. 2. — Si les tarifs de la Meuse sont réduits avant le terme précité de deux ans, le tarif d'essai adopté pour l'Escaut sera dès lors réduit de plein droit dans la même proportion.

Anvers, le 20 mai 1843.

Signé : H. DE BROUCKERE.

LESPIRT.

CATTEAUX-WATTEL.

L. JACOBS.

L. VEYDT.

ÉDOUARD DE CUYPER, *secrétaire*.*Signé* : COPES VAN HASSELT.

BOEYE.

VAN DE VELDE.

H.-A. VAN KARNEBEEK.

KRYN WAGTHO.

C. LE CLERCQ, *secrétaire*.

C. — Règlement pour l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 et de l'article 18 du Traité du 5 novembre 1842, relativement aux fanaux.

ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à établir de nouveaux fanaux à Terneuzen et à la pointe sud de Borselen, comme aussi à entretenir en bon état d'éclairage ces deux feux et ceux déjà existants à Flessingue et à Westcapelle. Cet engagement à l'égard du fanal de Borselen remplacera celui contracté à l'article 18 du Traité du 5 novembre 1842, relativement au fanal de Bath.

Ces deux feux seront établis de telle façon qu'ils communiquent directement avec celui existant à Flessingue et soient visibles tous deux de ce dernier point.

ARTICLE 2.

Le droit de 3 cents par tonneau établi par le § 2 de l'article 18 précité, ne pourra être augmenté ni directement, ni indirectement, pas même par l'usage du papier timbré, ou par la perception d'autres subventions quelconques.

Le recouvrement de ce droit se fera d'après les mêmes principes et des mêmes navires que le droit unique de navigation mentionné au § 3 de l'Article 9 du Traité du 19 avril 1839.

ARTICLE 3.

Il sera délivré quittance du paiement du droit de fanaux d'après le modèle ci-après. (Voir page 250.)

ARTICLE 4.

Afin d'assurer le paiement des droits de fanaux, les receveurs des douanes ne délivreront aux capitaines ni décharges, ni déclarations de sortie, aussi longtemps qu'ils n'auront pas payé ces droits tant pour l'entrée que pour la sortie, ou fourni caution satisfaisante.

ARTICLE 5.

Toutes les contestations qui pourraient surgir à l'occasion de ce droit seront jugées d'après les dispositions admises à l'égard du droit unique de navigation.

DROIT DE FANAUX

Quittance N°

Reçu pour le navire
capitaine ,
mesurant tonneaux suivant certificat de
jauge n°. ,
allant à la mer. ,
venant de la mer ,
la somme de

██
██

., le 1800.
L'agent chargé de la perception du droit
sur la navigation de l'Escaut,

F.

VUURGELD

Kwittantie N°

Ontvangen voor het schip. ,
kapitein ,
metende tonnen volgens meetbrief
n°. ,
gaande naar zee ,
komende uit zee ,
de som van

██
██

., den 1800.
De agent belast met de ontvangst van
het recht op de Schelde-vaart,

F.

250

L'ESCAUT DEPUIS 1830

ARTICLE 6.

Le gouvernement belge fera connaître au gouvernement des Pays-Bas, avant la mise à exécution du présent règlement, s'il entend faire usage de la faculté de rachat qui est laissée par le § 3 de l'article 18 précité, sauf, dans ce cas, le droit de percevoir par lui-même sur son territoire.

Si plus tard le gouvernement belge désire remplacer l'un de ces deux modes de rétribution par l'autre, il ne pourra le faire pour un terme moindre qu'une année et il en préviendra, chaque fois, le gouvernement des Pays-Bas, trois mois avant le 1^{er} janvier de l'année avec laquelle le changement prendra cours.

ARTICLE 7.

La somme de 10,000 florins fixée par le § 3 de l'article 18 sera, en cas de rachat du droit de feux, versée par le gouvernement belge, à l'expiration de chaque année, entre les mains de l'agent néerlandais, à Anvers, chargé de la recette du droit sur la navigation de l'Escaut.

ARTICLE 8.

Si, par les rapports des pilotes ou par tous autres moyens, les commissaires permanents belges reconnaissent que le service des feux laisse à désirer, ils en informeront sans délai leurs collègues des Pays-Bas, afin qu'il soit pris des mesures pour faire cesser sans retard tout sujet de plainte.

Anvers, le 20 mai 1843.

Signé: H. DE BROUCKERE.

LESPIRT.

CATTEAUX-WATTEL.

L. JACOBS.

L. VEYDT.

ÉD. DE CUYPER, *secrétaire*.

Signé: COPES VAN HASSELT.

BOEYE.

VAN DE VELDE.

H.-A. VAN KARNEBEEK.

KRYN WAGTHO.

C. LE CLERCQ, *secrétaire*.

D — Règlement pour l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, relativement à la pêche et au commerce de pêcherie.

ARTICLE PREMIER.

Les habitants des deux pays sont admis à l'exercice de la pêche, et se conformeront aux stipulations du présent règlement, dans toutes les eaux, anses, criques, bancs et dépendances du fleuve, compris dans les limites ci-après désignées, et renseignées à la carte annexée en double expédition au procès-verbal de la séance de la commission mixte de navigation du 25 octobre 1841, savoir :

Sur l'Escaut en aval d'Anvers, à partir de la ligne censée tracée d'une rive à l'autre du fleuve, aux endroits où se trouvent situés les deux embarcadères pour le passage d'eau d'Anvers à la tête de Flandre ;

Sur la continuation de ce fleuve, jusqu'au fort de Bath, d'où la ligne de délimitation correspondra directement à la pointe la plus septentrionale de la digue de mer du polder de Hoogewerf, commune d'Ossendrecht ;

Sur l'Escaut occidental, jusqu'à la mer ;

Sur les eaux du Hellegat, jusqu'au passage d'eau entre Zaamslag et Stoppeldyk ;

Sur le Braakman, jusqu'à la limite à tracer en ligne directe de Philippine au ci-devant fort Maurice ;

Sur le Zwin, jusqu'à la ville de l'Écluse ;

Et sur le Sloe, jusqu'à la ligne censée tracée du fort de Rammekens à la Tour de 's Heerenhoek.

S'il est reconnu plus tard que, dans les eaux du Hellegat, du Braakman ou du Zwin, la pêche est exercée par les pêcheurs néerlandais, au delà des limites susdésignées pour ces eaux, ces limites seront reculées jusqu'aux endroits où la pêche sera trouvée praticable, de manière que toujours elles soient les mêmes pour les pêcheurs des deux pays.

ARTICLE 2.

La pêche sera exercée sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité, de telle manière qu'aucune faveur ou immunité, en fait de pêche, ne pourra directement ou indirectement être accordée

aux pêcheurs nationaux, dont ne jouiront en même temps les pêcheurs sujets de l'autre pays.

En conséquence, les deux gouvernements s'engagent à ne pas affermer la pêche dans les limites désignées par l'article 1^{er}.

ARTICLE 3.

Celui qui voudra exercer la pêche sera tenu de justifier de sa qualité de sujet de l'un des deux pays, au moyen d'un certificat de l'autorité communale du lieu de son domicile.

ARTICLE 4.

Muni de ce certificat, le pêcheur se présentera une fois par an à l'agent que chaque gouvernement désignera sur son territoire, savoir : pour la pêche dans la partie belge de l'Escaut, à Anvers, et pour la pêche dans la partie néerlandaise du fleuve, à Bath, et fera la déclaration du bâtiment et de l'équipage avec lesquels il est habitué ou se propose d'exercer sa profession.

Cette formalité devra être remplie pendant la première quinzaine des mois de décembre, mars, juin ou septembre de chaque année. Si elle a eu lieu plus tard, le pêcheur sera censé, relativement au paiement de la rétribution fixée par les règlements particuliers de chaque pays, avoir fait la déclaration dans la première quinzaine de l'un de ces quatre mois, le dernier échu.

ARTICLE 5.

Par suite de cette déclaration et moyennant paiement de la rétribution fixée par le règlement particulier du pays que cela concerne, il sera délivré au pêcheur par l'agent et à l'endroit susmentionné, un permis pour la pêche de toutes sortes de poissons, qui sera valable pour une année entière, à compter du 1^{er} du mois qui suivra celui dans lequel il a fait ou est censé avoir fait sa déclaration.

En aucun cas, la rétribution pour les permis de pêche sur l'Escaut occidental, ne pourra être plus élevée que celle pour les permis sur l'Escaut oriental. De même, la rétribution pour les permis de pêche belges sur l'Escaut en aval d'Anvers, ne pourra être plus élevée que celle pour les permis sur l'Escaut en amont.

ARTICLE 6.

Ce permis énoncera le nom du pêcheur et un numéro, que celui-ci sera tenu de faire peindre distinctement à l'huile et en chiffres noirs de la longueur de 15 centimètres, au milieu d'un fond circulaire blanc de 25 centimètres de diamètre, sur la poupe de son bâtiment, aux deux côtés du gouvernail, de manière à ne pouvoir être détaché ni enlevé, et à pouvoir être reconnu à quelque distance.

Si le bâtiment sert en même temps à l'exercice de la pêche dans les eaux des deux pays, le numéro du permis belge sera peint à la gauche et le numéro du permis néerlandais à la droite du gouvernail.

ARTICLE 7.

Tout pêcheur sera tenu d'avoir à bord de son bâtiment ses permis de pêche, et d'en faire exhibition aux surveillants de la pêche, à leur demande. Les surveillants, dans ces cas, seront tenus de se faire reconnaître en arborant un pavillon, dont les deux gouvernements se communiqueront réciproquement la description.

Nul pêcheur ne pourra se soustraire ou tenter de se soustraire à la visite des surveillants, lorsqu'ils se présenteront à lui à cet effet.

ARTICLE 8.

La disposition de l'article 2 ne portera pas atteinte au droit, que se réservent respectivement les deux gouvernements, d'accorder des concessions de bancs artificiels de moules; bien entendu que l'établissement de ces bancs ne pourra être accordé qu'aux endroits où les bancs de moules ne se forment pas naturellement. Elle n'empêchera également pas les concessions pour l'exercice de la pêche au moyen de gords.

Cependant, dans l'un et l'autre cas, les sujets des deux pays concourront sur un pied de parfaite égalité, et le sort décidera, au besoin, entre ceux qui se seront présentés dans le délai utile pour être admis aux dites concessions.

Les annonces relatives à ces concessions seront transmises par l'administration de la pêche d'un pays à l'administration de la

pêche de l'autre pays, au moins un mois avant l'expiration du délai fixé pour faire la demande en obtention de ces concessions.

ARTICLE 9.

Dans tous les cas, le gouvernement qui accordera ces concessions s'assurera préalablement qu'elles ne pourront préjudicier à la navigation du fleuve ou produire des atterrissements nuisibles. Si plus tard de semblables inconvénients se faisaient remarquer, les commissaires permanents les signaleront, et le gouvernement qui aura accordé la concession sera tenu de la retirer et de faire immédiatement cesser les obstacles.

ARTICLE 10.

Tout individu qui, pendant la durée d'une des concessions mentionnées à l'article 8, aura détruit ou endommagé les bancs artificiels de moules, ou les gords d'un autre pêcheur, ou qui aura pêché ou tenté de pêcher des moules sur les dits bancs, ou enlevé ou tenté d'enlever le poisson des filets des gords, sera puni d'après les lois du pays où ce délit aura été commis.

ARTICLE 11.

La pêche se fera aux conditions prescrites par les règlements particuliers en vigueur dans le pays où elle s'exercera, et les deux gouvernements s'engagent à se communiquer réciproquement les dispositions réglementaires arrêtées ou à intervenir, au moins quinze jours avant leur mise à exécution, pour être portées à la connaissance de ceux que la chose concerne.

ARTICLE 12.

Les avertissements que les administrations respectives de la pêche jugeront nécessaire de porter à la connaissance des pêcheurs, seront envoyés immédiatement, de la part de l'administration dont ils émanent, à l'agent désigné pour la pêche dans l'autre pays, pour, par les soins de celui-ci, être affichés dans les lieux de domicile ordinaire des pêcheurs.

ARTICLE 13.

Les pêcheurs des deux nations pourront respectivement, pendant le terme de deux ans, à dater du jour de la mise à exécution

du présent règlement, employer les filets dont ils sont en possession, quoique non conformes à ce qui pourrait être prescrit, à cet égard, par les lois et règlements de l'autre pays.

ARTICLE 14.

Toute contravention au présent règlement sera poursuivie et punie conformément aux lois du pays où elle aura été commise.

ARTICLE 15.

Chaque fois que, dans l'un des deux pays, une contravention en matière de pêche aura été constatée à la charge d'un sujet de l'autre pays, et que l'administration de la pêche du pays où cette contravention aura été commise, trouvera qu'il y a lieu de poursuivre, elle enverra à l'administration de la pêche du pays auquel appartient le prévenu, une copie du procès-verbal et de la citation en justice. Elle donnera également connaissance à cette administration du jugement qui sera intervenu.

ARTICLE 16.

Les produits à désigner ci-après, provenant de la pêche exercée par les habitants des deux pays, dans les limites indiquées à l'article 1^{er} du présent règlement, jouiront indistinctement de toutes les faveurs de la pêche nationale dans les ports et lieux situés dans les mêmes limites, pourvu que l'importation en soit faite sous pavillon national.

Ne seront considérées comme poissons provenant de la pêche précitée que les espèces suivantes :

Éperlan.	Spiering.
Anchois.	Ansjovis.
Sardines.	Sardijnen.
Anguilles.	Paling.
Carrelet.	Bot.
Huitres, dites huitres de Zélande.	Oesters, genaamd Zeeuwsche oesters.
Moules.	Mosselen.
Chevrettes.	Steurkrabben.
Salicoques.	Garnalen.
Limaçons.	Kreukels.
Petits crabes.	Kleine krabben.

ARTICLE 17.

Celui qui exercera la pêche conformément au présent règlement sera tenu, s'il en est requis, de justifier aux employés des douanes des États respectifs qui se présenteront à lui, de sa qualité de pêcheur, par l'exhibition du permis qui lui aura été délivré en vertu de l'article 5. A défaut de cette exhibition, il ne pourra, en aucune manière, jouir des faveurs accordées par l'article suivant, à moins qu'il ne justifie, endéans la quinzaine, qu'il avait obtenu un permis antérieurement à la contravention ; il ne sera passible, dans ce dernier cas, que des frais du procès-verbal de contravention.

ARTICLE 18.

Les bateaux, marqués de la manière prescrite et servant uniquement à l'exercice de la pêche, pourront passer librement, de nuit comme de jour, les bureaux des douanes établis par les gouvernements respectifs, sans y être assujettis à aucune déclaration.

ARTICLE 19.

Tout bateau servant à la pêche ne pourra avoir à bord d'autres objets que ceux destinés à la consommation journalière de l'équipage, ainsi que les agrès et ustensiles nécessaires à la pêche et les produits de la pêche même.

Toute autre denrée ou marchandise sera saisie ou confisquée, et le patron sera, en outre, puni d'une amende égale au décuple des droits et accises, auxquels les objets saisis sont soumis, sauf l'application des peines prononcées par les lois des États respectifs, si une importation ou exportation frauduleuse avait été commise ou tentée sur les côtes ou rives du fleuve.

ARTICLE 20.

Les bateaux-pêcheurs se trouvant sur le fleuve ou à son embouchure y seront assujettis à la visite et à la surveillance des employés du service actif des douanes, toutes les fois que ceux-ci se présenteront à eux à cet effet.

Les patrons ou conducteurs seront tenus de faciliter cette visite et d'arrêter ou de ralentir, à cet effet, la course de leur bateau, à la réquisition des employés.

Celui qui se soustrairait ou tenterait de se soustraire à cette visite, sera puni suivant la loi en vigueur dans le pays où cette contravention aura été commise.

ARTICLE 21.

Il est défendu aux patrons ou conducteurs des bateaux-pêcheurs, hors le cas de force majeure dûment constaté, de prendre terre ou d'amarrer sur les côtes ou rives du fleuve, ailleurs qu'aux lieux ou ports désignés par les gouvernements respectifs, sous peine d'une amende de vingt francs (20 fr.).

ARTICLE 22.

Les patrons sont responsables des amendes encourues pour contraventions au présent règlement, et les embarcations pourront être retenues en garantie des dites amendes, à moins qu'il ne soit fourni caution valable avec élection de domicile, dans le pays où la contravention aura été commise.

Anvers, le 20 mai 1843.

Signé : H. DE BROUCKERE.

LESPIRT.

CATTEAUX-WATTEL.

L. JACOBS.

L. VEYDT.

ÉD. DE CUYPER, *secrétaire*.

Signé : COPES VAN HASSELT.

BOEYE.

VAN DE VELDE.

H.-A. VAN KARNEBEEK.

WAGTHO.

C. LE CLERCQ, *secrétaire*.

E. — Règlement pour l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section III du Traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ARTICLE PREMIER.

La navigation et le transit des eaux intermédiaires des Pays-Bas, entre l'Escaut occidental et le Rhin, sera, pour arriver de la Belgique au Rhin, et vice versa, réciproquement libre, bien entendu que l'on se conformera aux règlements de police exigés

pour le maintien de la sûreté générale et aux dispositions arrêtées par le présent règlement.

ARTICLE 2.

Toutes les voies navigables communiquant de l'Escaut occidental au Rhin, y compris le Sloe, l'Escaut oriental et la Meuse, seront considérées comme eaux intermédiaires entre ces deux fleuves, et il sera ainsi loisible aux patrons ou conducteurs de navires de se servir de celles de ces voies navigables qui leur paraîtront le plus convenables.

ARTICLE 3.

Les navires employés à la navigation entre l'Escaut et le Rhin, appartenant aux sujets des Hautes Parties contractantes, ne seront point obligés de transborder ou de rompre charge en passant des eaux de l'Escaut dans celles du Rhin, et vice versa, par le royaume des Pays-Bas.

ARTICLE 4.

Toutes les marchandises qui seront transitées de la Belgique vers le Rhin, et vice versa, par les eaux indiquées à l'article 2, payeront, en remplacement de tous droits de transit, de péages et autres de cette nature, un droit fixe, comme suit : 13 1/4 cents, argent des Pays-Bas, en remonte de l'Escaut occidental au Rhin ; 9 cents, argent des Pays-Bas, à la descente du Rhin à l'Escaut occidental, par quintal de 50 kilogrammes.

L'augmentation et la réduction de ce droit, stipulées dans les tarifs I et II de la liste A de la Convention de Mayence du 31 mars 1831, seront également appliquées à la navigation des eaux intermédiaires. Le droit fixe sur le bois de charpente et de construction se payera au mètre cube des Pays-Bas, en suivant les proportions fixées par l'addition au tarif littera C, annexé à la dite convention.

Il sera néanmoins libre au gouvernement des Pays-Bas d'ajouter à ce droit fixe telle partie des droits de navigation du Rhin, qu'il jugera convenable de ne pas faire percevoir pour les distances de Lobith jusqu'à Krimpen ou Gorcum, et vice versa.

ARTICLE 5.

Le droit fixe ne pourra être augmenté directement ni indirectement, pas même par l'usage de papier timbré ou autres droits de ce genre.

ARTICLE 6.

Le droit fixe mentionné à l'article précédent ayant été établi d'après celui auquel la navigation de la mer à Gorcum, et vice versa, est assujettie, il est convenu que, si ce dernier droit venait à être augmenté, d'après le résultat du mesurage dont il est fait mention à l'article 4 de la Convention de Mayence, le droit fixe pour la navigation de la Belgique à Gorcum, et vice versa, subirait la même augmentation.

ARTICLE 7.

Si, par la suite, le droit fixe établi sur la navigation de la mer à Gorcum, et vice versa, venait à être diminué, remboursé en tout ou en partie, ou entièrement aboli, celui sur la navigation de l'Escaut au Rhin, et vice versa, sera également diminué de plein droit dans la même proportion ou entièrement aboli, de telle sorte que les conditions de navigation et de transit restent constamment, et sous tous les rapports, les mêmes pour le commerce des deux pays.

ARTICLE 8.

Il sera néanmoins facultatif aux intéressés d'opter en faveur du droit de transit ordinaire pour les marchandises destinées en transit de la Belgique vers le Rhin, et vice versa, par les eaux intermédiaires, lorsque ce droit serait moins élevé que le droit fixe, sous condition d'en faire la déclaration au premier bureau à l'entrée du territoire des Pays-Bas, et de remplir les formalités de douane, conformément à la législation générale sur la matière.

ARTICLE 9.

Les navires exerçant la navigation sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, y seront assujettis au paiement des droits de pilotage, de balisage et fanaux, ainsi qu'aux droits spéciaux établis sur les canaux et jonctions artificielles, dont ils

feraient usage, sans que toutefois les bâtiments des Pays-Bas puissent être traités plus favorablement que ceux de la Belgique, et sans que les tarifs en vigueur au 19 avril 1839 sur ces eaux puissent être augmentés.

Si, par suite de l'ouverture de voies nouvelles, soit artificielles, soit naturelles, il était nécessaire d'établir sur ces voies des droits de pilotage, balisage ou fanaux, ces nouveaux droits ne pourront être autres ni plus élevés que ceux compris aux tarifs précités.

ARTICLE 10.

Les marchandises venant de la Belgique ou du Rhin, par les eaux intermédiaires, seront admises dans les entrepôts de Dordrecht, Rotterdam et Amsterdam.

Celles de ces marchandises qui seraient ultérieurement déclarées à destination, soit du Rhin, soit de la Belgique, par les eaux intermédiaires, seront affranchies des droits ordinaires de transit, qui seront, dans ce cas, remplacés par le droit fixe déterminé à l'article 4 et par ceux portés aux tarifs qui y sont mentionnés, quel que soit le lieu de l'entrepôt que l'on aurait choisi parmi ceux dénommés ci-dessus; sauf les formalités de douane prescrites par la législation générale des Pays-Bas, comme garantie contre la fraude, et les dispositions des règlements locaux de la police des ports.

Les marchandises entreposées, ainsi qu'il vient d'être dit, comme appartenant au commerce entre la Belgique et le Rhin, ne payeront pour tout droit de magasin, de quai, de grue et de balance, et pour autant qu'il aura été fait usage de ces établissements, que les quotités indiquées comme *maximum* dans l'article 69 de la Convention de Mayence.

Il ne pourra y avoir, quant à la hauteur des dits droits de quai, de grue, de balance et de magasin, aucune distinction entre les navires belges et leurs cargaisons se rendant de la Belgique au Rhin, et vice versa, et les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons qui se rendent de ce royaume au Rhin et vice versa.

ARTICLE 11.

Pour profiter de l'affranchissement des droits ordinaires de transit aux entrepôts susmentionnés, les marchandises dont il

s'agit doivent y être apportées par des navires, dont les patrons sont munis de la patente prescrite par l'article 20 ci-après.

ARTICLE 12.

Les navires employés à la navigation de la Belgique au Rhin, ou vice versa, pourront rompre charge dans les ports de Dordrecht, Rotterdam ou Amsterdam, y décharger les marchandises qui seront destinées, soit pour les entrepôts, soit pour la consommation des Pays-Bas, ou bien y compléter leur cargaison, après avoir acquitté, soit le droit ordinaire de transit, soit le droit fixe mentionné à l'article 4, conformément aux manifestes vérifiés dont les patrons ou conducteurs doivent être porteurs, et en se conformant, pour les marchandises destinées à être déchargées ou chargées dans les ports de mer susdits, aux dispositions de la loi générale des Pays-Bas concernant les droits d'entrée, de sortie et de transit.

ARTICLE 13.

Dans le cas où les patrons ou conducteurs de navires feraient usage de la faculté, qui leur est laissée par l'article précédent, de rompre charge, soit partiellement, soit en totalité, les marchandises jouiront, tant pour la mise à quai que pour le transbordement ou la mise en entrepôt, s'il y a lieu, de tous les avantages accordés ou qui pourraient être accordés à la navigation des Pays-Bas vers le Rhin, et vice versa.

ARTICLE 14.

La perception des péages stipulés à l'article 4 se fera :

A. Pour le transit direct d'Anvers au Rhin, en amont à Bath, en aval à Gorcum ;

B. Idem de Gand au Rhin, en amont au sas de Gand, en aval à Gorcum ;

C. En cas de transit par les entrepôts des Pays-Bas, au bureau de payement dans les places entrepositaires, au moment de la sortie de ces entrepôts.

ARTICLE 15.

Les patrons ou conducteurs, exerçant le transit par les eaux intermédiaires, sans chargement ou déchargement, qui seront

munis de manifestes en bonne et due forme, et qui auront rempli les autres conditions prescrites par le présent règlement, ne pourront être arrêtés en route, sous prétexte d'impôts de l'État à percevoir, ou de recherches à faire à cette fin sur les chargements, si ce n'est à un des bureaux de perception, établis par les règlements ou dans les cas prévus par l'article 26 ci-après.

Les dits patrons ou conducteurs ne seront tenus à d'autres formalités, par rapport aux douanes, qu'à faire apposer des plombs ou cachets aux écoutes, ou aux endroits servant de dépôts de marchandises, ou à recevoir à bord des gardiens, toutes les fois que l'autorité locale de la douane jugera convenable d'en mettre, afin d'empêcher la fraude, ou enfin à se soumettre à ces deux formalités réunies.

ARTICLE 16.

Le service des gardiens se bornera à la surveillance des bâtiments et des cargaisons ou des plombs et cachets dans le but indiqué.

Les patrons ou conducteurs des bâtiments sont tenus de faire participer ces gardiens à la nourriture de l'équipage, et de leur fournir le feu et la lumière nécessaires; mais il est défendu aux gardiens d'exiger, dans le cas prévu à l'article précédent, à ce titre et sous aucun prétexte, une rétribution quelconque du patron ou conducteur, et même d'en accepter l'offre.

ARTICLE 17.

Il n'y aura lieu à l'application des formalités des douanes, suivant les lois générales des Pays-Bas, que par rapport aux navires qui chargeront ou déchargeront, soit entièrement, soit partiellement, dans les ports de Dordrecht, Rotterdam ou Amsterdam, conformément aux articles 5 et 6 de la Convention de Mayence.

Ainsi, les patrons ou conducteurs munis de manifestes au vœu de l'article 18 et ayant rempli, quant au navire, les formalités des douanes suivant la législation des Pays-Bas, seront, en ce qui concerne les marchandises déclarées au droit fixe, exempts de ces formalités et jouiront des avantages du tarif et du régime relatifs au transit direct.

ARTICLE 18.

Le patron ou conducteur ne pourra, en cas de transit par les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, opérer aucun chargement ou déchargement de marchandises, ailleurs que dans un des ports désignés à l'article 10 du présent règlement.

Il lui sera néanmoins permis de relâcher dans tout autre lieu et d'y opérer le déchargement entier ou partiel de son navire si, par suite d'avarie ou autre circonstance extraordinaire, il était empêché de continuer sa route, pourvu qu'il se soit adressé préalablement aux employés des douanes les plus voisins, où, à leur défaut, à l'autorité locale la plus voisine, et qu'il se soumette aux mesures que ces employés ou autorité jugeront nécessaires, pour prévenir toute importation clandestine.

Aussitôt son arrivée, le patron ou conducteur fera ses diligences, afin de constater d'une manière légale la force majeure qui l'a obligé à relâcher.

Les mesures qu'il aurait prises de son chef, sans en avoir préalablement averti les employés, ou, en leur absence ou à leur défaut, l'autorité locale, et sans attendre leur intervention, ne seront excusables qu'autant qu'il prouvera d'une manière incontestable que le salut du bâtiment ou de la cargaison en a dépendu.

Le patron ou conducteur, en reprenant les marchandises pour continuer sa route, ne sera sujet à aucun droit d'entrée, ni de sortie ou de transit.

ARTICLE 19.

Les allègements ordinaires, pour cause d'avarie ou de gros temps, ou qui pourraient être temporairement nécessaires par manque d'eau, ne seront pas réputés chargements ou déchargements dans le sens de l'article précédent, lorsque ces allègements se feront sans toucher aux rivages et sous la surveillance des employés des douanes, et, en leur absence, sous celle de l'autorité locale la plus voisine.

Si des plombs ou cachets avaient été apposés aux écoutilles ou emplacements servant au dépôt de marchandises, le patron ou conducteur devra, dans les cas précités, s'adresser préalablement aux employés des douanes les plus voisins, pour faire lever les plombs ou scellés, en se soumettant aux mesures que ceux-ci

jugeront nécessaires pour prévenir l'importation clandestine d'une partie de la cargaison.

Les marchandises allégées devront être rechargées dans les mêmes bâtiments qui les auront apportées avant d'avoir atteint le bureau du droit fixe à la sortie.

ARTICLE 20.

Chacun des deux gouvernements prendra les mesures nécessaires pour s'assurer de la capacité des personnes auxquelles il confie l'exercice de la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Au patron ou conducteur qui sera reconnu apte par les autorités de son pays, il sera délivré une patente (permis) qui lui donnera le droit d'exercer la navigation des eaux précitées dans toute leur étendue, conformément aux dispositions du présent règlement.

Cette patente ne sera délivrée qu'à des sujets reconnus des deux États, et ne pourra être retirée que par le gouvernement qui l'aura délivrée.

Les bâtiments seront signalés dans ces patentes.

ARTICLE 21.

Le patron ou conducteur devra soumettre son bateau au jaugeage opéré d'après une échelle graduée de décimètre en décimètre, suivant la méthode actuellement en vigueur sur le Rhin. Il devra être porteur du certificat de jaugeage qui lui sera délivré par l'autorité compétente des pays respectifs.

ARTICLE 22.

Tout patron ou conducteur sera tenu, avant de partir du lieu de son chargement, de dresser un manifeste de sa cargaison suivant les lettres de voiture ou connaissements, qui y seront joints comme pièces justificatives, et indiquant la nature et la quantité des marchandises ainsi que leur destinataire.

Ce manifeste, qui sera en tous points conforme au modèle annexé au présent règlement, devra être signé par le patron ou conducteur, qui sera responsable de son contenu.

Les employés du lieu de chargement visiteront les manifestes,

après s'être assurés de leur exactitude sous le rapport de la nature et de la quantité des marchandises. Ils veilleront à ce qu'ils ne présentent aucune rature, surcharge, interligne ou lacune.

Un duplicata du manifeste sera laissé au premier bureau de payement du droit fixe.

ARTICLE 23.

Les conducteurs de trains de bois représenteront un manifeste indiquant le nombre et le volume total des arbres, calculé en mètres cubes. Le contrôle en sera fait par les employés du droit fixe, conformément aux instructions et à la table de réduction actuellement en vigueur à cet effet sur le Rhin.

ARTICLE 24.

Les employés stationnés sur les lieux où sont situés les bureaux de perception du droit fixe, auront le droit de visiter les embarcations, pour en connaître le chargement, chaque fois qu'il y aura des soupçons sur l'exactitude des manifestes.

Ce droit est indépendant de celui qu'auront les employés embarqués sur un bateau ou canot, d'exiger la représentation du manifeste de tout patron ou conducteur d'embarcation, en quelque endroit des eaux intermédiaires qu'il soit rencontré.

Dans l'un et l'autre cas, les employés, s'ils en sont requis, devront justifier de leur qualité, par l'exhibition de leur commission.

ARTICLE 25.

Tout patron ou conducteur qui sera en défaut de produire, en étant requis, son manifeste et les pièces y jointes en due forme, ne pourra profiter des avantages que lui assure le présent règlement.

ARTICLE 26.

Lorsqu'un patron ou conducteur sera prévenu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra pas invoquer la liberté de la navigation des eaux intermédiaires pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui de la part des employés des douanes, sans cependant qu'il puisse y avoir lieu à

saisir, pour cause d'une pareille tentative, le reste du chargement qui n'en aurait pas été l'objet, ni en général à sévir contre le patron d'une manière plus rigoureuse que ne l'ordonnent les lois générales des Pays-Bas. Si, dans un des bureaux frontières du territoire des Pays-Bas, soit en entrant, soit en sortant, ou pendant la traversée de ce territoire, il est reconnu qu'un patron ou conducteur est porteur d'un manifeste tellement infidèle qu'il en résulte une fraude consommée ou tentée, il aura également, pour ce fait, encouru les peines portées par la loi contre les déclarations infidèles.

ARTICLE 27.

Le patron ou conducteur qui passera le bureau sans s'y présenter pour le paiement des droits avec exhibition de son manifeste, ou qui en partira avant d'avoir effectué le paiement, encourra la peine portée par l'article 35 ci-après, à moins qu'il n'y ait été contraint par une force majeure et apparente, afin de sauver son bateau, le chargement ou l'équipage.

En pareil cas, il suffira que le patron ou conducteur se présente au bureau de perception, aussitôt que l'embarcation et les marchandises auront été mises en lieu de sûreté.

ARTICLE 28.

Le receveur du premier bureau du droit fixe, en cas de transit direct, ou celui de l'une des places entrepositaires, désignées à l'article 10, en cas de transit par voie d'entrepôt, seront tenus de donner quittance, sans frais, au patron ou conducteur, de la somme perçue, et d'en faire mention au bas du manifeste.

Ces quittances énonceront distinctement le nombre des quintaux et le montant des différents droits payés.

ARTICLE 29.

Le patron ou conducteur pourra être obligé de prouver, par la représentation de sa quittance au bureau de sortie, qu'il a acquitté les droits au bureau où il était tenu de les payer.

Faute de produire cette quittance, s'il en est requis, il sera jusqu'à ce qu'il se soit justifié, regardé comme fraudeur et tenu de payer provisoirement l'amende déterminée par l'article 35.

ARTICLE 30.

Le droit fixe, perçu conformément au manifeste produit à cet effet au bureau de perception, ne sera pas restitué, lors même que les marchandises, en continuant leur voyage, auraient souffert une avarie extraordinaire, à moins toutefois que celles-ci ne soient déchargées et déclarées à la consommation des Pays-Bas.

ARTICLE 31.

Tout batelier, dont l'embarcation présentera plus d'enfoncement que le *maximum* de la charge indiquée par la ligne fixée par l'autorité compétente, sera puni d'après les lois du pays dans lequel la contravention aura été découverte.

En outre, le contrevenant sera astreint, au port le plus voisin, de rompre charge jusqu'au degré d'enfoncement légal.

ARTICLE 32.

Il est défendu au patron ou conducteur, sous peine d'une amende de 50 à 150 florins, de charger des marchandises sur le tillac. Cette défense ne sera toutefois pas applicable aux bateaux à vapeur, pourvu que les marchandises ainsi chargées soient réunies dans un ou deux endroits, et recouvertes par une toile attachée au tillac, de manière à permettre le plombage, sans occasionner un surcroît de frais et de retard. Toutes les exceptions à la défense précitée, qui sont ou seront accordées par rapport à la navigation du Rhin, s'appliqueront également et de la même manière à celle des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ARTICLE 33.

Les transports de poudre à canon se feront, dans tous les cas, sur des embarcations particulières, sans aucun mélange avec d'autres objets. Les bateaux chargés de poudre resteront, autant que faire se pourra, éloignés des rives, et, en cas de relâche, soit pour le déchargement, soit pour toute autre cause qui empêcherait la continuation du voyage, la police de l'endroit le plus voisin en sera avertie, pour prendre les mesures que la sûreté publique pourrait exiger.

Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront punies d'une amende de 50 à 150 florins.

ARTICLE 34.

A l'égard d'autres matières inflammables ou corrosives, telles que acides sulfurique, muriatique, nitrique, briquets phosphoriques, allumettes à friction, etc., la police du port d'embarquement aura à décider si le transport doit en être fait sur des embarcations particulières, ou s'il peut l'être concurremment avec d'autres objets. Dans ce dernier cas, elle prescrira les mesures auxquelles le batelier aura à se soumettre, et en fera mention sur le manifeste du chargement.

Les contraventions aux dispositions du présent article seront punies d'après les lois respectives des États où elles auront été constatées.

ARTICLE 35.

La fraude, en matière du droit fixe, sera punie d'une amende du quadruple des droits fraudés, indépendamment du simple droit, qui devra toujours être acquitté en sus.

ARTICLE 36.

Quant aux peines que le patron ou conducteur encourt par suite de fausses déclarations et autres contraventions relatives aux droits d'entrée et de sortie territoriaux, il est renvoyé aux dispositions des articles 8, 10, 12, 15, 17, 18, 19 et 26 ci-dessus, le présent règlement ne devant porter aucune atteinte aux lois particulières des Pays-Bas, par rapport aux douanes.

ARTICLE 37.

Conformément à l'article 41 du Traité du 5 novembre 1842, les navires belges ainsi que leurs cargaisons jouiront sur le Rhin néerlandais de tous les droits et avantages stipulés par la Convention de Mayence du 31 mars 1831, en faveur des sujets des États riverains du Rhin en général. Aussi longtemps que les susdits navires faisant la navigation précitée, ou leurs cargaisons, ne jouiront ni sur le Rhin et ses confluentés régis par la dite convention, ni d'Anvers à Bath, ni de Gand au Sas de Gand, d'avan-

tages autres ou plus grands que ceux accordés aux navires néerlandais ou à leurs cargaisons, les navires belges et leurs cargaisons ne payeront sur le Rhin néerlandais depuis Gorcum ou Krimpen jusqu'à Lobith, tant à la remonte qu'à la descente, que les droits auxquels sont soumis les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons qui se rendront de ce royaume au Rhin, et vice versa.

Anvers, le 20 mai 1843.

Signé : DE BROUCKERE.

LESPIRT.

CATTEAUX-WATTEL.

L. JACOBS.

L. VEYDT.

É. DE CUYPER, *secrétaire*.

Signé : COPES VAN HASSELT.

BOEYE.

VAN DE VELDE.

H.-A. VAN KARNEBEEK.

WAGTHO.

C. LE CLERCQ, *secrétaire*.

MANIFESTE du Patron ou Conducteur. de

Le bâtiment. de la capacité de quintaux, construit au chantier de constructeur de navires, demeurant à, conduit sous pavillon (indiquer l'État auquel appartient le pavillon) par le soussigné, appartient en propriété à NN, à, (ou au soussigné). Il a été chargé à et contient ce qui suit :

VISA pour VÉRIFICATION du CHANGEMENT	NUMÉRO des connaiss- sements dans l'ordre des numéros	NOMS des EXPÉDITEURS et des CONSIGNATAIRES	LIEU de destina- tion des marchan- dises	COLIS, FUTAILLES, ETC.		DESIGNATION exacte des MARCHANDISES d'après leur dénomination usitée dans le commerce	POIDS DE CHAQUE ESPECE de marchandises		MONTANT	
				Nombre	Marque et numé- ros		DÉCLARÉ	Trouvé lors de la vérification lorsqu'elle a eu lieu et qu'elle a donné un résul- tat différent de la déclaration primitive.	du DROIT fixe	des AMENDES, s'il en a été perçu
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

*Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports et conforme au chargement. A le
Anvers, le 20 mai 1843.*

ANNEXE

**AU RÈGLEMENT SUR LA NAVIGATION DES EAUX INTERMÉDIAIRES
ENTRE L'ESCAUT ET LE RHIN.**

Signé : DE BROUCKERE.
LESPIRT.
CATTEAUX-WATTEL.
L. JACOBS.
LAURENT VEYDT.
ÉD. DE CUYPER, *secrétaire.*

Signé : COPES VAN HASSELT.
BOEYE.
VAN DE VELDE.
H.-A. VAN KARNEBEEK.
WAGTHO.
C. LE CLERCQ, *secrétaire.*

LES CONVENTIONS DU 20 MAI 1843

271

F. — Règlement pour l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section IV, du Traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation de la Meuse.

G. — Règlement pour l'exécution de l'article 10 du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section II, du Traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation du canal de Terneuzen.

Les commissaires belges et néerlandais, réunis à Anvers en vertu du § 6 de l'article 9 du Traité de Londres du 19 avril 1839, autorisés par leurs gouvernements à s'occuper de la revision du règlement général sur le canal de Terneuzen du 9 avril 1830 ;

Vu l'article 10 du même Traité ;

Vu les articles 26 à 37 du Traité signé à la Haye, le 5 novembre 1842, ainsi conçus :

« ART. 26. — Les navires venant de la mer pour se rendre en Belgique par le canal de Terneuzen, ou vice versa, ne seront assujettis, pour le parcours de ce canal et la manœuvre des ponts et des écluses, au paiement d'aucun droit, péage ou rétribution, quelles qu'en puissent être la dénomination et l'espèce, soit au profit des Pays-Bas, soit au profit de la Belgique.

» ART. 27. — Les navires non mentionnés à l'article ci-dessus ne seront assujettis, pour le parcours du canal de Terneuzen, à aucun autre péage ou rétribution qu'aux droits dont il sera parlé dans les articles ci-après.

» ART. 28. — Les tarifs et arrêtés réglementaires de la navigation sur le canal de Terneuzen seront révisés de commun accord dans leur application à la navigation intérieure de ce canal.

» Jusqu'à ce que cette revision ait eu lieu, la perception se fera d'après le mode en vigueur.

» Dès à présent, les droits de navigation sont réduits à deux tiers du tarif actuel et à moitié pour les barques et bateaux à vapeur faisant un service public périodique pour transport de voyageurs ou de marchandises. Les bâtiments et embarcations exclusivement chargés de poisson frais, engrais, pierres, chaux,

charbon de terre et tourbes, ne payeront également que la moitié des droits fixés par le tarif précité.

» ART. 29. — Le tonnage des bâtiments et embarcations sera calculé à raison de 1 mètre cube, conformément aux règles tracées par la décision du 20 octobre 1819, encore en vigueur dans les deux pays.

» Le même mode sera suivi pour les bateaux à vapeur, mais leur tonnage imposable ne sera calculé que sur les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises.

» ART. 30. — Le pilotage, s'il y a lieu, soit pour l'entrée ou pour la sortie de Terneuzen, soit pour le parcours du canal, ne pourra être rendu obligatoire, et aucun droit de pilotage ne pourra être exigé des capitaines de navires qui ne feraient pas usage de pilotes.

» ART. 31. — Lorsque le tirant d'eau d'un navire ne lui permettra pas de naviguer sur le canal, ou qu'il y aura, pour toute autre cause, nécessité de l'alléger, tout ou partie de son chargement pourra être transbordé sur des allèges, après en avoir préalablement averti les employés des douanes au poste le plus voisin de l'endroit où l'allègement devra avoir lieu.

» Le transbordement s'effectuera sous la surveillance des douanes du pays où il aura lieu, conformément aux lois en vigueur.

» ART. 32. — Les allèges dont il est parlé à l'article ci-dessus, n'auront à supporter le paiement d'aucun droit de navigation, sous quelque dénomination que ce puisse être.

» Il en sera de même pour les bois amenés par les navires allégés, que ces navires traîneront en radeau à la remorque, le tout pour autant que les allèges et les bois en radeau passeront simultanément avec le navire dont le chargement a été allégé.

» ART. 33. — Les navires allant de la Belgique à la mer par le canal de Terneuzen et l'Escaut occidental, et vice versa, seront exempts de toute visite et formalités de la douane néerlandaise à leur entrée, à leur sortie et pendant le parcours du canal de Terneuzen, sauf l'apposition des plombs ou scellés aux écoutilles

et aux issues, ou la mise à bord de gardiens, dont le nombre ne dépassera pas celui de deux.

» Les gardiens participeront au feu, à la lumière et à la nourriture de l'équipage, mais il leur est défendu de recevoir aucune rétribution, indemnité ou salaire des capitaines.

» ART. 34. — Les formalités de douane sur le territoire néerlandais, en ce qui concerne les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique, et vice versa, seront déterminées par la commission mixte d'Anvers. Ces formalités ne pourront être plus rigoureuses que celles admises pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

» ART. 35. — Les navires chargés de marchandises destinées en transit de Gand pour le Rhin, et vice versa, par le canal de Terneuzen, ne seront assujettis, quant aux douanes, sur le territoire néerlandais ou le territoire belge, qu'aux formalités stipulées pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

» ART. 36. — Les marchandises destinées, soit au transit ordinaire, soit à la consommation ou à destination des entrepôts, seront régies respectivement par les lois en vigueur dans les deux pays.

» ART. 37. — Tout fait ou toute tentative de fraude sera constatée et punie suivant les dispositions des lois en vigueur dans le pays où le délit a eu lieu. »

Sont convenus des dispositions suivantes :

TITRE PREMIER

PERCEPTION DES DROITS DE NAVIGATION

ARTICLE PREMIER.

Les deux gouvernements désirant attendre que l'expérience ait démontré s'il y a des motifs d'apporter des changements au taux des droits de navigation sur le canal de Terneuzen, il est entendu

que les droits établis par le règlement du 9 avril 1830 et modifiés par le Traité du 5 novembre 1842, resteront en vigueur jusqu'à ce que cette revision ait eu lieu de commun accord.

ARTICLE 2.

Les droits seront respectivement perçus par les préposés du canal, nommés à cet effet, aux bureaux de Gand, Sas-de-Gand et Terneuzen, ainsi qu'à chaque pont.

Ces bureaux de perception seront indiqués par des écriteaux; le tarif y sera affiché.

ARTICLE 3.

Il est défendu aux capitaines ou patrons de navires ou autres embarcations de dépasser les bureaux mentionnés ci-dessus ou les ponts, avant d'avoir acquitté les droits dus.

Les employés chargés de la perception délivreront, contre le paiement des droits, des quittances extraites d'un registre à souche.

Il ne sera pas donné de quittance du paiement des droits, au passage des ponts (*bruggelden*).

ARTICLE 4.

Les droits, payables par tonneau, seront perçus conformément aux règles tracées par la décision du 20 octobre 1819, sans qu'il y ait lieu à distinguer si les navires ou bateaux sont à vide ou chargés, en tout ou en partie.

La perception se fera d'après le certificat de jaugeage, dont le capitaine ou batelier devra être porteur.

ARTICLE 5.

A la demande des préposés du canal, les capitaines ou bateliers pourront être tenus de se rendre à terre aux bureaux de perception pour justifier du paiement des droits, de la capacité de leurs bateaux et de la nature de leur chargement.

Quant aux navires qui jouissent de l'exemption des droits de navigation, ils en justifieront au premier bureau d'entrée sur chaque territoire, par l'exhibition des connaissements et autres papiers de bord.

ARTICLE 6.

A défaut de produire le certificat de jaugeage, ou si l'employé chargé de la perception des droits a des soupçons graves sur l'exactitude de ce certificat, d'après les dimensions extérieures du bateau, le patron sera obligé de payer, d'après une évaluation approximative du tonnage à faire par le dit employé, à moins qu'il ne préfère se soumettre à une vérification au même bureau de perception. Dans ce cas, les frais seront supportés par la partie succombante.

Si le patron a payé d'après l'évaluation et que, dans le terme de six mois à dater du paiement, il produise un certificat de jaugeage délivré par l'autorité du pays qui a perçu les droits, et constatant que cette évaluation lui a été préjudiciable, il y aura lieu à restitution pour l'excédent.

ARTICLE 7.

Les trains de bois, à l'exception de ceux amenés par les navires allégés, que ces navires traineront en radeau à la remorque, seront assujettis aux droits du tarif, en calculant chaque mètre cube de bois pour un tonneau.

ARTICLE 8.

Les navires et bateaux qui chargeront ou déchargeront à une distance de 1,000 mètres en deçà du pont de Meulestede jusqu'à l'écluse à Sas ou l'écluse de décharge à Gand, devront payer le même droit qu'au passage de cette écluse.

Il est défendu de commencer le chargement ou le déchargement avant que le paiement de ce droit soit effectué.

Pareillement, les navires ou bateaux qui chargeront ou déchargeront à 1,000 mètres en aval ou en amont des écluses au Sas-de-Gand et à Terneuzen, payeront le même droit qu'au passage de ces écluses.

Ces distances seront indiquées par des poteaux.

En ce qui concerne les bâtiments qui chargeront ou déchargeront dans le port extérieur ou dans l'ancien port de Terneuzen, il sera dû le même droit que celui à payer au passage des écluses.

ARTICLE 9.

Si les navires ou bateaux, qui sortent du canal après avoir acquitté les droits de navigation, sont retenus par un vent contraire dans le port extérieur de Terneuzen, il n'y aura plus lieu à leur faire payer aucun droit de port; mais si leur départ n'est point retardé par le temps ou le vent, le droit sera perçu comme sur tous les autres navires qui ne font qu'y entrer.

ARTICLE 10.

Sont exempts de droit dans le port de Terneuzen, les bateaux faisant un service régulier (*beurtlieden*), qui d'ancienne date y chargent ou déchargent, de même que les bateaux à vapeur et les barques servant *exclusivement* au transport des passagers avec leurs effets de voyage, à l'exclusion de toutes marchandises.

ARTICLE 11.

A. Tous capitaines ou patrons qui dépasseraient les bureaux de perception mentionnés à l'article 2 du présent règlement, sans y avoir acquitté les droits et pris la quittance à bord, de même que ceux qui auraient négligé de payer le droit de port à Terneuzen, seront passibles d'une amende égale au décuple du droit fraudé, non compris le montant du dit droit, qui devra toujours être acquitté en sus.

B. La même disposition, sauf en ce qui concerne la quittance, est applicable à la fraude du droit de pont.

C. Le refus de se rendre aux bureaux de perception, à la demande des employés, ou d'exhiber à ces bureaux le certificat de jaugeage, la quittance des droits de navigation ou les connaissements et autres papiers de bord, sera puni d'une amende de 50 francs (25 florins).

D. Si, faute d'acquitter les droits établis ou de se conformer à l'une des dispositions du règlement, les navires ou bateaux sont dans le cas d'être retenus au passage, les capitaines ou bateliers deviendront passibles d'un droit de 20 francs (10 florins), pour chaque jour de station dans le canal.

E. Les contraventions aux §§ 1 et 3 de l'article 8 donneront lieu à une amende du décuple du droit exigible, non compris le montant du dit droit, qui devra toujours être payé en sus.

ARTICLE 12.

Toutes les amendes devront être immédiatement payées contre quittance, au bureau le plus voisin appartenant au pays où la contravention aura été commise, ou garanties par une bonne et solvable caution, à la satisfaction des préposés du canal.

Si les capitaines ou bateliers refusent de se conformer à cette disposition ou de payer les droits dus, leurs navires ou bateaux seront retenus à leurs frais jusqu'à parfait paiement, lequel sera recouvré suivant les dispositions respectivement en vigueur dans les deux pays.

TITRE II

POLICE DE LA NAVIGATION

ARTICLE 13.

La manœuvre des écluses, vannes, poutrelles, ponts, etc., appartient exclusivement aux préposés du canal ou aux agents nommés à cet effet; il est défendu à toute autre personne de s'y livrer, sans autorisation préalable.

ARTICLE 14.

Il est défendu de jeter dans les écluses et sur les ponts des cendres, immondices, pierres, décombres ou autres objets qui pourraient y occasionner quelques entraves ou dommages.

ARTICLE 15.

Il est défendu de toucher avec des perches, crocs ou gaffes ferrées à la charpente, aux portes ou à la maçonnerie des écluses et des ponts, ou de faciliter l'entrée ou la sortie des écluses autrement qu'au moyen de pieux d'amarrage (*duc d'alven*).

ARTICLE 16.

Nul ne pourra stationner avec un navire ou bateau, en aval ou en amont, près des écluses ou des ponts, ni y attacher des chaînes

ou cordes, le passage du canal devant toujours rester libre, ce dont le maître de port ou, à son défaut, le maître éclusier, décidera.

ARTICLE 17.

Nul ne pourra entrer avec son navire ou bateau dans une écluse qu'après avoir rentré les ancres à bord, à moins qu'on ne les ait à l'avant, le jas en dessous.

ARTICLE 18.

Les navires et bateaux ne pourront entrer en pleine marche dans les écluses; ils devront être amarrés aux abords des ouvrages et être tirés afin d'éviter tout dégât.

ARTICLE 19.

Il est défendu de faire entrer un navire ou bateau dans les bassins des écluses, avant que l'opération d'un passage précédent soit entièrement terminée.

Les navires ou bateaux y entreronr chacun à son tour, en suivant l'ordre de leur arrivée, à l'exception des trains de bois, qui passeront toujours les derniers.

Pour maintenir cet ordre, le maître éclusier pourra distribuer des plombs dont les numéros déterminent le rang d'admission.

La priorité pour le passage est accordée aux yachts royaux, aux embarcations appartenant à l'administration du canal, aux barques et bateaux faisant un service régulier et reconnu, ainsi qu'aux bateaux chargés de poisson frais.

ARTICLE 20.

Les navires et bateaux ne pourront s'arrêter dans les bassins des écluses; les préposés auront le droit de les en faire sortir aussitôt après l'écluse, afin que les portes des écluses ne restent pas plus longtemps ouvertes qu'il n'est strictement nécessaire.

ARTICLE 21.

Il sera pris par les capitaines ou bateliers, au passage des écluses et des ponts, toutes les précautions possibles pour que les ouvrages d'art ne soient pas endommagés; ils seront respon-

sables de tous dégâts causés par leur faute et tenus d'en consigner immédiatement la valeur à fixer approximativement par le maître éclusier ou le garde-pont.

Les capitaines ou bateliers auront soin, au passage devant les signaux placés à cet effet, de larguer les lignes de halage ou les amarres, et de passer avec prudence aux ponts et écluses.

ARTICLE 22.

Il est défendu de naviguer à voile ou à la vapeur sur le canal; tous les navires doivent être halés ou tirés, à moins que le courant ne suffise pour les faire avancer.

ARTICLE 23.

Les navires ou bateaux à mâts fixes étant halés ou tirés, céderont toujours le côté du chemin de halage aux barques employées au transport des voyageurs et autres embarcations de ce genre qu'ils rencontreront.

ARTICLE 24.

Lorsque des navires ou bateaux à mâts fixes viennent à se rencontrer sur le canal, ceux qui remontent gardent le côté du chemin de halage, et ceux qui descendent prennent le côté opposé.

ARTICLE 25.

Les yachts royaux et les embarcations qui appartiennent aux autorités de l'un ou de l'autre pays, pourront garder le côté du chemin de halage, soit à la remonte, soit à la descente du canal.

ARTICLE 26.

Aucun navire ou bateau ne pourra stationner de Gand à Langerbrugge du côté est, et de Langerbrugge à Terneuzen du côté ouest du canal, soit pour passer la nuit ou hiverner, soit dans tout autre but, et, en cas de chargement ou de déchargement (ce qui ne pourra avoir lieu, sans autorisation préalable, à d'autres endroits qu'à ceux désignés à cet effet), l'on aura soin d'abaisser le mât et de prendre telles précautions qui seront nécessaires pour éviter tout embarras au passage d'autres bateaux, indépen-

damment de l'obligation où l'on sera toujours de quitter la place au premier avertissement.

Il y aura, tant de jour que de nuit, au moins une personne à bord.

En ce qui concerne l'endroit où devront se placer les navires ou bateaux admis à stationner entre le pont sur la vieille écluse au *Tolhuis*, le pont à *Muide* et la nouvelle écluse à Gand, les capitaines ou bateliers se conformeront aux ordres qui leur seront donnés par le maître éclusier.

ARTICLE 27.

Pour le halage, les navires et bateaux ne pourront être attachés latéralement, ils devront toujours être à la suite les uns des autres.

ARTICLE 28.

Les trains de bois, à moins qu'ils ne soient amenés à la remorque par des navires allégés, ne pourront naviguer sur le canal, ni avant le lever, ni après le coucher du soleil ; pendant la nuit, leurs conducteurs seront obligés de les attacher avec soin au côté opposé à celui du halage et d'y placer sur l'avant et sur l'arrière une lanterne à vive lumière.

ARTICLE 29.

Les bâtiments mâtés à traits carrés devront appliquer les vergues et les brasser en long, de manière à prévenir toute avarie lors du passage d'autres navires ou bateaux.

ARTICLE 30.

Les capitaines ou bateliers de navires ou embarcations qui viennent à se rencontrer aux abords des écluses ou des ponts, sont obligés d'arrêter ou de continuer leur marche, suivant l'ordre qui leur en sera donné par le maître éclusier ou le garde-pont ; faute par eux de se conformer à cet ordre, ils seront passibles de tous dommages et frais que leur refus pourrait occasionner.

ARTICLE 31.

Lorsque, à raison du temps ou du vent, la navigation du canal ou le passage aux ponts et écluses présentera des difficultés,

on sera tenu de détacher plus promptement les cordes de halage ; de faire emploi au besoin d'autres cordages, et de prendre toutes les précautions qu'exigeront les circonstances. En ce qui concerne les écluses établies sur le canal, il est entendu que, lorsqu'il n'y aura pas au moins 20 centimètres d'eau entre la quille du navire et le busc de l'écluse, le maître éclusier pourra empêcher le passage. En cas de contestation, le tirant d'eau sera constaté contradictoirement.

TITRE III

POLICE DES BORDS, DES TALUS, DES OUVRAGES D'ART ET DU LIT DU CANAL

ARTICLE 32.

Il est défendu de faire des travaux ou constructions quelconques le long des bords et chemins de halage du canal, sans en avoir, au préalable, obtenu l'autorisation de l'autorité compétente, qui indiquera l'alignement à suivre.

ARTICLE 33.

Nul ne pourra planter des arbres, haies ou taillis à une distance moindre de 3^m854 des contre-fossés ou d'autres lignes séparatives du terrain du canal.

ARTICLE 34.

Il est défendu de faire des coupures dans les digues et chemins de halage, d'y placer des aqueducs ou conduits, d'y ouvrir d'anciennes rigoles d'écoulement, de pratiquer des sentiers, montées pour voitures, escaliers, quais de déchargement, ou d'exécuter des travaux de quelque nature que ce soit sur le terrain du canal, sans en avoir obtenu l'autorisation expresse de l'autorité compétente.

ARTICLE 35.

Il est défendu de passer avec des voitures sur les digues et chemins de halage, à une distance moindre que 1 mètre, mesurée de la crête des talus.

ARTICLE 36.

Le passage sur les ponts est interdit à des voitures attelées de plus de deux chevaux ou chargées de plus de 3,000 kilogrammes. Dans tous les cas, il est défendu de trotter sur les ponts.

Tout passage sur les écluses de Terneuzen est interdit.

ARTICLE 37.

Les conducteurs de bestiaux les empêcheront de s'abreuver dans le canal et de marcher sur les talus ou berges ; ils feront, au besoin, usage de cordes, afin que les bestiaux ne puissent s'écarter de la voie publique.

ARTICLE 38.

Il est défendu de gêner le passage sur les talus, chemins de halage, etc., en y déposant des briques, terres, fumiers ou autres objets. Les dépôts de bois, matériaux et marchandises ne pourront se faire qu'à une distance de 3^m854 du terrain du canal.

ARTICLE 39.

Il est défendu de jeter dans le canal des terres, pierres, décombres, immondices ou autres objets, qui pourraient encombrer le lit.

ARTICLE 40.

Il est également défendu d'apporter le moindre dommage aux digues, écluses, ponts, aqueducs et autres ouvrages appartenant au canal.

Dispositions communes aux titres II et III.

ARTICLE 41.

Ceux qui contreviendront aux dispositions des titres II et III encourront une amende de 50 francs (25 florins) ; ils seront, en outre, tenus de réparer le dommage ou de rembourser les frais qu'ils auront occasionnés et de rétablir les choses dans leur premier état, en démolissant les constructions, plantations ou ouvrages non autorisés, le tout sans préjudice de l'application des lois dans les cas non prévus par le présent règlement.

ARTICLE 42.

Lorsqu'un navire ou bateau aura endommagé les écluses, les berges, ponts ou autres ouvrages du canal, les préposés à la manœuvre des écluses et des ponts devront en instruire leur chef, afin qu'il constate sur-le-champ, par procès-verbal, la nature du dommage, les moyens de réparation et la dépense qui en résultera.

Ces préposés auront, en outre, soin que les dégâts reconnus soient signalés à temps aux agents employés à la première écluse ou au premier pont que le navire devra passer.

Lorsqu'une pareille information aura été donnée, ces agents veilleront, sous leur responsabilité, à ce que le navire ou bateau qui a causé le dommage ne quitte en aucun cas le canal, ni ne franchisse l'écluse ou le pont, avant que la réparation de ce dommage ait eu lieu, conformément au procès-verbal, ou qu'il ait été fourni caution suffisante au gré des employés entre les mains desquels le paiement doit s'effectuer.

Il sera toujours loisible à l'auteur du dommage de le faire réparer lui-même, s'il le préfère, pourvu qu'il mette immédiatement la main à l'œuvre et l'achève d'après les ordres des employés du canal et dans le temps prescrit par eux.

Dans ce cas, si les ouvrages ne sont point exécutés comme il convient ou terminés dans le délai fixé, le double du montant de l'évaluation qui en aura été faite, deviendra exigible, et si le paiement n'en est effectué de suite, il sera garanti par une consignation en numéraire ou par une bonne et valable caution, avant que le navire ou bateau puisse sortir du canal.

TITRE IV

HALAGE DES NAVIRES ET BATEAUX

ARTICLE 43.

Le halage des navires, bateaux ou trains de bois passant par le canal de Terneuzen, ne pourra être effectué que par les soins

et l'intermédiaire des chefs haleurs, agréés de commun accord par l'autorité compétente de chaque pays.

Le passage des écluses et ponts sera interdit à tous navires, bateaux ou trains de bois qui seraient tirés par d'autres chevaux que ceux appartenant aux associations de haleurs légalement reconnues.

Sont néanmoins exceptés de cette interdiction :

1° Les bateaux jaugeant moins de trente tonneaux; 2° les bateaux halés par des chevaux appartenant aux patrons; 3° ceux qui le sont habituellement par les mêmes chevaux, pourvu que, dans ces deux derniers cas, l'on ait demandé et obtenu l'autorisation préalable.

Il sera facultatif de faire haler par des hommes.

ARTICLE 44.

Il y aura sur le canal de Terneuzen quatre stations de haleurs, savoir :

La première à Gand, la seconde à Zelzaete, la troisième au Sas-de-Gand et la quatrième à Terneuzen.

ARTICLE 45.

Les maîtres éclusiers à Gand, au Sas-de-Gand et à Terneuzen, et le garde-pont à Zelzaete rempliront respectivement les fonctions de commissaires du halage pour leur station.

ARTICLE 46.

Les prix du halage seront réglés, par cheval, ainsi qu'il suit :

	Francs.	Florins.
De Gand à Zelzaete	6 88	3 25
De Zelzaete à Gand	7 41	3 50
De Zelzaete au Sas-de-Gand et vice versa .	2 12	1 00
Du Sas-de-Gand à Terneuzen et vice versa .	6 88	3 25

Sous aucun prétexte, il ne pourra être exigé des capitaines ou bateliers d'autres prix que ceux portés au tarif ci-dessus.

ARTICLE 47.

Les demandes des capitaines ou bateliers pour le halage de leurs navires ou bateaux seront faites aux commissaires des

stations, qui détermineront le nombre de chevaux à atteler à chaque bâtiment, eu égard à la saison ainsi qu'à l'état des eaux et du vent.

Les mêmes commissaires calculeront le prix du halage d'après le tarif ci-dessus et en donneront la note aux parties intéressées.

ARTICLE 48.

Les chefs haleurs à nommer d'après l'article 43 verseront entre les mains des commissaires mentionnés ci-dessus un cautionnement de 100 francs ou 50 florins.

ARTICLE 49.

Les chefs haleurs seront obligés d'avoir constamment à leur disposition le nombre de conducteurs, de chevaux et cordes nécessaires, afin de pouvoir, dans les quinze minutes après l'avertissement qui leur sera donné par le commissaire, faire partir les bateaux qui se seraient présentés.

En cas de négligence, les commissaires pourvoiront aux besoins du service aux frais des chefs haleurs.

ARTICLE 50.

Sauf les cas de force majeure ou de circonstances extraordinaires, les chevaux attelés aux bâtiments à Gand devront les conduire jusqu'au Sas-de-Gand, et ceux attelés aux bâtiments à Terneuzen devront les conduire jusqu'à Zelzaete.

ARTICLE 51.

Les haleurs ne pourront se servir que de chevaux examinés et admis par les commissaires. Les conducteurs ne pourront être âgés de moins de 17 ans et devront être également agréés par les commissaires.

En cas de négligence ou de contravention à ces dispositions, les commissaires prendront d'office et aux frais des chefs haleurs les mesures nécessaires pour assurer la régularité du service.

ARTICLE 52.

Les haleurs seront tenus de conduire les navires, bateaux ou trains de bois le plus promptement possible à leur destination, eu égard à l'état des eaux et du vent.

Les capitaines, de leur côté, seront obligés de partir sans retard, et, dans le cas où des causes imprévues retarderaient ou empêcheraient ce départ, les capitaines devront de suite en donner avis aux commissaires ou aux haleurs.

Il sera dû, à titre de dommage, pour un retard qui ne dépassera pas la première heure, le quart, et pour celui qui dépassera la seconde heure, la moitié du prix de halage qui serait dû pour le trajet à parcourir jusqu'à la station voisine.

Lorsque le retard durera plus de trois heures, le prix de halage sera acquis en entier aux haleurs, et les chevaux pourront être dételés.

ARTICLE 53.

Les haleurs auront soin que les cordes soient bien tendues lorsqu'elles devront passer au-dessus, et qu'elles tombent à temps lorsqu'elles devront passer au-dessous des bâtiments rencontrés.

Ils détacheront les cordes au passage des signaux, placés à cet effet près des ponts et écluses, et avertiront le capitaine aussitôt qu'ils apercevront un bâtiment venant à la rencontre de celui qu'ils conduisent.

Ils agiront de même aux approches des ponts, des grandes courbes et partout ailleurs où quelque obstacle ou quelque circonstance gênerait la marche du bâtiment ou l'exposerait à des dangers.

TITRE V

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 54.

Les autorités locales des communes riveraines du canal, la gendarmerie (maréchaussée) et tous autres officiers et agents de la force publique seront tenus, lorsqu'ils en seront requis, de prêter ou faire prêter main-forte pour l'exécution des dispositions contenues dans le présent règlement.

ARTICLE 55.

Tous capitaines, patrons, bateliers et hommes d'équipage devront traiter avec égards les préposés du canal dans l'exercice de leurs fonctions; ceux qui, à l'occasion de cet exercice, leur susciteraient des entraves ou les maltraiteraient, par paroles ou voies de fait, seront poursuivis et punis conformément aux lois pénales des pays respectifs.

ARTICLE 56.

De leur côté, les préposés du canal, ainsi que les haleurs et leurs chefs, se conduiront avec déférence envers tous ceux avec lesquels ils ont des relations dans l'exercice de leurs fonctions.

Toute plainte, à laquelle leur conduite pourrait donner lieu, sera adressée aux fonctionnaires chargés de la direction du canal, dans l'un ou dans l'autre pays, afin d'y donner la suite nécessaire.

ARTICLE 57.

Dans l'application des dispositions du présent règlement, les capitaines et bateliers seront responsables pour leurs subordonnés, les parents pour leurs enfants et les maîtres pour leurs domestiques.

ARTICLE 58.

Les contraventions seront constatées par procès-verbaux, à la diligence des employés des ponts et chaussées, des préposés du canal ou des agents de la police locale.

ARTICLE 59.

Lors même qu'un capitaine ou batelier se croira lésé, soit par la manière d'agir des préposés du canal, soit par les droits ou les dommages-intérêts qu'ils auraient réclamés, il n'en devra pas moins se soumettre à ce qui aura été exigé de lui, sauf à exercer ensuite son recours près de l'autorité compétente, à fin de redressement et de restitution, s'il y a lieu.

ARTICLE 60.

Les préposés chargés de la perception des droits de navigation

du canal et de la manœuvre des ponts et écluses n'apporteront aucun retard à l'expédition et au passage des navires et bateaux.

ARTICLE 61.

Le paiement des droits se fera en monnaie ayant cours légal dans le pays où le bureau de perception est établi.

ARTICLE 62.

Un exemplaire du présent règlement sera déposé dans chaque bureau de perception, où les capitaines et bateliers pourront en prendre connaissance.

ARTICLE 63.

Les dispositions du règlement du 9 avril 1830 continueront à être en vigueur en ce qui concerne la navigation du canal latéral de Roodenhuizen à Hulst et Axel.

FORMALITÉS DE DOUANES A OBSERVER PAR LES NAVIRES SE RENDANT DE GAND
A UN AUTRE PORT DE LA BELGIQUE ET VICE VERSA.

ARTICLE 64.

Les formalités de douane sur le territoire néerlandais, en ce qui concerne les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique, et *vice versa*, seront les mêmes que celles admises pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Anvers, 20 mai 1843.

Signé: H. DE BROUCKERE.

LESPIRT.

CATTEAUX-WATTEL.

L. JACOBS.

L. VEYDT.

ÉD. DE CUYPER, *secrétaire*.

Signé: COPES VAN HASSELT.

BOEYE.

H. VAN DE VELDE.

VAN KARNEBEEK.

WAGTHO.

C. LE CLERCQ, *secrétaire*.

La présente Convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées, à Anvers, dans le délai de deux mois, ou plus tôt si faire se peut.

Les règlements seront exécutoires le trente et unième jour après l'échange des ratifications.

A dater du même jour, les règlements provisoires concernant le pilotage, la surveillance commune et le droit de navigation de l'Escaut et de ses embouchures, arrêtés à Anvers par la commission mixte, les 24 et 25 octobre 1839, cesseront de sortir leur effet.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention en double, conjointement avec les secrétaires.

Fait à Anvers, le 20 mai de l'an de grâce mil huit cent quarante-trois.

Signé : H. DE BROUCKERE.

LESPIRT.

CATTEAUX-WATTEL.

L. JACOBS.

L. VEYDT.

ORBAN.

JOIRIS.

ÉD. DE CUYPER, *secrétaire*.

Signé : COPES VAN HASSELT.

BOEYE.

VAN DE VELDE.

VAN KARNEBEEK.

WAGHTO

C. LE CLERCQ, *secrétaire*.

L'échange des ratifications eut lieu, à Anvers, le 14 août 1843.

H. — Article additionnel ajouté au règlement pour l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, relativement à la pêche et au commerce de pêcheurie, arrêté et signé à Anvers, le 20 mai 1843.

Les lieux ou ports d'amarrage et de décharge seront les mêmes pour les pêcheurs des deux pays.

Les moules, salicoques et limaçons pêchés dans le Braakman et déchargés aux endroits d'amarrage désignés par le gouvernement néerlandais, pourront de là être transportés par la route la plus directe jusqu'en Belgique, par le bureau de Bouchaute ou

tout autre qui sera désigné par le gouvernement belge, sans être assujettis à aucuns droits ou formalités dans leur parcours sur le territoire néerlandais.

Les produits susmentionnés de la pêche dans le Braakman seront, sous tous les rapports, traités dans les deux pays comme les produits de la pêche nationale.

Le présent article additionnel aura la même force et valeur que s'il était ou avait été inséré, mot à mot, dans le susdit règlement, et il aura la même durée.

Arrêté et signé à La Haye, le 7 août mil huit cent quarante-trois, entre le général Prisse, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges, et le baron Huyssen Van Kattendyke, ministre des affaires étrangères de S. M. le Roi des Pays-Bas.

(L. S.) PRISSE.

(L. S.) HUYSSSEN VAN KATTENDYKE.

L'article 8 du Traité du 19 avril 1839 portait :

« L'écoulement des eaux des Flandres sera réglé entre la » Hollande et la Belgique d'après les stipulations arrêtées à cet » égard dans l'article 6 du Traité définitif conclu entre » Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne et les États Généraux, le » 8 novembre 1785¹; et, conformément au dit article, des com- » missaires, nommés de part et d'autre, s'entendront sur » l'application des dispositions qu'il consacre. »

En exécution de cette clause, des commissaires belges et hollandais, réunis à Gand, y signèrent le 20 mai 1843, à la même date que la signature des Règlements reproduits ci-dessus, une Convention destinée à régler l'écoulement des eaux des

1. Article 6 du Traité de Fontainebleau du 8 novembre 1785 :

LL. HH. PP. feront régler de la manière la plus convenable, à la satisfaction de l'Empereur, l'écoulement des eaux des pays de S. M., en Flandre et du côté de la Meuse, afin de prévenir, autant que possible, les inondations. LL. HH. PP. consentent même, qu'à cette fin, il soit fait usage, sur un pied raisonnable, du terrain nécessaire sous leur domination. Les écluses qui seront construites à cet effet sur les territoires des États Généraux resteront sous leur souveraineté, et il n'en sera construit, dans aucun endroit de leur territoire, qui pourraient nuire à la défense de leurs frontières. Il sera nommé respectivement dans le terme d'un mois, après l'échange des ratifications, des commissaires qui seront chargés de déterminer les emplacements les plus convenables pour les dites écluses ; ils conviendront ensemble de celles qui devront être soumises à une règle commune.

Flandrés. Cet acte confirmait les dispositions de l'article 20 du Traité du 5 novembre 1842, relatives au canal de Terneuzen.

Nous reproduisons le texte de la Convention du 20 mai 1843 :

Convention conclue à Gand, le 20 mai 1843, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour régler l'écoulement des eaux des Flandres ¹.

S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, en exécution de l'article 8 du Traité du 19 avril 1839, concernant l'écoulement des eaux des Flandres, ont nommé leurs commissaires, savoir :

S. M. le Roi des Belges :

Les sieurs

S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg :

Les sieurs

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, et agissant conformément au Traité susmentionné et à celui du 5 novembre 1842, sont convenus des dispositions suivantes :

SECTION I

CANAL DE TERNEUZEN

ARTICLE PREMIER.

Conformément aux dispositions de l'article 20 du Traité du 5 novembre 1842, le canal de Terneuzen ne servira plus, à partir du 5 novembre 1844, que de voie de navigation et de voie d'écoulement pour les eaux qui y sont amenées par la partie supérieure du dit canal et par le canal de Langeleede.

1. *Bulletin officiel* de 1843, n° 473.

ARTICLE 2.

Lorsque, suivant les indications des agents du gouvernement belge, à ce préposés en vertu du dernier § de l'article 20 du Traité du 5 novembre 1842, le canal ne devra pas être baissé, il sera constamment tenu à sa jauge ordinaire de navigation, fixée comme suit :

Pour la partie comprise entre Gand et le Sas de Gand, quatre mètres quarante centimètres (4^m40) au-dessus du busc de l'écluse d'amont au Sas de Gand, et pour la partie comprise entre cette dernière ville et Terneuzen, quatre mètres vingt centimètres (4^m20) au-dessus du même busc.

ARTICLE 3.

Dans le cas où la baisse du canal serait jugée nécessaire pour l'exécution des travaux d'entretien ou de restauration sur le territoire des Pays-Bas, l'époque et la durée des baisses seront réglées de commun accord par les ingénieurs en chef dans la Flandre orientale et la Zélande.

Si, par des circonstances de force majeure, il y avait nécessité de baisser le canal sans qu'il fût possible de se concerter à ce sujet, le fonctionnaire néerlandais qui aura ordonné cette manœuvre en fera connaître immédiatement les motifs à l'ingénieur en chef dans la Flandre orientale.

ARTICLE 4.

Les agents du gouvernement belge mentionnés à l'article 2 ci-dessus, l'ingénieur en chef dans la province de Zélande, l'ingénieur de l'arrondissement et le fonctionnaire résidant au Sas de Gand ou à Terneuzen, chargé de faire exécuter les manœuvres des écluses, correspondront directement entre eux.

SECTION II

TERRAINS SITUÉS A LA DROITE DU CANAL DE TERNEUZEN

ARTICLE 5.

Les eaux des terres et polders des communes de *Zelzacte*, *Wynckel*, *Wachtebeke*, *Moerbeke*, *Kemseke*, *Stekene* et *la Clinge*

continueront à s'écouler sans entraves vers les canaux et criques du territoire néerlandais. De là, elles seront conduites en temps utile à la mer, au moyen des travaux à construire en vertu du Traité du 5 novembre dernier.

Les canaux, écluses, aqueducs et autres ouvrages d'art situés dans les Pays-Bas, et destinés à mettre les eaux belges en communication avec la nouvelle voie d'écoulement, seront entretenus en bon état à la diligence du gouvernement des Pays-Bas.

ARTICLE 6.

Il est néanmoins entendu que les polders du pays de Waes, dont les eaux s'écoulaient autrefois par le chenal aboutissant au Boeren-Magazyn, pourront, s'ils le jugent utile, recourir de nouveau à ce mode d'écoulement, à leurs frais et en se conformant aux lois et règlements des Pays-Bas.

ARTICLE 7.

Dans le cas où l'on ferait de nouveaux endiguements en avant des polders de *Saeftingen* et du *Nouvel-Aremberg*, l'écoulement des anciens et des nouveaux polders sera dirigé, aux frais des intéressés, vers la mer par les schorres.

En attendant, l'écoulement en sens inverse, provisoirement accordé en 1805 pour le polder de *Saeftingen* à travers celui de *Kieldrecht*, est maintenu.

SECTION III

TERRAINS SITUÉS A LA GAUCHE DU CANAL DE TERNEUZEN JUSQU'A LA WATERINGUE ISABELLE

ARTICLE 8.

Les eaux des terrains compris dans la wateringue connue, avant 1830, sous la dénomination de wateringue d'*Assenede* ou de *Saint-Albert*, et qui s'écoulaient par l'écluse d'*Amelie* et par l'écluse *Noire*, située dans la digue séparative des polders *Smalle Gelande* et *Saint-Pierre*, seront conduites en temps utile à la mer

au moyen des travaux nécessaires, que le gouvernement des Pays-Bas fera exécuter en vertu du Traité du 5 novembre dernier.

Les canaux, écluses, aqueducs et autres ouvrages d'art, situés sur le territoire néerlandais, destinés à mettre les eaux belges en communication avec la nouvelle voie d'écoulement, seront entretenus en bon état à la diligence du gouvernement des Pays-Bas.

ARTICLE 9.

Les eaux des polders et terrains situés à la gauche du canal de Terneuzen, tant en Belgique que dans les Pays-Bas, et qui s'écoulent actuellement par les écluses en aval du Sas de Gand, pourront être conduites ensemble dans les voies d'écoulement à créer par le gouvernement des Pays-Bas, en exécution du Traité du 5 novembre 1842.

ARTICLE 10.

L'association de la wateringue de l'écluse *Noire*, instituée par arrêté de S. M. le Roi des Belges, du 15 décembre 1833, aura la faculté, outre les moyens d'écoulement stipulés ci-dessus, de continuer à se servir, à ses frais, de ceux dont elle est en possession aujourd'hui.

A cet effet, elle conservera l'usage et l'administration de l'écluse de mer construite à côté de l'écluse *Isabelle* dans le havre de *Bouchaute* et des canaux et autres ouvrages qui en dépendent.

Les eaux de cette wateringue continueront à traverser le polder *Grand-Isabelle*.

ARTICLE 11.

La direction actuelle de la dite wateringue est maintenue.

A l'avenir, les personnes nommées pour en faire partie ne pourront exercer leurs fonctions sur le territoire néerlandais qu'après l'homologation de leur nomination par le gouvernement des Pays-Bas.

Cette homologation sera considérée comme accordée si, dans le délai de deux mois, à partir du jour où la notification des nominations aura été faite au gouvernement des Pays-Bas, celui-ci n'a pas fait connaître au gouvernement belge ses motifs de refus.

ARTICLE 12.

Les polders ou fractions de polders néerlandais que la chose intéresse, pourront faire partie de la wateringue aux mêmes conditions que les terrains belges.

SECTION IV

WATERINGUE D'ISABELLE

ARTICLE 13.

L'association de la wateringue d'*Isabelle* conserve l'usage et l'administration de l'écluse de mer dite écluse *Isabelle*, et des ouvrages qui en dépendent.

ARTICLE 14.

La direction actuelle de la dite wateringue est maintenue.

A l'avenir, les personnes nommées pour en faire partie ne pourront exercer leurs fonctions sur le territoire néerlandais qu'après l'homologation de leur nomination par le gouvernement des Pays-Bas.

Cette homologation sera considérée comme accordée si, dans le délai de deux mois, à partir du jour où la notification des nominations aura été faite au gouvernement des Pays-Bas, celui-ci n'a pas fait connaître au gouvernement belge ses motifs de refus.

SECTION V

WATERINGUE DU CAPITALÉN-DAM

ARTICLE 15.

L'association de la wateringue du *Capitalen-Dam* sera divisée en deux sections : l'une comprendra les terres situées en Belgique, l'autre celles situées dans les Pays-Bas.

ARTICLE 16.

Chaque section organisée séparément par les soins des gouvernements respectifs, aura sa direction spéciale et sera régie par un règlement arrêté par elle et approuvé par le gouvernement.

Il sera donné communication de ces règlements, ainsi que des changements qui pourraient y être apportés dans la suite, à la direction centrale instituée par l'article 18.

ARTICLE 17.

L'administration de chacune des deux sections sera entièrement indépendante de l'autre, en ce qui se rapporte aux travaux nécessaires pour conduire les eaux au bassin commun de la *Ligne* ou *Passequeule*, et, en général, en ce qui concerne les intérêts qui se rattachent à l'état intérieur du territoire.

Il est néanmoins entendu qu'il ne pourra être mis aucun obstacle au passage des eaux de la section belge par les polders néerlandais de *Groote Jonckvrouw* et *Passequeule*; la dite section pourra en tout temps effectuer, aux canaux qui traversent à cet effet ces polders, tous les travaux d'entretien nécessaires dans l'intérêt de l'écoulement.

Les ponts, ponceaux, buses et canaux dans les deux polders susdits ne pourront être élargis sans le consentement de la direction centrale.

ARTICLE 18.

Il est institué une direction centrale composée du directeur et de deux jurés de chaque section; elle sera présidée par le directeur de la section néerlandaise, et s'adjoindra un agent comptable qui remplira les fonctions de greffier.

La direction centrale informera la députation permanente du Conseil provincial de la Flandre orientale, et la députation des États de Zélande, de l'entrée en fonctions de ses membres.

ARTICLE 19.

La direction centrale est chargée exclusivement de l'administration des écluses du *Capitalen-Dam*, de la *Madelaine*, du *Verlaet* et de leurs dépendances, du canal dit la *Ligne* ou *Passequeule*, depuis l'aval de l'écluse de *Sainte-Marguerite* jusqu'aux écluses

de mer désignées ci-dessus, ainsi que de tous les ponts et pontons situés sur le canal.

ARTICLE 20.

Elle fera en sorte que les eaux des deux sections soient déchargées avec toute la promptitude possible.

A cet effet, elle déterminera et fera exécuter tous les travaux nécessaires au canal et aux ouvrages susmentionnés.

ARTICLE 21.

La direction centrale arrêtera, le plus tôt possible, un règlement d'administration, après avoir pris l'avis de l'assemblée générale de chaque section.

Ce règlement sera soumis, avec les délibérations de ces assemblées, à l'approbation du gouvernement des Pays-Bas.

Ces mêmes pièces seront communiquées pour information à la députation permanente du Conseil provincial de la Flandre orientale.

ARTICLE 22.

Chaque section payera une part proportionnelle à sa surface dans les dépenses à faire du chef des ouvrages dont l'administration est confiée à la direction centrale.

Cette part contributive sera portée d'office au budget des sections et versée dans la caisse de l'agent comptable, sur simple mandat de la direction centrale.

Copie du budget et du compte détaillé des dépenses faites par la direction centrale sera annuellement envoyée à la direction de chaque section, pour être communiquée à l'assemblée générale.

SECTION VI

WATERINGUE DE SLIPPENDAMME (EECLOO ET LEMBEKE)

ARTICLE 23.

L'écoulement des eaux de la wateringue *Slippendamme* (Eecloo et Lembeke) continuera à avoir lieu par l'écluse placée à côté de la ville d'*Aardenbourg* et par celle dite *Oostsluis* sur le Zwin.

ARTICLE 24.

L'association de la wateringue restera chargée de l'entretien du canal dit *Eecloosche-Watergang*, de l'écluse d'Aardenbourg et des ponts situés dans la commune de *Sainte-Croix*, connus sous les noms de : 1° *Latersbrugge* dans le *Keursteen-weg*; 2° *Hoogbrug* à l'extrémité du *Groenen-weg*; 3° celui dans le *Kruis-weg* ou *Cocx-weg*.

Les bourrelets de ce canal, en amont d'Aardenbourg, seront rétablis et maintenus par la dite wateringue à une hauteur correspondante à la face supérieure des longerons du pont en maçonnerie placé sur le canal à sa rencontre avec la route d'Aardenbourg à Maldegem.

Ces bourrelets auront soixante-quinze centimètres (0^m75) de largeur en crête, et des talus de deux pour un, du côté de l'eau, et de un et demi pour un, du côté des terres.

ARTICLE 25.

L'écluse d'Aardenbourg sera fermée quand les eaux dans le polder de *Bewestereede-Benoorden* auront atteint le peil de souffrance fixé à un mètre soixante-quinze centimètres (1^m75) au-dessus du radier de l'écluse dite *Oostsluis*, sans toutefois avoir dépassé celui de l'*Eecloosche-Watergang*, fixé à un mètre dix-huit centimètres (1^m18) au-dessus du radier de l'écluse placée au port d'Aardenbourg, à la droite de celle du *Watergang d'Eecloo*.

ARTICLE 26.

Dans le cas où ces deux peils seraient dépassés, l'écluse d'Aardenbourg sera manœuvrée de manière que les eaux du polder et du *watergang* puissent alternativement s'écouler.

ARTICLE 27.

L'écluse dite *Oostsluis* et les ouvrages à la mer qui en dépendent, seront entretenus aux frais de la wateringue et des polders qui s'en serviront pour l'écoulement de leurs eaux, chacun en raison de sa surface.

ARTICLE 28.

L'administration de l'écluse dite *Oostsluis* sera confiée à une direction composée de quatre membres, dont deux seront nommés

par les directions des polders néerlandais traversés par les eaux de la dite wateringue et qui ont leur écoulement par cette écluse, et deux par la direction de la wateringue Slippendamme (Eecloo et Lembeke).

Elle sera présidée par un des membres néerlandais et s'adjoindra un agent-comptable qui remplira les fonctions de greffier.

La direction informera la députation permanente du Conseil provincial de la Flandre orientale et la députation des États de Zélande de l'entrée en fonctions de ses membres.

ARTICLE 29.

La direction arrêtera, le plus tôt possible, un règlement d'administration, après avoir pris l'avis des directions des polders et de la wateringue désignée à l'article précédent.

Ce règlement sera soumis, avec les délibérations de ces directions, à l'approbation du gouvernement des Pays-Bas.

Les mêmes pièces seront communiquées pour information à la députation permanente du Conseil provincial de la Flandre orientale.

SECTION VII

WATERINGUE DE SLIPPENDAMME (MALDEGEM)

ARTICLE 30.

L'écoulement des eaux de la wateringue de *Slippendamme* (Maldegem), et de toutes celles qui se jettent actuellement dans l'*Eede*, continuera à avoir lieu conformément à la convention du 2 octobre 1828.

ARTICLE 31.

La wateringue de *Slippendamme* (Maldegem) est autorisée à augmenter, à ses frais, le débouché de l'écluse située à l'extrémité du canal d'Aardenbourg, après s'être entendue, à ce sujet, avec l'administration de la ville de l'Écluse.

ARTICLE 32.

Les bouvrelets bordant l'*Eede*, depuis la limite des deux pays jusqu'à la ville d'Aardenbourg, seront rétablis et maintenus par

la dite wateringue à une hauteur correspondante à cinquante centimètres (0^m50) au-dessus des culées du pont en maçonnerie situé en face de l'église de la commune d'Eede.

Ces bourrelets auront soixante-quinze centimètres (0^m75) de largeur en crête et des talus de deux pour un, du côté de l'eau, et de un et demi pour un, du côté des terres.

SECTION VIII

WATERINGUE DU PAS-SLUIS

ARTICLE 33.

L'écoulement des eaux de la wateringue du *Pas-sluis*, vers le Zwin, continuera par les moyens existants.

ARTICLE 34.

La direction actuelle est maintenue.

Les nouvelles nominations seront portées à la connaissance de la députation permanente du Conseil provincial de la Flandre occidentale et de la députation des États de Zélande.

Le membre de la direction appelé à représenter les polders situés sur le territoire des Pays-Bas, mentionnés à l'article 3 du règlement en date du 25 mars 1817, sera choisi parmi les propriétaires néerlandais.

ARTICLE 35.

La direction et l'assemblée générale se réuniront là où elles le jugeront convenable.

Elles seront présidées par le membre néerlandais.

ARTICLE 36.

Le règlement en vigueur est maintenu dans toutes ses dispositions, auxquelles il n'est pas dérogé par les articles précédents.

SECTION IX

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 37.

Les administrations des wateringues ou écluses mentionnées dans la présente Convention seront tenues de se conformer aux règlements et arrêtés existants ou à établir dans le royaume des Pays-Bas, relatifs aux polders et wateringues en général, pour tous les travaux à exécuter sur le territoire néerlandais, ainsi que pour les rôles d'impositions, en tant qu'ils concernent la partie néerlandaise des wateringues.

ARTICLE 38.

Les dimensions des canaux et le débouché des ouvrages d'art servant, en Belgique, à l'écoulement des eaux des Flandres vers le territoire néerlandais, ne pourront être augmentés sans le consentement du gouvernement des Pays-Bas.

Il est également interdit de diminuer les dimensions ou débouchés des ouvrages servant, sur le territoire néerlandais, à l'écoulement des mêmes eaux, sans le consentement du gouvernement belge.

Les ouvrages d'art mentionnés dans cet article, avec l'indication de leurs dimensions, sont cotés en rouge sur la carte en trois feuilles ci-jointe, savoir :

Les ouvrages du territoire belge sous les n^{os} 5, 6, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 51, 52, 55 et 56.

Les ouvrages du territoire néerlandais sous les n^{os} 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 12, 13, 18, 22, 34, 35, 39, 40, 46, 48, 49, 50, 53 et 54.

ARTICLE 39.

Il est toutefois entendu que des changements ayant seulement pour but de faciliter ou modifier l'écoulement des eaux, sans nuire aux propriétés intéressées, pourront se faire avec le consentement de l'administration des provinces belges et néerlandaises que la chose concerne.

ARTICLE 40.

Les administrations belges des polders ou wateringues, qui ont des ouvrages à entretenir sur le territoire néerlandais, sont autorisées à nommer des agents chargés d'exercer la police de conservation sur ces ouvrages.

Il sera accordé à ces agents, par le gouvernement des Pays-Bas, la qualité publique nécessaire pour que leurs procès-verbaux fassent foi en justice.

ARTICLE 41.

Les propriétés pour lesquelles on cessera, avec l'autorisation de l'autorité compétente du pays où elles sont situées, de faire usage des moyens d'évacuation mentionnés dans la présente Convention, ne seront plus imposables de ce chef, à partir de l'exercice qui suit celui dans lequel la résolution en aura été notifiée à la direction de la wateringue que la chose concerne.

On ne pourra plus recourir à ces moyens d'écoulement pour les mêmes propriétés, sans le consentement de l'assemblée générale de la dite wateringue, approuvé par l'autorité compétente.

ARTICLE 42.

Les autorités provinciales des deux Flandres et de la Zélande, les ingénieurs en chef dans ces provinces, et les directions des polders compris dans une même wateringue, correspondront directement entre eux, pour toutes les affaires qui concernent l'écoulement des eaux.

ARTICLE 43.

S'il s'élève des difficultés entre des wateringues, des polders ou entre les membres d'une régie commune, relativement à l'exécution ou à l'application de la présente convention, la question sera soumise à une commission chargée de concilier les parties, si faire se peut, ou de décider à la pluralité des voix.

En cas de partage, il en sera référé aux deux gouvernements.

ARTICLE 44.

Cette commission sera composée d'un nombre égal de membres de part et d'autre, savoir : de deux membres nommés par chacune

des députations permanentes des provinces intéressées à l'objet en litige, et des ingénieurs en chef dans les dites provinces.

ARTICLE 45.

Il n'est porté aucun préjudice ni donné aucune valeur nouvelle aux droits ou prétentions que les associations des polders ou wateringues auraient à faire valoir les unes à charge des autres, en tant que les dits droits ou prétentions ne soient contraires aux stipulations de la présente convention.

ARTICLE 46.

Si, par la suite, il est reconnu nécessaire de modifier la présente convention, les changements à y apporter feront l'objet d'arrangements ultérieurs entre les deux gouvernements

SECTION X

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

ARTICLE 47.

Conformément aux stipulations du § C de l'article 20 du Traité du 5 novembre dernier, pendant les deux années qu'exigera l'exécution des nouveaux écoulements, les ouvrages d'art établis sur le canal de Gand à Terneuzen seront manœuvrés dans l'intérêt des deux pays et de la même manière que la chose avait lieu avant 1830.

A cet effet, il sera immédiatement établi une correspondance journalière entre les agents du gouvernement belge, chargés de la direction du canal sur le territoire belge, et les agents chargés des fonctions analogues sur le territoire néerlandais, et résidant, soit au Sas de Gand, soit à Terneuzen.

ARTICLE 48.

Jusqu'à ce que le règlement à faire pour la wateringue du Capitaleu-Dam, conformément à l'article 21 de la présente Convention, soit rendu exécutoire, les règlements approuvés par arrêtés du préfet du département de l'Escaut, en date du 13 septembre 1808 et du 24 avril 1809, et par celui de la députation

dés États de la Zélande, du 18 janvier 1828, sont maintenus, en tant qu'ils concernent les ouvrages dont l'administration appartient à la direction centrale.

ARTICLE 49.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Gand, dans le délai de quarante jours, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les commissaires susnommés ont signé la présente Convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Gand, le vingtième jour du mois de mai de l'an mil huit cent quarante-trois.

(L. S.) NOEL.

(L. S.) HURGRONJE.

(L. S.) R. DE PUYDT.

(L. S.) VAN DER HEIM VAN
DUYVENDYKE.

(L. S.) J. DE BROCK.

(L. S.) D.-J. LEJEUNE.

(L. S.) A. CALAND.

(L. S.) J. WOLTERS.

Les ratifications furent échangées, à Gand, le 29 juin 1843.

Nous compléterons cet exposé relatif aux Conventions du 20 mai 1843, en reproduisant ici le texte de l'arrêté royal du 26 mai 1849, qui contient les mesures administratives prises à ce sujet par le gouvernement belge :

Arrêté royal du 26 mai 1849¹.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 5 juin 1839 (*Bulletin officiel*, XIX, n° 263), relativement au remboursement, par l'État, du péage établi sur l'Escaut, au profit du gouvernement des Pays-Bas, par l'article 9, § 3, du Traité du 19 avril 1839 ;

¹ *Moniteur belge* du 5 juin 1849

Revu l'article 10 du règlement pour l'exécution de l'article 9 du Traité prémentionné, signé à Anvers, le 20 mai 1843, portant :

« Le droit de navigation de l'Escaut sera payé à l'agent des » Pays-Bas à Terneuzen, avant que le navire quitte le lieu, soit » pour la pleine mer, soit pour le territoire belge, sauf le cas » prévu à l'article 8 ; et à celui d'Anvers : 1° pour les navires » venant de la pleine mer, dans le délai d'un mois après leur » arrivée du passage à Anvers ; 2° pour les navires allant à la » pleine mer avant leur départ. »

Vu la formule de la quittance du péage annexée au règlement prémentionné, de laquelle il résulte qu'il n'y a pas obligation pour le capitaine de se présenter lui-même pour effectuer le paiement de ce droit de navigation ;

Voulant, dans l'intérêt de la navigation et du commerce, régler, d'une part, le mode du remboursement du péage acquitté à Terneuzen, et, d'autre part, continuer à faire payer directement en mains de l'agent néerlandais à Anvers, par un agent belge, pour compte et à la décharge des capitaines, le péage dû pour les navires assujettis à payer le droit susdit dans ce port ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances, Notre Ministre des Affaires Étrangères entendu,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER.

Le remboursement du péage acquitté entre les mains de l'agent néerlandais à Terneuzen continuera à être ordonné au profit des intéressés par le directeur des contributions directes, douanes et accises, à Gand, après qu'il aura reconnu que le péage était réellement dû.

ARTICLE 2.

Les demandes de remboursement de péage acquitté à Terneuzen, pour les navires venant de la pleine mer, seront adressées au receveur des douanes à Gand, avec la quittance de l'agent néerlandais.

Ce receveur s'assurera par l'inspection de la charte-partie ou

s'il n'en existe pas, du manifeste, des connaissements et du journal de bord, que le navire arrive réellement de la pleine mer. Il exigera, au besoin, un rapport de mer spécial du capitaine et le contrôlera immédiatement par l'interrogatoire des gens de l'équipage. Dans les trois jours, il transmettra la demande de remboursement au fonctionnaire désigné à l'article premier en l'informant des résultats de son examen.

ARTICLE 3.

Les demandes de remboursement du péage acquitté à Terneuzen pour les navires qui se rendent à la pleine mer, seront adressées directement au directeur des contributions directes, douanes et accises à Gand. L'intéressé y joindra la quittance de l'agent néerlandais et un certificat de l'inspecteur du pilotage à Anvers, attestant que le navire a pris la pleine mer.

ARTICLE 4.

Le payement direct du péage entre les mains de l'agent néerlandais à Anvers continuera à se faire par les soins de l'inspecteur du service actif des douanes au dit port pour compte et à la décharge des capitaines, savoir : 1^o pour les navires dont l'arrivée de la pleine mer sera constatée conformément aux dispositions suivantes, dans le délai d'un mois après leur entrée ou passage à Anvers ; 2^o pour les navires allant à la pleine mer, avant leur départ.

ARTICLE 5.

Le receveur des douanes à Lillo transmettra journellement à ce fonctionnaire un relevé, formé d'après les registres n^{os} 1 et 11 (douanes), des navires qui auront été déclarés, soit à l'entrée, soit à la sortie par mer.

ARTICLE 6.

A l'arrivée des navires au bureau de déchargement, le receveur s'assurera par l'inspection de la charte-partie, ou s'il n'en existe pas, du manifeste, des connaissements et du journal de bord, que le navire vient réellement de la pleine mer. Au besoin, il exigera un rapport de mer spécial du capitaine et le contrôlera

immédiatement par l'interrogatoire des gens de l'équipage. Dans les trois jours, il informera l'inspecteur du service actif des douanes à Anvers des résultats de son examen.

ARTICLE 7.

Si cet examen n'établissait pas suffisamment que le péage est dû d'après les dispositions du règlement du 20 mai 1843, il sera laissé à la charge du capitaine qui aurait déclaré faussement venir de la pleine mer, à moins qu'il n'administre la preuve à la satisfaction de l'administration, endéans le délai fixé à l'article 4 du présent arrêté, de la provenance de la pleine mer.

ARTICLE 8.

Au départ d'Anvers ou au passage devant ce port des navires sortant par mer, l'inspecteur du service actif des douanes se fera représenter tous les livres et papiers de bord. Si l'examen de ces documents, la nature du chargement ou quelque autre indice faisait supposer que les navires sont destinés pour Flessingue ou un autre port de l'Escaut, la restitution au trésor du péage acquitté par anticipation sera garantie avant le départ du navire.

ARTICLE 9.

Cette garantie pourra être fournie au moyen d'un engagement écrit d'une personne reconnue solvable de restituer endéans le mois le péage au trésor, sur la réquisition qui lui en sera faite, si elle ne pouvait prouver, à la satisfaction de l'administration, l'entrée en pleine mer des navires à l'égard desquels la suspicion de fausse déclaration à la sortie se serait élevée.

Ces actes d'engagement pourront être généraux et permanents.

ARTICLE 10.

L'inspecteur du pilotage à Anvers et le receveur du pilotage Gand seront tenus de fournir directement au directeur des contributions directes, douanes et accises à Gand, ainsi qu'à l'inspecteur du service actif des douanes à Anvers, tous les renseignements qui leur seront réclamés à l'effet de reconnaître la provenance ou la destination des navires qui auront remonté ou descendu l'Escaut.

ARTICLE 14.

Le mode de comptabilité en vigueur pour le remboursement et le paiement direct du péage sur l'Escaut est maintenu provisoirement.

Nos Ministres des Finances et des Affaires Étrangères sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 26 mai 1849,

(Signé) LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

(Signé) FRÈRE-ORBAN.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

(Signé) C. D'HOFFSCHMIDT.

CHAPITRE IV

Le Rachat du Péage de l'Escaut

SOMMAIRE

APPLICATION DE LA LOI DU 5 JUIN 1839. — ACHEMINEMENT AUX NÉGOCIATIONS POUR LE RACHAT DU PÉAGE DE L'ESCAUT. — LES NÉGOCIATIONS ET LE TRAITÉ CONCLU AVEC LES PAYS-BAS LE 12 MAI 1863. — LE TRAITÉ GÉNÉRAL POUR LE RACHAT DU PÉAGE. — FÊTES, DISCOURS, ANNIVERSAIRE.

Application de la Loi du 5 juin 1839.

L'article 9 du Traité de paix signé à Londres, le 19 avril 1839, avait décrété qu'un péage sur la navigation de l'Escaut serait prélevé au profit de la Hollande.

Nous avons vu que la loi du 5 juin 1839 stipulait que la taxe à percevoir par le gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut, pour se rendre de la mer en Belgique ou de Belgique à la mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, serait remboursée par l'État belge aux navires de toutes les nations, les navires néerlandais exceptés. Avant le 1^{er} janvier 1843, l'administration belge avait à examiner si le bénéfice de cette disposition serait maintenu en faveur des pays avec lesquels il ne serait pas intervenu d'arrangements commerciaux de douanes ou de navigation.

Vers la fin de 1842, le gouvernement du Roi consulta les

Chambres de commerce du pays au sujet du maintien des dispositions de la loi de 1839.

La Chambre de commerce d'Anvers ne se borna pas à demander que le péage continuât à être remboursé par l'État belge, elle exprima le désir que cette disposition prit un caractère définitif. Mais les Chambres de commerce de Bruges, de Bruxelles, de Gand, de Louvain et d'Ostende furent d'avis que le remboursement devait être refusé aux navires des nations qui ne traitaient pas les bâtiments belges comme les leurs propres.

Le gouvernement, qui avait entamé des négociations commerciales avec plusieurs nations étrangères, proposa au Parlement de proroger jusqu'au 1^{er} juin 1846 le terme inscrit dans la loi de 1839.

Ce projet de loi ne fut jamais soumis aux délibérations de la Chambre des Représentants; mais il fut examiné par les sections de l'Assemblée qui en approuvèrent le principe, tout en proposant de réduire de trois à un an le délai réclamé par le gouvernement :

« En présence de ces vues contradictoires, dit la section centrale par l'organe de son rapporteur, M. De la Coste, en présence de ces questions délicates, dans l'attente de graves discussions qui s'y rattachent et qu'il ne faut point préjuger, la section centrale a pensé avec le Ministre qu'il convenait de différer encore de quelque temps l'examen définitif que provoque l'article 2 de la loi de 1839, mais elle a jugé cependant qu'un nouveau délai de trois ans n'était pas nécessaire, et elle vous en proposera un plus court dans l'espoir d'activer la conclusion des arrangements que cet article a en vue. A cette occasion je ferai remarquer qu'il ne peut être ici question d'arrangements *quelconques* relatifs soit au commerce, soit à la douane, soit à la navigation, mais d'arrangements par lesquels la complète réciprocité serait établie ou qui, du moins, offriraient des avantages en considération desquels le remboursement serait stipulé. »

Dans la séance du 14 février 1843, la Chambre avait à fixer son ordre du jour. On fit mention du projet de loi relatif à l'Escaut. Le Ministre de l'Intérieur s'exprima ainsi : « Il est dit dans la loi de 1839 qu'avant le 1^{er} juin 1843 la législature sera saisie d'un projet de loi tendant à examiner s'il faut ou non

maintenir le bénéfice des remboursements en faveur des pays avec lesquels il ne sera pas intervenu d'arrangements de commerce ou de douane.

» Le gouvernement a rempli cette obligation. Si la session actuelle était close sans que la Chambre eût statué sur le projet de prorogation, la loi du 5 juin 1839 n'en subsisterait pas moins. »

Le rapporteur de la section centrale parla dans le même sens.

Le projet ne fut pas discuté dans la session de 1842-1843. Il resta à l'ordre du jour jusqu'en 1848, époque où la Chambre fut dissoute. Il ne fut pas représenté ensuite.

La loi du 5 juin 1839 — on le sait — n'avait été dictée à la Belgique par aucune obligation internationale; le gouvernement s'était fait autoriser par le Parlement à accorder aux navires étrangers le remboursement des péages perçus par l'administration néerlandaise; mais il lui appartenait de régler les conditions de l'octroi de cette faveur, d'en stipuler la durée, de la retirer aux pays qui ne traiteraient pas, dans leurs eaux, les navires belges avec le bénéfice de la clause de la nation la plus favorisée.

C'est dans cet esprit que le Cabinet belge introduisit une stipulation relative au remboursement du péage dans plusieurs conventions qu'il fut appelé à conclure avec des Puissances étrangères, après la ratification du Traité de 1839. Nous citerons :

1^o La Convention de navigation conclue, le 13 juin 1841, avec le Danemark¹, à laquelle se trouvait annexé un procès-verbal portant :

Il a été convenu de mentionner dans le présent procès-verbal que l'intention du gouvernement belge étant de continuer à accorder aux navires danois, afin de les libérer des droits perçus sur l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, les mêmes avantages qu'à ceux des nations favorisées en Belgique, le gouvernement danois, en retour des dits avantages, se propose aussi de n'exiger provisoirement des bâtiments belges qui importent des denrées ou marchandises en Danemark, ou qui font des exporta-

¹ GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*, tome I.

tions des ports danois, d'autres droits de douane, d'importation ou d'exportation, pour leurs cargaisons que ceux qui sont payés en Danemark par les nations les plus favorisées. Mais comme, d'ailleurs, en principe, il n'entre nullement dans les vues des Hautes Parties contractantes de se lier par aucun engagement, en dehors de ceux qui sont expressément stipulés dans la Convention portant la date de ce jour, elles feront cesser à volonté l'état de choses susmentionné, en déclarant, toutefois, de la part du gouvernement belge, qu'il a le projet de ne plus libérer les navires danois des susdits droits perçus sur l'Escaut, ou de la part du gouvernement danois, que son intention est de ne plus admettre sur le même pied les navires belges dans les ports du Danemark. Cette déclaration sortira son effet après le terme de trois mois, à partir du jour où elle aura été notifiée par l'une des Hautes Parties contractantes à l'autre.

2° La Convention de navigation conclue, le 15 janvier 1842, avec le Hanovre¹, qui porte :

ART. 10. — En retour des concessions faites sur les droits de péage de Stade ou Brunshausen, le gouvernement belge s'engage à faire rembourser aux navires hanovriens le droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du § 3 de l'art. 9 du Traité du 19 avril 1839.

3° Le Traité de commerce et de navigation conclu, le 1^{er} septembre 1844, avec les États composant le Zollverein², qui porte :

ART. 3. — Le remboursement, par la Belgique, du droit perçu sur la navigation de l'Escaut, par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du paragraphe troisième de l'art. 9 du Traité du 19 avril 1839, est garanti aux navires des États du Zollverein.

4° Le Traité de commerce et de navigation conclu, le 10 novembre 1845, avec les États-Unis d'Amérique³, qui porte :

1 GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*, tome I.

2 *Ibid.*

3 *Ibid.*

ART. 4. — Le remboursement, par la Belgique, du droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du § 3 de l'art. 9 du Traité du 19 avril 1839, est garanti aux navires des États-Unis.

5° Le Traité de commerce et de navigation conclu, le 15 avril 1847, avec le Royaume des Deux-Siciles¹ qui porte :

ART. 14. —

S. M. le Roi des Belges garantit, en outre, aux bâtiments du Royaume des Deux-Siciles, le remboursement du droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du 3^e § de l'article 9 du Traité conclu, le 19 avril 1839, entre la Belgique et les Pays-Bas.

6° La Convention de navigation et de commerce conclue, le 17 novembre 1849, avec la France², qui porte :

ART. 5. — Le remboursement par la Belgique du droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du paragraphe troisième de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, est garanti aux navires français.

7° Le Traité de navigation et de commerce conclu, le 14 février 1850, avec la Russie³, qui porte :

ART. 11. — Le remboursement par la Belgique du droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du paragraphe troisième de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, est garanti aux navires russes.

Ce remboursement étant accordé sans qu'une réciprocité soit possible, le gouvernement russe consent à ce qu'il soit fait une exception aux dispositions des articles 5 et 6, en ce qui concerne les bois, lesquels demeureront soumis au régime de la législation qui existe actuellement dans le royaume de Belgique.

1 GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*. Tome I.

2 *Id. Ibid.* Tome I.

3 *Id. Ibid.* Tome II.

8° Le Traité de commerce et de navigation conclu, le 27 octobre 1851, avec la Grande Bretagne¹, qui porte :

ART. 7. — Le remboursement par la Belgique du droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du § 3 de l'article 9 du Traité du 1839, est garanti aux navires britanniques.

¹ GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*. Tome I.

Acheminement aux négociations pour le rachat du péage de l'Escaut.

Le remboursement du péage de l'Escaut constituait une charge excessivement onéreuse pour le Trésor belge; plus nos relations commerciales progressaient, plus les droits à rembourser à l'État hollandais se montaient à des chiffres élevés. Toutes les prévisions étaient dépassées; tandis que la rente que le gouvernement belge s'était ainsi imposé la charge de payer, se montait à 612,313 francs en 1840, elle était de 972,832 francs en 1845 et de 1,417,469 francs en 1852.

Comme nous venons de le voir, petit à petit, la plupart des pays avaient successivement réclamé l'insertion de la clause de remboursement dans leurs traités de commerce avec la Belgique, et cette faveur leur avait été généralement accordée. Quelques rares exceptions constituaient cependant la preuve nécessaire que nous agissions avec une complète indépendance, et que la loi du 5 juin 1839 ne représentait qu'un acte spontané de notre administration.

Mais le sacrifice devenait trop lourd, il fallait trouver un moyen de mettre un terme à semblable situation. Une occasion se présenta pour la Belgique, en 1856, de rappeler aux Puissances que le remboursement du péage de l'Escaut ne constituait pour personne un droit acquis, en dehors des engagements conventionnels, souscrits par la Belgique, et au delà de la durée de ceux-ci. Les délégués des différentes Puissances maritimes s'étaient réunis en conférence à Copenhague pour discuter les conditions de la suppression des péages du Sund et des Belts. On y comptait les plénipotentiaires d'Autriche, de Belgique, d'Espagne, de France, de la Grande-Bretagne, des Pays-Bas, de Prusse, de Russie, de Suède et Norvège.

Le gouvernement danois soumit à la Conférence les propositions suivantes :

1° Les péages imposés sur les navires et les cargaisons seront rachetés;

2° Les péages sur les navires seront portés au compte de la Puissance à laquelle appartient le pavillon ;

3° Les péages sur les cargaisons, moitié au compte de la Puissance qui importe et moitié au compte de celle qui exporte.

D'après les renseignements fournis aux plénipotentiaires, les droits perçus sur les navires, pendant les années 1851 à 1853, avaient été de rigsdalers. 284,089

les droits sur les cargaisons de 2,103,200

Au total. rigsdalers. 2,387,289

rente qui, capitalisée à 4 p. c., représentait une somme de rigsdalers. 59,682,225

ou fr. 179,046,675

Le délégué du gouvernement danois ne demandait cependant, pour le rachat, que 35,000,000 rigsdalers, mais aux conditions suivantes :

A. Que ce rachat comprendrait toutes les Puissances intéressées dans le commerce et la navigation du Sund et des Belts, et qu'il serait agréé par celles qui étaient représentées à la Conférence, le Danemark se réservant de traiter séparément avec les Puissances non représentées, pour leur quote-part.

B. Que, de cette somme, 2,335,088 rigsdalers seraient considérés comme compensation des droits de fanal et répartis selon la proposition faite sous le n° 2, à la séance du 4 du mois précédent, et que 36,664,912 rigsdalers seraient considérés comme compensation des droits sur les marchandises et répartis selon la proposition faite sous le n° 3 à la dite séance.

C. Que la quote-part qui, d'après le tableau annexé à sa communication sous NB, serait mise à la charge de chacune des Puissances représentées, serait rendue disponible au Danemark au terme à convenir pour la cessation du prélèvement du péage, ou qu'au moins le paiement en serait garanti et assuré d'une manière qui parût satisfaisante au Danemark.

Ce n'était pas, à proprement parler, la capitalisation des péages du Sund et des Belts que proposait le Cabinet de Copenhague, mais une indemnité pour leur abolition, avec charge pour le Danemark de la construction et de l'entretien des phares,

fanaux, etc., nécessaires à la sûreté de la navigation dans les détroits.

Les délégués de la Russie, de la Suède et de la Norvège adhèrent d'abord, le 9 mai 1856, à la proposition danoise. Une entente s'établit plus tard entre les Cabinets de Berlin, de Londres et de Paris qui aboutit à un projet de traité général à soumettre, au nom des trois Cours, d'une part au Danemark, d'autre part aux États représentés à la Conférence. Grâce à quelques amendements, le projet de Traité général reçut l'assentiment de la grande majorité des États, et il fut convenu, en même temps, que chaque gouvernement conclurait, avec le Cabinet de Copenhague, une convention séparée pour régler le mode de paiement de sa part contributive.

La Belgique, qui ne pouvait qu'applaudir à l'affranchissement de toutes les voies navigables ouvertes au commerce des nations, avait été des premières à répondre à l'invitation du Cabinet de Copenhague; au début des Conférences, les circonstances lui avaient imposé une certaine réserve. Elle avait une combinaison en vue, mais il importait de ne pas risquer, en l'introduisant prématurément, de mettre le gouvernement danois aux prises avec de nouvelles complications, ou de compromettre l'arrangement général dont le succès semblait désiré par tous¹. Ce ne fut qu'au moment où le résultat final parut assuré que le Cabinet belge présenta la combinaison de son choix qui, tout en ne concernant que la Belgique et le Danemark, se conciliait cependant avec la solution commune.

La somme réclamée de la Belgique pour sa quote-part dans le rachat des péages du Sund et des Belts s'élevait, en capital, à un peu plus de 900,000 francs.

La moyenne des sommes versées par le gouvernement belge au Trésor néerlandais pour exonérer les navires danois du péage de l'Escaut, avait été, depuis 1840, en moyenne annuelle, de près de 39,000 francs.

Le Cabinet de Bruxelles offrit au Danemark de compenser l'une des deux charges par l'autre.

1. *Traité général et Convention particulière, concernant l'abolition des péages du Sund et des Belts.* — Exposé des motifs. Chambre des représentants. Document 1857, n° 134.

« Cette proposition était simple, logique et juste, disait l'Exposé des motifs du gouvernement à la Chambre des représentants. On ne pouvait exiger de la Belgique qu'elle payât deux fois, une fois pour désintéresser le Trésor danois du côté du Sund et une fois pour désintéresser les navires danois du côté de l'Escaut. Nous avons poussé jusqu'au scrupule, je l'ai déjà dit, le soin de ne pas créer d'embarras au Danemark ou aux Puissances européennes; mais, le moment venu de présenter notre combinaison, nous n'avons pas dissimulé notre ferme intention de ne nous prêter à aucun autre arrangement. »

L'attente du gouvernement belge ne devait pas être trompée; ses propositions furent agréées et son plénipotentiaire signa à Copenhague, le 14 mars 1857, le Traité général concernant l'abolition des péages du Sund et des Belts et une Convention séparée entre la Belgique et le Danemark dont nous reproduisons ici le dispositif¹ :

ARTICLE PREMIER

Sa Majesté le Roi des Belges s'engage à rembourser aux navires danois le droit perçu sur la navigation de l'Escaut, par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du paragraphe troisième de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839.

ARTICLE 2.

Dans le cas où, par suite d'une mesure de principe, le remboursement du péage de l'Escaut ne serait plus opéré par la Belgique, Sa Majesté le Roi des Belges s'engage à faire verser au Trésor danois, le premier mars de chaque année, une somme égale à l'intérêt calculé au taux de 4 p. c., du capital de trois cent un mille quatre cent cinquante-cinq (301,455) rigsdalers mis à la charge de la Belgique par l'article 4 du Traité de ce jour pour la suppression des péages du Sund et des Belts.

ARTICLE 3.

Le cas échéant où le péage de l'Escaut viendrait à être capitalisé, Sa Majesté le Roi des Belges sera tenue envers

¹ GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*, tome III.

Sa Majesté le Roi de Danemark de la part contributive que le Danemark aurait éventuellement à payer dans la capitalisation.

Il est entendu que, dans tout autre cas, la Belgique ne sera déchargée de la rente stipulée à l'article 2 qu'en la remboursant au denier vingt-cinq.

ARTICLE 4.

Sa Majesté le Roi de Danemark accepte les engagements renfermés dans les trois articles précédents, au lieu et place de l'obligation contractée par la Belgique à l'article 4 du Traité général de ce jour, du chef de sa part dans la capitalisation des péages perçus, par le gouvernement danois, sur la navigation du Sund et des Belts.

ARTICLE 5.

L'exécution des engagements réciproques contenus dans la présente Convention est expressément subordonnée à l'accomplissement des formalités et règles établies par les lois constitutionnelles des Hautes Parties contractantes, lesquelles s'obligent à en provoquer l'application dans le plus bref délai possible.

ARTICLE 6.

La présente Convention aura, entre les Hautes Parties contractantes, la même force et valeur que si elle était insérée mot à mot dans le Traité général auquel elle se rapporte, et il est, de plus, formellement entendu que la ratification de l'une restera subordonnée à la ratification de l'autre, et que les dites ratifications s'échangeront en même temps.

ARTICLE 7.

La présente Convention produira ses effets à partir du 1^{er} avril 1857.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

La Convention prévoyait donc plusieurs hypothèses :

Le gouvernement belge s'engageait à rembourser aux navires danois le droit perçu par les Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut. C'était la continuation du *statu quo*.

Dans le cas où, par suite d'une mesure de principe, la Belgique ne rembourserait plus le péage de l'Escaut, le gouvernement du Roi s'obligeait à compter au Danemark, chaque année, une somme égale à l'intérêt à 4 p. c. du capital mis à la charge de notre pays par le Traité général, soit 12,058 rigsdalers par an.

Dans l'hypothèse où le péage de l'Escaut vint à être capitalisé au profit des Pays-Bas, la Belgique serait tenue envers S. M. Danoise de la part afférente au Danemark dans la capitalisation de ce péage.

Enfin, si le péage de l'Escaut cessait un jour de frapper le pavillon danois, par suite de circonstances quelconques et non comprises dans les cas précédents, la Belgique resterait débitrice envers le Danemark du capital qu'elle ne lui payait pas en 1857.

La Convention du 14 mars 1857 constituait donc une sanction de ce principe que le remboursement du péage de l'Escaut par la Belgique n'était pour personne un droit acquis; que nous n'y étions tenus que dans les limites des stipulations de nos Traités de commerce et jusqu'à leur échéance.

C'était le principe même de la capitalisation éventuelle du péage de l'Escaut qui était ainsi posé discrètement vis-à-vis de l'Europe.

Le projet d'affranchir la navigation sur notre beau fleuve des taxes que lui avait imposées le Traité de 1839, commençait d'ailleurs, depuis quelque temps déjà, à s'imposer aux préoccupations du gouvernement du Roi. C'est au baron Lambermont qu'en remonte la conception initiale; c'est à cet éminent diplomate, à ce grand patriote que revient l'honneur d'avoir compris le premier que nulle mesure ne pouvait avoir pour la Belgique économique et pour le port d'Anvers une importance plus capitale et plus durable. Il vit le but à atteindre et conçut les moyens d'y parvenir. Longtemps avant que les pouvoirs publics fussent saisis de la question et que la campagne diplomatique fût engagée, le baron Lambermont avait dressé son plan de négociations, avait pesé toutes les considérations, prévu toutes les objections et forgé des armes pour vaincre tous les obstacles. Un labeur opiniâtre et cette remarquable méthode de travail qui lui valut tant de succès éclatants durant sa longue carrière, lui avaient permis — le jour même où il avait révélé ses projets,

d'en décrire les moyens d'exécution, d'en prévoir les difficultés et d'indiquer les moyens d'en triompher.

D'autres noms ont été, avec justice, attachés au grand acte de la libération de l'Escaut; les deux hommes d'État qui ont dirigé le Département des Affaires Étrangères durant les années qui furent marquées par les longues et difficiles négociations du Traité du 12 mai 1863, ont contribué, par l'habile direction qu'ils ont donnée à notre politique, par le concours qu'offrait le poids de leur personnalité, par des efforts persévérants et éclairés, au succès de cette campagne diplomatique, qui restera, pour M. Rogier surtout, un titre de plus, entre tant d'autres, à la reconnaissance nationale. Mais il est équitable de constater — et l'opinion publique ne s'y est d'ailleurs jamais trompée — que c'est au baron Lambermont que remonte l'éclatant mérite d'avoir conçu l'idée du rachat du péage de l'Escaut et d'avoir contribué, pour la plus large part, au succès des négociations qui aboutirent à l'affranchissement du fleuve.

Un mémoire qui a été imprimé, mais qui n'est pas sorti des régions administratives, avait été rédigé, en 1857, par le baron Lambermont. Il contient un plan complet de négociations qui prouve la sûreté de vues de son auteur : toutes ses prévisions se sont réalisées; les pourparlers avec les Puissances s'engagèrent et se poursuivirent dans l'ordre qu'il avait indiqué; on en connaît le brillant résultat.

Quelle était la position qu'il convenait à la Belgique de prendre pour aborder cette délicate négociation?

Il eût été certes peu opportun de vouloir rechercher, dans les projets d'arrangement et dans les négociations qui avaient précédé la conclusion du Traité du 19 avril 1839, les preuves de la légitimité du péage de l'Escaut; de faire constater que la Conférence de Londres n'avait point eu tout d'abord, avant 1832, le projet de créer ce péage; d'établir dans quelles conditions elle se décida à donner, sur ce point, satisfaction aux prétentions du Roi des Pays-Bas.

Le droit existait sans conteste, le principe en avait été accepté par la Belgique, et le montant du péage, après avoir été longue-

ment débattu, avait été réglé sur la base d'une transaction entre les chiffres proposés par le Cabinet de La Haye et ceux que leur avait opposés le gouvernement belge.

Mais il importait de proclamer et de prouver que, si nous devions le péage, nous ne le devions que pour nos navires seulement; il semblait nécessaire de rappeler que le fait posé par la Belgique en prenant à sa charge le remboursement du péage, sans exiger de compensation expresse, ne créait pas un droit pour les Puissances auxquelles cette faveur était accordée.

Ni la Hollande, ni aucune Puissance ne pouvait certes être tenue d'accepter une capitalisation des taxes. Mais il importait d'amener une situation telle que cette mesure devint désirable pour tous. Le meilleur moyen, pour atteindre ce but, était de dénoncer successivement nos Traités de commerce au moment de leur échéance respective, et de ne plus souscrire à de nouveaux engagements relativement au remboursement du péage; on s'en rapporterait seulement à la loi du 5 juin 1839. Il eût été, à la vérité, dangereux pour la situation économique du pays et pour la prospérité du port d'Anvers de cesser le remboursement du péage et de laisser frapper d'une surtaxe de trois francs par tonneau tout navire qui paraîtrait dans l'Escaut; mais il était indispensable, au premier chef, pour amener les Puissances à adhérer au principe du rachat, et les engager à y concourir, de leur enlever la protection et l'immunité qu'elles trouvaient dans leurs Traités de commerce avec la Belgique. Nous devons reprendre notre liberté d'action et ne plus nous lier par aucun engagement à leur égard.

Il était loisible d'ailleurs, dans le but d'amener les Puissances à seconder nos vues, de laisser espérer, pour le cas où le péage de l'Escaut serait capitalisé, d'importantes modifications à notre tarif des droits de tonnage et de pilotage.

Comme nous l'avons vu, les négociations pour l'abolition des péages du Sund et des Belts avaient fourni l'occasion au Cabinet de Bruxelles de poser les premiers jalons de la campagne qu'il songeait à poursuivre. A partir de cette époque, il ne négligea plus aucune occasion de préparer le terrain pour la grande réforme qu'il méditait.

Dès le 23 mars 1857, la Belgique conclut avec le royaume des

Deux-Siciles un Traité de commerce et de navigation dans lequel le remboursement du péage de l'Escaut n'était accordé à Sa Majesté Sicilienne qu'en compensation d'une remise de 10 p. c. sur les droits d'entrée et de sortie, qu'Elle accordait, dans ses États, au pavillon belge. C'était un pas nouveau fait dans la voie que le gouvernement s'était tracée.

L'article 16 de ce Traité¹ portait :

Aussi longtemps que la loi belge du 5 juin 1839 sera en vigueur, le péage de l'Escaut sera remboursé par la Belgique au profit des navires des Deux-Siciles, mais si cette loi vient à être rapportée, le gouvernement belge restera, à cet égard, dans sa liberté d'action.

Il est bien entendu que le pavillon du Royaume des Deux-Siciles jouira, dans tous les cas, de tous les avantages qui seront accordés aux pavillons étrangers ou à celui de la Belgique auquel il restera toujours assimilé.

Toutefois, cette dernière stipulation ne s'applique ni au cas où il s'agirait de la capitalisation du péage de l'Escaut, ni au cas où la Belgique conclurait avec d'autres États des arrangements établissant une compensation entre le péage de l'Escaut et des péages analogues qui existent à l'étranger.

Néanmoins, dans l'un comme dans l'autre cas, S. M. le Roi du Royaume des Deux-Siciles se réserve de faire valoir les droits qui lui ont été garantis par le Traité de navigation et de commerce conclu, le 17 novembre 1847, entre son gouvernement et celui des Pays-Bas.

Nous croyons intéressant de reproduire ici les considérations que M. le vicomte Vilain XIV, Ministre des Affaires Étrangères, exposait à la Chambre des représentants à l'appui de ces dispositions¹ :

« La Belgique a naguère rappelé et sanctionné le principe que le remboursement du péage de l'Escaut par son Trésor n'est pour personne un droit définitivement acquis.

¹ GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*. Tome III.

¹ *Exposé des motifs du projet de loi approuvant le Traité avec le Royaume des Deux-Siciles*. Séance de la Chambre des représentants du 31 mars 1857.

» Le présent *Traité* témoignera qu'il ne s'agit point d'une simple théorie.

» Ainsi que je l'ai déjà fait entendre, nous désirions conserver la remise de 10 p. c. dont jouissent, dans les Deux-Siciles, les importations opérées sous pavillon privilégié. Le Cabinet de Naples a pour maxime constante de ne pas l'accorder gratuitement. N'ayant plus à offrir les concessions consenties en 1847, nous avons stipulé que le remboursement du péage de l'Escaut en tiendrait lieu, et, grâce à cette clause, la déduction de 10 p. c. restera acquise à notre pavillon.

» Mais nous ne nous sommes pas bornés là. Le *Traité* prévoit le cas où la loi du 5 juin 1839 viendrait à être rapportée, c'est-à-dire où le péage de l'Escaut ne serait plus remboursé à aucun pavillon. La Belgique, dans cette hypothèse, rentrerait dans sa liberté d'action sans que la remise de 10 p. c. lui fût retirée, sans devoir d'indemnité et sans que le *Traité* pût être dénoncé.

» Compensation pour le présent, liberté d'action pour l'avenir, telle est, dans son expression complète, la formule à laquelle le Cabinet subordonnait la signature du *Traité*.

» Sa Majesté Sicilienne, en l'admettant, a justement apprécié notre position à l'égard du péage de l'Escaut. Nous sommes, d'ailleurs étrangers aux réclamations dont s'occupe le paragraphe final de l'article 16. »

Les Puissances étrangères étaient donc averties que le péage de l'Escaut était dû par elles comme par nous; que nous n'entendions plus accorder le remboursement des taxes que moyennant des compensations expresses et formelles, et que nous nous réservions la faculté de cesser ce remboursement quand bon nous semblerait.

Une autre occasion d'affirmer ces principes s'offrit bientôt au gouvernement du Roi.

La Convention de navigation conclue, le 15 janvier 1842, entre la Belgique et le Hanovre renfermait les trois articles suivants ¹:

ART. 8. Les navires belges et leur chargement seront traités,

¹ GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*, tome I.

quant au taux et au mode de perception des droits ou péage de Stade ou de Brunshausen, sur le pied des navires et chargements des nations les plus favorisées, y compris le Hanovre, mais à l'exception de la ville libre de Hambourg.

Si, par la suite, les navires hanovriens viennent à être, ainsi que leur chargement, en tout ou en partie, directement ou indirectement, exempts des dits droits ou péages, les navires belges et leur chargement jouiront immédiatement de la même faveur.

ART. 9. Les marbres et les pierres de toute espèce, provenant des carrières de la Belgique, seront affranchis de tout droit ou péage quelconque de Stade ou Brunshausen. Les sucres lumps et raffinés, les cuirs tannés, les armes (fusils de guerre et de chasse, carabines, pistolets, armes blanches), les clous, la cristallerie et la verrerie de toute espèce, d'origine belge, ne payeront que la moitié des dits droits ou péage actuellement existants, ou tels qu'ils pourraient être fixés dans la suite.

Toutefois, pour jouir de cet avantage, ces objets devront être transportés dans des navires de l'une ou de l'autre des deux Hautes Parties contractantes, et leur origine devra être constatée par un certificat de l'autorité communale du lieu où ils auront été extraits ou fabriqués, visé sans frais par le consul de Hanovre.

ART. 10. En retour des concessions faites sur les droits ou péage de Stade ou Brunshausen, le gouvernement belge s'engage à faire rembourser aux navires hanovriens le droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du § 3 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839.

L'arrangement était analogue à celui que nous avons avec le Danemark; en échange du traitement de la nation la plus favorisée pour les navires belges et leurs cargaisons, traversant le Sund ou les Belts, nous avons garanti aux navires danois le remboursement du péage de l'Escaut. Nous avons exposé comment, les péages du Sund et des Belts ayant été capitalisés en 1857 par un Traité général, les obligations et les droits de la Belgique furent réglés par une convention particulière et d'après un mode qui nous était propre. Il s'agissait dès lors d'établir également une compensation entre le remboursement du péage de l'Escaut et la quote-part que la Belgique aurait à acquitter pour la capitalisation du péage de Stade ou de Brunshausen.

Le 23 novembre 1859, le Ministre du Roi à Hanovre remit au gouvernement auprès duquel il était accrédité, une note rédigée dans les termes suivants¹ :

« La Convention de navigation conclue, le 15 janvier 1842, pour six années qui ont pris cours au 21 février 1842, et tacitement maintenue d'année en année depuis l'expiration de ce terme, a mis en rapport le péage de Stade avec celui de l'Escaut, et a établi le principe qu'il est dû une compensation à la Belgique du chef du péage de l'Escaut que le Trésor belge acquitte à la décharge de la marine marchande hanovrienne, compensation qu'on a cherchée dans une réduction des droits de Stade.

» L'expérience de dix-sept ans démontre que la compensation assignée à la Belgique est loin d'égaliser le sacrifice qu'elle s'impose ; en effet, les sommes que la Belgique a déboursées depuis 1842 à la décharge des navires hanovriens ont été les suivantes :

1842	fr.	49,228.60
1843		68,897.36
1844		62,146.38
1845		62,926.94
1846		76,282.80
1847		56,555.16
1848		10,848.03
1849		12,276.08
1850		17,221.93
1851		21,787.31
1852		21,673.56
1853		33,753.32
1854		34,221.66
1855		45,320.99
1856		33,873.56
1857		41,198.03
1858		57,124.85

» Le gouvernement de S. M. le Roi des Belges croit donc qu'il est devenu nécessaire de soumettre la convention de 1842 à une

¹ *Convention entre la Belgique et le Hanovre concernant le péage de Stade.* Exposé des motifs. Chambre des représentants. Documents. Séance du 21 février 1861.

revision afin de procurer à la Belgique un dédommagement plus complet.

» A cet effet, le soussigné, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges, a été chargé de dénoncer, comme il le fait par la présente, au gouvernement de S. M. le Roi de Hanovre, la Convention du 15 janvier 1842.

» Le principe de la compensation restant admis et étant d'ailleurs incontestable, il sera, sans doute, facile aux deux gouvernements de s'entendre sur un dédommagement plus complet, en conservant les mêmes éléments de compensation.

» Le soussigné prie Son Excellence M. le comte de Platen-Hallermund de vouloir bien lui donner acte de cette dénonciation, dont l'effet doit être, aux termes de l'art. 2, § 2, de mettre la Convention hors de vigueur à partir du 25 février 1861, époque assez éloignée pour que toute perturbation puisse être prévenue.

» Il saisit en même temps cette occasion, etc.

» (*Signé*) Baron NOTHOMB. »

Notre Convention avec le Hanovre était donc dénoncée et l'ère des négociations s'ouvrait.

Mais la question du Stade entra bientôt dans une phase nouvelle; car l'éventualité du rachat même des droits fut mise à l'ordre du jour. Un projet, qui attribuait au Hanovre une compensation de 3,400,000 thalers, fut proposé par le Cabinet de Londres et accepté par celui du Hanovre. La part qui, dans cette combinaison, incombait à la Belgique se montait à 19,413 thalers.

Bien que l'entente entre les Puissances semblât près de s'établir sur ces bases, des retards étaient à prévoir et, comme notre Traité du 15 janvier 1842, dénoncé depuis le mois de novembre 1859, arrivait à échéance, le gouvernement belge se décida à conclure avec le Hanovre une Convention particulière, datée du 18 février 1861, en vertu de laquelle nous nous engageons à continuer à rembourser le péage de l'Escaut aux navires hanovriens, tandis que nous obtenions la remise du péage de Stade et la dispense de payer notre quote-part dans la capitalisation de ce péage.

Comme le disait à la Chambre des représentants le baron de Vrièrè, Ministre des Affaires Étrangères, l'avenir était ainsi, comme

le présent, défini avec netteté et réglé avec justice. Ce que nous avons fait avec le Danemark, nous le faisons avec le Hanovre. Il y avait cependant une différence entre les deux Conventions, et elle n'était point au préjudice de la dernière : l'une avait suivi la capitalisation des droits du Sund, l'autre précédait le rachat du péage de Stade ; mais toutes deux reposaient sur les mêmes bases et consacraient les mêmes principes.

Voici le dispositif de la Convention du 18 février 1861¹ :

ARTICLE PREMIER.

Sa Majesté le Roi des Belges s'engage à continuer de rembourser aux navires hanovriens le droit perçu sur la navigation de l'Escaut par le gouvernement des Pays-Bas, en vertu du § 3 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, aussi longtemps que cette faveur sera accordée aux navires d'une nation quelconque, y compris la Belgique.

En considération de ce remboursement, Sa Majesté le Roi de Hanovre fait remise sous les clauses énoncées ci-après, au Trésor belge, de la quote-part mise en capital à la charge de la Belgique pour la capitalisation du péage de Stade ou de Brunshausen.

ARTICLE 2.

Dans le cas où le remboursement du péage de l'Escaut ne serait plus opéré par la Belgique au profit des navires hanovriens, soit par suite de l'abolition du droit en principe, soit par d'autres motifs, Sa Majesté le Roi des Belges s'engage à faire verser au Trésor hanovrien la quote-part de la Belgique dans la capitalisation pour le rachat des droits de Stade ou de Brunshausen.

ARTICLE 3.

Le cas échéant où par un arrangement entre les Puissances participant aujourd'hui au remboursement du péage de l'Escaut, le péage de l'Escaut viendrait à être capitalisé, Sa Majesté le Roi des Belges sera tenu envers Sa Majesté le Roi de Hanovre de la part contributive que le Hanovre aurait éventuellement à payer dans la capitalisation jusqu'à concurrence de la somme mise à la

¹ GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*. Tome IV.

charge de la Belgique pour sa part du rachat des droits ou du péage de Stade ou de Brunshausen.

ARTICLE 4.

Les stipulations qui précèdent remplaceront les articles 8, 9 et 10 de la Convention de navigation conclue entre la Belgique et le Hanovre le 15 janvier 1842, laquelle Convention restera pour le surplus en vigueur comme si elle n'avait pas été dénoncée.

ARTICLE 5.

L'exécution des engagements réciproques contenus dans la présente Convention est expressément subordonnée à l'accomplissement des formalités et règles établies par les lois constitutionnelles des Hautes Parties contractantes, lesquelles s'obligent à en provoquer l'application dans le plus bref délai possible. Dans l'intervalle qui toutefois ne pourra dépasser l'année 1861, et sans que le péage de l'Escaut cesse d'être remboursé à la décharge des navires hanovriens, les droits de Stade continueront à être perçus d'après les tarifs en vigueur à moins que le rachat par capitalisation ne reçoive ses effets plus tôt.

Un *Traité général stipulant et réglant l'abolition du droit de Stade ou de Brunshausen* fut conclu à Hanovre, le 22 Juin 1861, entre le roi de Hanovre, d'une part, et la Belgique, l'Autriche, le Brésil, le Danemark, l'Espagne, la France, l'Angleterre, le Mecklembourg-Schwerin, les Pays-Bas, le Portugal, la Prusse, la Russie, la Suède et les villes libres de Lubeck, Brème et Hambourg, d'autre part¹.

L'année 1860 est une date mémorable dans l'histoire économique de l'Europe. C'est le 23 janvier que fut signé le *Traité de commerce anglo-français*, qui devint le point de départ d'une longue période de liberté commerciale. Bien que les résultats en aient été brillants, combien peu nombreux sont aujourd'hui les États qui, comme la Belgique, sont restés fidèles aux principes féconds du libre échange !

¹ GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*. Tome IV.

Sur notre terre de liberté, on n'avait d'ailleurs pas attendu que l'exemple nous en fût donné par nos puissants voisins du Midi, pour adopter les principes qui forment encore, au début du XX^e siècle, les bases de notre politique économique. « Dès 1849, dit M. Banning¹, la Belgique avait fait les premiers pas dans cette voie ; les réformes qu'elle avait introduites dans sa législation douanière, ses nouveaux traités de commerce tendaient manifestement à ce but. Ce mouvement n'avait pas subi d'arrêt. La loi du 19 juin 1856 supprima, sauf pour cinq articles, ce qui restait du système des droits différentiels. Des taxes uniformes et réduites y étaient substituées, tant pour les matières premières que pour certains produits fabriqués. La loi du 18 décembre 1857 compléta l'œuvre de réforme commencée par la loi précédente. La même année, on dégreva les céréales et le bétail, qui ne restèrent soumis qu'au paiement d'un simple droit de balance (loi du 5 février). Enfin, une loi du 1^{er} mai 1858 établit la liberté complète du transit. »

La conclusion du Traité anglo-français décida le gouvernement belge à dénoncer tous ceux de nos traités qui étaient expirés ou approchaient de leur échéance, pour y introduire les deux grands principes de l'assimilation complète des pavillons et du traitement de la nation la plus favorisée pour l'entrée comme pour la sortie des marchandises.

Le Cabinet de Bruxelles poursuivait encore, dans le renouvellement de ses traités de commerce et de navigation, un autre but ; il entendait s'affranchir, nous l'avons déjà dit, de l'engagement qu'il avait pris de rembourser le péage de l'Escaut dû par les navires étrangers ; il entendait ne plus accorder cette faveur que moyennant des compensations réelles et sous certaines clauses résolutoires.

C'est dans ces conditions que la Belgique conclut avec la France, le 1^{er} mai 1861, un Traité de commerce et une Convention de navigation. L'article 4 du second de ces actes portait² :

« Le pavillon français continuera à jouir en Belgique du

¹ *Patria Belgica*. Histoire des relations extérieures depuis 1830, par Van de Weyer, continuée par E. Banning.

² GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*. Tome IV.

» remboursement du droit de péage sur l'Escaut, tant que le
» pavillon belge en jouira lui-même. »

L'article 5 de la Convention de 1849 garantissait purement et simplement aux navires français le remboursement du péage de l'Escaut pendant la durée de l'arrangement. Mais le gouvernement belge, convaincu que nous ne devions plus nous engager indéfiniment et aller au delà de la promesse de rembourser la taxe aux bâtiments étrangers aussi longtemps que nous maintiendrions le *statu quo* pour nos propres navires marchands, introduisit la clause résolutoire indiquée ci-dessus, dans l'acte du 1^{er} mai 1861.

Le terrain semblait ainsi suffisamment déblayé pour permettre l'ouverture des négociations destinées à faire accepter par les Puissances le principe du rachat du péage de l'Escaut.

**Les Négociations et le Traité conclu avec les Pays-Bas,
le 12 mai 1863.**

Le péage de l'Escaut était certes indéfendable au point de vue des principes du droit international; il était contraire à la doctrine de la liberté des fleuves qui, après avoir trouvé son application en 1853, à propos du Rio de la Plata, avait reçu — en ce qui concernait le Danube — une consécration solennelle au Congrès de Paris de 1856.

Le péage ne se justifiait même pas comme une rémunération de travaux accomplis dans le but d'améliorer la navigation, attendu que le pilotage et l'éclairage du fleuve étaient rétribués par des taxes spéciales.

Mais la Belgique avait souscrit à un arrangement international qui autorisait les Pays-Bas à percevoir un impôt déterminé sur les navires qui remontaient ou qui descendaient l'Escaut, et elle était tenue de le respecter. Seulement — nous le répétons — ses obligations n'allaient pas au delà du paiement pour ses propres navires; si elle avait assumé la charge de rembourser la taxe qui pesait sur la navigation des autres pays, c'était volontairement. Elle avait le droit de renoncer à la continuation de cet acte de munificence; et l'accroissement continu du trafic, qui entraînait une élévation correspondante du chiffre des taxes à acquitter, rendait la charge assumée par notre pays vraiment trop lourde pour le Trésor public.

Si le gouvernement belge prenait la résolution de cesser ce paiement pour autrui, les navires de toutes les nations se verraient astreints indistinctement à solder eux-mêmes le péage de l'Escaut. Mais quelle serait, en présence de ce fait, l'attitude des États maritimes? — N'était-il pas de l'intérêt des Pays-Bas de parer à toute éventualité, et la prudence ne devait-elle pas les engager, en tout état de cause, à mettre à couvert, pour le présent et pour l'avenir, le capital de la rente qu'ils percevaient de ce chef?

Conscient de ses droits, le gouvernement belge se proposait d'inviter les Puissances à concourir avec lui à la capitalisation

du péage ; mais il devait préalablement prévenir amicalement le Cabinet de La Haye de ses intentions.

Tout espoir de mener à bonne fin cette délicate négociation reposait d'ailleurs, avant tout, sur l'adhésion de la Hollande. Il importait de savoir si son gouvernement admettrait le principe du rachat, sauf à en discuter ensuite les conditions et les modalités. C'était donc avec nos voisins du Nord que les pourparlers devaient nécessairement commencer.

On savait, à la vérité, que l'idée d'une combinaison de ce genre avait été caressée, quelques années auparavant, par certains hommes d'État néerlandais ; mais il n'était pas possible de trouver, dans des conversations particulières, un point de départ assez solide pour une négociation aussi délicate.

En 1858, le Cabinet de La Haye avait été interpellé par M. de Thorbecke au sujet de la manière dont procédait le gouvernement belge au sujet du péage de l'Escaut. Pourquoi la Belgique n'insérait-elle plus dans ses traités la disposition qu'elle y inscrivait naguère quant à la restitution des taxes ? Il importait de savoir si elle se disposait à ne plus rembourser le péage. Le Ministre des Affaires Étrangères s'était borné à répondre d'une manière vague ; mais il avait, plus ou moins, laissé entrevoir l'éventualité de la suppression du péage.

Les premières ouvertures qui furent faites à La Haye, au nom du gouvernement belge, remontent au mois de juillet 1861 ; elles furent accueillies d'abord avec faveur. Nos voisins devaient trouver légitime et raisonnable notre projet de nous décharger désormais du remboursement des taxes, que nous avions assumé au profit des autres nations. Pouvaient-ils critiquer notre désir de voir affranchir de ce tribut le fleuve qui conduisait à notre principal port de commerce ? Mais des objections devaient surgir. Le produit du péage s'accroissait tous les ans et constituait un article important du budget des recettes du royaume néerlandais ; il était donc de l'intérêt des Hollandais de ne pas en négocier prématurément le remboursement, mais d'attendre que le péage fût parvenu à son apogée.

Il est juste de reconnaître que le Cabinet de La Haye ne chercha pas à mettre entrave au principe même de la capitalisa-

tion; mais il entendait se réserver l'appréciation des conditions qui lui seraient offertes. C'était son droit.

Pour déterminer le chiffre du capital à rembourser, trois points devaient être tout d'abord résolus :

Prendrait-on pour base des calculs, une année seule du montant des droits, ou une moyenne de plusieurs années?

Dans le cas où l'on admettrait le principe d'une moyenne, de combien d'années se composerait-elle?

A quel denier la rente serait-elle estimée?

Enfin, on pouvait se demander s'il ne conviendrait pas, le capital étant fixé, d'en déduire une certaine quotité pour tenir compte des risques que pouvait courir dans l'avenir l'existence du péage. Il en avait été ainsi pour le rachat du péage du Sund et pour celui du péage de Stade.

Il parut un instant qu'une entente était possible sur la base du denier vingt, en prenant la moyenne des quinze dernières années pour le revenu du péage. Dans ces conditions, le capital à rembourser aurait été d'un peu plus de 23 millions de francs, en comprenant dans le chiffre du capital de rachat la quote-part de la Hollande, qui en aurait été ensuite déduite. Mais les négociations ne devaient pas marcher aussi rapidement; des difficultés surgirent.

Le Cabinet de La Haye s'inquiétait de l'accueil que les ouvertures du gouvernement belge pouvaient trouver auprès des Puissances; car il n'ignorait pas que des négociations étaient ouvertes avec l'Angleterre, et que des pourparlers s'établissaient déjà en plusieurs capitales. De plus, les prétentions pécuniaires de nos voisins du Nord devaient fatalement s'élever avec les résultats, chaque année plus brillants, du trafic sur l'Escaut. Enfin, le passage successif à la tête du Département des Affaires Étrangères de Hollande de plusieurs hommes d'État, augmentait encore la difficulté des négociations. M. le baron de Zuylen qui avait commencé avec nous les pourparlers, remit sa démission entre les mains du Roi et fut remplacé par M. Strens, dont le court passage aux affaires ne semble pas avoir facilité l'entente. Interpellé à la deuxième Chambre des États-Généraux, il se borna à faire la déclaration suivante :

« En ce qui concerne le rachat du péage sur l'Escaut, je puis vous dire que le gouvernement belge l'a demandé et que la Hollande a pu accepter le principe du rachat. Quant à la somme qui devra être payée et aux autres points relatifs à cette affaire, on n'est pas encore tombé d'accord; les négociations continuent et il est admis en règle générale que, pendant une négociation, on n'en communique pas le détail au public. »

Mais M. Strens résiliait bientôt ses fonctions de ministre; il avait pour successeur M. Stratenius, qui ne garda également que pendant fort peu de temps le portefeuille des Affaires Étrangères. Ce n'est qu'à l'arrivée de M. van der Maesen de Sombreff, au mois de mai 1862, que les négociations reprirent avec activité.

L'accord fut cependant lent à se produire; les divergences de vues étaient profondes et M. van der Maesen déclara même devant les États-Généraux, au mois de mai 1862, que le Cabinet dont il faisait partie ne soutiendrait pas devant le Parlement la Convention conclue avec la Belgique, le 21 septembre 1861, par le précédent Ministère, pour régler le régime des prises d'eau de la Meuse. Ce Traité avait été rejeté déjà par les États-Généraux, et c'était une des prétentions du gouvernement néerlandais de lier cette question à celle du rachat du péage de l'Escaut.

Cette attitude était peut-être imprudente de la part de la Hollande; car, si la Belgique avait pris le parti de mettre fin au remboursement des taxes imposées aux navires des autres pays, nos voisins se fussent trouvés dans la nécessité de s'entendre directement avec les tiers. Il était assurément plus sûr et plus avantageux pour eux de se mettre d'accord, sur un chiffre équitable, avec le gouvernement belge, qui ne pouvait manquer de faire tous ses efforts pour le faire admettre par les divers États.

La situation parlementaire du Cabinet Rogier était très forte durant ces négociations. Une interpellation fut adressée au Ministre des Affaires Étrangères par M. de Vrière, dans la séance du 16 janvier 1863, relativement au rejet, par les Chambres néerlandaises, de la Convention de la Meuse et à l'état des négociations concernant l'Escaut.

Il résulta clairement de l'attitude du Parlement que le gouvernement serait énergiquement soutenu par la Représentation nationale le jour où, par des exigences injustes ou excessives, on

le mettrait dans la nécessité de maintenir le *statu quo* sur la Meuse comme sur le terrain commercial, et de mettre fin au remboursement du péage de l'Escaut.

Il se passa quelque temps encore avant que le gouvernement néerlandais se décida cependant à donner, aux propositions qui lui étaient faites, une réponse définitive. M. van der Maesen montrait des dispositions conciliantes, mais il cherchait encore à escompter, au profit de son pays, la majoration continue des revenus du péage ; il devait cependant reconnaître que les Puissances, en établissant une taxe sur l'Escaut, n'avaient certes pu deviner l'essor extraordinaire que prendrait le trafic sur ce fleuve. Il était impossible d'admettre qu'elles eussent entendu que la navigation pût être un jour grevée d'un impôt de deux millions de francs — chiffre auquel se montaient les produits des taxes en 1862 ! Si cette éventualité avait été prévue, on eût sans doute assigné une limite au montant du péage.

Des projets de protocoles et d'arrangements furent longtemps échangés sans résultat immédiat, jusqu'au jour — c'était le 23 avril 1863, — où l'on parvint à se mettre d'accord tant au sujet du péage de l'Escaut que des prises d'eau de la Meuse. La Belgique souscrivait également à des arrangements commerciaux qui assuraient à la Hollande le bénéfice des principes libéraux qui avaient été inscrits dans le Traité de commerce franco-belge du 1^{er} mai 1861.

L'entente au sujet de l'Escaut se fit sur le chiffre de 17 millions 441,640 florins. De son côté, le gouvernement belge s'engagea à réduire les droits de pilotage alors perçus sur l'Escaut.

De 20 p. c.	pour les navires à voiles ;
De 25 »	» » » remorqués ;
De 30 »	» » » à vapeur.

Le 12 mai 1863, M. le baron du Jardin signa, à La Haye, le Traité pour le rachat du péage de l'Escaut, une Convention de commerce et de navigation et un Traité réglant le régime des prises d'eau à la Meuse.

Le jour même où le gouvernement belge, considérant le terrain comme suffisamment déblayé par le renouvellement de certains traités de commerce, chargeait le baron du Jardin de faire

à La Haye les premières ouvertures relativement au rachat du péage de l'Escaut — c'était au mois de juillet 1861 —, il donnait à M. Van de Weyer des instructions pour ouvrir simultanément des négociations avec le Cabinet britannique. Il importait de s'adresser sans retard à l'Angleterre auprès de laquelle nous étions toujours assurés de trouver un accueil sympathique et bienveillant. Si on n'oubliait pas à Bruxelles les précieux services que le gouvernement anglais avait rendus à notre jeune nationalité, on se souvenait aussi à Londres qu'il importait à la Puissance qui nous avait guidés dans les premiers pas de notre vie indépendante, de nous aider à nous affranchir des entraves qui empêchaient encore notre développement économique. De tous les pays, d'ailleurs, aucun n'était aussi directement intéressé que l'Angleterre à la suppression des taxes qui grevaient la navigation sur l'Escaut.

Il s'agissait donc d'obtenir tout d'abord l'adhésion du gouvernement de la Reine Victoria au principe du rachat, en se réservant de débattre ultérieurement avec lui, comme avec les Pays-Bas et les autres Puissances maritimes, la question des chiffres.

M. Rogier ne se borna pas à envoyer au Ministre du Roi à Londres des instructions officielles pour saisir le Cabinet britannique de cette importante question; se souvenant de ses cordiales relations avec son ancien collègue du gouvernement provisoire, il adressa à M. Van de Weyer une lettre particulière, pressante et éloquente, dont nous trouvons les derniers paragraphes dans l'intéressant ouvrage que M. Discailles ¹ a consacré à la mémoire de Charles Rogier. Nous croyons intéressant de reproduire ces lignes :

« ... En prenant sa part professionnelle dans la capitalisation du péage, l'Angleterre se verrait en même temps affranchie des droits de tonnage, de pilotage et de port qu'elle paye à la Belgique. Or, l'accumulation de ces droits est considérable, et ils sont destinés à s'accroître d'année en année, à mesure que s'accroissent ses relations commerciales avec le port d'Anvers. Il est évident que l'Angleterre fait un excellent marché, si en payant 7 à 8 millions, par exemple, pour sa part dans le rembour-

¹ DISCAILLES. *Charles Rogier (1800-1885), d'après des documents inédits.*

sement du péage, elle a à payer en moins à la Belgique des droits de tonnage, pilotage et port qui égalent à peu près aujourd'hui, et qui dépasseront bientôt et toujours progressivement les intérêts de la somme que lui coûterait le rachat. Cela est facile à démontrer par des chiffres, et il ne faut pas être très habile calculateur pour comprendre le bénéfice que l'Angleterre trouverait en fin de compte à cette spéculation.

» L'Angleterre n'a pas au surplus habitué le monde à des procédés étroits et sordides. Elle tient et doit tenir à garder la première place dans l'émancipation commerciale qu'elle a eu l'honneur de proclamer et de pratiquer.

» Je n'ai pas besoin de vous dire, mon cher et ancien collègue, toute l'importance que nous attachons à cette partie du Traité. La question de l'Escaut bien résolue nous aiderait à faire passer le Traité tout entier, et l'honneur serait grand pour le représentant de la Belgique qui aurait fait disparaître du droit public européen ces vestiges du moyen âge qui le déshonorent. Ce qui a été fait pour le Sund, pour l'Elbe, pour le Danube, doit être appliqué à l'Escaut, sous peine d'inconséquence flagrante.

» Permettez-moi ces quelques lignes écrites à la hâte et qui ne sont pas à la hauteur de la question dont vous avez la solution à poursuivre. Vous y mettrez, j'en suis certain, toute votre persévérance et toute votre habileté, et vous parviendrez à gagner une cause qui ne demande qu'un bon avocat pour être gagnée.

» Recevez l'assurance de mes anciens sentiments affectueux et dévoués.

» (Signé) CH. ROGIER. »

Le moment était venu de négocier aussi le renouvellement des Conventions de commerce et de navigation avec l'Angleterre. Le gouvernement belge désirait établir une connexité complète entre ces traités et la question de l'Escaut; il assurerait ainsi au Royaume-Uni à la fois et la suppression de tous droits différentiels de pavillon, même sur le sel, et, par la capitalisation du péage de l'Escaut, l'abolition du droit de tonnage et la réduction des frais de pilotage.

Mais on ne voulut pas admettre à Londres que les deux négociations fussent unies; on y représentait l'application à

l'Angleterre des dispositions de notre Traité avec la France comme une conséquence obligée et une juste compensation de la mesure par laquelle le gouvernement britannique avait étendu à toutes les nations le bénéfice de son Traité avec le même pays.

Le principe même du rachat du péage de l'Escaut ne rencontrait d'ailleurs pas une adhésion unanime auprès des conseillers de Sa Gracieuse Majesté; on se demandait et pourquoi et comment le gouvernement anglais aurait à s'adresser à la Chambre des Communes à l'effet d'obtenir des fonds pour racheter un péage que l'Angleterre ne payait pas et n'avait jamais payé.

Le Cabinet de Bruxelles se vit donc forcé de modifier son attitude pour se rapprocher des vues du gouvernement britannique; il se montra disposé à renoncer à maintenir une corrélation entre la question de l'Escaut et celle du Traité de commerce; mais la situation était très difficile pour lui en présence de la crise industrielle intense qui pesait sur la ville de Gand, et de la vive opposition qui se manifestait à Anvers contre l'érection de fortifications que l'on prétendait avoir été conseillée par le Cabinet de Londres.

On se montrait, à Bruxelles, très disposé à accepter toute transaction équitable quant aux chiffres qui devaient représenter la quote-part de l'Angleterre dans le rachat du péage, et aux termes du paiement; mais on tenait à obtenir une adhésion formelle au principe même de la combinaison.

Au mois de juillet 1862, le Cabinet de Bruxelles, croyant pouvoir regarder la majorité des États comme acquise au principe de la capitalisation auquel venaient récemment d'adhérer encore les États-Unis d'Amérique et le Hanovre, fit connaître au gouvernement britannique qu'il avait l'intention d'inviter les Puissances maritimes à se réunir en Conférence pour arrêter le chiffre auquel devait être fixé le rachat des péages de l'Escaut, et en régler la répartition. Mais il exprimait le désir de débattre d'abord ces conditions avec les Gouvernements les plus intéressés.

Voici en quels termes cette communication fut faite au Cabinet de Londres et le texte de la réponse du comte Russell¹:

¹ Exposé des motifs du projet de loi portant approbation du Traité de commerce et de navigation conclu entre la Belgique et la Grande-Bretagne, le 23 juillet 1862.

« Londres, le 22 juillet 1862.

» MYLORD,

» Le gouvernement du Roi, désirant qu'il soit procédé à la capitalisation du péage sur l'Escaut, d'après les précédents dont l'expérience a démontré l'utilité pratique, me charge de demander au gouvernement de Sa Majesté Britannique s'il entrerait dans ses vues que le détail de cette question fût, sur des bases équitables, réglé dans une conférence où seraient représentées toutes les parties intéressées ou les principales d'entre elles. Aux yeux du gouvernement du Roi, ce mode de procéder conduirait le plus facilement à une solution satisfaisante.

» Je ne doute point que Votre Excellence ne partage cette opinion et ne soit disposée, le cas échéant, à marcher d'accord avec mon gouvernement pour atteindre le but désiré.

» J'ai l'honneur d'être, etc.

» (S.) VAN DE WEYER.

» A. S. E. le Comte Russell, etc., etc. »

« Foreign-Office, 25 juillet 1862.

» Monsieur le Ministre,

» Je vous ai déjà fait connaître¹ que le gouvernement de Sa Majesté était disposé à prendre en considération une proposition pour la capitalisation des droits de l'Escaut.

¹ Dans une lettre adressée au Ministre du Roi à Londres, le 7 avril 1862, lord John Russell disait :

« Le gouvernement de la Reine serait prêt à prendre en considération dans le Traité de navigation, ou comme une mesure séparée, — d'après tels principes qu'il peut considérer comme équitables, — tout plan pour la capitalisation des droits de l'Escaut, que le gouvernement belge pourrait proposer.

» Mais le gouvernement de la Reine ne peut consentir à permettre que la concession à la Grande-Bretagne de privilèges égaux à ceux qui ont été accordés à d'autres nations dépende en aucune façon du succès d'une combinaison pour la capitalisation des droits de l'Escaut. Il n'en a pas été ainsi avec la France, et il ne doit pas en être ainsi avec l'Angleterre. »

» En réponse à la demande contenue dans votre lettre du 22 courant, j'ai l'honneur de déclarer que le gouvernement de Sa Majesté n'a aucune objection à discuter toute proposition de cette nature, dans une conférence dans laquelle toutes les parties intéressées, ou au moins toutes les parties principalement intéressées, seraient représentées

» Je dois toutefois ajouter que les bases équitables, ainsi que les détails d'un semblable arrangement, doivent faire l'objet d'une délibération, et que le gouvernement de Sa Majesté se réserve l'entière liberté d'exprimer les vues qu'il peut avoir sur le sujet de la discussion.

» J'ai l'honneur, etc.

(S.) RUSSELL.

» A M. Van de Weyer, etc., etc. »

Comme nous l'avons vu précédemment, l'entente était à cette époque difficile à établir avec le gouvernement néerlandais quant au prix du rachat; diverses propositions avaient été faites par nous et successivement repoussées. Mais les concessions extrêmement larges que le gouvernement belge accorda aux exigences de la Hollande et de l'Angleterre amena enfin une entente avec les deux pays. Au mois de janvier 1863, le gouvernement de la Reine consentait à contribuer au remboursement du péage de l'Escaut pour une somme de 8,782,320 francs, payables en deux termes, en avril 1864 et en avril 1865, et le Cabinet de Bruxelles acceptait cette offre.

Le roi Léopold I^{er}, qui appréciait la portée que devait avoir pour la Belgique cette importante réforme, n'avait cessé de prêter à son gouvernement l'appui de sa haute autorité pour faciliter les négociations. Au mois de décembre 1861, M. Van Praet avait fait connaître à M. Rogier que le Roi venait d'écrire « très fortement » à lord Russell sur la question de l'Escaut.

Lorsque l'entente fut établie avec le Cabinet de St-James au mois de janvier 1863; qu'il fut stipulé que l'Angleterre prendrait à sa charge une somme de près de neuf millions dans le rachat du péage, M. Rogier s'empressa d'en communiquer la nouvelle au Roi par une lettre dont nous reproduisons ici les termes :

« SIRE¹,

» Je ne veux pas tarder à faire connaître à Votre Majesté l'heureuse issue de nos négociations à Londres sur la très difficile question du péage de l'Escaut.

» L'Angleterre prend à sa charge une somme de près de neuf millions de francs, la part de la Belgique étant fixée à douze.

» Il a fallu de grands efforts pour vaincre la résistance opiniâtre du chancelier de l'Échiquier. Votre Majesté s'applaudira sans doute de son intervention auprès du comte Russell, lorsqu'Elle saura que ce dernier s'est montré animé d'un esprit de conciliation qui a fini par l'emporter. Le Conseil des ministres doit se réunir aujourd'hui même à Londres, et M. Van de Weyer ne doute pas que la résolution officielle ne soit conforme aux arrangements qui ont été convenus entre Gladstone et lui. Je dois signaler à cette occasion la grande activité et l'intelligence qu'a déployées dans ces circonstances notre Ministre à Londres.

» Maintenant que nous nous appuyons sur une base solide et sûre, nous serons forts pour diriger vers une prompte et bonne solution nos négociations avec la Hollande. Je considère comme certain le concours de presque tous les autres États qui auront à payer leur part dans le remboursement.

» Je me propose d'adresser à Votre Majesté un rapport officiel sur ce que nous aurons fait et sur ce qui nous reste à faire, suivant moi, pour mener à bien cette longue et laborieuse négociation et je serai heureux, Sire, de rencontrer pour la conduite de cette affaire d'une si haute importance l'assentiment de Votre Majesté.

» 26 janvier 1863.

Le Ministre des Affaires Étrangères,
CH. ROGIER. »

Pour satisfaire au désir exprimé par l'Angleterre, toute corrélation avait donc disparu entre la question de l'Escaut et le Traité de commerce; les deux négociations se poursuivirent pendant quelque temps parallèlement; mais nous fûmes amenés à signer le Traité de commerce et de navigation, le 23 juillet 1862, plusieurs mois avant qu'une entente pût s'établir sur les conditions aux-

¹ DISCAILLES. *Charles Rogier (1800-1885) d'après des documents inédits.*

quelles l'Angleterre voulait contribuer au grand acte qui devait affranchir l'Escaut.

Par l'article 20 du Traité¹, l'Angleterre avait renoncé à la garantie absolue qui était inscrite dans le Traité du 27 octobre 1851, et qui obligeait la Belgique, dans tous les cas et pendant toute la durée du Traité, à rembourser le péage de l'Escaut à ses navires. Il s'exprimait ainsi :

« Le pavillon britannique continuera à jouir en Belgique du remboursement du péage de l'Escaut tant que le pavillon belge en jouira lui-même. »

En revanche, par l'article 21, le gouvernement belge promettait, pour le jour où la capitalisation du péage de l'Escaut serait assurée par un arrangement général,

Que le droit de tonnage prélevé dans les ports belges cesserait d'être perçu ;

Que les droits de pilotage dans les ports belges et dans l'Escaut, en tant qu'il dépendrait de la Belgique, seraient réduits :

- de 20 p. c. pour les navires à voiles ;
- de 25 p. c. pour les navires remorqués ;
- de 30 p. c. pour les navires à vapeur.

Que le régime des taxes locales imposées par la ville d'Anvers serait, dans son ensemble, dégrevé.

Lorsque le Traité du 23 juillet 1862 fut soumis à l'approbation des Chambres, il donna lieu à de longues discussions qui portèrent particulièrement sur le sort que cet acte international faisait à certaines industries belges. L'analyse de ces débats nous ferait sortir du cadre que nous nous sommes tracé ; mais nous reproduisons ici les éloquentes paroles que le Ministre des Affaires Étrangères consacrait aux négociations poursuivies avec le Cabinet de Saint-James au sujet du rachat du péage de l'Escaut ; car elles marquent clairement la position respective des deux gouvernements, et elles rendent un hommage chaleureux au concours que le gouvernement britannique prêta à la Belgique en cette grave circonstance².

¹ GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*. Tome IV.

² *Annales parlementaires*. — Chambre des Représentants. Séance du 11 août 1862.

« Lorsque, il y a quelques mois, j'ai eu occasion de parler à la Chambre d'une négociation ouverte avec l'Angleterre, en ce qui concerne le péage de l'Escaut, j'ai exposé l'historique de cette affaire et montré le but que le gouvernement poursuivait, avec l'espoir d'y arriver. Ce but, nous avons été assez heureux pour l'atteindre. Il résulte de l'article 21 du Traité conclu avec l'Angleterre que le principe de la capitalisation du péage de l'Escaut par un arrangement général se trouve accepté et consacré de la part de l'Angleterre.

» L'Angleterre s'est donc engagée sur ce point; elle reconnaît en principe le remboursement du péage de l'Escaut sur des bases équitables; la Belgique, de son côté, s'engage à supprimer les droits de tonnage sur l'Escaut et dans les ports de mer, à diminuer les droits de pilotage, à obtenir de la ville d'Anvers la réduction de ses droits locaux.

» Et ici je dois rendre hommage à la bonne volonté qu'a montrée le gouvernement anglais. Si nous réussissons, nous pourrions dire qu'il nous a puissamment aidés dans notre belle entreprise. Quand le principe déposé dans l'article 21 du Traité sera exécuté, on peut dire que la navigation de l'Escaut sera complètement libre, sera non seulement affranchie, matériellement, mais politiquement et moralement; il ne restera plus rien de cet ancien péage, de cet ancien vasselage qui rappelle une époque néfaste de notre histoire, époque où le peuple qui occupe les bouches de l'Escaut s'en était rendu entièrement le maître.

» Ce restant de vasselage disparaîtra le jour où nous obtiendrons que le principe déposé dans le Traité devienne une loi générale.

» En outre, la Belgique renoncera aux revenus qu'elle perçoit sur l'Escaut, et j'espère qu'Anvers suivra en ceci l'exemple qui sera donné par l'État.

» Messieurs, ainsi que je l'ai dit dans une discussion précédente, nous n'avons pas imposé à l'Angleterre l'obligation d'adhérer au principe du rachat de l'Escaut, comme condition du Traité.

» L'Angleterre n'aurait pas voulu acheter à ce prix un traité avec la Belgique. Mais nous avons dit à l'Angleterre qu'au

moment où nous allions multiplier, faciliter les relations internationales, il se présentait une question qu'il fallait aborder et tâcher de vider. Nous avons dit à l'Angleterre : Nos relations vont s'étendre ; mais nous avons un obstacle permanent sur l'Escaut ; nous avons un péage qu'il faut faire disparaître ; nous-mêmes nous percevons des droits de tonnage et autres que nous sommes disposés à supprimer ou à réduire.

» Eh bien, traitons aussi cette question ; comprenons cette question dans les négociations. Et l'Angleterre y a consenti ; elle y a sérieusement, loyalement prêté la main ; car, indépendamment du principe qui fait partie du Traité, nous avons une déclaration de lord John Russell, qui est, pour moi, l'équivalent d'un article du Traité. Nous avons une déclaration écrite, imprimée à la suite du Traité, par laquelle lord John Russell promet ses bons offices pour arriver à régler les détails de la question du péage de l'Escaut, dans une Conférence à laquelle seront appelées les principales Puissances intéressées.

» J'appelle l'attention de la Chambre sur cette seconde phase de la négociation : principe du rachat du péage, déposé dans le Traité ; principe d'une conférence, déposé dans la déclaration officielle du ministre négociateur. Voilà où nous en sommes et je crois que la Chambre saura peut-être quelque gré au gouvernement d'être parvenu, dans cette longue et difficile négociation, à ce premier résultat. »

Les ouvertures qui furent faites dans les autres capitales en faveur du rachat du péage de l'Escaut furent généralement accueillies avec un certain scepticisme. Dans certains pays, l'accueil fut même peu favorable. On n'avait pas foi dans le succès de la combinaison ; on croyait avoir des raisons de supposer que la plupart des gouvernements repousseraient les propositions du Cabinet de Bruxelles. Il semblait malaisé d'ailleurs de comprendre les motifs pour lesquels on devait contribuer au rachat d'une taxe que, de fait, on n'avait jamais acquittée, puisque le remboursement en avait toujours été opéré par l'État belge. On estimait que cette situation était destinée à durer ; que la Belgique ne pourrait jamais se décider à refuser le remboursement du péage, et l'on n'entrevoyait dès lors aucun motif pour faire un sacrifice pécuniaire.

Les États qui n'avaient pas été Parties contractantes au Traité de 1839 allaient plus loin ; ils déclaraient ne pas même connaître le péage de l'Escaut. Pour eux, l'obligation d'acquitter les droits établis sur notre fleuve n'incombait qu'à nous seuls. C'était une charge contractée par la Belgique, qui prouvait d'ailleurs l'exactitude de cette appréciation en remboursant à tous les navires les droits perçus par les Pays-Bas.

Ces considérations furent naturellement combattues pied à pied ; il fut affirmé que le Cabinet de Bruxelles était décidé à mettre un terme au sacrifice qu'il s'imposait. D'autre part, on apprit successivement que tel et tel gouvernement se ralliaient aux propositions belges ; la nouvelle de l'entente établie avec la Hollande et la Grande-Bretagne fut enfin décisive.

L'accord était complet déjà avec la plupart des Puissances et avec les plus intéressées d'entre elles au rachat du péage de l'Escaut, lorsque la Belgique proposa aux Pays-Bas de consacrer par des actes solennels l'entente qui s'était si heureusement établie entre les deux gouvernements.

Les négociations que nous avons poursuivies avec le Cabinet de La Haye, distinctes absolument d'ailleurs de celles que nous avons eues avec les autres Puissances, n'avaient pas porté uniquement — nous l'avons vu plus haut — sur la question du rachat du péage de l'Escaut ; mais les deux pays avaient eu à régler en même temps et leurs relations commerciales et le régime des prises d'eau à la Meuse.

Trois actes furent donc signés à la fois, le 12 mai 1863. Nous reproduisons le texte de celui qui concerne l'Escaut :

**Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 12 mai 1863,
pour le rachat du péage de l'Escaut¹**

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, s'étant mis d'accord sur les conditions du rachat, par voie de

¹ Session de 1862-1863.

CHAMBRE DES REPRESENTANTS :

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi, ainsi que le texte du Traité : séance du 13 mai 1863, p. 735-739. Rapport : séance du 20 mai, p. 760-761.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption : séance du 22 mai 1863, p. 1047-1849.

capitalisation, du péage établi sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures par le § 3 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, ont résolu de conclure un Traité spécial à ce sujet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

Sa Majesté le Roi des Belges, le sieur Aldephonse-Alexandre-Félix baron du Jardin, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas ;

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Messire Paul van der Maesen de Sombreff, Son Ministre des Affaires Étrangères ;

Le sieur Jean-Rudolphe Thorbecke, Son Ministre de l'Intérieur,
Et le sieur Gérard-Henri Betz, Son Ministre des Finances ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas renonce à jamais, moyennant une somme de dix-sept millions cent quarante-un mille six cent quarante florins des Pays-Bas, au droit perçu sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures en vertu du § 3 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839.

ARTICLE 2.

Cette somme sera payée au gouvernement néerlandais par le gouvernement belge à Anvers ou à Amsterdam, au choix de ce dernier, le franc calculé à 47 $\frac{1}{4}$ cents des Pays-Bas, savoir :

Un tiers sitôt après l'échange des ratifications, et les deux autres tiers en trois termes égaux échéant le 1^{er} mai 1864, le 1^{er} mai 1865 et le 1^{er} mai 1866,

Il sera loisible au gouvernement belge d'anticiper les susdites échéances.

ARTICLE 3.

A dater du paiement du premier tiers, le péage cessera d'être perçu par le gouvernement des Pays-Bas.

SÉNAT :

Documents parlementaires. — Rapport : séance du 23 mai 1863, p. CXXXIV-CXXXVI.

Annales parlementaires. — Discussion générale : séance du 25 mai 1863, p. 203. —

Discussion de l'article unique et adoption : séance du 26 mai, p. 205-209.

Approbation du Traité par la loi du 21 juillet 1863.

Moniteur belge du 20-21 juillet 1863.

Les sommes non immédiatement soldées porteront intérêt à 4 p. c. l'an, au profit du Trésor néerlandais.

ARTICLE 4.

Il est entendu que la capitalisation du péage ne portera aucune atteinte aux engagements qui résultent, pour les deux États, des traités en vigueur en ce qui concerne l'Escaut.

ARTICLE 5.

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

de 20 p. c.	pour les navires à voiles,
de 25 »	» » » remorqués, et
de 30 »	» » » à vapeur.

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

ARTICLE 6.

Le présent Traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à La Haye dans le délai de quatre mois ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires susdits l'ont signé et y ont apposé leur cachet.

Fait à La Haye, le 12 mai 1863.

(L. S.) Baron du JARDIN. (L. S.) P. VAN DER MAESEN DE SOMBREFF.

(L. S.) THORBECKE.

(L. S.) BETZ.

PROCÈS-VERBAL DE L'ÉCHANGE DES RATIFICATIONS

Le soussigné, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges, et le soussigné, Ministre des Affaires Étrangères de S. M. le Roi des Pays-Bas, s'étant réunis pour procéder à l'échange des ratifications de S. M. le Roi des Belges et de S. M. le Roi des Pays-Bas sur le Traité touchant le

rachat du péage de l'Escaut, et celui relatif aux prises d'eau à la Meuse, ainsi que sur la Convention de commerce et de navigation, respectivement conclus et signés à La Haye, le douze mai mil huit cent soixante-trois, les instruments originaux en ont été produits et ayant été trouvés, après collation attentive, en bonne et due forme, ledit échange a été opéré.

En procédant au dit échange, les soussignés ont déclaré, en vertu de l'autorisation de leurs gouvernements respectifs, et au nom des Hautes Parties contractantes : 1^o que le premier tiers du capital du rachat sera versé par le gouvernement belge le 1^{er} août prochain et, partant, que le péage cessera d'être perçu le même jour, et 2^o que l'article 5 du Traité stipulant la réduction des droits de pilotage sera exécutoire à la même date.

En foi de quoi, les soussignés ont dressé le présent procès-verbal, qu'ils ont signé en double et revêtu de leurs cachets.

Fait à La Haye, le quatorze juillet mil huit cent soixante-trois.

(L. S.) Baron du JARDIN. (L. S.) P. VAN DER MAESEN DE SOMBREFF.

Voici en quels termes le Traité conclu le 12 mai 1863 avec les Pays-Bas fut soumis par le gouvernement à l'approbation de la Chambre des représentants, dans sa séance du 13 mai :

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

On se rappelle que le commerce belge et le port d'Anvers en particulier étaient parvenus, au XVI^e siècle, à un haut degré de prospérité. La crise politique et religieuse survenue à cette époque réagit sur le commerce et la navigation. Lorsque la paix revient définitivement en 1648, l'Escaut n'est plus libre. L'article 14 du Traité de Munster est ainsi conçu :

« Les rivières de l'Escaut, comme aussi les canaux du Sas, » Swyn et autres bouches de mer y aboutissant, seront tenues closes du côté des Seigneurs États-Généraux. »

En 1715, une nouvelle dynastie règne sur les provinces belges. Le sort de l'Escaut ne change pas. L'article 20 du Traité de la

Barrière porte que « le commerce des Pays-Bas autrichiens et » tout ce qui en dépend restera sur le pied établi par le Traité » de Munster en 1648, qui est confirmé. »

Cependant le commerce belge ne pouvait respirer sans une issue vers la mer. La création de la Compagnie d'Ostende sous le règne de l'Empereur Charles VI et la tentative de l'Empereur Joseph II en faveur de l'Escaut témoignèrent que le gouvernement du pays n'avait pas entièrement oublié cette loi de notre situation ; mais notre intérêt dut céder, dans l'un et l'autre cas, devant des considérations qui lui étaient étrangères.

L'Empereur Charles VI s'obligea par le Traité de Vienne, en 1731, « à faire à jamais cesser le commerce des Pays-Bas autrichiens aux Indes orientales, de manière qu'il ne fût plus » exercé ni par la Compagnie d'Ostende, ni par aucune autre » compagnie ».

Et l'Empereur Joseph II admit dans le Traité de Fontainebleau, en 1786, une clause portant que « la partie du fleuve dont la » souveraineté continuerait d'appartenir aux États-Généraux, » serait tenue close de leur côté, ainsi que les canaux du Sas, » du Swyn et autres bouches de mer y aboutissant, conformément au Traité de Munster ».

L'Escaut resta fermé durant un siècle et demi. Le commerce maritime de la Belgique n'était plus qu'un souvenir.

Ouverte de nouveau à la fin du siècle dernier, la navigation du fleuve, sauf dans quelques cas passagers, demeura jusqu'en 1839 parfaitement libre.

Le Traité du 19 avril 1839 est venu créer pour l'Escaut un régime spécial et en quelque sorte mixte. L'accès du fleuve n'est plus interdit comme autrefois. Des stipulations réciproques, complétées plus tard par le Traité du 5 novembre 1842 et les Conventions du 20 mai 1843, règlent le pilotage, la surveillance commune, l'éclairage de l'Escaut et de ses embouchures ; mais l'usage du fleuve est grevé d'une redevance ; le § 3 de l'article 9 du Traité est ainsi conçu :

« Il sera perçu par le gouvernement des Pays-Bas, sur la » navigation de l'Escaut et de ses embouchures, un droit unique » de fl. 1-50 par tonneau, savoir : fl. 1-12 pour les navires qui,

» arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut occidental
 » pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de
 » Terneuzen, et de fl. 0-38 par tonneau des navires qui, arrivant
 » de la Belgique par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, descen-
 » dront l'Escaut occidental pour se rendre dans la pleine mer. »

Le péage est établi, non sur le trajet entier de la mer à Anvers, mais sur la partie néerlandaise de l'Escaut, laquelle forme le bras de mer connu, de temps immémorial, sous le nom de Hondt.

La clause du Traité est générale. Elle frappe tout pavillon naviguant dans l'Escaut. Le pavillon belge est tenu, comme les autres, d'acquitter le péage ; mais, cela fait, les prescriptions du Traité sont remplies quant à la Belgique.

Il dépendait de la Belgique de laisser, dès le début, le péage de l'Escaut à la charge des pavillons étrangers. Elle prit un autre parti. Le 5 juin 1839 la loi suivante fut promulguée :

« ARTICLE PREMIER. — Le péage à percevoir par le gouverne-
 » ment des Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut, pour se rendre
 » de la mer en Belgique ou de la Belgique à la mer, par l'Escaut
 » ou le canal de Terneuzen, sera remboursé par l'État aux
 » navires de toutes les nations. Toutefois, s'il se présente à
 » l'égard de l'un des pavillons étrangers des motifs graves et
 » spéciaux, le gouvernement est autorisé à suspendre à son
 » égard l'effet de la présente disposition.

» ART. 2. — Avant le 1^{er} juin 1843, il sera examiné si le
 » bénéfice de l'article précédent doit être maintenu en faveur
 » des pays avec lesquels il ne sera pas intervenu d'arrangements
 » commerciaux de douane ou de navigation. »

En se décidant à rembourser pour compte d'autrui le péage de l'Escaut, la législature et le gouvernement belges obéirent à la même impression. L'Escaut était complètement libre quand fut conclu le Traité du 19 avril 1839. On ne voulait pas qu'une charge imposée à la navigation vînt, en alarmant le commerce, détourner les affaires et ajouter ainsi aux épreuves que notre jeune nationalité avait à traverser.

De telles préoccupations étaient assurément légitimes, mais il était dans leur nature même qu'elles fussent temporaires.

Librement présentée, librement votée, la loi du 5 juin 1839 pouvait toujours être rapportée. En fait, le bénéfice en fut retiré à plusieurs pavillons. Pour attacher à une loi, qui n'était qu'un acte spontané d'administration intérieure, la portée internationale qu'elle n'avait point par elle-même, les Puissances, même celles qui avaient signé le Traité du 19 avril 1839, demandèrent l'insertion dans leurs traités de commerce avec la Belgique d'une clause par laquelle le remboursement du péage eût été assuré à leurs navires. Cette garantie leur fut généralement accordée, moyennant compensation, et, bien entendu, pour la durée des traités de commerce.

L'année 1843 se passa sans que la loi de 1839 fût soumise à une revision législative; elle se trouva ainsi tacitement et indéfiniment prorogée.

Cependant les faits venaient singulièrement modifier les supputations primitives. Dans la discussion parlementaire, on avait évalué à 508,000 francs au *maximum* le sacrifice qu'aurait annuellement à s'imposer le Trésor belge. Or, la rente était successivement montée :

En 1840, à fr.	612,313
En 1845.	972,832
En 1852.	1,117,469
En 1856.	1,499,054

Était-il juste que la Belgique continuât indéfiniment à porter seule une charge qui s'aggravait sans cesse et qui, aux termes mêmes des traités, aurait dû peser sur tous les États maritimes?

En 1856, les délégués des Puissances européennes discutaient à Copenhague les conditions auxquelles les péages du Sund et des Belts pourraient être abolis. La Belgique saisit cette occasion pour rappeler publiquement que le remboursement du péage de l'Escaut n'était pour personne un droit acquis, et, joignant le fait au principe, elle demanda au Danemark de la dispenser du paiement de sa part contributive dans le rachat des droits du Sund et des Belts, promettant de son côté de rembourser le péage de l'Escaut au pavillon danois et d'acquitter la quote-part dans la capitalisation ultérieure de ce péage. C'est sur ces bases simples, justes et fermement maintenues par le Cabinet de

Bruxelles, que fut conclue la Convention du 14 mars 1857.

La même question se représenta lorsqu'il s'agit de capitaliser le péage de Stade. Le gouvernement du Roi se plaça à Hanovre, dans la position qu'il avait prise à Copenhague et le résultat ne trompa point son attente. La Convention du 18 février 1861 constata de nouveau que le remboursement du péage de l'Escaut n'était pas une faveur banale, et, comme la Convention de 1857, elle énonça en termes exprès le cas où le péage de l'Escaut serait à son tour racheté par les États maritimes.

La Belgique, toutefois, restait liée par ses Traités de commerce. De 1856 à 1861 d'incessantes négociations se poursuivirent avec la plupart des États étrangers. Nos traités de commerce, arrivés à leur échéance ou dénoncés, firent place, l'un après l'autre, à de nouveaux arrangements qui ne nous empêchaient plus de mettre un terme au remboursement du péage de l'Escaut.

La capitalisation future du péage de l'Escaut avait été deux fois annoncée dans des conventions conclues, discutées, promulguées sous les yeux de l'Europe entière.

Notre liberté d'action, jadis aliénée par nos traités de commerce, nous l'avions récupérée dans une suffisante mesure.

La redevance annuelle avait atteint, en 1861, le chiffre de 2,184,105 francs. Le péage avait coûté à la Belgique, depuis 1839, plus de 25 millions¹.

Le moment était venu d'appeler les nations maritimes à faire pour l'Escaut ce qu'elles avaient fait pour le Sund et l'Elbe.

Permettez-moi, Messieurs, de jeter un rapide coup d'œil sur les négociations diverses et complexes entamées, à partir de là, par le gouvernement du Roi. Elles ont conduit à la conclusion d'une série d'arrangements, parmi lesquels figure le Traité avec les Pays-Bas, qui stipule le rachat, par voie de capitalisation, du péage de l'Escaut.

La suppression du péage de l'Escaut se combine avec la suppression ou la réduction des taxes perçues dans les ports belges. J'indiquerai le système adopté pour cette réforme.

¹ Il faut aujourd'hui ajouter à cette somme :

Pour 1862	fr.	1,946,438
Pour les six premiers mois de 1863, approximativement.		973,219
Du 5 juin 1839 au 1 ^{er} juin 1863, la Belgique aura donc remboursé 28,302,032 francs.		

La portée des arrangements conclus ou en voie de conclusion ne s'arrête pas aux résultats purement financiers ou commerciaux ; j'envisagerai ces transactions diplomatiques à un autre point de vue, qui ne semble pas moins digne de votre sollicitude.

Enfin, Messieurs, il me restera à vous entretenir des mesures qui auront pour objet d'assurer la prompte et complète exécution du programme que nous nous sommes tracé.

I

Dans son respect pour les clauses même défavorables des Traités de 1839, le gouvernement du Roi voulut s'assurer d'abord si la capitalisation du péage de l'Escaut serait admise, en principe, par les Pays-Bas. Cette démarche reçut l'accueil que l'on devait attendre des dispositions éclairées du Cabinet de La Haye.

Le gouvernement s'adressa ensuite à la Grande-Bretagne, la puissance étrangère qui navigue le plus dans l'Escaut et qui, à ce titre, semblait appelée avant toute autre à concourir à la capitalisation du péage. Tout en n'admettant aucune connexité entre la question de l'Escaut et les négociations commerciales poursuivies à la même époque entre les deux pays, le Cabinet de Londres saisit le vrai caractère de notre proposition et il souscrivit au principe du rachat. La Chambre connaît les incidents de cette partie importante de l'affaire.

Ce qui était arrivé à Londres, arriva ailleurs. Engagées partout à la fois et se compliquant de questions multiples et souvent très épineuses, les négociations conduisirent enfin à la reconnaissance du principe du rachat par la grande majorité des États maritimes.

Le principe accepté, il restait, ce qui était plus essentiel encore, à en déterminer l'application.

Quel serait le capital de rachat ? Comment le répartirait-on entre les États chargés de le fournir ?

Pendant cette dernière période, les négociations s'engagèrent en quelque sorte parallèlement, d'une part, avec les Puissances tierces, d'autre part, avec les Pays-Bas. Il n'en pouvait être autrement.

Nous avons à demander aux États maritimes jusqu'où irait

leur concours financier. Nous avons à discuter avec eux non seulement leur contingent, mais le nôtre.

Avec les Pays-Bas, nous avons surtout à nous mettre d'accord sur le chiffre de la somme totale moyennant laquelle ils renonceraient au péage.

Le péage de l'Escaut étant établi non sur les marchandises, mais sur le tonnage, le mode de répartition était naturellement indiqué. Chaque État aurait à contribuer au prorata de sa navigation dans l'Escaut.

Strictement, la Belgique aurait pu se renfermer pour elle-même dans l'application de cette règle. Elle ne le fit pas. A l'exemple de Hambourg, en semblable conjoncture, elle résolut de prendre, dès l'ouverture du débat sur les chiffres, une position qui facilitât la solution générale; elle inscrivit à sa charge, non la part qui lui eût incombé d'après la formule commune, mais le tiers du capital entier. Le reste devait être divisé entre les autres États proportionnellement à leur navigation dans l'Escaut.

Ce mode de répartition obtint l'assentiment du Cabinet de Londres, et, en l'appliquant à un capital éventuel de 36 millions, on fixa la quote-part de l'Angleterre à 8,782,320 francs. Les parts contributives des autres Puissances tierces furent calculées de la même manière. On arriva ainsi à former le tableau de répartition suivant :

PAVILLONS.	PARTS CONTRIBUTIVES.
Anglais fr.	8,782,320
Américain	2,779,200
Prussien	4,670,640
Norvégien	4,560,720
Français	4,542,720
Danois	1,096,800
Mecklembourgeois.	1,036,320
Hanovrien	948,720
Hambourgeois	667,680
Autrichien	549,360
Suédois	543,600
Italien	487,200
A reporter.	<u>21,745,280</u>

PAVILLONS.	PARTS CONTRIBUTIVES.
Report.	21,745,280
Espagnol	431,520
Russe	428,400
Brémois	190,320
Oldenbourgeois	121,200
Lubeckois	25,680
Portugais	23,280
Grec	23,280
Argentin	19,680
Chilien	13,920
Romain.	5,760
Ottoman	4,800
Péruvien	4,330
Brésilien	1,680
Équatorien.	1,440
	Fr. 22,960,560

Il fut entendu que les tiers ne seraient point tenus au delà de cette somme globale de 22,960,560 francs, ou, en chiffre rond, de 23 millions, la Belgique restant seule chargée du surplus vis-à-vis des Pays-Bas.

Les négociations avec le Cabinet de la Haye étaient complètement distinctes et indépendantes de ce qui se passait entre les tiers et nous. Elles n'avaient pas pour objet unique de fixer le capital du rachat du péage de l'Escaut. La Belgique et les Pays-Bas avaient en outre à régler leurs relations commerciales et à s'entendre définitivement sur le régime des prises d'eau à la Meuse. Dans ce cadre plus étendu, les questions devaient se multiplier et, avec elles, les difficultés. Les points de départ étaient éloignés, les appréciations parfois divergentes, et chaque partie apportait à la défense de ses droits ou de ses intérêts une égale persistance. On se rencontra néanmoins dans le désir commun de cimenter les bonnes relations entre les deux pays, et on finit par tomber d'accord sur tous les points.

Trois actes ont été signés à La Haye, le 12 de ce mois.

Le premier et le plus important pour nous prononce la suppression du péage de l'Escaut.

Le second règle, à la satisfaction commune, le régime des prises d'eau à la Meuse.

Le troisième assure au commerce et à la navigation des deux pays une situation stable et réciproquement avantageuse.

Les deux derniers arrangements, c'est-à-dire le Traité relatif à la Meuse et la Convention commerciale, feront l'objet d'exposés séparés.

Je n'ai donc à m'occuper ici que des clauses du Traité qui concerne le péage de l'Escaut.

L'art. 1^{er} domine tout le reste. Il consacre la renonciation perpétuelle des Pays-Bas au péage perçu sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, en vertu du § 3 de l'art. 9 du Traité du 19 avril 1839.

Il fixe le capital de rachat à 17,141,640 florins, au pair de 47 $\frac{1}{4}$ cents par franc.

Cette somme représente fr.	36,278,566
Nous avons vu plus haut que les quote-parts réunies des Puissances tierces se monteraient à .	22,950,560
La part contributive de la Belgique sera donc de	13,328,006
Si le capital avait été réparti d'après le mouvement proportionnel de la navigation, la part de la Belgique eût été de	3,683,160

Nous faisons, en définitive, pour racheter le péage de l'Escaut, un sacrifice d'environ 10,000,000

L'article 2 s'occupe du mode de payement. Plusieurs des Puissances les plus imposées ayant stipulé quelles acquitteraient leurs quote-parts au 1^{er} avril 1864 et au 1^{er} avril 1865, et l'intérêt du commerce demandant que l'Escaut soit le plus tôt possible affranchi, nous nous sommes chargés de payer directement le capital au gouvernement néerlandais.

Le payement s'effectuera en quatre termes.

Le premier versement, qui comprendra un tiers du capital et correspondra à peu près à la part contributive de la Belgique, aura lieu immédiatement après l'échange des ratifications. L'état du Trésor permettra de faire face à cette dépense sans recourir à aucun moyen extraordinaire.

Les autres versements seront faits au 1^{er} mai 1864, au 1^{er} mai 1865 et au 1^{er} mai 1866, c'est-à-dire alors que les

colisations des Puissances tierces seront successivement rentrées, du moins pour une grande partie.

Le péage cessera d'être perçu à dater du paiement du premier terme. (Art. 3.)

La capitalisation du péage ne portera aucune atteinte aux engagements qui résultent pour les deux pays des traités en vigueur en ce qui concerne l'Escaut. On sait que le Traité de 1839 et les arrangements postérieurs ont minutieusement réglé tout ce qui tient à la navigation du fleuve. Il n'y avait donc qu'à maintenir à cet égard les obligations respectives, et c'est à quoi il est pourvu par l'article 4.

Messieurs, l'histoire de l'Escaut a passé par des phases diverses, mais les nouveaux arrangements créeront pour la navigation de ce fleuve un régime et des garanties qui n'ont existé à aucune autre époque.

Les Pays-Bas, par un accord volontairement consenti, renoncent à jamais au péage établi en 1839.

L'immunité complète de l'Escaut ne sera pas simplement un fait, elle sera un droit reconnu et consacré par un contrat exprès et international.

Ce libre régime ne sera pas sanctionné pour un temps limité ; il le sera pour toujours.

La franchise de l'Escaut sera désormais le bien commun du monde maritime.

II

En vous présentant le Traité conclu en 1861 avec la France, le gouvernement vous a rappelé l'origine et les vicissitudes de notre système commercial ; il a particulièrement fait ressortir comment, les tendances une fois fixées, on a marché de progrès en progrès jusqu'à la réforme douanière que vous avez unanimement votée.

De même que nos tarifs de douane, notre régime de navigation remonte à l'époque où la Belgique et les Pays-Bas étaient réunis. Le droit de tonnage, la principale de nos taxes maritimes, a été établi par la loi du 26 août 1822. D'autres charges générales ou locales étant venues s'ajouter à celle-là, Anvers a été regardé

comme l'un des ports qui font à la navigation étrangère l'accueil le moins libéral.

Cette opinion s'accusa plus vivement, lorsque, dans les derniers temps, on vit les autres nations déblayer à l'envi l'accès de leurs ports.

Il était dès lors évident que nous aurions à opérer dans la sphère maritime la réforme que nous avons accomplie dans nos tarifs douaniers.

Mais la réforme maritime se présentait en Belgique dans des conditions qui ne se rencontraient point ailleurs. Si le gouvernement belge percevait un million de francs sur les navires étrangers, il en sacrifiait deux pour leur épargner une dépense qu'il pouvait laisser à leur charge. Renonçant à recevoir, l'équité voulait qu'il ne continuât pas de donner. Cette corrélation absolue entre la suppression de nos taxes maritimes et la capitalisation du péage de l'Escaut, le gouvernement du Roi l'a établie dès le début et nous l'avons invariablement défendue aussi bien contre les impatiences de l'intérieur que contre les résistances du dehors. Admise dans le Traité que nous avons signé avec l'Angleterre en 1862, elle a été inscrite dans les propositions que nous avons adressées à tous les États maritimes, et elle est enfin consacrée par la série d'actes diplomatiques successivement présentés à votre approbation.

La réforme maritime comprend, en premier lieu, l'abolition du droit de tonnage. Aux termes des articles 293 et 294 de la loi de 1822, les navires belges et les navires étrangers assimilés acquittent un droit de fr. 0.95 ⁴⁰/₁₀₀ par tonneau, à leur première sortie, et pareille somme, à leur première entrée pendant la même année, soit, en tout, fr. 1.90 ⁸⁰/₁₀₀ par tonneau et par année. Les navires non assimilés sont assujettis à une taxe de fr. 2.22 ⁶⁰/₁₀₀ par tonneau, chaque fois qu'ils entrent dans un port du royaume.

Le droit de tonnage a rapporté au Trésor :

En 1860	836,089 francs ;
En 1861	1,010,944 »
En 1862	854,740 »

Ce qui rendait cet impôt onéreux pour le commerce maritime,

ce n'était pas seulement son chiffre, c'était encore le mode d'après lequel il était établi. N'étant perçu qu'une fois par année, il pesait de tout son poids sur les navires au long cours qui ne faisaient qu'un voyage en Belgique, et il s'évanouissait, en quelque sorte, pour les bâtiments qui, venant de moins loin, pouvaient en une année multiplier leurs apparitions dans nos ports. Bref, c'était une prime au cabotage, allant ainsi directement à l'encontre du projet de développer nos relations directes avec les contrées transatlantiques.

Les droits de pilotage ne sont pas supprimés, mais ils sont ramenés au taux des frais d'exploitation. On peut évaluer approximativement à 177,000 francs par an la réduction que subira la recette totale.

En 1852, les droits de pilotage aux embouchures de la Meuse avaient été abaissés :

De 20 p. c.	pour les navires à voiles ;
De 25 — —	remorqués ;
De 30 — —	à vapeur.

Le pilotage de l'Escaut est dégrevé dans les mêmes proportions et pour les navires de toute capacité.

On a stipulé, en outre, que le tarif du pilotage sur l'Escaut ne pourra jamais être supérieur à celui qui s'appliquera aux bouches de la Meuse.

Il ne sera pas sans intérêt de vous faire remarquer que le droit de tonnage sera aboli et les droits de pilotage réduits sur notre littoral maritime aussi bien que dans l'Escaut.

Les navires de toutes les nations étaient frappés, dans le port d'Anvers, d'une série de taxes prélevées au profit de l'autorité locale. Les unes s'appelaient droits de quai ; d'autres, droits de bassin ; d'autres encore, droits de cuisine. C'était un des principaux griefs des navigateurs étrangers.

On a commencé par fondre ces taxes en un seul droit et ce droit unique va être lui-même révisé de manière à produire pour la navigation une économie qui ne sera sans doute pas la dernière, mais qu'on évalue dès maintenant à 30,000 ou 40,000 francs par an.

Toutes ces mesures prendront cours le jour même où le péage

de l'Escaut cessera d'être perçu. La réforme de nos taxes maritimes accompagnera et complétera l'émancipation du fleuve

III

En poursuivant les négociations dont vous avez à juger les résultats, le gouvernement du Roi ne bornait point ses vues à l'allégement que pourraient éprouver nos finances ou même à la situation meilleure qui serait faite à notre commerce maritime. Il était guidé encore par des considérations d'un autre ordre.

Quelques garanties que le Traité de 1839 ait stipulées en faveur de l'Escaut, le parcours du fleuve restait frappé d'une redevance. Ce fait, on l'avait apprécié, au début, d'après la situation que l'on avait sous les yeux ; mais le cours du temps, le développement du commerce, le progrès des idées en avaient depuis lors fait mieux sentir la portée.

Le péage de l'Escaut, disons-le avec franchise, pesait sur les relations entre les deux pays.

N'était-il aucun moyen de le faire disparaître sans blesser aucun intérêt, aucun droit, voire même aucune susceptibilité ?

Le rachat sur des bases équitables était la seule combinaison qui pût remplir ces conditions. Touchant sous forme de capital ce qu'ils avaient jusque-là perçu sous forme d'arrérages, les Pays-Bas n'éprouveraient aucun préjudice. Quant à des difficultés d'une autre nature, elles n'étaient pas à prévoir. La marche de la civilisation et de plus saines notions économiques ont fait justice des idées qui ont longtemps prévalu dans les relations commerciales des peuples. La Belgique et les Pays-Bas sont d'importants marchés de consommation et de production. Chacun des deux États est intéressé à la prospérité de l'autre. C'est là, croyons-nous, la règle vraie de leurs rapports.

Opérée amiablement et équitablement, la suppression du péage de l'Escaut devait détruire jusqu'à la trace des anciens souvenirs et rendre les deux nations à tendance commune et naturelle qui les porte vers un rapprochement de plus en plus intime.

Dans le même ordre d'idées, il était désirable qu'un terme définitif fût mis aux difficultés qui se sont élevées au sujet des prises d'eau pratiquées à la Meuse.

Enfin, les relations douanières des deux pays demeuraient en quelque sorte en souffrance ; les produits néerlandais n'étaient pas traités chez nous comme ceux des nations les plus favorisées.

Ces trois questions, nous les avons abordées, nous les avons résolues avec le même esprit. Dans l'ensemble des actes diplomatiques qui viennent d'être signés à La Haye, nous avons vu le gage certain d'une cordiale et durable amitié entre les deux peuples. En dirigeant vers ce but nos négociations avec les Pays-Bas, nous avons la confiance d'avoir fait ce qu'indiquait la raison politique et nous sommes en même temps assurés d'avoir fidèlement traduit votre pensée et celle de la Belgique tout entière.

Mais, Messieurs, la portée politique des résultats obtenus se limite-t-elle à nos relations avec les Pays-Bas ? Au delà de cet intérêt prochain et d'ailleurs si important, n'est-il pas permis d'en entrevoir un autre d'un caractère plus général ? En 1839, les grandes Puissances européennes se réunissaient pour garantir notre indépendance et notre neutralité. Bientôt nous convoquerons les représentants, non plus seulement des Puissances qui ont signé les Traités de 1839, mais de tous les États qui entretiennent des relations maritimes avec la Belgique. En prêtant son concours au rachat du péage de l'Escaut, la Conférence fera sans doute un acte utile au commerce général ; elle complétera, au profit de tous les pavillons, l'œuvre commencée dans le Sund et poursuivie sur l'Elbe ; mais aussi, en secondant la Belgique dans une entreprise qu'on savait être l'objet de ses justes vœux, les nations étrangères donneront à ce pays et à son chef vénéré une marque éclatante de sympathie ; et en venant sanctionner par leur coopération l'immunité désormais parfaite de l'Escaut, elles apporteront comme une consécration nouvelle à l'établissement de notre nationalité et lui attacheront en quelque sorte l'empreinte d'une solidarité universelle.

IV

Je n'ai plus à vous parler, Messieurs, que des mesures complémentaires que le gouvernement soumet à votre approbation.

La Convention entre la Belgique et les Pays-Bas aura pour corollaire un traité auquel seront appelés à prendre part tous les États intéressés à la libre navigation de l'Escaut. Jusqu'à ce qu'il

ait été arrêté par la Conférence, le texte de ce traité général ne peut naturellement être produit, mais le fond des stipulations n'est plus douteux.

La renonciation des Pays-Bas au péage de l'Escaut, ce qui est le point fondamental, résulte de la Convention du 12 mai.

Le chiffre du capital de rachat est inscrit dans le même arrangement.

Les bases de Londres, successivement adoptées par le plus grand nombre des États maritimes, ont déterminé le mode de répartition.

Nous sommes assurés de la participation financière de l'Angleterre, des États-Unis, de la Prusse, de la France, du Danemark¹, de l'Autriche, de l'Italie, de l'Espagne, de la Russie, des villes de Brême et de Lubeck, du Portugal, du Chili, des États Romains, de la Turquie, du Pérou et du Brésil.

Les négociations ne sont pas terminées avec le Mecklembourg, l'Oldenbourg, le Hanovre et la ville libre de Hambourg; elles portent, non sur le principe qui est admis, mais sur le taux des cotes assignées à ces États ou sur le mode de paiement.

Le Cabinet de Stockholm est le seul qui ne se soit encore lié, ni sur le principe, ni sur les chiffres. Des négociations sont toutefois engagées avec lui et nous conservons l'espoir qu'elles mèneront à une entente que réclament à la fois l'intérêt des deux pays et leurs sympathies réciproques.

Quant aux obligations qu'auraient à s'imposer les Pays-Bas ou la Belgique à l'égard de la navigation de l'Escaut, elles sont déjà tracées par les traités existants et elles viennent d'être confirmées par la Convention signée à La Haye.

Il n'est donc pas à prévoir, Messieurs, que la négociation du Traité général soulève de graves difficultés. Or, il importe, pour des raisons qui ne sauraient vous échapper, que cet arrangement soit conclu et ratifié prochainement et, d'un autre côté, la session parlementaire touche à son terme. Dans cette situation des choses, le gouvernement croit remplir un devoir en vous demandant d'autoriser le Roi à conclure le Traité général sous telles clauses,

¹ Par la Convention du 14 mars 1857, la Belgique a été dispensée de payer sa quote-part dans la capitalisation du péage du Sund; par contre, elle est tenue d'acquitter la part du Danemark dans le rachat du péage de l'Escaut.

conditions et réserves que Sa Majesté pourra juger nécessaires ou utiles dans l'intérêt du pays. Le projet de loi qui vous est présenté à cet effet reproduit textuellement le texte de la loi qui a conféré au gouvernement les pouvoirs nécessaires pour négocier et signer l'acte qui est devenu le Traité du 19 avril 1839.

Il était nécessaire de prévoir le cas où, malgré l'équité de nos propositions et notre sincère désir d'amener un accord unanime, quelques États ne croiraient pas devoir, du moins quant qu'à présent, s'associer aux autres Puissances maritimes. On ne peut demander de la Belgique qu'elle traite de la même manière les pays qui auront acquitté leur quote-part dans la capitalisation du péage de l'Escaut, et ceux qui lui auront laissé le soin de la payer en leur lieu et place. Le Danemark et le Hanovre, en pareil cas, ont établi des distinctions qu'on retrouve sous une autre forme dans notre projet de loi. Un droit de 5 francs par tonneau sera perçu des navires appartenant aux États qui ne figureront pas dans l'arrangement général. Cette taxe représente à peu près le péage de l'Escaut qui cessera d'être perçu et le droit de tonnage qui va être supprimé. Elle sera exigible à chaque voyage. Ai-je besoin d'ajouter que si notre intention est d'appliquer cette mesure avec fermeté, nous nous empresserons de la rapporter dès que les États, restés en demeure, sortiront de leur isolement.

Vous connaissez maintenant, Messieurs, dans son ensemble, l'œuvre que vous avez à apprécier. L'Escaut libre et franc de tout péage, ce fut, dans tous les temps, l'une des aspirations les plus légitimes de la Belgique. C'est, en quelque sorte, le complément de la nationalité belge. Nous touchons à ce résultat, d'autant plus précieux, d'autant mieux assuré qu'il se produira du plein gré de tous les intéressés et sans dommage pour personne. J'aime à penser que vous donnerez votre approbation et au but que nous avons en vue et aux voies que nous avons suivies pour y atteindre.

Le Ministre des Affaires Étrangères,
CH. ROGIER.

PÉAGE SUR L'ESCAUT

DESIGNATION DU PAVILLON	Montant du péage acquitté pendant les exercices			
	1839	1840	1841	1842
Américain.	28,788 49	102,735 81	82,068 77	71,120 88
Anglais . . .	44,792 32	73,499 41	83,551 59	136,792 14
Argentin . . .	»	»	»	»
Autrichien . . .	3,006 55	3,647 45	4,596 23	10,527 53
Belge . . .	83,005 36	138,285 20	119,801 48	160,002 90
Brémois . . .	104 55	4,716 07	8,133 39	5,526 78
Brésilien . . .	»	»	»	»
Buenos-Ayrien . . .	»	361 90	»	»
Chilien . . .	»	»	»	»
Danois . . .	13,862 77	34,641 43	38,378 72	40,634 71
Espagnol . . .	759 32	4,078 77	1,754 19	2,269 83
Français . . .	10,984 13	10,638 06	12,737 77	7,880 97
Génois . . .	»	»	»	»
Grec . . .	»	149 33	»	»
Hambourgeois . . .	1,010 79	3,323 72	7,572 24	5,866 71
Hanovrien . . .	29,741 94	47,246 11	44,713 03	49,228 60
Hollandais . . .	2,080 50	12,561 73	15,328 11	16,023 44
Kniphausien . . .	795 47	1,159 24	637 26	2,843 20
Lubeckois . . .	3,622 22	1,780 95	4,028 57	2,920 63
Mecklembourgeois . . .	39,957 15	52,885 03	62,793 61	66,203 29
Napolitain . . .	1,228 19	2,158 73	1,040 80	3,088 88
Norvégien . . .	33,138 11	56,216 84	41,079 04	30,097 87
Oldenbourgeois . . .	1,930 04	3,491 04	4,154 15	3,708 35
Papenbourgeois . . .	395 04	1,186 88	315 26	564 15
Péruvien . . .	»	»	»	»
Portugais . . .	187 26	368 30	»	»
Prussien . . .	27,189 08	29,646 80	49,704 13	47,132 46
Romain . . .	»	»	»	»
Rostockois . . .	1,890 45	798 81	2,719 99	3,220 32
Russe . . .	10,588 90	9,648 46	12,603 54	13,569 36
Sarde . . .	580 05	577 78	»	2,114 28
Sicilien . . .	»	425 38	251 26	»
Suédois . . .	13,118 82	26,084 10	31,643 76	33,284 86
Toscan . . .	188 18	»	»	»
Turc . . .	»	»	»	»
Vénézuélien . . .	»	»	»	»
Equatorien . . .	»	»	»	»
TOTAUX.	354,946 28	612,313 33	626,626 89	714,622 14

PÉAGE SUR L'ESCAUT

DESIGNATION DU PAVILLON	Montant du péage acquitté pendant les exercices			
	1843	1844	1845	1846
Américain . . .	106,916 93	62,620 30	109,092 56	123,985 36
Anglais . . .	177,322 36	87,349 05	115,622 98	180,279 97
Argentin . . .	»	»	»	»
Autrichien . . .	6,266 01	1,469 83	28,425 76	39,112 98
Belge . . .	196,814 15	175,942 18	164,323 41	149,545 75
Brémois . . .	13,720 34	8,126 81	10,130 29	13,143 07
Brésilien . . .	»	»	»	»
Buenos-Ayrien . . .	»	»	»	»
Chilien . . .	»	»	»	457 14
Danois . . .	49,983 87	33,668 88	86,831 32	101,772 37
Espagnol . . .	6,390 30	5,911 15	1,940 57	9,821 28
Français . . .	9,271 48	8,207 87	16,848 65	17,652 82
Génois . . .	»	»	»	»
Grec . . .	»	»	»	3,685 71
Hambourgeois . . .	3,803 12	11,577 99	12,133 50	9,139 03
Hanovrien . . .	68,897 36	62,146 38	62,926 94	76,282 80
Hollandais . . .	32,370 18	28,254 08	39,813 68	41,016 81
Kniphausien . . .	1,115 25	969 60	1,687 16	318 12
Lubeckois . . .	768 30	3,514 29	8,524 53	9,856 51
Mecklenbourgeois . . .	79,723 06	95,492 89	117,379 91	92,899 10
Napolitain . . .	2,032 76	1,812 69	4,660 99	6,685 02
Norwégien . . .	40,835 50	38,117 11	50,036 61	43,676 04
Oldenbourgeois . . .	5,663 77	5,753 73	6,479 43	5,318 44
Papenbourgeois . . .	»	110 98	»	106 16
Péruvien . . .	»	»	»	»
Portugais . . .	270 43	304 93	»	123 82
Prussien . . .	77,636 80	41,249 31	70,761 68	80,283 37
Romain . . .	»	»	»	»
Rostockois . . .	3,001 34	660 31	644 44	»
Russe . . .	11,438 09	10,204 69	16,751 99	49,067 81
Sarde . . .	»	»	5,633 52	19,382 32
Sicilien . . .	1,135 57	631 74	836 27	»
Suédois . . .	28,967 78	52,723 62	41,146 17	38,255 40
Toscan . . .	»	»	»	»
Turc . . .	»	»	»	»
Vénézuélien . . .	»	»	»	»
Équatorien . . .	»	»	»	»
TOTAUX.	924,345 15	736,820 41	972,832 36	1,111,867 20

PÉAGE SUR L'ESCAUT

DESIGNATION DU PAVILLON	Montant du péage acquitté pendant les exercices			
	1847	1848	1849	1850
Américain . . .	86,233 48	95,464 08	129,816 26	83,637 44
Anglais . . .	195,700 54	215,248 72	322,094 31	230,813 07
Argentin . . .	"	"	6,945 69	10,540 74
Autrichien . . .	17,506 "	8,295 24	7,612 89	5,643 97
Belge . . .	170,032 13	169,151 04	177,486 76	179,138 88
Brémois . . .	15,930 71	15,711 13	21,126 93	2,536 51
Brésilien . . .	2,444 44	1,615 87	"	"
Buenos-Ayrien . . .	"	"	"	"
Chilien . . .	"	184 16	"	"
Danois . . .	53,973 81	24,686 46	12,475 84	9,168 51
Espagnol . . .	10,123 17	8,000 77	11,558 92	23,899 46
Français . . .	33,613 29	18,818 43	23,782 19	38,466 97
Génois . . .	"	"	"	"
Grec . . .	1,507 00	1,306 09	443 11	"
Hambourgeois . . .	11,401 21	5,766 69	5,964 65	2,048 55
Hanovrien . . .	56,355 16	10,848 03	12,276 08	17,221 93
Hollandais . . .	44,980 00	28,387 42	47,354 81	38,143 20
kniphausien . . .	3,821 50	1,790 74	282 27	"
Lubeckois . . .	4,349 20	491 98	4,587 01	2,018 61
Mecklembourgeois . . .	93,109 81	6,678 38	24,905 69	59,706 18
Napolitain . . .	4,190 47	701 59	3,380 94	3,874 42
Norvégien . . .	71,167 32	23,699 11	82,336 25	29,721 97
Oldenbourgeois . . .	3,747 47	1,811 67	1,467 85	1,892 07
Papenbourgeois . . .	355 50	"	"	"
Péruvien . . .	"	"	"	"
Portugais . . .	1,174 00	"	"	436 15
Prussien . . .	100,107 00	16,934 43	19,056 19	54,259 36
Romain . . .	"	"	"	"
Rostockois . . .	1,009 40	"	"	1,045 85
Russe . . .	48,131 73	19,910 37	23,998 12	21,121 25
Sarde . . .	5,311 11	"	"	2,831 75
Sicilien . . .	"	1,190 44	549 20	"
Suédois . . .	79,030 43	26,853 43	29,129 62	18,063 84
Toscan . . .	1,358 73	"	"	"
Turc . . .	"	"	"	"
Vénézuélien . . .	"	"	695 23	"
Equatorien . . .	"	"	"	"
TOTAUX.	1,116,868 09	703,548 26	969,326 81	838,250 68

PÉAGE SUR L'ESCAUT

DESIGNATION DU PAVILLON	Montant du péage acquitté pendant les exercices			
	1851	1852	1853	1854
Américain . . .	64,840 00	151,631 20	108,014 88	165,544 49
Anglais . . .	201,591 98	328,476 54	298,695 70	332,178 24
Argentin . . .	5,027 88	1,480 01	»	660 31
Autrichien . . .	9,992 83	40,236 22	43,214 11	28,304 37
Belge . . .	181,243 00	192,038 68	186,212 48	196,908 51
Brémois . . .	3,423 54	4,634 91	5,261 85	25,822 19
Brésilien . . .	»	»	»	565 07
Buenos-Ayrien . . .	»	»	»	»
Chilien . . .	»	»	»	»
Danois . . .	12,524 07	21,618 90	40,051 21	44,621 49
Espagnol . . .	8,393 03	13,916 08	27,921 18	27,663 53
Français . . .	50,891 19	42,300 01	29,401 17	31,054 15
Génois . . .	»	»	453 97	»
Grec . . .	723 81	2,330 14	7,812 69	1,625 39
Hambourgeois . . .	7,964 20	12,315 89	19,828 90	11,476 48
Hanovrien . . .	21,787 31	21,673 56	33,753 32	34,221 66
Hollandais . . .	55,802 56	42,082 94	43,857 94	67,077 90
Kniphausien . . .	»	609 53	317 42	101 58
Lubeckois . . .	»	806 35	549 14	2,942 85
Mecklembourgeois	43,039 28	50,246 37	66,321 34	41,743 07
Napolitain . . .	8,811 20	9,917 08	6,355 55	7,533 33
Norvégien . . .	21,413 83	45,063 08	27,336 22	35,325 79
Oldenbourgeois . . .	930 16	2,985 28	1,082 87	10,022 22
Papenbourgeois . . .	»	»	»	»
Péruvien . . .	»	»	»	»
Portugais . . .	2,163 87	1,411 11	1,638 13	700
Prussien . . .	62,381 19	66,958 36	40,994 65	27,306 60
Romain . . .	996 82	2,165 08	»	»
Rostockois . . .	2,157 32	»	»	869 84
Russe . . .	32,094 07	25,530 45	41,999 61	7,204 06
Sarde . . .	1,543 04	9,501 40	14,565 88	7,199 18
Sicilien . . .	552 38	612 70	704 76	914 28
Suédois . . .	18,481 05	25,183 35	32,251	29,684 52
Toscan . . .	2,991 08	2,123 20	1,301 58	1,040 60
Turc . . .	1,368 26	»	»	292 07
Vénézuélien . . .	»	»	»	»
Equatorien . . .	»	»	»	»
TOTAUX . . .	823,134 79	1,117,469 02	1,079,917 55	1,170,575 77

PÉAGE SUR L'ESCAUT

DESIGNATION DU PAVILLON	Montant du péage acquitté pendant les exercices			
	1855	1856	1857	1858
Américain . . .	185,371 83	245,909 08	206,459 19	142,201 18
Anglais . . .	382,862 00	497,071 46	536,831 14	561,828 83
Argentin . . .	5,209 52	2,200 »	613 92	»
Autrichien . . .	13,355 95	3,250 79	11,283 42	39,249 76
Belge . . .	178,481 80	258,975 19	280,306 54	167,049 57
Brémois . . .	18,483 68	9,558 73	5,731 28	6,868 68
Brésilien . . .	»	»	»	»
Buenos-Ayrien . . .	»	»	»	»
Chilien . . .	»	»	»	»
Danois . . .	48,233 64	24,950 94	29,737 85	43,355 20
Espagnol . . .	14,944 70	27,469 07	25,526 31	29,778 46
Français . . .	25,579 98	57,641 96	72,923 02	129,683 94
Génois . . .	»	»	»	»
Grec . . .	667 63	»	»	968 25
Hambourgeois . . .	28,206 33	30,424 47	18,212 64	17,246 34
Hanovrien . . .	45,320 90	33,873 56	41,198 03	57,124 85
Hollandais . . .	79,442 11	69,726 59	66,577 93	65,441 18
Kniphausien . . .	»	»	»	»
Lubeckois . . .	847 61	3,784 13	1,698 41	2,593 65
Mecklembourgeois . . .	22,373 29	58,525 05	96,188 24	71,552 88
Napolitain . . .	6,463 48	6,282 53	5,418 17	12,367 87
Norvégien . . .	54,051 62	54,282 51	81,096 21	84,701 80
Oldenbourgeois . . .	3,730 16	5,266 67	5,457 20	7,367 52
Papenbourgeois . . .	»	»	»	»
Péruvien . . .	»	516 03	»	»
Portugais . . .	711 11	1,196 82	409 52	431 75
Prussien . . .	49,264 55	78,842 84	64,866 62	71,314 78
Romain . . .	»	»	»	1,022 21
Rostockois . . .	1,619 04	549 21	»	»
Russe . . .	»	2,620 41	11,911 96	15,044 41
Sarde . . .	1,431 74	5,860 31	9,831 72	15,675 94
Sicilien . . .	2,155 55	»	244 14	1,003 47
Suédois . . .	19,037 37	20,246 21	30,023 99	32,482 53
Toscan . . .	221 95	»	»	1,158 73
Turc . . .	»	»	555 56	972 96
Vénézuélien . . .	»	»	»	»
Équatorien . . .	»	»	552 38	»
TOTAUX.	1,188,068 23	1,499,054 56	1,603,655 39	1,579,086 66

PÉAGE SUR L'ESCAUT

DESIGNATION DU PAVILLON	Montant du péage acquitté pendant les exercices			
	1859	1860	1861	1862
Américain . . .	145,890 07	155,830 22	282,574 41	186,445 08
Anglais . . .	519,573 17	590,450 81	669,893 68	658,676 88
Argentin . . .	»	»	619 04	6,657 14
Autrichien . . .	19,114 46	57,506 29	45,791 77	48,342 85
Belge . . .	159,074 30	151,619 10	180,589 03	162,509 05
Brémois . . .	8,667 77	8,504 76	17,653 97	29,219 06
Brésilien . . .	650 80	»	»	»
Buenos-Ayrien . . .	»	»	»	»
Chilien . . .	1,812 70	»	»	3,778 45
Danois . . .	58,715 70	123,901 12	124,683 64	61,348 33
Espagnol . . .	39,088 43	22,701 88	30,671 17	25,990 42
Français . . .	128,027 75	107,145 69	85,307 17	98,292 75
Génois . . .	»	»	»	»
Grec . . .	2,349 21	838 10	2,984 10	2,200 »
Hambourgeois . . .	58,152 »	47,031 22	64,935 63	63,276 24
Hanovrien . . .	60,538 83	82,628 65	76,167 81	64,470 64
Hollandais . . .	63,829 80	81,366 79	76,247 01	63,217 16
Kniphausien . . .	»	»	»	»
Lubeckois . . .	2,384 12	2,349 20	1,352 37	»
Mecklembourgeois	48,227 45	67,831 17	68,310 57	65,293 01
Napolitain . . .	6,253 94	17,707 91	2,400 01	»
Norvégien . . .	83,676 06	125,268 47	122,126 13	131,766 37
Oldenbourgeois . . .	4,311 80	9,768 24	9,197 89	12,717 46
Papenbourgeois . . .	»	»	»	»
Péruvien . . .	»	»	1,736 49	»
Portugais . . .	1,044 44	1,996 83	3,082 54	2,390 47
Prussien . . .	85,746 92	136,314 55	163,288 47	151,391 48
Romain . . .	»	663 49	663 49	»
Rostockois . . .	»	»	»	»
Russe . . .	26,180 55	35,965 66	52,684 20	30,758 06
Sarde . . .	11,743 06	20,060 32	45,734 57	39,674 89
Sicilien . . .	3,907 00	1,917 45	»	»
Suédois . . .	27,990 40	37,511 09	54,940 39	36,022 22
Toscan . . .	1,104 75	»	»	»
Turc . . .	»	»	450 33	»
Vénézuélien . . .	»	»	»	»
Equatorien . . .	»	»	»	»
TOTAUX.	1,568,057 59	1,886,879 01	2,184,103 88	1,946,438 01

Total des années de 1839 à 1862 = fr. 27,328,813

Six premiers mois de 1863 (approximativement) = 973,219

Total. . . . fr. 28,302,032

Le Traité rencontra l'approbation unanime des sections de la Chambre des Représentants. Voici en quels termes éloquents, l'organe de la section centrale rendit compte de l'examen auquel avaient été soumises les propositions du gouvernement.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ¹, PAR M. DE VRIERE.

MESSIEURS,

La section centrale n'a pas cru nécessaire de rappeler de nouveau la longue et pénible histoire du fleuve dont le Traité soumis à vos délibérations prononce enfin l'entier affranchissement. L'exposé des motifs du projet de loi est entré, à cet égard, dans tous les développements nécessaires pour éclairer la Chambre.

C'est donc sur le fond même des stipulations qu'a surtout porté notre examen.

La section centrale, en cherchant à apprécier les arrangements conclus avec les Pays-Bas, a tout d'abord été frappée de leur portée politique. Dans la transaction amiable et équitable qui va mettre fin à la perception du péage de l'Escaut, il est impossible de ne pas voir le point de départ d'une situation nouvelle pour les relations entre les deux nations. La Chambre ne pourra qu'applaudir à la pensée qui, à ce point de vue, a guidé le gouvernement; et le sentiment unanime du pays ratifiera un acte qui, sans blesser ni les intérêts ni la dignité d'aucune des parties, aura pour effet de resserrer les liens qui nous unissent à un peuple pour lequel nous professons les sympathies les plus vives.

Sous un aspect plus général, le Traité du 12 mai nous a paru répondre aussi à de sages inspirations. Il y a vingt-quatre ans que la Conférence de Londres imprimait une sanction européenne à notre indépendance et à notre neutralité. Depuis, la Belgique a pratiqué avec calme et dignité ses libres institutions; son industrie s'est développée, et les produits belges ont pris place sur

1. La section centrale, présidée par M. VERVOORT, était composée de MM. DE BOE, DE MOOR, JAMAR, ORTS, DE GOTTAL et DE VRIERE.

tous les marchés du monde ; les arts n'ont pas fait chez elle moins de progrès que le commerce. On a ainsi partout appris à la connaître, à la juger ; et nous avons eu, de plus, cette fortune que les sympathies pour le pays se sont accrues du respect qu'inspirait la haute sagesse du Souverain. Quand donc, après un quart de siècle, les représentants des États étrangers viendront compléter l'œuvre de 1839, personne ne verra dans cette réunion un spectacle sans signification. La prochaine conférence apportera à notre nationalité une consécration nouvelle et d'autant plus sérieuse qu'elle sera donnée en parfaite connaissance de cause.

La section centrale avait aussi à examiner le côté financier du Traité.

Le Trésor est désormais exonéré d'une charge annuelle qui, dans l'espace de vingt-quatre ans, a graduellement monté de la somme de 500,000 francs environ, à celle de près de deux millions.

Le chiffre du remboursement s'élevait déjà au quadruple des évaluations primitives, et il était à prévoir que ce sacrifice serait d'année en année plus onéreux pour nos finances.

Il y avait ainsi, au point de vue des principes économiques, une sorte d'antagonisme entre la propriété de notre métropole commerciale et l'intérêt général du pays.

La charge pouvait un jour devenir tellement lourde que les avantages si précieux d'un grand commerce maritime auraient été, jusqu'à un certain point, balancés par le sacrifice au prix duquel ils étaient acquis.

Nous marchions lentement vers une crise inévitable.

Le gouvernement a donc obéi à une pensée prévoyante en introduisant les négociations dont les résultats sont soumis, Messieurs, à votre approbation.

La Belgique s'impose, au delà de sa part calculée au prorata de sa navigation dans l'Escaut, un sacrifice d'environ dix millions.

Cette somme équivaut à cinq années de remboursement du péage. Cette observation suffit, pensons-nous, pour que personne ne conteste que, considéré au point de vue financier seulement, le Traité mérite l'approbation entière des Chambres et du pays.

Mais la section centrale constate que la Belgique ne profitera pas seule de la franchise de l'Escaut : tous les pavillons seront

libérés à jamais d'un péage que la force des choses aurait fini par faire retomber sur la navigation étrangère, et la liquidation définitive de cette dette générale s'opère dans des conditions qui sont favorables aux États maritimes non moins qu'à nous-mêmes. La Belgique, en prenant à sa charge plus du tiers du capital de rachat du péage de l'Escaut, a fait au delà de ce qu'on pouvait demander d'elle. On ne doit d'ailleurs pas perdre de vue que le Trésor belge aura bientôt versé 28 millions de francs pour soustraire la navigation de tous les pays à l'impôt qui grève le cours de l'Escaut, et c'est un fait assez peu connu que la Belgique paye annuellement à la Hollande 400,000 florins pour des avantages de commerce ou de navigation dont les autres nations partagent avec elle la plupart des bénéfices ; 50,000 florins pour l'entretien du port et du canal de Terneuzen et 10,000 florins pour l'éclairage de l'Escaut et de ses embouchures.

La suppression du péage de l'Escaut est un événement d'autant plus heureux pour notre commerce maritime, qu'elle se combine avec une importante réforme depuis longtemps sollicitée, tant à l'intérieur qu'à l'étranger.

Le droit de tonnage, la principale de nos taxes maritimes, qui pesait sur notre commerce, et par son taux et par le mode d'après lequel il était établi, sera supprimé en même temps que le péage de l'Escaut.

L'abolition de ce droit est d'une importance majeure, surtout pour nos relations directes avec les contrées transatlantiques.

Les droits de pilotage sont ramenés au taux des frais de ce service.

Tout impôt réel est donc désormais supprimé ; l'accès du port d'Anvers deviendra ainsi de beaucoup plus économique, et ce même bienfait s'étendra à Ostende, à Gand, à Bruges, à Bruxelles, partout enfin où pénètre la navigation maritime.

Les taxes locales dans le port d'Anvers constituaient aussi, tant par leur variété que par leur élévation, un des griefs des navigateurs étrangers. Ces taxes, fondues en un droit unique et modéré, complètent la série des réformes qui accompagneront la mise à exécution du Traité.

La section centrale s'est demandé si, après avoir fait disparaître les impôts qui grevaient la navigation, il ne resterait pas à la

débarrasser aussi des réglementations inutiles ou surannées, et de toutes les formalités qui, souvent, entravent les affaires plus qu'elles ne sont utiles à l'administration.

Une autre observation, et d'une plus grande portée, a frappé la section centrale. Le péage de l'Escaut supprimé, les taxes maritimes abolies ou ramenées au taux des services rendus, les règlements révisés et simplifiés, tout sera-t-il fait? Non. Le terrain sera préparé, mais sur ce terrain il restera à édifier. C'est là que commencera la tâche du commerce lui-même. Cette nouvelle et si favorable situation éveillera, sans nul doute, l'esprit qui conçoit et l'énergie qui exécute les entreprises des nations appelées à de grandes destinées commerciales.

Que là où les efforts individuels seront insuffisants, l'association prête ses puissantes ressources, et que le gouvernement, dans les limites de son rôle, seconde ces combinaisons dont le pays tout entier doit retirer les fruits. Notre commerce maritime ainsi vivifié et organisé ne pourra manquer de prendre un vigoureux essor. Les progrès déjà réalisés, quoique dans des conditions moins favorables, sont faits pour nous inspirer à cet égard une légitime confiance. Voici quel a été le mouvement de notre navigation et de notre commerce général pendant les vingt dernières années :

	NAVIGATION Entrées et sorties réunies	COMMERCE Importations et exportations réunies (Valeurs permanentes)
1842	576,672	484,860,000
1843	653,081	511,666,000
1844	585,628	585,025,000
1845	734,128	673,380,000
1846	830,652	634,479,000
1847	830,074	732,233,000
1848	548,361	631,632,000
1849	706,005	916,437,000
1850	638,542	912,546,000
1851	633,640	903,817,000
1852	829,324	1,045,604,000
1853	795,233	1,194,350,000
1854	867,786	1,335,425,000
1855	874,011	1,376,685,000

	NAVIGATION	COMMERCE
	Entrées et sorties réunies	Importations et exportations réunies (Valeurs permanentes)
1856	1,056,201	1,530,081,000
1857	1,180,835	1,631,560,000
1858	1,194,032	1,462,000,000
1859	1,142,421	1,604,500,000
1860	1,361,512	1,747,288,000
1861	1,564,551	1,810,700,000 ¹

Nous avons fait, on le voit, déjà beaucoup de chemin; et maintenant que la liberté, la sécurité et l'économie seront en quelque sorte assises à l'entrée de nos ports, rien n'empêche que nous voyions renaître un jour la prospérité des grandes époques de notre histoire commerciale.

Nous ne devons donc pas regretter les sacrifices que nous faisons aujourd'hui pour amener ces heureux résultats. Les nations étrangères qui nous aident de leurs sympathies et de leur coopération, n'auront, de leur côté, qu'à s'applaudir de leur prévoyante politique, car elles partageront avec nous les bénéfices de nos communes avances.

La section centrale ne saurait omettre d'ajouter que la transaction intervenue le 12 mai n'est pas moins favorable aux Pays-Bas qu'aux autres États intéressés, y compris la Belgique. La Hollande reçoit un capital dont le chiffre dépasse assurément les prévisions de tous les hommes d'État, néerlandais ou autres, qui ont concouru à la négociation du Traité du 19 avril 1839. Cette somme de plus de 17 millions de florins lui est payée directement par la Belgique, sans que le Cabinet de La Haye ait à se préoccuper des difficultés ou des retards que peut éprouver le recouvrement des quote-parts des autres nations maritimes; enfin, et surtout, ce capital considérable est mis à l'abri des fluctuations que des événements commerciaux ou autres pouvaient amener dans le revenu qu'il remplace.

La section centrale pense, en outre, avec le gouvernement, que si la suppression du péage de l'Escaut peut influencer favorablement sur le développement commercial de la Belgique, un tel résultat serait utile même aux intérêts de la Néerlande. Les

¹ Valeurs officielles. Le tableau du commerce de 1861 n'indique plus les valeurs permanentes.

éléments d'échange entre les deux pays sont nombreux, et plus la Belgique sera riche, plus large sera le débouché qu'y rencontrera le commerce de nos voisins. Quant aux relations avec l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas sont situés de telle manière que les deux États peuvent, sans se porter préjudice, en exploiter la partie qui correspond à leur position géographique.

C'est parce qu'elles se concilient ainsi avec tous les intérêts que nos espérances nous paraissent plus légitimes, et que nous attacherons plus de prix à leur réalisation.

La section centrale n'aurait rempli qu'incomplètement sa tâche si elle ne mettait en relief l'un des côtés les plus intéressants de l'acte international soumis à votre appréciation.

L'affranchissement de l'Escaut, c'est le triomphe d'un principe.

Le Congrès de Vienne avait décrété la libre navigation des fleuves, mais il l'avait entourée de garanties imparfaites.

Plus récemment, en 1853, le principe fut appliqué, avec plus de largeur, au Rio de la Plata.

Enfin, en 1856, le Congrès de Paris proclama qu'il ne serait perçu sur le Danube aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires.

Bientôt après, en rachetant, en 1857, le péage du Sund, et en 1861, celui de l'Elbe, les Puissances étendaient à la navigation maritime le principe qu'elles venaient de sanctionner en faveur des fleuves.

L'Escaut, cependant, restait frappé d'une redevance.

Le péage de l'Escaut n'était pas établi sur le parcours du fleuve depuis la mer jusqu'à Anvers : la partie fluviale de ce parcours, c'est-à-dire la partie belge qui s'étend d'Anvers jusqu'en face de Bath, n'y était pas soumise. Le péage ne grevait que la partie néerlandaise, qui est plutôt un bras de mer. Il faudrait, d'ailleurs, faire violence à la nature des choses pour assimiler à un fleuve ordinaire le cours de l'Escaut, même de la mer à Anvers. Les navires du plus haut bord arrivent à Anvers. Il n'est pas admissible qu'un port pareil puisse être placé, au point de vue des principes, sur la même ligne que Dusseldorf, Dresde ou Galatz. Le péage de l'Escaut avait donc, comme celui de Stade, un caractère en quelque sorte mixte.

Le Traité du 12 mai résout la question de principe sous son double aspect et d'une manière satisfaisante pour tous les intérêts. Il ne confirme pas seulement la doctrine du Congrès de Paris, il clôt définitivement l'ère des péages maritimes. Le péage de l'Escaut aura été le dernier de son espèce, et il ne sera plus au pouvoir de personne, on peut le dire hardiment, de prélever ces sortes de tribut sur le libre usage des voies ouvertes par la Providence au commerce de toutes les nations.

Nous avons vu de notre temps les gouvernements s'entendre pour faciliter la circulation des produits par l'abaissement des barrières douanières, des personnes par la suppression des passeports, des idées par les facilités accordées à la transmission en quelque sorte instantanée des correspondances. Le principe de la libre navigation prendra désormais sa place dans ce cadre des progrès qui font l'honneur de la civilisation.

Le Traité a été adopté, à l'unanimité, par les sections et par la section centrale.

Aucune observation critique ne s'y est fait jour.

La Chambre, à son tour, nous en sommes convaincus, ratifiera avec empressement un acte international, qui concilie à la fois, et de la manière la plus heureuse, les intérêts financiers, commerciaux et politiques du pays.

L'émancipation de l'Escaut n'est pas seulement un de ces faits éclatants qui honorent les gouvernements et commandent la reconnaissance des peuples, elle marquera parmi les événements mémorables de l'histoire d'un grand règne.

Le Rapporteur,

DE VRIÈRE.

Le Président,

D. VERVOORT.

C'est dans sa séance du 22 mai que la Chambre des Représentants procéda à l'examen des propositions du gouvernement relatives au rachat du péage de l'Escaut.

Le projet de loi concernant le Traité général à conclure avec les États maritimes pour régler leur participation au rachat du péage — dont nous nous occuperons plus loin — ne donna lieu à aucune discussion; il fut voté à l'unanimité des 78 membres

présents. L'approbation du Traité conclu avec les Pays-Bas, le 12 mai 1863, réunit également l'unanimité des suffrages de l'assemblée; mais quelques discours furent prononcés au cours de la discussion générale; comme nous croyons qu'ils seront relus avec intérêt, nous en reproduisons ici les parties essentielles¹ :

M. HYMANS. — « Messieurs, il serait anormal qu'un acte de l'importance de celui qui vous est soumis, passât dans cette Chambre, sans qu'on adressât des félicitations au ministre qui a obtenu ce magnifique résultat.

» L'Escaut rendu libre après deux siècles environ de servages, c'est un trop grand fait pour qu'il ne soit pas signalé au pays comme un de ces événements glorieux qui doivent garder une place éternelle dans la mémoire d'un peuple.

» Messieurs, on nous rappelait hier, dans la discussion de la loi sur les travaux publics, qu'à propos d'un chemin de fer d'Anvers à Dusseldorf, le gouvernement néerlandais avait refusé à la Belgique le droit de passer sur son territoire. Il y a de cela 18 ans.

» Depuis lors, une transformation complète s'est produite dans nos rapports avec ce pays qui, jadis, aidait la Belgique à secouer le joug de l'Espagne, qui maintenant déploie avec elle, à la face de l'Europe, le drapeau de la monarchie constitutionnelle et représentative.

» A côté de cette alliance avec d'anciens rivaux qui ne sont plus aujourd'hui que des émules, nous voyons des rapports d'intimité, d'amitié sincère établis entre la Belgique et toutes les nations de l'Europe.

» Toutes vont concourir à ce grand acte et viennent affirmer, une fois de plus et d'une manière absolue, notre indépendance et notre nationalité.

» Messieurs, au point de vue commercial, l'affranchissement de l'Escaut constitue également un grand fait; il est une affirmation nouvelle et glorieuse des doctrines libérales qui, en matière de commerce, envahissent peu à peu le monde et amèneront à un jour prochain, j'espère, la réalisation de ce beau rêve d'un

¹ *Annales parlementaires*. Chambre des Représentants, séance du 22 mai 1863.

grand poète « Avoir pour patrie le monde et pour famille l'humanité. »

»
 » La grande majorité du pays ne se doute pas des lourdes charges que subit le Trésor du chef de l'impôt en quelque sorte féodal qui pèse, depuis 1839, sur l'Escaut. Certes, je ne comparerai pas l'affranchissement actuel du fleuve à ce qu'il fut, il y a trois quarts de siècle.

» Mais, tout est relatif; il faut tenir compte des situations et des époques. Il est certain, qu'au point de vue des idées modernes, le péage de l'Escaut peut être considéré aujourd'hui comme aussi inique et aussi vexatoire qu'il l'était au temps du blocus entier du fleuve.

» Et, à ce propos, je dirai aux Anversois, tenant compte des situations et des époques : Ouvrez votre histoire et vous verrez qu'en 1665, dans cette ville que vos ancêtres avaient proclamée un jour la Reine de l'Occident, l'entrée d'un navire espagnol, important des vins par les eaux intérieures, fut un véritable événement et que les magistrats accordèrent une récompense honorifique au capitaine qui entra dans le port comme un triomphateur.

» Vous y verrez qu'en 1773 ce fut un véritable événement encore que l'entrée d'un navire apportant de Bordeaux un chargement de vins. Vous y verrez enfin que, en 1792, à la suite du décret de la Convention qui avait proclamé la liberté absolue de l'Escaut, l'arrivée d'une flotille sortie du port de Dunkerque fut l'occasion de fêtes splendides, que la Bourse fut illuminée, et que la ville salua avec enthousiasme la délivrance de son fleuve après un blocus de 144 ans.

» Depuis lors, un nouveau blocus a remplacé l'ancien, et, ne l'oublions pas, ce second blocus a été supprimé par la seule puissance de la liberté; c'est par sa seule force morale que la Belgique vient de remporter, à la face du monde, une des plus brillantes conquêtes qu'aient jamais accomplies les plus grandes armées.

» Nous pouvons donc, en toute conscience, rendre hommage à cet acte et féliciter ceux qui l'ont accompli.

.

M. VERMEIRE. — « »

» Messieurs, c'était une grande question que celle de savoir si les péages dont la navigation sur l'Escaut était frappée étaient dus en réalité; et je trouve la confirmation de ce doute dans l'exposé des motifs du gouvernement lui-même, puisque j'y lis qu'on a dû ouvrir des négociations assez longues pour faire reconnaître le principe du péage. Il y avait donc un doute sérieux à cet égard.

» Maintenant, partant de ce principe que les péages, reconnus par les diverses Puissances, étaient dus, il n'en est pas moins certain pour cela que la Belgique n'était pas obligée de continuer les remboursements, que les remboursements qu'elle faisait pour les navires étrangers trouvaient leur raison d'être dans ce motif qu'ils pouvaient profiter à la prospérité du port d'Anvers et conséquemment, à celle du pays entier.

» Je puis bien admettre que plus la navigation sur un fleuve est active, plus il y a de relations commerciales qui s'échangent, plus il en résulte du bien-être pour le pays.

» Mais la question n'est pas là, la question est de savoir si, le gouvernement laissant le péage à charge des pavillons qui fréquentent nos ports, le nombre des navires aurait été plus ou moins considérable. Si on avait agit ainsi, peut-être serait-on parvenu à faire disparaître plus tôt ces péages qui, comme l'a dit l'honorable préopinant, constituent encore ces anciens droits de barrières et des entraves continuelles contre lesquels tous nous devons nous élever; mais quand nous examinons le péage dans son origine et dans son droit, nous devons nous demander si le péage est dû; et s'il y a du doute ou qu'il ne fût pas dû, si nous faisons un marché assez favorable.

Le péage était dû par les navires qui circulaient sur ce fleuve; la Belgique doit rembourser la moindre somme; en effet, je vois que sur le péage total du remboursement, la Belgique ne serait comprise que pour une somme de 3,600,000 fr., c'est-à-dire le 12^e environ. Voici la situation : au lieu de payer 3,600,000 fr., non seulement nous nous engageons à payer le tiers ou à peu près du remboursement total, mais nous faisons encore quelque chose de plus; nous nous mettons en lieu et place des parties contractantes pour le payement des sommes qui sont dues;

d'abord par l'Angleterre au delà de 8 millions, et ainsi de suite; nous faisons toutes les avances.

Je ne sais pourquoi la Belgique doit en quelque sorte se faire le banquier des pays étrangers qui certainement, sous le rapport financier, ne sont pas dans une position inférieure à la nôtre. Je sais bien que cette intervention paraît être justifiée par cette considération qu'aussitôt que le premier terme sera payé, l'Escaut sera devenu entièrement libre. Mais, selon moi, la Convention aurait dû porter ses effets du moment que les échéances de paiement avaient été fixées, les Puissances reconnaissant le principe du rachat auraient pu, ce me semble, payer directement aussi bien que se servir de l'intermédiaire de la Belgique.

Voici ce que je crains, c'est que par des négociations prochaines avec les pays pour lesquels nous aurons avancé des sommes considérables, on pourrait stipuler dans l'avenir que les sommes payées ne nous seront pas remboursées.

J'ai fait mes observations pour démontrer que, malgré toute ma sympathie pour le *Traité*, il ne me paraissait pas, cependant, mériter les grandes louanges, l'*hosanna* qu'a entonné le préopinant.

Certes, il est bon de voir tous les fleuves affranchis de péages, de voir la liberté commerciale inaugurée dans tous les pays, de voir disparaître les barrières qui arrêtent la circulation des hommes et des choses, de voir tomber les entraves mises sur le commerce et l'industrie, mais enfin nous ne sommes pas encore arrivés à cette époque où nous pourrions dire que toutes les barrières nationales ont disparu; cependant j'adhère à la proposition; je pense qu'elle pourra exercer une certaine influence sur la prospérité future de la Belgique, mais j'ajoute encore que cet avantage aurait pu être obtenu par suite du courant d'idées libérales qui circule dans tous les pays.

Je souhaite que le sacrifice que nous faisons et qui est assez considérable soit compensé par les effets heureux que je viens d'indiquer.

M. ORTS. — Je voudrais répondre deux mots aux observations présentées par l'honorable M. Vermeire, qui me paraissent être le résultat d'une erreur de fait, d'une fausse appréciation des

antécédents de la question. Tout en approuvant en définitive le projet de loi présenté, l'honorable membre croit qu'il y a lieu de l'accueillir un peu plus froidement qu'on ne l'a fait en section et dans cette Chambre, par le motif que voici :

« Le Traité impose à la Belgique une charge très lourde; elle doit payer le tiers de ce qui revient aujourd'hui à la Hollande, à titre de péage de l'Escaut; la première question à examiner est celle-ci : La dette que nous allons éteindre est-elle bien la nôtre, est-elle légitime? » L'honorable membre, en parlant de la sorte, semble croire que la légitimité de la créance peut être révoquée en doute. Si nous parlions théorie pure, l'honorable membre pourrait avoir raison.

Il s'agit d'une voie navigable que nous devons à la générosité de la Providence et non à la création humaine, à une tolérance politique; et tout péage exigé pour l'usage de voies navigables communes à toutes les nations est, en théorie, une perception inique, injustifiable.

Mais, à côté de la théorie pure, il y a la pratique, il y a les conventions.

Or, pourquoi le péage existe-t-il? Parce qu'une convention internationale a établi le péage de l'Escaut au profit de la Hollande.

Voilà le principe de la dette. Elle est conventionnelle, donc, à ce point de vue, légitime dans le chef des créanciers.

Passant à la seconde objection, l'honorable M. Vermeire ajoute : « Mais est-il bien clair que la Belgique soit obligée de supporter à elle seule toute la charge du péage de l'Escaut? »

» En supposant le péage légitime dans le chef du créancier, la Belgique est-elle bien le seul débiteur? Ne va-t-elle pas trop loin quand elle va au delà de la part que représentent dans la navigation du fleuve ses propres navires? »

Ici l'honorable membre se trompe encore sur la situation des conventions internationales faites depuis longtemps et sur les principes qui ont déterminé la conclusion de ces conventions.

Lorsque, en 1839, nous avons été obligés d'accepter le péage de l'Escaut, nous avons senti que ce péage serait perçu au détriment de notre commerce et de la ville d'Anvers, s'il devait frapper les navires appartenant aux Puissances étrangères.

Mue par ces considérations, la Belgique a décidé seule, cette fois, que dans un intérêt national, dans l'intérêt du développement de son commerce maritime et pour parer au préjudice qui pourrait résulter pour notre métropole commerciale de la Convention, le Trésor belge remboursait à tous les navires arrivant à Anvers le péage de l'Escaut.

Voilà la vérité.

La Belgique ne doit pas à l'Europe le remboursement du péage. Elle peut retirer librement, dès demain, la loi du 5 juin 1839 ; et c'est parce que l'Europe le sait, que les Puissances étrangères concourent avec la Belgique au rachat actuel.

Maintenant on critique à un troisième point de vue la situation faite par le projet de Traité que nous avons à sanctionner.

« Pourquoi, dit-on, la Belgique fait-elle l'avance de la part que consentent à rembourser les nations étrangères qui en ce moment n'ont pas pris l'engagement de se libérer, ou de se libérer immédiatement? Pourquoi la Belgique se constitue-t-elle le banquier des autres Puissances? »

Voici pourquoi.

D'après la situation actuelle de fait, d'après les relations établies en pratique, c'est la Belgique qui rembourse le péage à toutes les nations; elle a accepté en fait cette position. Elle paye aujourd'hui pour l'étranger ce que j'appellerai la rente.

Il était donc naturel au moment du remboursement de cette rente par le capital qui la représente de prendre la position qu'elle a prise, tout en conservant le droit strict de la modifier à son gré comme nous venons de le rappeler.

Voilà pourquoi nous faisons l'avance de la part des autres débiteurs.

La Belgique enfin, et pour son propre compte, ne paye-t-elle pas au delà de ce qu'elle doit?

C'est le dernier point à éclaircir.

La Belgique paye le tiers de la dette; est-ce trop?

Je crois, Messieurs, que nous ne devons pas supputer par francs et centimes si ce tiers de la dette représente bien exactement la part que la Belgique devait supporter. Nous avons, à côté de l'argent, autre chose à considérer.

Par le rachat du péage, nous sommes arrivés à rétablir sur un pied intime et durable des relations trop longtemps troublées entre deux peuples qui sont, je l'ai dit à plusieurs reprises et je le répète encore, des nations amies, qui doivent désormais vivre à côté l'une de l'autre en bonnes sœurs, comme elles auraient dû, pour leur prospérité commune, vivre en sœurs dans le passé.

Envisagé à ce point de vue, qui est le vrai, le Traité proposé doit être voté.

M. Loos. — Messieurs, je croirais manquer à tous mes devoirs, je croirais commettre un acte d'ingratitude envers le pays et le gouvernement, si, comme représentant d'Anvers, je ne venais élever ici une voix reconnaissante pour le grand acte qui vient d'être posé en faveur du port d'Anvers spécialement, du commerce et de l'industrie du pays tout entier.

Messieurs, sans les préoccupations qui agitent encore en ce moment les esprits à Anvers, je suis convaincu que ces sentiments de reconnaissance et de gratitude envers le pays et envers le gouvernement se manifesteraient d'une manière plus éclatante qu'ils ne se produiront peut-être maintenant.

Le jour viendra cependant où ces fâcheuses préoccupations se seront dissipées, et alors, j'en ai la conviction, je ne crains pas de le dire, chacun reconnaîtra que c'est l'acte le plus important qui aura jamais été posé en faveur de la métropole commerciale du pays.

On l'a dit avec raison, il n'existe dans toute l'histoire d'Anvers aucun fait de cette importance au point de vue de sa prospérité commerciale.

Si à la suite de l'entrée des Français, à la fin du siècle dernier, la navigation de l'Escaut a été rétablie après un siècle et demi d'interruption, le commerce alors se trouvait dans une trop triste situation et n'a pu profiter des avantages que venait lui offrir la liberté de l'Escaut.

Aujourd'hui, au contraire, que le commerce, par suite d'une longue période de paix, a pu prospérer et grandir, je suis convaincu que l'acte qui vient de s'accomplir est de nature à doubler, dans un avenir prochain, l'importance commerciale du pays.

Messieurs, l'Escaut affranchi l'est à tout jamais. Aucune Puis-

sance du monde, pas même la Belgique, ne saurait dorénavant grever l'Escaut d'un péage quelconque.

Toutes les nations ayant contribué à l'affranchissement de l'Escaut, il ne sera plus possible de créer des entraves à la navigation de ce fleuve.

C'est ce que le commerce et la population d'Anvers se rappelleront un jour et alors, j'en ai la conviction, se manifesterà leur reconnaissance pour les hommes qui ont amené une pareille situation.

Pour moi, Messieurs, c'est au nom de cette population que j'ai l'honneur de représenter ici, que je témoigne au gouvernement ma profonde gratitude pour l'immense bienfait dont la ville d'Anvers va lui être redevable.

M. VERMEIRE. — Messieurs, je ne veux pas inutilement prolonger la discussion. Cependant, je crois de mon devoir de répondre quelques mots aux observations présentées par l'honorable M. Orts.

L'honorable membre croit que la Belgique, parce qu'elle a, dès l'origine, remboursé le péage aux pavillons étrangers, est obligée de continuer à faire ce remboursement.

Si la Belgique a payé pour les navires étrangers, elle a fait une libéralité et rien de plus.

M. ORTS. — Je suis d'accord avec vous; moralement il en est ainsi.

M. VERMEIRE. — Maintenant, il est vrai que le Traité que nous avons avec les Pays-Bas nous obligeait à acquitter le péage de l'Escaut, mais ce n'était que pour nos propres navires; nous n'étions pas obligés de payer pour les autres nations, car le Traité n'obligeait que les parties contractantes et, si nous avons remboursé le péage, c'est pour des motifs autres que ceux qui résultent d'une obligation formelle.

Maintenant, Messieurs, je suis aussi de ceux qui applaudissent à ce que, après de très longues négociations, on soit enfin parvenu à une entente.

Mais si certainement l'on peut féliciter le gouvernement actuel pour avoir conclu le Traité, on devrait cependant être un peu

plus juste et avoir un peu d'éloges pour les Cabinets qui ont commencé cette négociation. Je crois que déjà, sous le ministère précédent, les négociations avaient été commencées et étaient assez avancées.

Je ne veux pas continuer ce débat. Nous sommes d'accord que c'est un acte international qui ne peut avoir que de bons résultats pour l'avenir. C'est pour ce motif seul, et en laissant de côté la question financière qui, pour moi, est une question secondaire, que je voterai le projet de loi approuvant cet acte international.

M. ORTS. — Je désire, pour calmer les derniers scrupules de l'honorable M. Vermeire, lui faire remarquer que ce qui se fait aujourd'hui n'est en définitive que l'exécution d'un projet dont le gouvernement belge avait pris l'initiative en 1839.

En 1839, avant de signer le Traité, le gouvernement belge avait, lui-même, proposé de racheter l'intégralité du péage de l'Escaut moyennant un capital qu'il aurait payé.

M. ROGIER, Ministre des Affaires Étrangères. — Lui tout seul.

M. ORTS. — C'est ce que porte l'exposé des motifs de la loi de 1839, relative au remboursement du péage de l'Escaut.

(L'orateur donne lecture de ce passage.)

Et toutes les sections de la Chambre examinant la loi du 5 juin 1839, comme le rapport le constate, disaient : Le péage de l'Escaut est une charge de l'État, une dette nationale.

M. B. DUMORTIER. — Il ne faut pas, dans l'état de nos négociations avec l'étranger, que l'on se trompe sur la nature de la dette dont il s'agit. Cette dette n'a jamais été nationale. Un rapport a pu le dire dans l'intérêt de la ville d'Anvers, mais il a toujours été reconnu par cette Chambre que ce n'était pas une dette nationale.

M. ORTS. — Vis-à-vis d'Anvers.

M. B. DUMORTIER. — Vis-à-vis de personne.

Il a toujours été reconnu que c'était une dette incombant aux navires qui entraient dans l'Escaut et en sortaient et que si la Belgique la remboursait, c'était un acte de sa générosité pour la ville d'Anvers.

Je fais cette observation, parce que, comme le Traité doit être voté par les Chambres de la Hollande, je ne voudrais pas que l'on pût mal interpréter les paroles de notre honorable collègue. La Belgique n'était pas tenue de payer; elle l'a fait uniquement par générosité et le jour où elle l'aurait voulu, elle pouvait cesser de payer.

M. ROGIER, Ministre des Affaires Étrangères. — Certainement.

M. ORTS. — Nous sommes d'accord. La dette est, selon moi et le rapport que j'ai cité, nationale vis-à-vis d'Anvers, jamais vis-à-vis de l'étranger.

— La discussion est close.

C'est M. Michiels-Loos qui fut chargé, par la Commission des Affaires Étrangères du Sénat, de rédiger le rapport sur le projet de loi portant approbation du Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas pour le rachat du péage de l'Escaut.

En voici les termes :

Messieurs, un des actes diplomatiques des plus importants et des plus mémorables, posés depuis notre émancipation politique, est bien certainement celui concernant le rachat du péage de l'Escaut, sur lequel j'ai l'honneur de vous présenter le rapport.

Pour mieux faire ressortir l'importance et les mérites de cet arrangement, nous n'avons qu'à nous rappeler les malheurs éprouvés au XVI^e siècle par la fermeture de l'Escaut.

Ce fut le 30 janvier 1648 que fut signé le Traité de Münster, dont l'article 14 porte : « L'Escaut, les canaux de Sas, le Swyn et toutes les eaux y correspondantes sont fermés par les États-Généraux. » Les Provinces belges furent à cette époque sacrifiées à l'égoïsme de l'Espagne et de la Hollande. L'Espagne voulut conserver le monopole de la navigation avec l'Amérique, et la Hollande celui de ses îles orientales. Les Provinces-Unies, jalouses de la grande prospérité du commerce belge, avaient le plus grand intérêt à l'anéantir en faveur d'Amsterdam. Aussi, non content d'avoir fermé l'Escaut, on voulut encore le rendre innavigable, et, à cette fin, de nombreux navires chargés de matières pondéreuses furent coulés dans le fleuve, et la ville d'Anvers qui, un siècle auparavant, était la Reine du monde commercial, devint une ville morte.

En 1678, sa décadence était déjà si complète que 1,200 maisons se trouvaient inhabitées. Les stipulations du Traité de Münster furent renouvelées dans le Traité de la Barrière, conclu en 1715, et l'Escaut resta fermé au grand préjudice de tous les habitants des Provinces belges.

L'empereur Charles VI, désirant d'en atténuer les désastreux effets, créa la Compagnie des Indes, dont les expéditions devaient se faire du port d'Ostende; mais au bout de peu d'années, menacé par la Hollande et l'Angleterre, il s'obligea par le Traité de Vienne, en 1713, à dissoudre la Compagnie et à faire cesser tout le commerce des Pays-Bas autrichiens aux Indes orientales.

Joseph II ne fut pas plus heureux dans ses tentatives pour délivrer le commerce de ses entraves. Il équipa à Anvers un brick, portant pavillon impérial, qui fit voile pour la mer avec ordre de forcer les passes que gardaient les Hollandais; mais à peine arrivé devant Saltingen, le navire fut capturé. L'empereur, très irrité, fit de grandes menaces, mais se contenta d'une indemnité de deux millions.

L'Escaut resta fermé pendant environ 150 ans, et tout commerce maritime avait disparu de la Belgique. Cette malheureuse situation dura jusqu'à la réunion de la Belgique à la France.

L'Escaut fut ouvert en 1792, de nouveau fermé par la rentrée des Autrichiens en 1793, mais cette fois pour peu de temps. Il resta depuis parfaitement libre jusqu'en 1839, sauf, dans quelques cas passagers, pendant nos différends avec la Hollande.

Ce fut le 14 mars que le roi Guillaume donna son adhésion au Traité des XXIV Articles. Cet acte diplomatique, stipulant le droit de péage de l'Escaut, ne fut accepté par les Chambres belges qu'après de vifs débats : à la Chambre des Représentants, par 58 voix contre 42, et au Sénat, par 31 voix contre 14.

Par le Traité des XXIV Articles, la navigation dans l'Escaut était affranchie de toute visite et de toute entrave, mais un droit de péage était imposé de fl. 1.50 par tonneau, savoir : fl. 1.12 à tous les navires sans distinction de pavillon qui, arrivant de la pleine mer, remonteraient l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique par le canal de Terneuzen, et de fl. 0.38 par tonneau pour les bâtiments qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou

par le canal de Terneuzen, descendraient l'Escaut occidental pour se rendre dans la pleine mer.

Ainsi les pavillons de toutes les nations avaient à payer ce droit, et la Belgique n'était engagée que pour sa propre navigation. Mais dans un intérêt bien entendu de nos relations commerciales, nous avons, sauf dans quelques cas, opéré le remboursement du péage aux navires étrangers, en vertu de la loi du 5 juin 1839, mais sans cependant y être obligés. Aussi, en 1856, les délégués des Puissances maritimes s'occupant de l'arrangement pour abolir le péage du Sund et des deux Belts, la Belgique rappela à cette occasion publiquement que le remboursement du péage de l'Escaut n'était pour aucun pavillon un droit acquis, et qu'elle restait libre de le continuer ou de le supprimer.

En voulant appuyer sa position par le fait, elle se fit dispenser du paiement de sa part contributive dans le rachat du Sund et des deux Belts, en s'engageant par contre de rembourser le péage de l'Escaut au pavillon danois, et d'acquitter la quote-part incombant au Danemark dans la capitalisation ultérieure de ce péage. Lors de la capitalisation du péage de Stade, le gouvernement belge se plaça à Hanovre dans la même position qu'il avait prise à Copenhague, et la Convention du 18 février 1861 reconnut en termes précis que le remboursement du péage de l'Escaut n'était pas d'obligation pour la Belgique.

Déjà, depuis un certain nombre d'années, la Belgique, dans tous les traités de navigation conclus, a formellement stipulé que le remboursement du droit de péage cesserait du jour que nous ne le ferions plus à notre propre pavillon.

Votre commission appréciant la valeur de cette clause et les conséquences heureuses qu'elle devait amener, vous a toujours signalé cette stipulation importante dans ses rapports. En effet, par cette stipulation, il devenait de l'intérêt des Puissances maritimes de seconder le gouvernement dans ses efforts pour arriver à une capitalisation du droit de péage de l'Escaut.

Nous attirons l'attention du Sénat sur l'accroissement continu qu'éprouvait le remboursement aux divers pavillons. Lors de la discussion de la loi de 1839, on l'avait évalué à 508,000 francs; et il était déjà monté :

En 1840 à	fr.	612,313
» 1845 »		972,822
» 1852 »		1,117,469
» 1856 »		1,499,054
» 1861 »		2,184,105

Et pour 1862, en y ajoutant, pour les six premiers mois de l'année 1863, 975,219, il s'élèverait à 2,924,657. Le remboursement du péage a coûté à la Belgique, depuis le 5 juin 1839 au 1^{er} juin 1863, au delà de 28 millions.

Dans cette situation, nous ne pouvions plus continuer le remboursement aux divers pavillons, la charge devenant trop lourde.

Comme nous venons de le dire, le péage était établi, d'après le Traité de 1839, entre la Belgique et la Hollande. Le gouvernement avait donc d'abord à consulter le gouvernement des Pays-Bas, et à s'assurer de son assentiment au principe de la capitalisation du péage de l'Escaut. La réponse du Cabinet de la Haye fut tout à fait favorable.

Le gouvernement, pour entrer en négociation à cet effet, s'adressa ensuite à l'Angleterre, comme à la Puissance la plus intéressée par le grand nombre de ses navires qui fréquentent l'Escaut, tout en écartant, comme le Sénat s'en rappellera, la connexité entre la question du péage et les négociations commerciales ouvertes à la même époque entre les deux États. La Grande-Bretagne, appréciant toute l'importance de la libre navigation de l'Escaut, adhérait au principe du rachat.

Les ouvertures faites à ce sujet à d'autres États ne rencontrèrent pas d'abord l'accueil désiré; mais, fort de la justice de sa cause, le gouvernement continua avec persévérance ses négociations, et réussit, à la fin, à faire admettre le principe du rachat par la grande majorité des Puissances maritimes. Ce principe admis, la tâche du gouvernement n'était pas achevée. Il fallait s'accorder d'abord avec les Pays-Bas pour établir l'import du capital total, moyennant lequel ils renonceraient au péage. Ensuite, il y avait à négocier avec les Puissances étrangères pour régler leur part et la nôtre même dans la capitalisation.

Le péage de l'Escaut étant fixé sur le tonnage, il était facile à régler, en faisant intervenir chaque nation en proportion de sa

navigation dans l'Escaut ; et d'après toute règle de justice, la Belgique elle-même aurait pu se tenir à cette règle ; mais le gouvernement, pour faciliter les négociations et arriver plus promptement à une conclusion, fit, comme le plus intéressé, ce qu'avait fait Hambourg en semblable conjecture ; il prenait à sa charge, non la part contributive qui lui incombait, mais le tiers du capital éventuel de 36 millions de francs. Le reste était à répartir entre les autres Puissances, proportionnellement à leur navigation.

Le Cabinet anglais, d'accord sur cette répartition, la quote-part de l'Angleterre fut fixée à 8,782,320 francs et les parts contributives des autres Puissances tierces furent évaluées de la même manière¹.

Il fut convenu que ces Puissances ne seraient pas engagées au delà de cette somme globale, et que la Belgique restait seule chargée vis-à-vis des Pays-Bas pour compléter la somme d'environ 36 millions, soit 13,328,006 francs.

Le gouvernement est assuré de la participation financière de l'Angleterre, des États-Unis, de la Prusse, de la France, du Danemark, de l'Autriche, de l'Italie, de l'Espagne, de la Russie, des villes de Brême et de Lubeck, du Portugal, du Chili, des États Romains, de la Turquie, du Pérou et du Brésil.

Les négociations ne sont pas terminées avec le Mecklembourg, l'Oldenbourg, le Hanovre et la ville libre de Hambourg. Elles portent non sur le principe qui est admis, mais sur le taux des cotes assignées à ces États ou sur le mode de payement.

Seul, le Cabinet de Stockholm n'est point encore lié ni sur le principe, ni sur les chiffres. Toutefois, des négociations sont engagées, et le gouvernement a tout espoir qu'elles mèneront à bonne fin.

En tout cas, il est prévu que, si des Puissances ne s'associaient pas aux autres États intervenants, alors un droit de 5 francs par tonneau sera perçu des navires appartenant aux nations qui ne figureraient pas dans l'arrangement général. Cette taxe sera exigible à chaque voyage.

Indépendamment que ce Traité nous donne la liberté de

¹ Nous croyons inutile de reproduire ici le tableau de répartition qui est publié déjà avec l'exposé des motifs présenté par le gouvernement.

l'Escaut, il est très favorable au commerce. Il comprend l'abolition du droit de tonnage, diminution dans le droit de pilotage, dégrèvement dans les taxes locales de la ville d'Anvers.

Nous pouvons nous dire heureux que le rachat se soit opéré avec la participation des Puissances maritimes, qui sont ainsi devenues co-propriétaires et intéressées à soutenir et à défendre à jamais la libre navigation de l'Escaut. D'autres arrangements importants ont été en même temps signés avec le gouvernement des Pays-Bas, entre autres le régime des prises d'eau de la Meuse et un traité de commerce et de navigation. Sur ces projets, votre commission aura l'honneur de vous faire également rapport.

Nous félicitons l'honorable Ministre des Affaires Étrangères d'avoir accompli, sous le règne glorieux de notre bien-aimé Roi Léopold I^{er}, l'acte important de l'Affranchissement de l'Escaut.

Votre commission, à l'unanimité de ses membres présents, conclut à l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,
MICHIELS-LOOS.

Le Président,
PRINCE DE LIGNE.

Au Sénat, le projet de loi portant approbation du Traité du 12 mai 1863, ne rencontra pas la complète unanimité qu'il avait trouvée à la Chambre. Sur 35 suffrages exprimés, il en fut un négatif. M. Cassiers vota contre les propositions du gouvernement après avoir longuement combattu l'attitude prise par la diplomatie belge dans les négociations avec les Pays-Bas. Ses critiques portaient principalement sur les réductions de taxes que la Belgique s'engageait à accorder en échange du rachat du péage.

Nous jugeons superflu de reproduire ici les discours qui furent prononcés, en cette occasion, au Sénat, par M. Cassiers, pour attaquer l'œuvre du gouvernement, et les réponses que lui adressèrent MM. Michiels-Loos, t'Kint de Naeyer et Rogier. Nous nous bornerons à citer le discours de M. Fortamps, d'une portée et d'un intérêt supérieurs :

M. FORTAMPS. — « L'honorable M. Michiels-Loos s'est chargé déjà de répondre à quelques-unes des exagérations du discours de l'honorable sénateur de Saint-Nicolas.

» Le discours de l'honorable M. Cassiers se divise, comme tous ceux qu'il prononce dans cette enceinte, d'abord en apologie des droits différentiels, puis en examen de la question à l'ordre du jour, et enfin dans la glorification d'un système qui a fini son temps et qui ne reviendra plus. A mon avis, cependant, l'honorable membre a singulièrement rapetissé le débat d'une aussi grande question.

» L'affranchissement de l'Escaut est l'une des négociations les plus importantes, dont la diplomatie ait eu à s'occuper depuis longtemps.

» Lorsqu'on se rappelle les entraves que la Hollande a mises à cet affranchissement, la persistance qu'elle a apportée à maintenir la fermeture de l'Escaut pendant plus de 150 ans, on doit reconnaître aujourd'hui qu'un traité solennel intervient, non seulement entre la Belgique et la Hollande, mais entre toutes les Puissances et la Hollande, on doit reconnaître, dis-je, que c'est là un grand acte, un acte qui fera époque dans l'histoire diplomatique de la Belgique, et qui marquera dans la vie du négociateur qui est parvenu à le conclure.

» L'un des grands avantages de la Convention, c'est que désormais la liberté de l'Escaut est de droit européen. Il importait peu à la Belgique de payer quelques millions de plus pour obtenir le rachat ; ce qui fallait surtout, c'était que toutes les Puissances du monde fussent intéressées à ce que désormais, et à tout jamais, l'Escaut fût ouvert librement à la navigation.

» Si nous examinons ensuite les questions de chiffre, nous trouvons que là encore le succès obtenu par la Belgique est très considérable.

» Rappelons-nous, Messieurs, qu'en 1839, dans l'exposé des motifs du projet de loi qui mettait à la charge de la Belgique le péage de l'Escaut, on évaluait à 500,000 francs la charge annuelle qui en résulterait pour le pays. En 1840, la dépense fut de 612,000 fr. ; en 1845, de 972,000 fr. ; en 1852, de 1,400,000 fr. ; en 1856, elle s'élevait à 1,500,000 fr., et finalement, en 1861, elle atteignait le chiffre de 2,200,000 francs, c'est-à-dire, comme le rappelle l'honorable rapporteur, dans l'excellent rapport qu'il a fait avec une promptitude si remarquable, que, depuis 1839, la Belgique a payé pour sa part 28 millions.

» Eh bien, Messieurs, au lieu de cela, que faisons-nous? Nous payons aux Pays-Bas une somme de 36,200,000 francs, dans laquelle les Puissances interviennent pour 23 millions. Reste à la charge de la Belgique une somme de 13 millions environ.

» En tenant compte du tonnage des navires belges qui naviguent sur l'Escaut, la Belgique avait pour sa part à payer une somme de 3,680,000 francs; la Belgique s'impose donc un sacrifice de 10 millions, c'est-à-dire, pour traduire cela en chiffres, que c'est comme si la Belgique continuait à payer le péage de l'Escaut pendant cinq années, sur le pied actuel, et qu'ensuite la navigation fût entièrement libre pour toutes les nations.

» Quant à la somme de 28 millions que l'honorable M. Cassiers a ajoutée à ce qui doit être remboursé à la Hollande, il n'a pas fait, dans la rapidité de l'improvisation, ses calculs d'une manière exacte.

» Il a dit qu'on imposait un sacrifice annuel de 1,200,000 fr. au pays en supprimant le droit de tonnage et en réduisant celui de pilotage.

» Puis il a ajouté : 28 millions et 36 millions font 64 millions.

» Ce n'est pas pour la Hollande que nous faisons abandon des droits de tonnage et que nous réduisons ceux du pilotage; nous le faisons parce que cela nous convient; parce que nous voulons ajouter aux avantages dont la nation a doté déjà la ville d'Anvers, la faveur d'un transport à bon marché. Il n'y a pas un centime de cela qui entre dans le Trésor hollandais; c'est un sacrifice que la Belgique s'impose uniquement dans l'intérêt du développement de ses relations internationales.

» Comme l'a dit l'honorable M. Michiels-Loos, lorsque la Belgique établit une législation douanière qui diminue les recettes du Trésor, c'est dans l'intérêt bien entendu du pays qu'elle prend cette mesure; c'est que la Belgique est assez riche pour s'imposer des sacrifices afin de favoriser son commerce et son industrie.

» Il n'entre sans doute pas dans les intentions du Sénat d'entamer une très longue discussion à propos du discours de l'honorable sénateur de Saint-Nicolas. Je ne veux pas, pour ma part, abuser des moments du Sénat.

» Cependant je ne puis m'empêcher de proclamer que la capitalisation et le rachat du péage de l'Escaut est un acte inter-

national d'une très grande importance politique et financière pour la Belgique.

» L'importance financière, je viens de l'indiquer; elle se résume à dire que d'ici à quatre ans la Belgique n'aura plus rien à payer à la Hollande. Cette somme de 10 millions étant déboursée, il restera au Trésor un excédent annuel disponible de 2,200,000 francs, qui pourra être appliqué aux besoins généraux du pays.

» La question politique, la voici :

» On ne peut méconnaître que le péage de l'Escaut n'ait toujours été considéré, en Belgique, comme quelque chose de fâcheux. Cela peut avoir eu une influence mauvaise sur les relations des deux pays. Le jour où ce Traité a été signé, le jour où il sera exécuté loyalement de part et d'autre, toute espèce de dissentiment entre les Pays-Bas et la Belgique aura disparu.

» Ce jour-là, les relations amicales entre les deux pays seront définitivement consolidées.

» Il faut espérer aussi que l'affranchissement de l'Escaut aura une influence heureuse sur l'esprit public de la ville d'Anvers.

» Anvers ne doit pas oublier que non seulement le pays rachète le péage de l'Escaut, mais que le jour même où il s'impose ce sacrifice considérable, il abolit le droit de tonnage, qu'il augmente ainsi l'importance commerciale de cette grande cité.

» Avant de nous séparer, le Sénat adoptera probablement d'autres mesures utiles à ses intérêts.

» Son entrepôt, qui tombe en ruine, pourra bientôt rivaliser avec les entrepôts les plus considérables et les mieux organisés de l'Europe.

» Le chemin de fer que cette ville demande depuis si longtemps, le chemin de fer direct d'Anvers à Dusseldorf, sera probablement voté demain. Enfin, la question relative à l'aliénation des fortifications recevra bientôt une solution satisfaisante.

» A ces différents points de vue, les divers traités que le Sénat est appelé à voter auront la plus heureuse influence.

» Pour ma part, je félicite le ministre qui est parvenu à les conclure, et je le remercie des efforts couronnés de succès qu'il a tentés pour aboutir au résultat si favorable que le Sénat sanctionnera aujourd'hui en votant à une immense majorité, si pas à l'unanimité, les différents traités qui lui sont présentés. »

Le Traité Général pour le Rachat du Péage.

En même temps qu'il soumettait aux Chambres un projet de loi portant approbation du Traité conclu avec les Pays-Bas, le 12 mai 1863, pour le rachat du péage de l'Escaut, le gouvernement réclamait l'assentiment du Parlement pour un second projet de loi qui devait l'autoriser à régler avec les États maritimes leur participation au rachat du péage, et à déterminer les mesures d'exécution de la réforme projetée. Voici la teneur de ce document :

ARTICLE PREMIER. — Le Roi est autorisé à conclure avec les États maritimes des traités réglant leur participation au rachat du péage de l'Escaut, sous telles clauses, conditions et réserves que Sa Majesté pourra juger nécessaires ou utiles dans l'intérêt du pays.

ART. 2. — Le gouvernement est autorisé à supprimer le chapitre XXV de la loi générale du 26 août 1822 et à régler à nouveau le jaugeage des navires pour la délivrance des lettres de mer et pour la perception des taxes de navigation,

ART. 3. — A partir du jour où le péage de l'Escaut et le droit de tonnage cesseront d'être perçus, et sans préjudice des conventions en vigueur, une taxe de 5 francs par tonneau sera prélevée sur les navires des États qui n'auraient point pris part à la capitalisation du péage, chaque fois que ces navires entreront dans les ports du royaume.

Cette taxe prendra fin pour chaque pavillon dès l'instant que l'État auquel il appartient aura adhéré aux arrangements prévus à l'article 1^{er}.

Les navires qui seront forcés de relâcher pour prendre des ordres ou qui entreront pour hiverner sans rompre charge en tout ou en partie, ou sans en prendre, et avec réserve ou intention du capitaine ou patron de repartir avec la charge entière, seront exempts de la taxe; à cet égard, on ne considérera pas comme rupture de chargement le transbordement momentané de quelques marchandises pour les bénéficier ou pour réparer ou radouber

le navire, ou pour les autres causes mentionnées au quatrième chapitre de la loi générale de perception du 26 août 1822, ni le débarquement et la vente sans paiement des droits et accises des marchandises avariées ou fortement endommagées dans le voyage, pourvu que, dans ce cas, l'on ait obtenu une permission spéciale du directeur de la province¹.

ART. 4. — Il est ouvert au Ministère des Finances un crédit spécial de 38,400,000 francs pour subvenir aux remboursements prévus par les articles 1^{er} et 2 du Traité du 12 mai 1863, ainsi qu'au paiement des intérêts et des frais.

Ce crédit sera couvert :

a. Par les ressources spéciales à provenir de l'exécution des Traités ;

Et b. Pour le surplus, par l'émission de bons du Trésor à un an, deux ans ou trois ans de date, à concurrence de 12 millions de francs.

L'Exposé des motifs rédigé par le gouvernement disait :

Messieurs, le projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations a pour objet, d'abord, d'autoriser le Roi à conclure, sous telles clauses, conditions et réserves que Sa Majesté jugera nécessaires ou utiles à l'intérêt du pays, des traités réglant la participation des États maritimes au rachat du péage de l'Escaut.

Le gouvernement serait autorisé, en second lieu, à supprimer le droit de tonnage établi par la loi du 26 avril 1822. L'abolition de cette taxe est déjà stipulée dans quelques-uns de nos récents traités ; il s'agit de donner à la mesure un caractère général.

Le chapitre XXV de la loi générale de 1822, dont la suppression est proposée, détermine à la fois le taux du droit de tonnage et le mode de jaugeage des navires pour la perception de l'impôt. Nonobstant l'abolition de ce dernier, la douane devra continuer de constater la capacité des bâtiments de mer pour la perception des droits de pilotage, pour la délivrance des lettres

¹ Ce troisième paragraphe de l'article 3 a été introduit par le gouvernement, sous forme d'amendement communiqué à la section centrale de la Chambre des Représentants. Voir plus loin le rapport de M. Orts.

de mer et la nationalisation des navires construits à l'étranger ; mais, comme il est nécessaire de régler à nouveau le mode de jaugeage, afin de le mettre en harmonie avec la nouvelle situation, le projet autorise le gouvernement à le faire. Il est entendu que la capacité des navires continuera d'être établie d'après les bases actuelles. Il s'agira simplement de modifier, quant à cet objet, la rédaction des dispositions en vigueur.

Le projet détermine ensuite le régime transitoire qui sera applicable aux navires des États qui ne prendraient pas immédiatement part à la capitalisation du péage de l'Escaut.

Ces dispositions forment le sujet des articles 1, 2 et 3 du projet de loi. Nous croyons pouvoir nous référer, en ce qui les concerne, à l'Exposé des motifs du Traité conclu le 12 de ce mois avec les Pays-Bas pour le rachat du péage de l'Escaut.

L'article 4 exige quelques développements.

Le prix de rachat du péage est de 36,278,600 francs ; la quote-part de la Belgique dans ce prix est de 13,318,040 francs. Ainsi que la Chambre le sait, il faudra ajouter à ce chiffre, du chef, non du rachat du péage de l'Escaut, mais de la capitalisation des droits du Sund et de l'Elbe, les sommes que la Belgique aurait dû payer au Danemark en 1857 et au Hanovre en 1861, et qui sont respectivement de 1,096,800 francs et de 72,022 francs.

La plupart des États maritimes ont adhéré aux propositions du gouvernement belge ; le montant de leur participation est connu ; quant aux époques auxquelles ces États acquitteront leur quote-part, elles ne seront pas les mêmes pour tous. La Prusse se libérera de la première moitié de son contingent le jour où le péage de l'Escaut cessera d'être perçu, et de la seconde moitié douze mois après. L'Angleterre et la Russie se libéreront en deux termes égaux, échéant le 1^{er} avril 1864 et le 1^{er} avril 1865. Quelques États préféreront recourir à une série d'annuités, portant intérêt à notre profit. Il est permis de compter que les gouvernements dont la quote-part est relativement peu importante ne réclameront aucun délai.

La Belgique est seule débitrice envers la Hollande, non seulement de la quote-part qui lui est propre, mais aussi de la quote-part des autres États. De là, la nécessité d'ouvrir au Ministère des Finances un crédit spécial égal au prix intégral du rachat,

bien qu'une partie de ce prix ne constitue, pour le Trésor belge, qu'une simple avance de fonds. Nous y avons toutefois ajouté un supplément de crédit destiné au service des intérêts que la Belgique aura à bonifier aux Pays-Bas sur les sommes dont le paiement est réglé par termes successifs. Il convient de remarquer que ce supplément n'eût pas été complètement nécessaire si, dans l'intérêt du commerce, le gouvernement n'avait rapproché l'époque de la suppression du péage de l'Escaut primitivement fixée au 1^{er} avril 1864.

En regard des dépenses, en partie temporaires, que le Trésor aura à supporter par suite de ces bonifications d'intérêts, et du paiement de la quote-part de la Belgique, nous avons à placer le bénéfice qu'il doit recueillir du rachat du péage; ce bénéfice consiste dans le retranchement de nos budgets ordinaires d'une dépense annuelle de près de 2,000,000 de francs; c'est le chiffre auquel s'est élevé, en moyenne depuis 1860, le remboursement des droits de péage, mais cette charge se fût certainement accrue dans l'avenir par suite du développement de la prospérité commerciale et industrielle du pays. Toutefois, à la disparition de cet article de nos budgets se lient d'autres mesures qui doivent amener une diminution dans nos recettes; nous voulons parler de la suppression du droit de tonnage et de la réduction des droits de pilotage.

Divers traités déjà conclus et d'autres dont la négociation est pendante contiennent une clause de renonciation, de la part de la Belgique, à la perception des droits de tonnage, et l'engagement de réduire les droits de pilotage; nos budgets des voies et moyens présenteront de ces chefs, à l'avenir, une diminution d'environ 1,080,000 francs, dans nos revenus, soit 900,000 francs pour les droits de tonnage et 180,000 francs pour les droits de pilotage.

Pour faire face aux remboursements que nous devons faire aux Pays-Bas, nous vous demandons, Messieurs, d'autoriser le gouvernement à émettre des bons du Trésor jusqu'à concurrence de douze millions de francs. Nous nous hâtons de dire que l'état actuel de l'encaisse du Trésor nous dispense de recourir dès à présent à ce moyen financier. Le premier pavement que nous avons à effectuer au gouvernement des Pays-Bas s'élève à

douze millions de francs : nous possédons un encaisse triple de cette somme. Sans doute, ces fonds ont une destination marquée : ils doivent subvenir aux engagements prévus par des lois de crédits extraordinaires pour l'exécution de divers travaux d'utilité publique ; mais, les Chambres le savent, ces travaux, quelque activité qu'on leur imprime, ne peuvent s'exécuter que successivement, et l'on prévoit que les dépenses qu'ils nécessitent seront encore échelonnées sur quelques années.

Toutefois, si l'on peut, sans compromettre en rien la marche de ces travaux, prélever une somme de douze millions sur notre encaisse, il ne s'ensuit pas que, dans des circonstances données, il ne devienne pas nécessaire d'émettre des bons du Trésor ; il importe que, pour cette éventualité, le gouvernement puisse disposer de cette ressource extraordinaire.

La Chambre verra, nous n'en doutons pas, avec une satisfaction bien légitime, que l'accomplissement des mesures importantes qui lui sont proposées n'imposera, cette fois encore, aucun sacrifice à la Nation. Elle accueillera, nous l'espérons, le projet avec d'autant plus de faveur qu'il est destiné à donner une nouvelle extension au mouvement maritime, au commerce et à l'industrie.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

CH. ROGIER.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

Voici en quels termes M. Orts rendit compte à la Chambre des Représentants de l'avis favorable de la section centrale¹ sur le projet de loi concernant le Traité général :

MESSIEURS,

Le gouvernement, pour compléter l'ensemble des mesures d'exécution qu'exige le rachat du péage de l'Escaut, a déposé un projet de loi concernant le Traité général à conclure avec les

¹ La section centrale, présidée par M. VERVOORT, était composée de MM. DE BOE, J. JOURET, VAN ISEHEM, ORIS, DE GOITAL et DE VNIERE.

États maritimes pour régler leur participation dans cette opération financière et déterminant les mesures dont nous venons de parler.

La section centrale, dont je suis l'organe, vient vous proposer l'adoption de ce projet, à l'unanimité de ses membres.

L'examen en sections particulières n'a soulevé aucune opposition, aucune observation critique.

La 3^e section a réclamé quelques éclaircissements que nous nous sommes empressés de demander au gouvernement et qu'il nous a immédiatement transmis.

La Chambre trouvera ces questions et les réponses du Département des Affaires Étrangères dans le présent rapport. Elles sont conçues en ces termes :

1^{re} QUESTION. — Quelle durée auront les certificats de jaugeage prévus par l'article 2 du projet ?

2^e QUESTION. — Les navires non assimilés qui entreront en relâche paieront-ils également le droit de tonnage extraordinaire ?

3^e QUESTION. — Ces mêmes navires jouiront-ils de la réduction du droit de pilotage ?

M. le Ministre des Affaires Étrangères a répondu par la lettre suivante :

MONSIEUR ET HONORABLE COLLÈGUE,

Je réponds aux questions posées dans votre lettre de ce jour, concernant le projet de loi n° 176.

1^{re} QUESTION.

Le certificat de jaugeage sera valable pour deux ans. C'est ce que porte l'article 303 de la loi générale de 1822, lequel sera requis dans l'arrêté royal d'exécution.

2^e QUESTION.

Pour prévenir tout doute à cet égard, le gouvernement propose d'ajouter à l'art. 3 du projet la disposition suivante, empruntée à l'art. 296 de la loi générale de 1822 : « Les navires » qui seront forcés de relâcher pour prendre des ordres ou qui » entreront pour hiverner sans rompre charge, en tout ou en

» partie, ou sans en prendre, et avec réserve ou intention du
 » capitaine ou patron, de repartir avec la charge entière, seront
 » exempts de la taxe ; à cet égard, on ne considérera pas comme
 » rupture de chargement le transbordement momentané de
 » quelques marchandises pour les bénéficier ou pour réparer ou
 » radouber le navire, ou pour les autres causes mentionnées au
 » 4^e chapitre de la loi générale de perception du 26 août 1822,
 » ni le débarquement et la vente, sans paiement des droits et
 » accises, des marchandises avariées ou fortement endommagées
 » dans le voyage, pourvu que, dans ce cas, l'on ait obtenu une
 » permission spéciale du directeur de la province. »

3^e QUESTION.

La réduction des droits de pilotage s'appliquera même aux navires non assimilés, la taxe extraordinaire de 5 francs par tonneau, constituant la surcharge qui leur sera imposée.

Agréés, etc.

CH. ROGIER.

La section centrale se rallie à l'amendement proposé par le ministre.

Elle rédige en conséquence l'art. 3 comme il est au projet primitif, en y ajoutant le paragraphe additionnel mentionné dans la lettre qui précède.

Le projet de loi est très court ; il ne comprend que quatre articles.

Le premier autorise le Roi à conclure avec les États maritimes les traités dont le projet s'occupe, aux clauses et conditions que le gouvernement pourra juger nécessaires et utiles dans l'intérêt du pays.

Les deux dispositions suivantes autorisent : l'une, le gouvernement à modifier, dans un sens plus libéral, la législation actuelle concernant les droits de tonnage et le mode de jaugeage des navires pour la perception de ces taxes ; l'autre détermine le régime transitoire applicable aux navires des États qui ne prendraient pas immédiatement part à la capitalisation du péage.

Le caractère de ces articles est précisé et défini par les explications contenues dans l'Exposé des motifs de la présente loi, et

mieux encore dans l'Exposé des motifs du Traité principal conclu, le 12 mai 1863, avec les Pays-Bas. (Documents parlementaires, n° 175.)

L'article 4 ouvre au Département des Finances un crédit de 38,000,000 de francs, en vue de faire face aux dépenses que l'exécution du rachat nécessite.

Cette charge, qu'au premier abord on trouvera peut-être lourde, se réduit pour la majeure partie à une simple avance de fonds. La Belgique seule directement débitrice des Pays-Bas paye immédiatement ce qu'elle doit à son créancier. Les principes du droit civil s'accordent avec les principes du droit des gens pour nous imposer ce mode de libération.

Mais, les Puissances ayant adhéré aux propositions de la Belgique et celles qui adhéreront encore, acquitteront entre ses mains aux époques convenues leur quote-part. Ces versements viendront successivement diminuer le poids de l'avance primitive.

Une autre partie de la dette, 1,170,000 francs, chiffre rond, représente la somme que la Belgique aurait dû payer elle-même au Danemark, en 1857, et au Hanovre, en 1861, pour sa part dans la capitalisation des droits du Sund et de l'Elbe.

Pour faire face à cette situation, le gouvernement demande l'autorisation d'émettre des bons du Trésor à un an, deux ans ou trois ans de date, à concurrence de 12,000,000 de francs.

Ce chiffre est propre à rassurer complètement ceux qu'une dépense immédiate de 38,000,000 effrayerait au premier aspect.

La bonne situation du Trésor belge ne sera donc pas troublée par une grande mesure dont les excellents résultats pour l'avenir du pays ne sont révoqués en doute par personne.

La Chambre votera sans hésiter les propositions du gouvernement, comme la section centrale l'y convie.

Le Rapporteur,
AUG. ORTS.

Le Président,
D. VERVOORT.

Voici ausi le Rapport de la Commission des Affaires Étrangères du Sénat¹ :

¹ Étaient présents : MM. le baron de Tornaco, président; le duc d'Ursel, le marquis de Rodas, Michiels-Loos et T'Kint de Naeyer, rapporteur.

Messieurs, la plupart des États maritimes ont acquiescé aux propositions du gouvernement pour le rachat du péage de l'Escaut.

Le projet de loi qui est soumis à vos délibérations autorise le Roi à conclure des traités, sous telles clauses, conditions et réserves que Sa Majesté jugera nécessaires pour la prompte et complète exécution de cette grande opération financière.

Le gouvernement serait autorisé, en second lieu, à supprimer le droit de tonnage établi par la loi du 26 avril 1822, et à réglementer, dans un sens plus libéral, le jaugeage des navires pour la délivrance des lettres de mer et pour la perception des taxes de navigation.

Le projet détermine ensuite le régime transitoire qui sera applicable aux navires des États qui ne prendront pas immédiatement part à la capitalisation du péage de l'Escaut.

Enfin, pour faire face aux dépenses que l'exécution du rachat nécessite, il est ouvert au Département des Finances un crédit de 38 millions de francs.

Cette somme sera remboursée, jusqu'à concurrence de 22,950,560 francs, par les Puissances tierces qui ont adhéré ou qui adhéreront aux bases adoptées à Londres.

Vous apprendrez avec satisfaction, Messieurs, que la bonne situation du Trésor nous permet de remplir tous nos engagements, sans devoir recourir à des moyens financiers extraordinaires. Toutefois, le gouvernement demande l'autorisation d'émettre des bons du Trésor jusqu'à concurrence de 12,000,000 de francs, dans le cas où cela deviendrait nécessaire.

En résumé, Messieurs, la Commission estime que le projet de loi concilie les intérêts financiers et commerciaux du pays, et c'est à l'unanimité qu'elle vous en propose l'adoption.

Le Rapporteur,
T'KINT DE NAEYER.

Le Président,
BARON DE TORNACO.

Comme nous l'avons déjà dit, le projet de loi fut approuvé par les deux Chambres. Il ne restait plus dès lors qu'à conclure avec les Puissances, qui devaient supporter une part du prix du rachat, les arrangements propres à régler leur participation.

Une Conférence se réunit à cet effet, le 15 juillet 1863, à

l'hôtel du Ministre des Affaires Étrangères à Bruxelles, sous la présidence de M. Rogier. Dans cette assemblée se trouvaient les représentants de la Belgique, de l'Autriche, du Brésil, du Chili, du Danemark, de l'Espagne, des États-Unis d'Amérique, de la France, de la Grande-Bretagne, du Hanovre, de l'Italie, de l'Oldenbourg, du Pérou, du Portugal, de la Prusse, de la Russie, de la Suède et de la Norvège, de la Turquie et des Villes Libres et Hanséatiques de Lubeck, Brème et Hambourg.

M. le baron Lambermont siégeait à la Conférence aux côtés de M. Rogier. Après avoir dirigé toutes les négociations avec les Puissances étrangères, il sut, au sein de cette Assemblée, avec son tact diplomatique consommé, aplanir les dernières difficultés. En deux jours la Conférence avait accompli sa tâche.

Nous reproduisons ici les protocoles de ces deux séances :

PROTOCOLE N° 1

Séance du 15 juillet 1863

Messieurs les plénipotentiaires des États ci-dessus dénommés se sont réunis aujourd'hui à l'hôtel des Affaires Étrangères.

M. le Représentant de la Turquie prend la parole :

« Messieurs, réunis en vertu des pleins pouvoirs de nos gouvernements pour constituer une Conférence appelée à accomplir une œuvre de progrès, notre premier devoir est de procéder à la nomination du Président de cette assemblée. Me prévalant de l'honneur que vous avez bien voulu me faire de me permettre de prendre la parole à cette occasion, je vous propose, Messieurs, de vous joindre à moi pour prier Son Excellence M. Rogier d'accepter cette présidence, autant en considération de ses fonctions de Ministre des Affaires Étrangères de Sa Majesté l'Auguste et Illustre Souverain dans la capitale duquel la Conférence se réunit, qu'à raison des efforts éclairés qu'il a voués au succès de cette œuvre, et des qualités éminentes qui le distinguent, qualités qui, à elles seules, seraient à nos yeux un titre suffisant pour lui décerner cet honneur. »

MM. les Membres de la Conférence adhèrent unanimement à cette proposition, et M. Rogier ayant pris la présidence, s'exprime en ces termes :

« Je vous remercie, Messieurs, de la courtoisie avec laquelle vous avez bien voulu me confier l'honorable mission de présider à vos délibérations.

» Je tâcherai de me rendre digne de cette marque de confiance par mon zèle et mon impartialité.

» Ma tâche, d'ailleurs, sera facilitée par le cordial concours que j'ose attendre de tous les membres de la Conférence.

« Je remercie M. le Représentant de la Turquie de l'hommage éclatant qu'il a rendu aux éminentes qualités de mon Auguste Souverain, et je suis très reconnaissant des paroles si bienveillantes qu'il a dites pour le Ministre des Affaires Étrangères. »

M. Rogier ajoute :

« M. le baron Lambermont, muni des pleins pouvoirs de Sa Majesté pour prendre part aux délibérations de la Conférence, voudra bien se charger, si vous le trouvez bon, de la rédaction des protocoles de nos séances.

» Il sera aidé dans ce travail par M. Léopold Orban, premier secrétaire de légation, attaché au Ministère des Affaires Étrangères. »

La proposition est approuvée. M. Léopold Orban est introduit.

MM. les plénipotentiaires présentent leurs pouvoirs qui sont déposés aux actes de la Conférence.

La Conférence étant constituée, M. Rogier prononce les paroles suivantes :

« Le gouvernement du Roi se félicite de voir les Représentants des divers États maritimes réunis dans cette Conférence pour consacrer solennellement et faire entrer pour toujours dans le domaine des faits accomplis un grand principe en harmonie avec les besoins nouveaux des peuples et les progrès du droit public moderne.

» Je veux parler de la liberté des grandes voies navigables destinées à devenir désormais le bien commun de toutes les nations.

» Après l'affranchissement du Sund en 1857, après l'affranchissement de l'Elbe en 1861, celui de l'Escaut ne pouvait être qu'une question de date.

» La navigation de ce beau fleuve supprimée, à partir de 1648, pendant un siècle et demi, puis devenue libre temporairement, s'était vue assujettie, en 1839, à une taxe qui constituait pour le commerce une entrave sérieuse. Cette taxe imposée à tous les pavillons, la Belgique la prit spontanément à sa charge, et ne cessa pendant vingt-quatre ans de payer une dette qui n'incombait pas à elle seule.

» Cette substitution toute volontaire avait fini par entraîner pour le Trésor belge des conséquences très onéreuses. Il n'était pas juste qu'il continuât d'en supporter seul tout le poids.

» Après avoir obtenu l'adhésion du gouvernement de S. M. le Roi des Pays-Bas au principe du rachat du péage par voie de capitalisation, le gouvernement de S. M. le Roi des Belges s'adressa aux divers États intéressés, pour obtenir, sur des bases équitables, leur participation à ce rachat.

» Les négociations entamées avec chacun des gouvernements ont successivement amené, grâce à leur intelligent et libéral concours, des conventions particulières qu'il s'agit aujourd'hui de consacrer dans un Traité général.

» Tel est, Messieurs, l'objet de votre mission et le but de cette réunion.

» Permettez-moi de vous remercier cordialement, au nom du Roi, mon Auguste Souverain, du concours qu'a rencontré, auprès des divers États, l'appel du gouvernement belge, et de vous exprimer la satisfaction qu'éprouve Sa Majesté de l'heureuse issue de cette négociation qu'Elle n'a cessé d'entourer de sa haute sollicitude.

» Animée du désir de faciliter et de hâter ce résultat, la Belgique n'a pas hésité à s'imposer le tiers du prix du rachat, deux tiers seulement restant à répartir entre les autres États, dans la proportion de leur navigation sur l'Escaut.

» En outre, afin d'assurer la liberté complète du fleuve, la Belgique a fait le sacrifice des droits de tonnage qu'elle recevait pour son propre compte. De plus, elle a réduit, de concert avec les Pays-Bas, les droits de pilotage, de manière qu'ils ne soient plus en quelque sorte que la compensation des frais nécessités par le service. Enfin, la ville d'Anvers a renoncé à une partie des taxes qu'elle est autorisée à percevoir pour l'entretien de ses quais et de ses bassins.

» De leur côté, les Pays-Bas renoncent à jamais au péage sur la navigation de l'Escaut, et s'engagent à ne le rétablir sous aucune forme.

» La Belgique et les Pays-Bas déclarent qu'il n'est porté aucune atteinte aux stipulations du Traité de 1839, qui concernent le régime de la navigation de l'Escaut.

» C'est sur ces bases libérales, Messieurs, que repose le Traité soumis à vos délibérations et à votre haute sanction.

» Puisse cet acte international être le point de départ et le signal de nouveaux progrès dans la voie des réformes économiques ; puisse le commerce du monde en ressentir les heureux effets : puisse-t-il contribuer à rendre de plus en plus intimes et fécondes nos relations réciproques, et constituer un nouveau gage d'alliance pacifique entre les peuples, aussi bien qu'entre les gouvernements. »

Ces paroles reçoivent l'assentiment unanime de MM. les plénipotentiaires.

M. Rogier continue :

» Dans le but de faciliter les délibérations de la Conférence, le gouvernement du Roi avait communiqué un avant-projet de Traité général aux États intéressés. Ce projet a donné lieu, de la part de quelques gouvernements, à deux observations principales, relatives l'une aux obligations de la Belgique, l'autre à celles des Pays-Bas.

» On a demandé au gouvernement du Roi d'insérer dans le Traité général l'article de nos traités spéciaux, qui stipule la suppression ou la réduction des taxes maritimes perçues dans nos ports. Nous avons déféré à ce vœu, ainsi que vous pouvez en juger d'après le projet de Traité général placé sous vos yeux.

» Quant au Cabinet de la Haye, j'ai lieu de croire qu'il est, de son côté, animé des meilleures dispositions, et que M. le Ministre des Pays-Bas, si la Conférence en exprimait le désir, serait prêt à fournir des explications de nature à la satisfaire. »

La Conférence décide que M. le Ministre des Pays-Bas sera invité à vouloir bien assister à la séance de ce jour.

M. le baron Gericke d'Herwynen, ayant accepté cette invitation, prend place dans la Conférence et s'exprime ainsi :

« MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» J'ai l'honneur de déposer entre les mains de Votre Excellence les Lettres Royales m'autorisant à venir dans cette assemblée faire, au nom du Roi, mon Auguste Souverain, une déclaration relative aux conséquences qui, de la part des Pays-Bas, résulteront du rachat du péage de l'Escaut, pour chacune des Puissances intéressées.

» Le Roi, Messieurs, a volontiers déféré au vœu manifesté par plusieurs des gouvernements qui se trouvent ici représentés. En déclarant la pensée dans laquelle les négociations pour le rachat du péage ont, du côté des Pays-Bas, été poursuivies et heureusement accomplies, le Roi se félicite surtout de pouvoir être agréable à des Souverains et à des Gouvernements amis et alliés. »

M. le Ministre des Pays-Bas donne ensuite lecture de la déclaration suivante :

« Le soussigné, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, déclare, en vertu des pouvoirs spéciaux qui lui ont été délivrés, que la suppression du péage de l'Escaut, consentie par son Auguste Souverain, dans le Traité du 12 mai, s'applique à tous les pavillons; que ce péage ne pourra être rétabli sous une forme quelconque et que cette suppression ne portera aucune atteinte aux autres dispositions du Traité du 19 avril 1839.

» Bruxelles, le 15 juillet 1863.

» BARON GERICKE D'HERWYNEN. »

M. le Ministre des Pays-Bas dépose cette déclaration, ainsi que les Lettres Royales qui constituent ses pleins pouvoirs.

M. le baron Lambermont propose de constater la remise de la déclaration par un protocole spécial qui sera signé par le Ministre des Pays-Bas et par tous les plénipotentiaires et qui serait ensuite annexé au Traité général.

M. le baron de Hodenberg, représentant du Hanovre, appuie cette proposition, qui aura pour effet de constater en même temps l'acceptation de la déclaration par la Conférence.

Il est donné lecture d'un projet de protocole rédigé à cet effet.

M. le baron de Malaret, plénipotentiaire de la France, demande si le Traité de 1839 contient toutes les stipulations qui concernent la navigation de l'Escaut. Il semble que des dispositions relatives au même objet ont été également insérées dans le Traité de 1842.

M. le baron Lambermont fait remarquer que la question des garanties à stipuler pour la navigation de l'Escaut, a déjà été examinée par la Conférence réunie à Londres en 1839. On arrêta les bases qui peuvent être regardées comme essentielles : telles sont les clauses du Traité de 1839 qui imposent au gouvernement belge et au gouvernement néerlandais l'obligation de conserver les passes navigables du fleuve et de ses embouchures, d'y placer et d'y entretenir les balises et bouées nécessaires; de n'assujettir les navires à aucune visite, ni à aucun retard ni entrave quelconque dans les rades hollandaises, etc. Quant aux mesures d'exécution, on décida qu'elles seraient réglées par des commissaires. C'est ainsi qu'ont été préparés les actes réglementaires postérieurs au Traité de 1839, actes qui, par leur objet même et dans l'intérêt du commerce, ne peuvent avoir de caractère immuable.

M. le représentant de la France répond qu'il n'avait pas en vue les règlements, mais seulement le Traité conclu le 5 novembre 1842 entre la Belgique et les Pays-Bas. Il désirait surtout s'assurer si, depuis la conclusion du Traité de 1839, l'expérience n'a pas fait sentir la nécessité de nouvelles précautions.

M. le baron Lambermont fait un court historique des négociations qui ont conduit à la conclusion du Traité du 5 novembre 1842 et des règlements du 20 mai 1843.

M. Rogier fait observer que la Belgique est la première intéressée à la bonne exécution des règlements qui concernent la navigation de l'Escaut.

Le protocole spécial est adopté par la Conférence. Il reçoit la signature de M. le Ministre des Pays-Bas et de MM. les autres plénipotentiaires.

M. le baron Gericke d'Herwynen, considérant sa mission comme terminée, se retire.

M. Sanford, représentant des États-Unis, déclare qu'ayant pris

connaissance du projet de *Traité général sur le péage* soumis à la Conférence, il y donne son adhésion. — Après la signature par MM. les plénipotentiaires présents, il y accédera par un acte spécial avec la Belgique, suivant les usages diplomatiques de son gouvernement, et conformément aux antécédents suivis dans les circonstances analogues.

Il est donné lecture du projet de *Traité général*, complété par une disposition empruntée à la déclaration de M. le Ministre des Pays-Bas.

M. le plénipotentiaire du Hanovre présente quelques observations au sujet de la manière de constater l'existence des pouvoirs de M. le Ministre des Pays-Bas.

M. le baron Lambermont fait remarquer que la déclaration remise par M. le baron Gericke d'Herwynen mentionne expressément qu'elle est délivrée en vertu de pouvoirs spéciaux; il ajoute que le protocole de la séance constatera le dépôt de ces pouvoirs, qui resteront annexés aux actes de la Conférence.

Le préambule du *Traité* est adopté.

Il en est de même de l'article 1^{er} et de l'article 2.

La Conférence passe à la discussion de l'article 3.

M. le baron de Hügel, représentant de l'Autriche, en rapprochant la rédaction du § 2 de l'article 2, qui porte que le péage de l'Escaut ne pourra être rétabli sous une forme quelconque, du texte de l'article 3 qui supprime le droit de tonnage en Belgique, demande s'il ne devrait pas être stipulé que ce dernier ne pourra non plus être rétabli sous aucune forme.

M. le baron Lambermont répond que la clause concernant la suppression du droit de tonnage perçu dans les ports belges figure dans la plupart des traités spéciaux récemment conclus par la Belgique; la rédaction du *Traité général* va même au delà des termes de ces arrangements.

M. le baron de Malaret est d'avis que les plénipotentiaires ne sont pas liés par la rédaction des arrangements dont il s'agit. Il entre dans les attributions de la Conférence de rechercher et de discuter toutes les stipulations qui seraient reconnues nécessaires ou utiles.

Lord Howard, plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, dit que son gouvernement a demandé l'insertion dans le Traité général de la clause concernant le droit de tonnage parce que, d'après le traité spécial entre la Grande-Bretagne et la Belgique, cette disposition n'aurait eu qu'une durée limitée.

M. Rogier donne lecture du texte de l'article 21 du Traité du 23 juillet 1862 entre la Belgique et l'Angleterre, qui se borne à stipuler que le droit de tonnage sera supprimé; le Traité général porte, de plus, que ce droit ne pourra être rétabli.

Après quelques explications échangées entre Musurus-Bey, représentant de la Turquie, M. le baron de Hodenberg et M. le baron de Malaret, l'article est adopté.

Au sujet de l'article 4, M. Coello de Portugal, plénipotentiaire de l'Espagne, exprime le désir de savoir s'il est encore des États qui n'ont pas souscrit l'engagement de contribuer à la capitalisation du péage de l'Escaut.

M. le baron Lambermont fait connaître qu'un arrangement n'est pas encore conclu avec la Cour de Rome, qui s'est d'ailleurs montrée favorable au principe du rachat. Les négociations se poursuivent avec le Mecklembourg; on n'est plus séparé que par une différence de chiffre. Le gouvernement de la République Argentine attend l'approbation de la Législature pour adhérer à nos propositions. Les événements politiques n'ont pas permis de terminer les négociations avec la Grèce.

Les articles 4, 5, 6, 7 et 8 sont adoptés.

M. le représentant de la France demande à quelle époque aura lieu la mise à exécution des clauses concernant le droit de tonnage, les droits de pilotage et les taxes locales.

M. le baron Lambermont rappelle que, d'après l'article 3 du Traité général, ces dispositions sont exécutoires à partir du jour où le péage de l'Escaut cessera d'être perçu. Il donne lecture du procès-verbal de l'échange des ratifications du Traité du 12 mai dernier entre la Belgique et les Pays-Bas. Les Cabinets de Bruxelles et de la Haye sont convenus, par une disposition insérée dans ce procès-verbal, de fixer au 1^{er} août prochain l'époque de la suppression du péage de l'Escaut.

Sur une observation de M. le plénipotentiaire de la France, il est décidé que les tarifs des droits de pilotage, réduits ainsi qu'il

est stipulé par le Traité général, seront communiqués à la Conférence dans sa prochaine séance.

Tous les articles ayant été adoptés, M. Rogier se félicite que les travaux de la Conférence aient marché avec autant de célérité, et il exprime toute sa reconnaissance à MM. les plénipotentiaires, dont le bienveillant concours a permis d'atteindre un résultat aussi prompt et aussi satisfaisant.

MM. les plénipotentiaires paraphent les articles du Traité.

La prochaine réunion aura lieu demain, à 4 heures, pour la signature du Traité.

Bruxelles, le 15 juillet 1863.

PROTOCOLE N° 2

Séance du 16 juillet 1863

Il est donné lecture du protocole de la séance précédente.

M. le plénipotentiaire de la France émet l'opinion que la participation de M. le plénipotentiaire des États-Unis d'Amérique à la négociation en conférence d'un traité qu'il se réserve de ne point signer, ne lui paraît pas exactement conforme aux traditions diplomatiques. Il demande en conséquence qu'il soit bien établi que l'intervention de M. le Ministre des États-Unis dans les actes de la Conférence de Bruxelles ne pourra jamais être invoquée comme un précédent en d'autres circonstances.

Le protocole est approuvé.

Le tarif des droits de pilotage réduits conformément aux stipulations du Traité général est déposé.

Au moment de procéder à la signature du Traité général, M. le Ministre des Affaires Étrangères fait observer que ce Traité, ayant un caractère exclusivement commercial, doit avoir pour effet de faciliter les relations réciproques des divers États, sans préjudicier en rien, au point de vue politique, à l'attitude respective des gouvernements entre eux.

MM. les plénipotentiaires collationnent le Traité sur l'instrument paraphé dans la précédente séance, et ils y apposent leur signature.

M. Rogier témoigne à MM. les plénipotentiaires toute sa

gratitude pour la grande bienveillance dont ils ont fait preuve à son égard et pour le cordial concours qu'ils n'ont cessé de lui prêter.

La Conférence vote à l'unanimité des remerciements à M. Rogier.
Le présent protocole est lu et approuvé.

Bruxelles, le 16 juillet 1863.

(Signé) BON CH. HÜGEL.
CH. ROGIER.
BON LAMBERMONT.
J.-F. DO AMARAL.
M. CARVALLO.
P. BILLE BRAHE.
D. COELLO DE PORTUGAL.
MALARET.
HOWARD DE WALDEN ET SEAFORD.
VON HODENBERG.
C^{te} DE MONTALTO.
M. YRIGOYEN.
V^{te} DE SEISAL.
SAVIGNY.
ORLOFF.
ADALBERT MANSBACH
C. MUSURUS.
GEFFCKEN.

Nous reproduisons ici le texte du Traité qui fut signé par les plénipotentiaires dans la seconde séance de la conférence :

Traité général pour le rachat du péage de l'Escaut, signé à Bruxelles le 16 juillet 1863¹.

S. M. le Roi des Belges, S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, S. M. l'Empereur du Brésil, S. Exc. le Président de la République du Chili, S. M. le Roi de Danemark, S. M. la Reine d'Espagne, S. M. l'Empereur des Français, S. M. la Reine du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, S. M. le Roi de Hanovre, S. M. le Roi d'Italie, S. A. R. le Grand-Duc d'Oldenbourg, S. Exc. le Président de la République du Pérou, S. M. le Roi de Portugal et des Algarves, S. M. le Roi de Prusse, S. M. l'Empereur de toutes les Russies, S. M. le Roi de Suède et de Norvège, S. M. l'Empereur des Ottomans et les Sénats des villes libres et hanséatiques de Lubeck, Brême et Hambourg, également animés du désir de libérer à jamais la navigation de l'Escaut du péage qui la grève, d'assurer la réforme des taxes maritimes perçues en Belgique, et de faciliter par là le développement du commerce et de la navigation de leurs États respectifs, ont résolu de conclure un traité à cet effet, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

S. M. le Roi des Belges, le sieur Charles Rogier, son Ministre des Affaires Étrangères, et le sieur Auguste baron Lambermont, secrétaire général du Ministère des Affaires Étrangères ;

S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, le sieur Charles baron de Hügel, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges ;

S. M. l'Empereur du Brésil, le sieur Joaquim Thomaz do Amaral, son ministre résident près S. M. le Roi des Belges ;

S. Exc. le Président de la République du Chili, don Manuel Carvallo, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges ;

¹ GARCIA DE LA VEGA. *Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique*. Tome V.

S. M. le Roi de Danemark, le sieur François Preben, baron de Bille-Brahe, son ministre résident près S. M. le Roi des Belges ;

S. M. la Reine d'Espagne, don Diego Coello de Portugal y Quesada, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges et près la Confédération Suisse ;

S. M. l'Empereur des Français, le sieur Joseph-Alphonse-Paul baron de Malaret, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges ;

S. M. la Reine du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Charles-Auguste lord Howard de Walden et Seaford, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges ;

S. M. le Roi de Hanovre, le sieur Bodo, baron de Hodenberg, ministre résident de S. M. le Roi de Hanovre près LL. MM. le Roi des Belges et le Roi des Pays-Bas ;

S. M. le Roi d'Italie, le sieur Albert Lupi, comte de Montalto, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges ;

S. A. R. le Grand-Duc d'Oldenbourg, le sieur Geffcken, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges ;

S. Exc. le Président de la République du Pérou, don Manuel Yrigoyen, son chargé d'affaires près le gouvernement de S. M. le Roi des Belges ;

S. M. le Roi de Portugal et des Algarves, le sieur Joseph-Maurice Corrêa Henriquez, vicomte de Seisal, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges et près S. M. le Roi des Pays-Bas ;

S. M. le Roi de Prusse, le sieur Charles-Frédéric de Savigny, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges ;

S. M. l'Empereur de toutes les Russies, le prince Nicolas Orlow, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges ;

S. M. le Roi de Suède et de Norvège, le sieur Adalbert de Mansbach, son ministre résident près S. M. le Roi des Belges ;

S. M. l'Empereur des Ottomans, Musurus-Bey, son ambassa-

deur extraordinaire et plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges, et

Les Sénats des villes libres et hanséatiques de Lubeck, Brème et Hambourg, le sieur Geffcken, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire des dites villes près S. M. le Roi des Belges ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — Les Hautes Parties contractantes prennent acte :

1° Du Traité conclu, le 12 mai 1863, entre la Belgique et les Pays-Bas, qui restera annexé au présent Traité et par lequel S. M. le Roi des Pays-Bas renonce à jamais au péage établi sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures par le § 3 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, et S. M. le Roi des Belges s'engage à payer le capital de rachat de ce péage, fixé à 17,141,640 florins ;

2° De la déclaration faite au nom de S. M. le Roi des Pays-Bas, le 15 juillet 1863, aux plénipotentiaires des Hautes Parties contractantes et portant que la suppression du péage de l'Escaut consentie par Sa dite Majesté s'applique à tous les pavillons, que ce péage ne pourra être rétabli sous une forme quelconque et que cette suppression ne portera aucune atteinte aux autres dispositions du Traité du 19 avril 1839, déclaration qui sera considérée comme insérée au présent Traité, auquel elle restera également annexée.

ART. 2. — S. M. le Roi des Belges fait, pour ce qui La concerne, la même déclaration que celle qui est mentionnée au § 2 de l'article précédent.

ART. 3. — S. M. le Roi des Belges prend encore envers les autres Parties contractantes les engagements suivants, qui deviendront exécutoires à partir du jour où le péage de l'Escaut cessera d'être perçu :

1° Le droit de tonnage prélevé dans les ports belges sera supprimé¹ ;

¹ Voir la loi du 21 juillet 1863.

2° Les droits de pilotage dans les ports belges et dans l'Escaut seront réduits :

De 20 p. c. pour les navires à voiles ;

De 25 p. c. pour les navires remorqués ;

De 30 p. c. pour les navires à vapeur¹ ;

3° Le régime des taxes locales imposées par la ville d'Anvers sera dans son ensemble dégrevé².

Il est bien entendu que le droit de tonnage ainsi supprimé ne pourra être rétabli et que les droits de pilotage et les taxes locales ainsi réduits ne pourront être relevés.

Le tarif des droits de pilotage et celui des taxes locales à Anvers, abaissés comme il est dit ci-dessus, seront inscrits dans les protocoles de la Conférence qui a arrêté le présent Traité.

ART. 4. — En considération des dispositions qui précèdent, S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, S. M. l'Empereur du Brésil, S. Exc. le Président de la République du Chili, S. M. le Roi de Danemark, S. M. la Reine d'Espagne, S. M. l'Empereur des Français, S. M. la Reine du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, S. M. le Roi de Hanovre, S. M. le Roi d'Italie, S. A. R. le Grand-Duc d'Oldenbourg, S. Exc. le Président de la République du Pérou, S. M. le Roi de Portugal et des Algarves, S. M. le Roi de Prusse, S. M. l'Empereur de toutes les Russies, S. M. le Roi de Suède et de Norvège, S. M. l'Empereur des Ottomans et les Sénats des villes libres et hanséatiques de Lubeck, Brème et Hambourg s'engagent à payer à S. M. le Roi des Belges, pour leurs quotes-parts dans le capital de rachat du péage de l'Escaut, que Sa dite Majesté s'est obligée à compter en entier à S. M. le Roi des Pays-Bas, les sommes indiquées ci-après, savoir :

Pour la quote-part de l'Autriche . . .	549,360 francs.
— Brème . . .	190,320 —
— Brésil . . .	1,680 —
— Chili . . .	13,920 —
— Danemark . . .	1,096,800 —
— Espagne . . .	431,520 —

¹ Voir la Convention du 19 septembre 1863.

² Voir l'arrêté royal du 21 juillet 1863.

Pour la quote-part de	France	1,542,720	—
—	Grande-Bretagne	8,782,320	—
—	Hambourg	667,680	—
—	Hanovre	948,720	—
—	Italie	487,200	—
—	Lubeck	25,680	—
—	Norvège.	1,560,720	—
—	Oldenbourg	121,200	—
—	Pérou	4,320	—
—	Portugal	23,280	—
—	Prusse	1,670,640	—
—	Russie	428,400	—
—	Suède	543,600	—
—	Turquie.	4,800	—

Il est convenu que les Hautes Parties contractantes ne seront éventuellement responsables que pour la part contributive mise à la charge de chacune d'elles.

ART. 5. — En ce qui regarde le mode, le lieu et l'époque du paiement des différentes quotes-parts, les Hautes Parties contractantes se réfèrent aux arrangements particuliers qui sont ou seront conclus entre chacune d'elles et le gouvernement belge.

ART. 6. — L'exécution des engagements réciproques contenus dans le présent Traité est subordonnée, en tant que de besoin, à l'accomplissement des formalités et règles établies par les lois constitutionnelles de celles des Hautes Parties contractantes qui sont tenues d'en provoquer l'application, ce qu'elles s'obligent à faire dans le plus bref délai possible.

ART. 7. — Il est bien entendu que les dispositions de l'article 3 ne seront obligatoires qu'à l'égard des Puissances qui ont pris part ou qui adhéreront au Traité de ce jour, S. M. le Roi des Belges se réservant expressément le droit de régler le traitement fiscal et douanier des navires appartenant aux Puissances qui sont restées ou resteront en dehors de ce Traité.

ART. 8. — Le présent Traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées, à Bruxelles, avant le 1^{er} août 1863, ou aussitôt que possible après ce terme.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Bruxelles, le seizième jour du mois de juillet de l'an mli huit cent soixante-trois.

(L. S.) CH. ROGIER.	(L. S.) VON HODENBERG.
(L. S.) B ^{on} LAMBERMONT.	(L. S.) C ^{te} DE MONTALTO.
(L. S.) B ^{on} DE HÜGEL.	(L. S.) MAN. YRIGOYEN.
(L. S.) J.-F. DO AMARAL.	(L. S.) V ^{te} DE SEISAL
(L. S.) CARVALLO.	(L. S.) SAVIGNY.
(L. S.) P. BILLE-BRAHF.	(L. S.) ORLOW.
(L. S.) D. COELLO DE PORTUGAL.	(L. S.) ADALBERT MANSBACH.
(L. S.) MALARET.	(L. S.) C. MUSURUS.
(L. S.) HOWARD DE WALDEN ET SEAFORD.	(L. S.) GEFFCKEN.

PROTOCOLE ANNEXÉ AU TRAITÉ DU 16 JUILLET 1863

Les plénipotentiaires soussignés, s'étant réunis en conférence pour arrêter le Traité général relatif au péage de l'Escaut et ayant jugé utile, avant de formuler cet arrangement, de s'éclairer sur la portée du Traité conclu, le 12 mai 1863, entre la Belgique et les Pays Bas, ont résolu d'inviter le ministre des Pays-Bas à prendre place, à cet effet, dans la conférence.

Le plénipotentiaire des Pays-Bas a bien voulu se rendre à cette invitation et a fait la déclaration suivante :

« Le soussigné, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Pays-Bas, déclare, en vertu des pouvoirs spéciaux qui lui ont été délivrés, que la suppression du péage de l'Escaut, consentie par Son Auguste Souverain dans le Traité du 12 mai, s'applique à tous les pavillons, que ce péage ne pourra être rétabli sous une forme quelconque et que cette suppression ne portera aucune atteinte aux autres dispositions du Traité du 19 avril 1839.

» Bruxelles, le 15 juillet 1863.

» BARON GERYCKE D'HERWYNEN. »

Il a été pris acte de cette déclaration, qui sera insérée ou annexée au Traité général.

Fait à Bruxelles, le 15 juillet 1863.

(L. S.) B ^{on} GERICKE D'HERWYNEN.	(L. S.) B ^{on} DE HÜGEL.
	(L. S.) J.-F. DO AMARAL.
	(L. S.) M. CARVALLO.
	(L. S.) P. BILLE-BRAHE.
	(L. S.) D. COELLO DE PORTUGAL.
	(L. S.) H.-S. SANFORD.
	(L. S.) MALARET
	(L. S.) HOWARD DE WALDEN ET SEAFORD.
	(L. S.) VON HODENBERG.
	(L. S.) C ^{ie} DE MONTALTO.
	(L. S.) MAN. YRIGOYEN.
	(L. S.) V ^{ie} DE SEISAL.
	(L. S.) SAVIGNY.
	(L. S.) ORLOW.
	(L. S.) ADALBERT MANSBACH).
	(L. S.) C. MUSURUS.
	(L. S.) GEFFCKEN).
	(L. S.) CH. ROGIER.
	(L. S.) B ^{on} LAMBERMONT.

Le 21 juillet 1863, jour du 32^e anniversaire de la fondation de la Dynastie, le *Moniteur* publia les actes consacrant l'affranchissement de l'Escaut et les réformes maritimes qui en étaient le complément.

Le péage que percevait le royaume des Pays-Bas sur la navigation de ce fleuve était donc aboli à perpétuité.

Le droit de tonnage que les navires devaient payer au gouvernement belge, en vertu de la loi du 26 août 1822, était également aboli.

Les droits de pilotage étaient réduits de :

20 p c.	sur les navires à voiles ;
25 »	» » » remorqués ;
30 »	» » » à vapeur.

Enfin, les droits de ports perçus par la ville d'Anvers étaient simplifiés et réduits.

Ces réformes qui allaient faire d'Anvers un des ports les moins coûteux du continent, comme il en était déjà un des plus sûrs et des plus commodes, entrèrent en vigueur le 1^{er} août 1863.

Les dégrèvements qui en étaient le résultat pouvaient être estimés, pour un navire de 500 tonneaux, de 1,200 à 1,300 francs par voyage. Et si l'on portait en ligne de compte le péage de l'Escaut, qui n'eût pas manqué de retomber prochainement sur les navires si le rachat n'en avait pas eu lieu, on pouvait évaluer à 2,800 francs, pour un navire de 500 tonneaux et par voyage, l'économie résultant au profit de la navigation des arrangements récemment pris.

Nous reproduisons ici les divers documents publiés par le *Moniteur* à la suite des Traités du 16 juillet 1863 et destinés à en régler l'exécution.

SUPPRESSION DU DROIT DE TONNAGE

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'article 2 de la loi du 13 juin 1863, portant :

« Le gouvernement est autorisé à supprimer le chapitre XXV de la loi générale du 26 août 1822¹, et à régler à nouveau

1

Loi générale du 26 août 1822.

CHAPITRE XXV

DU DROIT DE TONNAGE DES BÂTIMENTS OU NAVIRES DE MER

ART. 292. — Tous bâtiments ou navires de mer qui, après l'époque mentionnée en l'art. 1^{er}, entreront dans les ports de ce royaume ou en sortiront par mer ou par les eaux dites *Wadden*, situées entre les îles et la côte de la Frise et de la province de Groningue, seront assujettis à un droit de tonnage qui sera calculé selon leur port ou capacité en tonneaux, c'est-à-dire suivant le nombre de tonneaux qu'ils jaugent ou peuvent contenir.

Le tonneau sera estimé équivaloir à mille livres (1,000 kil.) des Pays-Bas, représentés par une aune (mètre) et demie cube, mesure des Pays-Bas.

Les bâtiments soumis à ce droit seront divisés en trois classes, et la perception en sera effectuée au taux ci-après fixé pour chacune d'elles.

ART. 293. — Dans la première classe sont rangés tous les bâtiments ou navires de mer

le jaugeage des navires pour la délivrance des lettres de mer et pour la perception des taxes de navigation. »

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — Le chapitre XXV de la loi générale de perception du 26 août 1822 est abrogé.

ART. 2. — Les propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons des bâtiments ou navires de mer sont tenus d'en faire constater

appartenant à des sujets du royaume des Pays-Bas et naviguant sous pavillon de ce royaume. Ces bâtiments seront soumis à un droit de fl. 0.45 (fr. 0.95) par tonneau à leur première sortie, et pareillement de fl. 0.45 (fr. 0.95) par tonneau à leur première entrée pendant chaque année, à dater du 1^{er} janvier au dernier décembre inclus; au moyen de l'acquiescement de ce droit, ils seront exemptés à la sortie et à l'entrée pour tous autres voyages qu'ils effectueront dans le courant de la même année, à compter du 1^{er} janvier au dernier décembre inclusivement.

Néanmoins, les droits qui, à l'époque de la mise en vigueur de la présente loi, pourraient déjà avoir été payés, conformément à celle du 12 mai 1819, pour l'année alors commencée, seront considérés comme valables pour cette année, en sorte qu'il n'y aura lieu à aucun décompte à cet égard.

ART. 294. — Dans la deuxième classe seront compris tous les bâtiments ou navires de mer qui naviguent sous pavillon étranger et appartiennent à des habitants d'un royaume, Etat ou port où les navires des Pays-Bas ne sont pas assujettis à des droits plus élevés ou à d'autres droits que ceux de ces habitants.

Le droit de tonnage sera perçu sur ces bâtiments, soit à leur première entrée, soit à leur première sortie, au même taux et sur le même pied que cela a lieu pour les habitants du royaume appartenant à la 1^{re} classe.

ART. 295. — Dans la 3^e classe se trouveront tous les bâtiments ou navires de mer étrangers qui ne peuvent pas être rangés dans la catégorie de ceux de la 2^e classe.

Ces bâtiments seront soumis à un droit de fl. 1.05 (fr. 2.23) par tonneau, qui sera perçu chaque fois qu'ils entreront; cependant, pour autant que des circonstances le rendissent utile ou nécessaire, il nous est réservé d'élever, en conformité de l'article 11 de la loi du 12 juillet 1821 (*Journal officiel, n° 9*), le droit de tonnage sur ces bâtiments au même taux que celui exigé, sous cette dénomination ou telle autre semblable, dans le royaume, Etat ou port auquel ils appartiennent, des navires des Pays-Bas.

Des arrangements ou abonnements pourront être contractés avec l'administration pour ceux des bâtiments compris dans cette classe, qui sont uniquement employés au transport des passagers, ou de malles à lettres.

ART. 296. — Seront exempts du droit de tonnage :

1^o Les navires des Pays-Bas, pour autant et pendant le temps qu'ils seront uniquement employés à la pêche du poisson frais, à la grande pêche ou pêche du hareng, à la pêche de la morue et de la baleine, y compris, pour cette dernière, celle qui se fait au détroit de Davis, ainsi que ceux de ces navires qui sont employés à la navigation de la côte de Guinée, mais qui ne jouiront de cette exemption qu'aussi longtemps que nous le jugerons nécessaire ou convenable;

2^o Les navires des Pays-Bas qui sortent du royaume, uniquement chargés de tourbes ou de charbon de terre, et qui reviennent sans chargement; lorsque ces navires reviendront avec chargement, ils seront passibles du droit de tonnage à l'entrée;

la capacité tous les deux ans par les employés à ce commis, dans le port belge où le bâtiment ou navire se trouve.

La capacité est calculée en tonneaux. Le tonneau est estimé à mille kilogrammes, représentés par un mètre cube et demi.

ART. 3. — Dans les calculs du mesurage, les fractions du

3^o Les navires qui seront forcés de relâcher pour prendre des ordres ou par détresse, ou qui entreront pour hiverner sans rompre charge, en tout ou en partie, ou sans en prendre, et avec réserve ou intention du capitaine ou patron de repartir avec la cargaison entière; à cet égard, on ne considérera pas comme rupture de chargement le transbordement momentané de quelques marchandises pour les bénéficiaire ou pour réparer ou radouber le navire, ou pour les autres causes mentionnées ci-dessus au chapitre IV, ni le débarquement et la vente, sous payement des droits et accises, des marchandises avariées ou fortement endommagées dans le voyage, pourvu que, dans ce cas, l'on ait obtenu une permission spéciale du directeur de la direction.

Cependant, nous nous réservons de restreindre cette exemption pour les bâtiments étrangers en relâche, à ceux appartenant à un royaume, Etat ou port, où les navires des Pays-Bas jouissent ou jouiront, en pareille circonstance, de la même faveur.

4^o Les bâtiments employés au pilotage, et pour autant qu'ils seront reconnus ne servir qu'à cet usage.

ART. 297. — Le cabotage mentionné au chapitre XVII ne rendra pas, par lui-même, les navires des Pays-Bas, employés à cet usage, passibles du droit de tonnage; mais à la sortie de ces navires on pourra exiger cautionnement pour ce droit, de la même manière que pour les acquits-à-caution relatifs au transport intérieur, afin de prévenir que, sous prétexte de cabotage, on n'entreprenne un voyage de mer pour un endroit situé hors du royaume.

ART. 298. — Restitution du dernier droit de tonnage payé sera faite pour les navires des Pays-Bas qui viendraient à périr ou à faire naufrage, ou qui, dans le cours de l'année, n'auraient pas effectué leur première sortie du royaume, quoique le droit en eût été acquitté.

ART. 299. — Les propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons de navires, soumis au droit de tonnage, devront, à l'époque prescrite, les faire jaugeer par des employés spécialement à ce commis, dans le port ou l'endroit où les bâtiments de la 1^{re} classe se trouveront ou seront en chargement, et où les autres navires ont été définitivement déchargés.

ART. 300. — Les fractions au-dessous du quart de l'aune cube ne seront pas comptées lors du jaugeage, mais celles d'un quart d'aune et au-dessus seront prises pour une demi-aune.

ART. 301. — Le jaugeur délivrera au capitaine ou patron un certificat de jaugeage en double, et dûment signé, contenant, outre la désignation du pavillon du navire et de tout ce qui est nécessaire pour en constater l'identité, l'indication de sa longueur, largeur et profondeur, de sa capacité ou du nombre de tonneaux qu'il jauge, ainsi que de la classe à laquelle il appartient.

ART. 302. — Dans les trois fois vingt-quatre heures après la délivrance du certificat de jaugeage des navires, les propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons pourront exiger qu'aux dépens de la partie mal fondée, il soit de nouveau procédé au mesurage par deux autres jaugeurs ou employés, ou par deux personnes neutres et entendues dans cette opération.

ART. 303. — Les certificats de jaugeage ne seront valables que pour deux ans, à partir du jour de leur délivrance; après l'expiration de ce terme, le mesurage des navires devra

quart du mètre cube ne sont pas comptées, tandis que celles d'un quart de mètre et au-dessus sont prises pour un demi-mètre.

ART. 4. — Les employés délivrent au capitaine ou patron un certificat de jaugeage en double, dûment signé et indiquant la longueur, la largeur et la profondeur du bâtiment ou navire, le

se renouveler, pour ceux des Pays-Bas, avant leur première sortie, et, pour les autres, a leur première entrée, et les résultats de cette opération seront constatés par un nouveau certificat de jaugeage à délivrer pour chacun d'eux.

ART. 304. — Lorsque les navires ne sont pas chargés, tout employé commis au jaugeage est autorisé, et, en cas de soupçon de mauvaise foi, obligé de vérifier, par un nouveau mesurage ou autrement, et sans frais pour les capitaines ou intéressés, tous les jaugeages opérés par d'autres, et s'il découvre de la différence, elle doit être mentionnée sur le certificat de jaugeage.

Pour les excédents qui, par suite de cette vérification, seront reconnus dans la capacité des navires, on devra sur-le-champ payer le supplément des droits dus, pour autant de fois que les paiements auront précédemment eu lieu sur le même certificat.

La faculté accordée par l'article 230 aux propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons de navires, s'étend également aux vérifications autorisées par le présent article.

ART. 305. — Sur la représentation du certificat de jaugeage, et après que les calculs en auront été reconnus exacts, le droit de tonnage sera liquidé conformément à ces calculs et acquitté au bureau de la recette, sur la remise d'un permis de navigation portant quittance du paiement fait, soit pour le voyage, soit, suivant les articles 293 et 294, pour la sortie ou l'entrée respectivement, et énonçant le lieu de sa délivrance et la date du certificat de jaugeage.

Chaque paiement qui sera effectué d'après le même certificat de jaugeage devra y être mentionné avec indication de la date et de l'année, et cette expédition sera toujours rendue aux intéressés, pour être rapportée par eux lorsque le terme en est expiré, et retirée sur la représentation du nouveau certificat délivré conformément à l'article 303; au premier paiement, le duplicata du certificat de jaugeage devra être remis et retenu au bureau.

ART. 306. — A chaque nouveau paiement du droit de tonnage pour les navires de la 1^{re} et de la 2^e classe, à l'entrée ou à la sortie, les permis de navigation précédemment délivrés seront retenus au bureau.

Pour les navires de la troisième classe, ces permis seront retirés avec les autres documents, au dernier bureau de sortie.

ART. 307. — Pour les bâtiments soumis aux droits de tonnage, il ne pourra être délivré aucun document à la sortie, ni d'acte effectif ou négatif de décompte, qu'après qu'il aura été justifié de l'acquiescement de ce droit, par la production du certificat de jaugeage et du permis de navigation, au bureau de paiement où ces documents seront visés pour preuves de cette justification.

ART. 308. — Le certificat de jaugeage et le permis de navigation, ainsi visés, devront toujours se trouver à bord des navires sortants, pour être représentés aux employés aux recherches, s'ils l'exigent, et ce, sous peine d'une amende de 25 florins (53 francs) à charge du capitaine.

ART. 309. — Si le capitaine d'un navire est totalement dépourvu de ces documents, ou s'il en représente qui n'appartiennent pas à ce navire, il encourra une amende d'un florin (fr. 2.12) pour chaque tonneau que le navire sera reconnu jaugeer, sans préjudice à ce qui

nombre de tonneaux qu'il jauge, son nom, son pavillon, et tout ce qui est nécessaire pour en faire reconnaître l'identité.

Ce certificat est valable pour deux ans, à partir de sa date, et doit être renouvelé avec le jaugeage à l'expiration de ce terme.

ART. 5. — Dans les trois fois vingt-quatre heures après la délivrance du certificat de jaugeage, le propriétaire, armateur, capitaine ou patron peut exiger qu'aux dépens de la partie mal fondée, il soit de nouveau procédé au mesurage du bâtiment ou navire par deux autres employés ou par deux autres tierces personnes compétentes.

ART. 6. — Lorsque les bâtiments ou navires ne sont pas chargés, tout employé commis au jaugeage est autorisé à vérifier par un nouveau mesurage ou autrement, et sans frais pour les capitaines ou intéressés, tous les jaugeages opérés par d'autres, et s'il découvre une différence, il est tenu de la mentionner sur le certificat de jaugeage.

La faculté accordée aux propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons par l'art. 5 s'étend à ces vérifications.

ART. 7. — Il ne pourra être délivré aucun acte effectif ou négatif de décompte, ni d'acte d'expédition à la sortie, qu'après la production du certificat de jaugeage au bureau de paiement. Le certificat sera visé à ce bureau pour prouver qu'il y a été exhibé.

ART. 8. — Le certificat de jaugeage et l'acte d'expédition à la sortie, dûment visés, doivent toujours se trouver à bord des bâtiments ou navires sortants, pour être représentés aux employés de la douane, et ce sous peine d'une amende de cinquante francs.

ART. 9. — Après le déchargement, les bâtiments ou navires pour lesquels des taxes de navigation restent dues, seront retenus jusqu'à ce qu'elles aient été acquittées ou cautionnées.

concerne l'apurement du droit qui sera dû et pour lequel le navire pourra, au besoin, être retenu.

ART. 310. — Après le déchargement, les navires pour lesquels il reste encore à payer quelques-unes des sommes dues à l'entrée, pourront être retenus en garantie du droit de tonnage jusqu'à ce qu'il ait été acquitté ou cautionné.

ART. 10. — Le présent arrêté sera obligatoire le jour ou cessera d'être perçu le péage établi sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, par le § 3 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 juillet 1863.

LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre des Finances,
FRÈRE-ORBAN.

RÉDUCTION DES DROITS DE PILOTAGE.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — Sont approuvés :

1° La Convention du 15 juillet 1863, modifiant les articles 36, 39, 42, 47 et 48 du chapitre III du règlement du 20 mai 1843 pour l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, conclue entre les commissaires belges et néerlandais ;

2° Les tarifs y annexés fixant les nouveaux droits de pilotage sur l'Escaut en aval d'Anvers.

ART. 2. — Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 juillet 1863.

LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre des Affaires Étrangères,
CH. ROGIER.

CONVENTION.

Le gouvernement belge et le gouvernement néerlandais voulant mettre à exécution les dispositions de l'article 5 du Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 12 mai 1863, pour le rachat du péage de l'Escaut, stipulant que les droits de pilotage actuellement perçus sur l'Escaut seront réduits de :

20	p. c.	pour les navires à voiles ;
25	»	» remorqués ;
50	»	» à vapeur ;

Et de plus que les droits de pilotage sur l'Escaut ne pourront jamais être plus élevés que ceux perçus aux embouchures de la Meuse, ont désigné à cette fin, le gouvernement belge MM. J. Van Haverbeke et F. Donnet, commissaires permanents pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut, et le gouvernement néerlandais, M. H.-P. De Kock, commissaire permanent pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut, et M. H.-P.-F. Hooft, inspecteur des finances au pilotage, lesquels s'étant réunis à Anvers, en vertu des pouvoirs respectifs qui leur ont été conférés, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Le tarif actuel des droits de pilotage annexé au règlement sur le pilotage et la surveillance commune, faisant partie de la Convention conclue entre la Belgique et les Pays-Bas, le 20 mai 1843, est et demeure abrogé et sera remplacé par le tarif ci-annexé, dressé conformément aux dispositions de l'article 5 du Traité du 12 mai 1863.

ART. 2. — Les articles 36, 39, 42, 43, 47 et 48 du chapitre III du règlement du 20 mai 1843, mentionné ci-dessus, relatifs au paiement des droits de pilotage, ne s'accordant plus avec la disposition de l'article 5 du Traité du 12 mai 1863, stipulant que les droits de pilotage sur l'Escaut ne pourront jamais être plus élevés que ceux perçus aux embouchures de la Meuse, sont modifiés comme suit :

« ART. 36. — Le droit de pilotage, sauf les cas exceptionnels, » prévus au règlement, sera payé conformément au nouveau

» tarif ci-annexé, en raison du tirant d'eau des navires et d'après
» les saisons d'hiver et d'été.

» La saison d'hiver commence au 1^{er} octobre, et celle d'été au
» 1^{er} avril, de manière que le pilotage d'été sera payé pour une
» course commencée avant le 1^{er} octobre, et celui d'hiver pour
» une course entreprise avant le 1^{er} avril.

» Le tarif des bâtiments remorqués est applicable à tout navire
» qui emploiera un remorqueur sur une distance quelconque du
» parcours dans l'Escaut et à ses embouchures. Toutefois, les
» bâtiments qui se feront simplement remorquer pour la sortie ou
» l'entrée d'un port ou d'un bassin, allant en rade ou en venant,
» ne jouiront point de la réduction accordée aux navires remor-
» qués.

» Les bâtiments qui, se trouvant dans la Manche ou le Pas-
» de-Calais, prendront un pilote pour être conduits aux stations
» de l'Escaut de l'un ou de l'autre pilotage, auront à payer moitié
» en sus du droit de pilotage ordinaire de la mer à Flessingue,
» plus 24 florins ou 50 fr. 79 c. pour un navire à voiles,
» 22 fl. 50 c. ou 47 fr. 62 c. pour un navire à vapeur, quel que
» soit le tirant d'eau du navire.

» Les droits de pilotage seront les mêmes pour les navires de
» toutes les nations.

» ART. 39. — Les capitaines ou patrons de navires, prenant des
» pilotes hors des bouques, payeront le droit de pilotage entier.
» S'ils sont parvenus en deçà de la bouée extérieure sans avoir
» rencontré un pilote, et qu'ensuite ils en prennent un à leur
» service, ils ne payeront que la moitié du droit total ; le droit
» sera réduit au quart, si le pilote n'est rencontré qu'en dedans
» des relèvements suivants, pris dans chacune des passes exté-
» rieures, savoir :

» Dans la passe dite *Wielingen* :

» Bruges, par la tour de Knocke

» Dans la passe dite *Deurloo* :

» La tour de Domburg, par le phare de West-Kapelle.

» Dans la passe dite *Oostgat* :

» Le moulin de Zoutelande, par la tour de cette commune.

» S'il ne se trouve point de pilote ni en dehors des bouques,
» ni en dedans de la bouée extérieure, ni en deçà des lignes de
» relèvement mentionnées ci-dessus, ou s'il est prouvé que le
» capitaine a été dans l'impossibilité de s'en servir, aucun droit
» ne sera dû.

» Toutefois, si le capitaine, dans un des cas mentionnés
» ci-dessus, ne fait pas usage d'un pilote qu'il a pu se procurer,
» il n'en sera pas moins tenu de payer le droit entier ou la partie
» du droit qui sera due.

» ART. 42. — Les bâtiments entrant en relâche pour prendre
» des ordres, par suite de détresse ou d'un cas de force majeure,
» ou pour hiverner, et qui reprendront la mer sans avoir chargé
» ou embarqué des marchandises, ne payeront que la moitié des
» droits de pilotage, tant à l'entrée qu'à la sortie.

» ART. 43. — Si un bateau pilote, soit par le mauvais temps,
» soit par d'autres circonstances, n'a pu faire passer le pilote à
» bord d'un bâtiment, mais l'a néanmoins piloté en naviguant
» avec lui, le droit de pilotage en entier sera dû.

» Tout navire qui, n'ayant pas de pilote à bord, est cependant
» piloté par un bâtiment à bord duquel se trouve un pilote, ne
» payera que la moitié du droit de pilotage.

» ART. 47. — En cas de charriage de glaces, le droit de pilo-
» tage sera augmenté d'une moitié.

» Il est bien entendu que charriage de glaces signifie, non
» pas l'existence de quelques glaçons flottants, mais d'une quan-
» tité de glace assez considérable pour que la marche des
» navires en soit sensiblement entravée, et qu'il en résulte
» quelque danger pour la course de pilotage.

» Le droit de pilotage sera également augmenté d'une moitié
» pour les navires très difficiles à gouverner, faute d'une quan-
» tité suffisante de lest, ou par quelque avarie au gouvernail ou
» aux agrès, laquelle, sans compromettre sérieusement le navire,
» rend le pilotage beaucoup plus dangereux.

» L'appréciation des cas dont il s'agit au présent article est
» laissée à l'arbitrage de l'administration du pilotage auquel
» appartient le pilote.

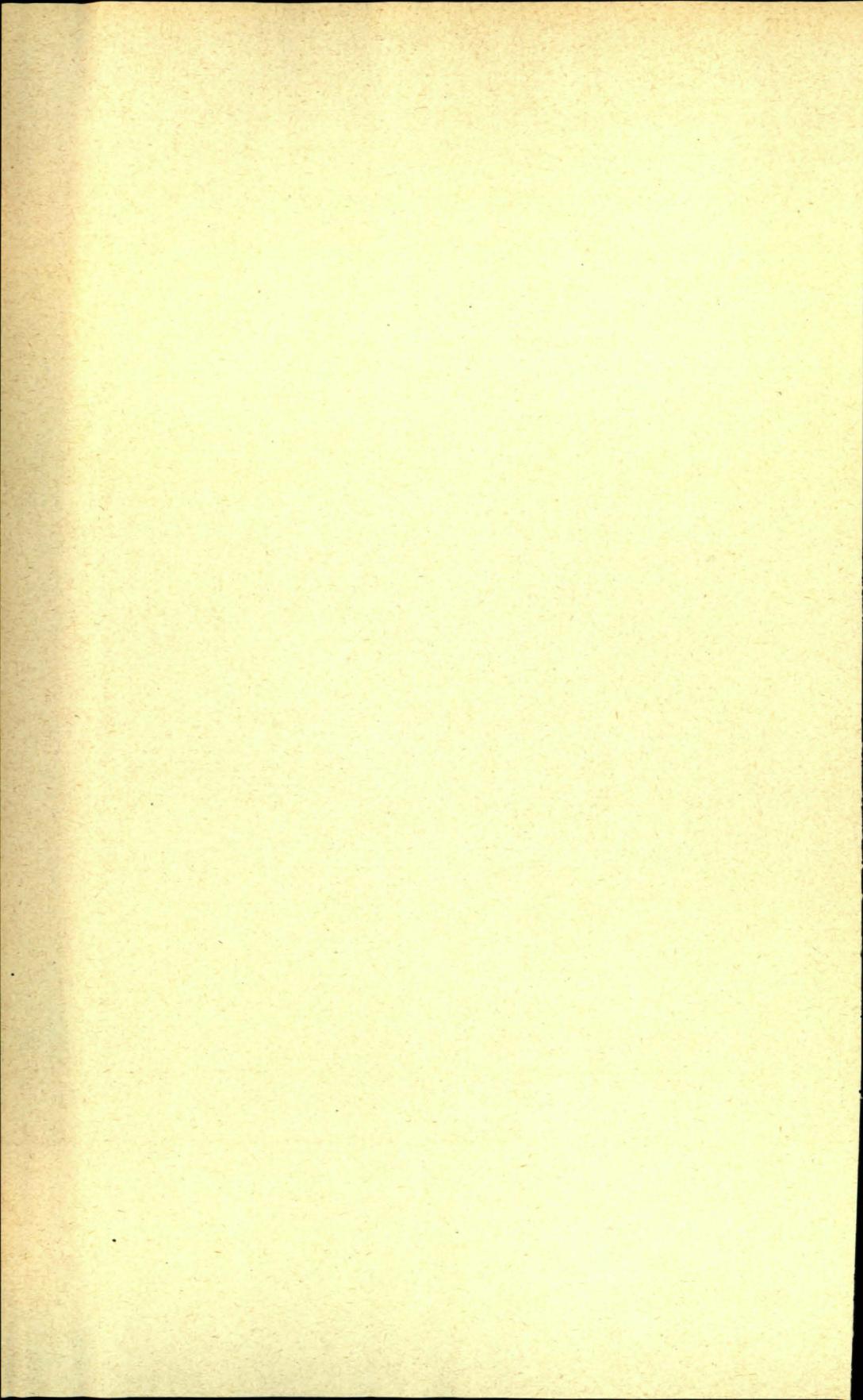
- » ART. 48. — Ne seront pas soumis à l'obligation de prendre
» un pilote :
- » 1° Les bâtiments de guerre ;
 - » 2° Les yachts ou bâtiments de plaisance appartenant à des
» clubs nautiques ;
 - » 3° Les navires ou bâtiments de mer sur lest, dont le tirant
» d'eau n'atteint pas 19 décimètres ;
 - » 4° Les navires faisant le cabotage dans le fleuve ;
 - » 5° Les navires ou bateaux des deux nations faisant la pêche
» du hareng, de la morue ou du poisson frais, ou servant au
» transport de la marée fraîche, ou du poisson salé.
- » Si les patrons des bâtiments de cette dernière catégorie pré-
» féraient se servir d'un pilote, ils payeront la moitié du droit
» fixé. »

ART. 3. — La présente Convention ne deviendra exécutoire
qu'après avoir été approuvée par les gouvernements respectifs.

Fait en double à Anvers, le 15 juillet 1863, dont un en fran-
çais et l'autre en néerlandais.

J. VAN HAVERBEKE,
F. DONNET.

H. DE KOCK,
H. HOOFT.



TARIFS

ARRÊTÉS EN EXÉCUTION DE L'ARTICLE 5 DU TRAITÉ DU 12 MAI 1863

Tarif des droits de pilotage pour l'Escaut, en monnaie de Belgique, de la mer devant les passes jusqu'en rade de Flessingue.

TIRANT D'EAU en palmes ou décim.	SALAIRE D'ETE			SALAIRE D'HIVER		
	A voiles	A la remorque	A vapeur	A voiles	A la remorque	A vapeur
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
15	15 24	14 18	13 33	20 32	19 05	17 78
16	16 08	15 03	13 97	21 16	19 89	18 62
17	16 93	15 87	14 81	22 01	20 74	19 26
18	18 62	17 35	16 30	23 70	22 22	20 74
19	20 32	19 05	17 78	25 40	23 92	22 22
20	22 01	20 53	19 26	27 04	26 24	24 55
21	23 70	22 22	20 74	30 48	28 57	26 67
22	25 40	23 70	22 22	33 02	30 90	28 99
23	27 09	25 40	23 70	35 56	33 44	31 11
24	28 78	27 09	25 19	38 10	35 77	33 44
25	31 32	29 42	27 51	40 63	38 10	35 56
26	33 86	31 75	29 63	44 02	41 27	38 52
27	36 40	34 07	31 75	47 41	44 44	41 48
28	38 94	36 61	34 07	50 79	47 62	44 44
29	42 33	39 58	37 04	55 87	52 49	48 89
30	45 71	42 96	40 00	60 95	57 14	53 33
31	49 95	46 77	43 60	66 03	61 80	57 78
32	54 18	50 79	47 41	71 11	66 67	62 22
33	58 41	54 81	51 22	76 19	71 53	66 67
34	62 65	58 84	54 81	81 27	76 19	71 11
35	66 88	62 65	58 41	86 35	81 06	75 56
36	71 11	66 67	62 22	91 43	85 71	80 00
37	75 34	70 69	66 03	96 51	90 58	84 44
38	79 58	74 71	69 63	103 28	96 93	90 37
39	84 66	79 37	74 07	110 05	103 28	96 30
40	91 43	85 74	80 00	120 21	112 80	105 19
41	99 89	93 76	87 41	130 37	122 33	114 07
42	108 36	101 59	94 81	140 53	131 83	122 96
43	116 83	109 63	102 22	152 38	142 86	133 33
44	125 29	117 46	109 63	164 23	154 07	143 70
45	135 45	126 98	118 52	176 08	165 08	154 07
46	145 61	136 51	127 41	191 32	179 47	167 41
47	155 77	146 03	136 30	206 56	193 65	180 74
48	165 93	155 56	145 19	223 49	209 52	195 56
49	182 86	171 43	160 60	240 42	225 40	210 37
50	199 79	187 30	174 81	260 74	244 44	228 16
51	216 72	203 17	189 63	281 06	263 49	245 93
52	233 65	219 05	204 44	301 38	282 54	263 70
53	250 58	234 92	219 26	321 69	301 59	281 48
54	267 51	250 79	234 07	345 40	323 81	302 22
55	284 44	266 67	248 89	370 79	347 51	324 44
56	304 76	285 71	266 67	396 19	371 43	346 67
57	330 16	309 63	288 89	428 36	401 69	374 81
58	355 58	333 33	311 11	462 22	433 44	404 44
59	389 42	365 58	340 74	506 24	474 71	442 96
60	423 28	396 83	370 37	550 26	515 98	481 48
Pour chaque palme ou décim. au-dessus	25 40	23 70	22 22	33 86	31 75	29 63

Tarif des droits de pilotage pour l'Escaut, en monnaie de Belgique, de la rade de Flessingue à la mer.

TIRANT D'EAU en palmes ou décim.	SALAIRE D'ÉTÉ			SALAIRE D'HIVER		
	A voiles	A la remorque	A vapeur	A voiles	A la remorque	A vapeur
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
15	11 01	10 37	9 74	13 54	12 70	11 85
16	11 85	11 01	10 37	14 39	13 54	12 70
17	12 70	11 85	11 22	15 24	14 39	13 33
18	13 54	12 70	11 85	16 08	15 03	14 18
19	14 39	13 54	12 70	16 93	15 87	14 81
20	15 24	14 18	13 33	17 78	16 72	15 66
21	16 08	15 03	14 18	18 62	17 57	16 30
22	16 93	15 87	14 81	20 31	19 03	17 78
23	18 62	17 57	16 30	22 01	20 74	19 26
24	20 31	19 05	17 78	23 70	22 22	22 74
25	22 01	20 74	19 26	25 40	23 92	22 22
26	23 70	22 22	20 74	27 09	25 40	23 70
27	25 40	23 92	22 22	28 78	27 09	25 19
28	27 09	25 40	23 70	30 48	28 57	26 67
29	28 78	27 09	25 19	32 17	30 26	28 15
30	30 48	28 57	26 67	33 86	31 75	29 63
31	32 17	30 26	28 15	35 56	33 44	31 11
32	33 86	31 75	29 63	37 25	34 92	32 59
33	35 56	33 44	31 11	38 94	36 61	34 07
34	37 20	34 92	32 59	41 48	38 94	36 40
35	38 94	36 61	34 07	44 02	41 27	38 52
36	41 48	38 94	36 19	46 56	43 60	40 85
37	44 02	41 27	38 52	49 10	46 14	42 96
38	46 56	43 60	40 85	51 64	48 47	45 29
39	49 10	46 14	42 96	54 18	50 79	47 41
40	51 64	48 47	45 29	57 57	53 97	50 37
41	54 18	50 79	47 41	60 95	57 14	53 53
42	56 72	53 12	49 74	64 34	60 32	56 30
43	59 26	55 66	51 85	67 72	63 49	59 26
44	61 80	57 99	54 18	72 80	68 36	63 70
45	67 72	63 49	59 26	77 88	73 02	68 15
46	76 19	71 53	66 67	84 66	79 57	74 07
47	84 66	79 37	74 07	94 81	88 89	82 96
48	94 81	88 89	82 96	108 36	101 59	94 81
49	108 36	101 59	94 81	121 90	114 29	106 67
50	121 90	114 29	106 67	135 45	126 98	118 52
51	135 45	126 98	118 52	152 38	142 86	133 33
52	152 38	142 86	133 33	169 31	158 73	148 18
53	169 31	158 73	148 18	186 24	174 60	162 96
54	186 24	174 60	162 96	203 17	190 48	177 78
55	203 17	190 48	177 78	223 49	209 52	195 56
56	223 49	209 52	195 56	243 81	228 57	213 35
57	243 81	228 57	213 35	264 13	247 61	231 11
58	264 13	247 61	231 11	284 44	266 67	248 89
59	284 44	266 67	248 89	304 76	285 71	266 67
60	304 76	285 71	266 67	325 08	304 76	284 44
Pour chaque palme ou décim. au dessus	20 31	19 05	17 78	20 31	19 05	17 78

*Tarif des droits de pilotage pour l'Escaut, en monnaie de Belgique,
de Flessingue à Anvers et vice-versa.*

TIRANT D'EAU en palmes ou décim.	SALAIRE D'ETE			SALAIRE D'HIVER		
	A voiles	A la remorque	A vapeur	A voiles	A la remorque	A vapeur
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
15	24 00	22 00	21 00	29 00	27 00	25 00
16	26 00	24 00	22 00	30 00	28 00	26 00
17	27 00	25 00	24 00	31 00	29 00	27 00
18	29 00	27 00	25 00	32 00	30 00	28 00
19	30 00	28 00	27 00	33 00	31 00	29 00
20	32 00	30 00	28 00	34 00	32 00	30 00
21	35 00	33 00	31 00	36 00	34 00	32 00
22	38 00	35 00	33 00	38 00	36 00	34 00
23	41 00	38 00	36 00	40 00	38 00	36 00
24	44 00	41 00	38 00	42 00	40 00	38 00
25	46 00	43 00	40 00	44 00	42 00	40 00
26	49 00	46 00	43 00	46 00	44 00	42 00
27	51 00	48 00	45 00	48 00	46 00	44 00
28	54 00	51 00	48 00	50 00	48 00	46 00
29	58 00	54 00	50 00	52 00	50 00	48 00
30	60 00	56 00	52 00	54 00	52 00	50 00
31	62 00	58 00	55 00	56 00	54 00	52 00
32	64 00	60 00	56 00	58 00	56 00	54 00
33	68 00	64 00	59 00	60 00	58 00	56 00
34	71 00	67 00	62 00	62 00	60 00	58 00
35	73 00	68 00	64 00	64 00	62 00	60 00
36	76 00	71 00	66 00	66 00	64 00	62 00
37	78 00	73 00	69 00	68 00	66 00	64 00
38	82 00	76 00	71 00	70 00	68 00	66 00
39	85 00	79 00	74 00	72 00	70 00	68 00
40	88 00	82 00	77 00	74 00	72 00	70 00
41	91 00	85 00	80 00	76 00	74 00	72 00
42	98 00	92 00	86 00	78 00	76 00	74 00
43	103 00	97 00	90 00	80 00	78 00	76 00
44	108 00	101 00	94 00	82 00	80 00	78 00
45	114 00	106 00	99 00	84 00	82 00	80 00
46	118 00	111 00	104 00	86 00	84 00	82 00
47	126 00	118 00	110 00	88 00	86 00	84 00
48	130 00	122 00	114 00	90 00	88 00	86 00
49	135 00	127 00	118 00	92 00	90 00	88 00
50	142 00	133 00	125 00	94 00	92 00	90 00
51	149 00	139 00	130 00	96 00	94 00	92 00
52	156 00	146 00	136 00	98 00	96 00	94 00
53	162 00	152 00	142 00	100 00	98 00	96 00
54	170 00	159 00	148 00	102 00	100 00	98 00
55	176 00	165 00	154 00	104 00	102 00	100 00
56	183 00	172 00	160 00	106 00	104 00	102 00
57	190 00	178 00	166 00	108 00	106 00	104 00
58	197 00	184 00	172 00	110 00	108 00	106 00
59	203 00	190 00	178 00	112 00	110 00	108 00
60	210 00	196 00	183 00	114 00	112 00	110 00
Pour chaque palme ou décim. au-dessus	7 00	6 00	5 00	7 00	6 00	5 00

Tarif des droits de pilotage pour l'Escaut, en monnaie de Belgique, de Flessingue à Bath et vice-versa, de Neuzen à Anvers et vice-versa.

TIRANT D'EAU en palmes ou décim.	SALAIRE D'ÉTÉ			SALAIRE D'HIVER		
	A voiles	À la remorque	À vapeur	A voiles	À la remorque	À vapeur
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
15	16 00	15 00	14 00	19 00	18 00	17 00
16	17 00	16 00	15 00	20 00	19 00	18 00
17	18 00	17 00	16 00	21 00	20 00	19 00
18	19 00	18 00	17 00	22 00	21 00	20 00
19	20 00	19 00	18 00	24 00	22 00	21 00
20	21 00	20 00	19 00	25 00	23 00	22 00
21	24 00	22 00	21 00	27 00	25 00	24 00
22	25 00	24 00	22 00	29 00	28 00	26 00
23	27 00	25 00	24 00	30 00	29 00	27 00
24	29 00	28 00	26 00	32 00	30 00	28 00
25	30 00	29 00	27 00	34 00	32 00	30 00
26	32 00	30 00	28 00	36 00	34 00	32 00
27	34 00	32 00	30 00	38 00	36 00	33 00
28	36 00	34 00	32 00	40 00	37 00	35 00
29	38 00	36 00	33 00	41 00	39 00	36 00
30	41 00	38 00	35 00	43 00	40 00	37 00
31	42 00	39 00	36 00	45 00	42 00	39 00
32	43 00	40 00	37 00	47 00	44 00	41 00
33	45 00	42 00	39 00	48 00	45 00	42 00
34	47 00	44 00	41 00	51 00	48 00	44 00
35	48 00	45 00	42 00	52 00	49 00	46 00
36	51 00	48 00	44 00	54 00	51 00	47 00
37	52 00	49 00	46 00	57 00	53 00	49 00
38	54 00	51 00	47 00	59 00	55 00	51 00
39	57 00	53 00	49 00	61 00	57 00	53 00
40	59 00	55 00	51 00	65 00	61 00	57 00
41	61 00	57 00	53 00	69 00	64 00	60 00
42	65 00	61 00	57 00	72 00	67 00	63 00
43	69 00	64 00	60 00	76 00	71 00	66 00
44	72 00	67 00	63 00	79 00	74 00	69 00
45	76 00	71 00	66 00	84 00	78 00	73 00
46	79 00	74 00	69 00	87 00	82 00	76 00
47	84 00	78 00	73 00	90 00	84 00	79 00
48	87 00	82 00	76 00	95 00	89 00	83 00
49	90 00	84 00	79 00	99 00	93 00	87 00
50	95 00	89 00	83 00	104 00	97 00	91 00
51	99 00	93 00	87 00	108 00	101 00	95 00
52	104 00	97 00	91 00	113 00	106 00	99 00
53	108 00	102 00	95 00	117 00	110 00	103 00
54	113 00	106 00	99 00	122 00	114 00	107 00
55	117 00	110 00	102 00	126 00	118 00	111 00
56	122 00	114 00	107 00	131 00	123 00	115 00
57	126 00	118 00	111 00	135 00	127 00	119 00
58	131 00	123 00	115 00	140 00	131 00	123 00
59	135 00	127 00	119 00	144 00	136 00	127 00
60	140 00	131 00	122 00	149 00	140 00	130 00
Pour chaque palme ou décim au dessus	5 00	4 00	3 00	5 00	4 00	3 00

Tarif des droits de pilotage pour l'Escaut, en monnaie de Belgique, pour un mouvement de la rade de Flessingue à Rammekens et vice-versa, hors les cas prévus par l'art. 30 du règlement.

TIRANT D'EAU en palmes ou décim.	SALAIRE D'ÉTÉ			SALAIRE D'HIVER		
	A voiles	A la remorque	A vapeur	A voiles	A la remorque	A vapeur
Pour les bâtiments d'un tirant d'eau au-dessous de 28 décimètres.	4 23	3 81	3 60	5 08	4 66	4 44
Pour les bâtiments d'un tirant d'eau de 28 décimètres et au-dessus	5 08	4 66	4 44	6 77	6 33	5 93

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — A partir du 1^{er} août 1863, les droits de pilotage perçus dans les ports d'Ostende et de Nieuport, ainsi que sur l'Escaut en amont d'Anvers, sont réduits de la manière suivante :

20 p. c. sur les navires à voiles ;
 25 — — remorqués ;
 30 — — à vapeur.

ART. 2. — Ces droits seront perçus conformément aux tarifs ci-joints :

A. Pour les ports d'Ostende et de Nieuport¹ ;

B. Pour l'Escaut en amont d'Anvers.

ART. 3. — Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 juillet 1863.

LÉOPOLD.

Par le Roi,

Le Ministre des Affaires Étrangères,

CH. ROGIER.

¹ Nous ne croyons pas devoir reproduire ici le tarif relatif aux ports d'Ostende et de Nieuport.

Tarif des droits de pilotage en amont d'Anvers, en monnaie de Belgique, d'Anvers à Boom, Sennegat et Tamines et vice-versa.

TIRANT D'EAU en palmes ou décim.	SALAIRE D'ETE			SALAIRE D'HIVER		
	A voiles	A la remorque	A vapeur	A voiles	A la remorque	A vapeur
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
15	9 50	9 00	8 00	11 00	10 50	9 50
16	10 00	9 50	9 00	12 00	11 00	10 50
17	11 00	10 50	9 50	13 00	12 00	11 00
18	12 00	11 00	10 50	13 50	13 00	12 00
19	13 00	12 00	11 00	14 00	13 50	13 00
20	13 50	12 50	12 00	15 00	14 00	13 50
21	14 00	13 50	12 50	16 00	15 00	14 00
22	15 00	14 00	13 00	17 00	16 00	15 00
23	16 00	15 00	14 00	17 50	16 50	15 50
24	17 00	16 00	15 00	18 00	17 00	16 00
25	17 50	16 50	15 50	19 00	18 00	17 00
26	18 00	17 00	16 00	20 00	19 00	17 50
27	19 00	18 00	17 00	22 00	19 50	18 00
28	20 00	19 00	17 50	22 50	21 00	19 50
29	21 00	19 50	18 00	23 00	22 00	20 00
30	22 00	21 00	19 50	24 00	22 50	21 00
31	23 00	22 00	20 00	25 00	23 00	21 50
32	24 00	22 50	21 00	25 50	24 00	22 00
33	24 50	23 00	21 50	26 00	25 00	23 00
34	25 50	24 00	22 50	27 00	25 50	24 00
35	26 00	25 00	23 00	28 00	26 00	24 50
36	27 00	25 50	24 00	29 00	27 00	25 00
37	28 00	26 00	24 50	29 50	28 00	26 00
38	28 50	27 00	25 00	30 50	28 50	27 00
39	29 50	28 00	26 00	31 00	29 00	27 50
40	30 00	28 50	26 50	32 00	30 00	28 00

Tarif des droits de pilotage en amont d'Anvers, en monnaie de Belgique, d'Anvers à Rupelmonde et vice-versa.

TIRANT D'EAU en palmes ou decim.	SALAIRE D'ÉTÉ			SALAIRE D'HIVER		
	A voiles	A la remorque	A vapeur	A voiles	A la remorque	A vapeur
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
15	6 50	6 00	5 50	7 50	7 00	6 50
16	7 00	6 50	6 00	8 00	7 50	7 00
17	7 50	7 00	6 50	8 50	8 00	7 50
18	8 00	7 50	7 00	9 00	8 50	8 00
19	8 50	8 00	7 50	10 00	9 00	8 50
20	9 00	8 50	8 00	10 50	10 00	9 00
21	10 00	9 00	8 50	11 00	10 50	9 50
22	10 50	10 00	9 00	11 50	11 00	10 00
23	11 00	10 50	9 50	12 00	11 50	10 50
24	11 50	11 00	10 00	12 50	12 00	11 00
25	12 00	11 50	10 50	13 00	12 50	11 50
26	12 50	12 00	11 00	13 50	13 00	12 50
27	13 00	12 50	11 50	14 00	13 50	12 50
28	13 50	13 00	12 00	15 00	14 00	13 00
29	14 00	13 50	12 50	15 50	14 50	13 50
30	15 00	14 00	13 00	16 00	15 00	14 00
31	15 50	14 50	13 50	16 50	15 50	14 50
32	16 00	15 00	14 00	17 00	16 00	15 00
33	16 50	15 50	14 50	18 00	16 50	15 50
34	17 00	16 00	15 00	18 50	17 00	16 00
35	18 00	16 50	15 50	19 00	17 50	16 50
36	18 50	17 00	16 00	19 50	18 00	17 00
37	19 00	17 50	16 50	20 00	18 50	17 50
38	20 00	18 00	17 00	20 50	19 00	18 00
39	20 50	18 50	17 50	21 00	19 50	18 50
40	21 00	19 00	18 00	21 50	20 00	19 00

Tarif des droits de pilotage en amont d'Anvers, en monnaie de Belgique, d'Anvers à Termonde et vice-versa.

TIRANT D'EAU en palmes ou décim.	SALAIRE D'ETE			SALAIRE D'HIVER		
	A voiles	A la remorque	A vapeur	A voiles	A la remorque	A vapeur
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
15	18 00	17 00	16 00	21 00	20 00	18 00
16	19 00	18 00	17 00	22 00	21 00	20 00
17	20 00	19 00	18 00	24 00	22 00	21 00
18	22 00	20 00	19 00	25 00	24 00	22 00
19	23 00	21 00	20 00	27 00	25 00	23 00
20	24 00	22 50	21 00	28 00	26 00	25 00
21	25 00	23 50	22 00	29 00	28 00	26 00
22	26 00	25 00	23 00	31 00	29 00	27 00
23	28 00	26 00	24 00	32 00	30 00	28 00
24	29 00	28 00	25 00	34 00	31 00	29 00
25	30 00	29 00	26 00	35 00	33 00	31 00
26	31 00	30 00	27 00	36 00	34 00	32 00
27	32 00	31 00	28 00	38 00	35 00	33 00
28	34 00	32 00	29 00	39 00	37 00	34 00
29	35 00	33 00	30 00	41 00	38 00	36 00
30	36 00	34 00	32 00	42 00	39 00	37 00
31	42 00	39 00	36 00	56 00	52 00	49 00
32	51 00	48 00	45 00	58 00	54 00	50 00
33	53 00	49 00	46 00	59 00	56 00	52 00
34	54 00	51 00	48 00	61 00	58 00	54 00
35	56 00	52 00	49 00	63 00	59 00	55 00
36	58 00	54 00	50 00	65 00	61 00	57 00
37	59 00	55 00	52 00	66 00	62 00	58 00
38	61 00	57 00	53 00	68 00	64 00	60 00
39	62 00	58 00	55 00	70 00	66 00	61 00
40	64 00	60 00	56 00	72 00	67 00	63 00

Tarif des droits de pilotage en amont d'Anvers, en monnaie de Belgique, de Termonde à Rupelmonde et vice-versa.

TIRANT D'EAU en palmes ou décim.	SALAIRE D'ÉTÉ			SALAIRE D'HIVER		
	A voiles	À la remorque	A vapeur	A voiles	À la remorque	A vapeur
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
13	11 50	11 00	10 00	14 00	13 00	12 00
16	12 00	11 50	11 00	14 50	13 50	12 50
17	13 00	12 60	11 50	15 00	14 00	13 00
18	14 00	13 00	12 00	16 00	15 00	13 50
19	14 50	13 50	13 00	16 50	16 00	14 00
20	15 00	14 00	13 50	17 00	16 50	15 00
21	15 50	14 50	14 00	18 00	17 00	16 00
22	16 00	15 00	14 50	19 00	18 00	16 50
23	17 00	16 00	15 00	20 50	19 00	17 00
24	17 50	16 50	16 00	22 00	20 00	18 00
25	18 00	17 00	16 50	22 50	21 00	19 00
26	19 00	18 00	17 00	23 00	22 00	20 00
27	19 50	18 50	18 00	24 00	23 00	21 00
28	20 00	19 00	18 50	24 50	23 50	22 00
29	21 00	19 50	19 00	25 00	24 00	23 00
30	21 50	20 00	19 50	26 00	24 50	23 50
31	26 00	25 00	23 00	39 00	37 00	34 00
32	35 00	33 60	31 00	41 60	38 00	36 00
33	36 00	34 00	32 00	42 00	39 00	37 00
34	38 00	35 00	33 00	43 00	41 00	38 00
35	38 50	36 00	34 00	45 00	42 00	39 00
36	40 00	37 00	35 00	46 00	43 00	41 00
37	41 00	38 00	36 00	47 00	45 00	42 00
38	42 00	39 00	37 00	48 00	46 00	43 00
39	43 00	40 00	38 00	49 00	47 00	45 00
40	44 00	41 00	39 00	51 00	48 00	46 00

Tarif des droits de pilotage en amont d'Anvers, en monnaie de Belgique, de Termonde à Boom et Senneгат et vice-versa.

TIRANT D'EAU en palmes ou décim.	SALAIRE D'ETE			SALAIRE D'HIVER		
	A voiles	A la remorque	A vapeur	A voiles	A la remorque	A vapeur
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
15	15 00	14 00	13 00	18 00	17 00	16 00
16	16 00	15 00	14 00	18 50	17 50	16 50
17	17 00	16 00	15 00	20 00	18 00	17 00
18	18 00	16 50	15 50	21 00	20 00	18 00
19	19 00	18 00	16 00	22 00	20 50	19 00
20	20 00	19 00	17 00	23 00	22 00	20 00
21	21 00	19 50	18 00	24 50	23 00	21 00
22	22 00	20 00	19 00	25 00	24 00	22 00
23	23 00	21 00	20 00	26 50	25 00	23 00
24	23 50	22 00	20 50	28 00	26 00	24 00
25	24 00	23 00	21 00	29 00	27 00	25 00
26	26 00	24 00	22 00	30 00	28 00	26 00
27	26 50	24 50	22 50	31 00	29 00	27 00
28	27 00	25 00	24 00	32 00	30 00	28 00
29	28 00	26 00	24 50	33 00	31 00	29 00
30	29 00	27 00	25 00	34 00	32 00	30 00
31	34 00	32 00	30 00	48 00	45 00	42 00
32	43 00	40 00	38 00	50 00	46 00	43 00
33	45 00	42 00	39 00	51 00	47 00	44 00
34	46 00	43 50	41 00	52 00	49 00	46 00
35	47 00	44 00	42 00	54 00	51 00	47 00
36	48 00	45 00	43 00	55 00	52 00	48 00

RÉDUCTION DES TAXES LOCALES A ANVERS¹

Arrêté royal approuvant la délibération, en date du 22 juin 1861, de l'Administration communale d'Anvers.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la délibération du Conseil communal d'Anvers (province d'Anvers), du 22 juin 1861, tendant à obtenir l'autorisation de réduire les droits de port que perçoit la dite ville sur les bâtiments de toute espèce, à voiles ou à vapeur, servant, soit à la navigation maritime, soit à la navigation fluviale ou intérieure :

Vu le rapport de la Chambre de commerce et des fabriques d'Anvers ;

1 Sur chaque navire à voiles qui entrait dans ses docks, la ville d'Anvers percevait un droit de bassin dont l'arrêté du 20 décembre 1828 avait fixé le tarif ainsi qu'il suit :

Pour les trois premiers mois, le navire			
De 50 à 100 tonneaux de jauge	payait	12 cents	par tonneau.
De 101 à 150	—	16	—
De 151 à 200	—	20	—
De 201 à 250	—	24	—
De 251 et au-dessus,	—	36	—

plus 15 p. c. additionnels, depuis 1855.

Après trois mois de séjour, ce droit était augmenté de $\frac{1}{40}$ par mois.

Si le navire restait dans le fleuve, soit en rade, soit à quai, ou s'il n'entrait que dans les canaux, il ne payait que la moitié du droit fixé par le tarif.

Sous le nom de *droit de quai*, tout navire de mer entrant dans le port d'Anvers payait une taxe fixe de 3 florins P.-B. (fr. 6-34), quel que fût son tonnage, aux termes de l'arrêté du maire, du 8 fructidor an IX. — Depuis 1855, ce droit, augmenté de 15 p. c. s'élevait à fr. 7-30.

Par le fait même de son entrée dans les bassins d'Anvers, tout navire était soumis à un *droit de cuisine*, variant de 1 à 5 francs par semaine, selon son tonnage. Ce droit était dû alors même que le bâtiment ne faisait pas usage des cuisines de la ville.

Un arrêté royal du 22 septembre 1860 avait approuvé une délibération du Conseil communal d'Anvers, portant ce qui suit :

En remplacement des droits de bassin, de quai et de cuisine, les navires de mer à voiles qui entrèrent dans les bassins et canaux payeront un droit unique, suivant le tarif *provisoire* ci-après :

TONNAGE DES NAVIRES.	DRIT PRINCIPAL PAR TONNEAU. (non compris les additionnels).
Au-dessous de 100 tonneaux	. . . . 40 centimes.
De 101 à 150 tonneaux.	. . . . 47 —
De 151 à 200 — . . . .	. . . . 52 —
De 201 à 250 — . . . .	. . . . 59 —
Au dessus de 250 tonneaux	. . . . 80 —

Vu celui des Commissions des finances et du commerce réunies du Conseil communal ;

Vu l'avis de la Députation permanente du Conseil provincial ;

Vu les avis de Nos Ministres des Finances et des Affaires Étrangères ;

Vu l'article 76, n^{os} 2 et 5, de la loi du 30 mars 1836 ;

Revu Notre arrêté du 22 septembre 1860 ;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — La délibération susmentionnée est approuvée, telle qu'elle se trouve ci-annexée.

Le gouvernement se réserve de provoquer la revision du nouveau tarif des droits de port de la ville d'Anvers, après que ce tarif aura fonctionné pendant un espace de deux années.

Le nouveau tarif entrera en vigueur à partir du jour où le droit de tonnage, établi sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures par le § 3 de l'art. 9 du Traité du 19 avril 1839, cessera d'être perçu.

ART. 2. — Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté dont expédition sera transmise à Nos Ministres des Finances et des Affaires Étrangères.

Donné à Bruxelles, le 21 juillet 1863.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

ALP. VANDENPEREBOOM.

Délibération de l'Administration communale d'Anvers, en date du
22 juin 1861.

Le Conseil communal,

Revu le tarif provisoire du 11 août 1860, relatif au droit à payer à la ville par les navires de mer à voiles, entrant dans les bassins ou les canaux ;

Revu le tarif du 26 octobre 1839 des droits de port et de bassin, à payer pour les bateaux à vapeur de mer ;

Revu l'arrêté du 31 mai 1823, concernant le droit de quai encore en vigueur pour les bateaux et les steamers de l'intérieur, qui n'entrent pas dans les bassins ;

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — Les navires de mer à voiles et les bateaux à vapeur de mer qui entreront dans les bassins ou les canaux, payeront à la ville un droit unique suivant le tarif ci-après :

TONNAGE DES NAVIRES (tonneaux de jauge de la douane belge).	DROIT PRINCIPAL PAR TONNEAU. (non compris les additionnels).
De 100 tonneaux et au-dessous	40 centimes.
De 101 à 150 tonneaux	45 —
De 151 à 200 —	50 —
De 201 à 250 —	55 —
De 251 à 300 —	65 —
De 301 et au-dessus	70 —

ART. 2. — Les navires de mer à voiles qui resteront en rade et y opéreront un chargement ou un déchargement, payeront la moitié du droit ci-dessus.

S'ils n'y font aucune opération, ils seront exempts de tout droit ; seront également exempts les navires en destination du haut de la rivière qui seront obligés d'alléger, pourvu que les alléges montent également la rivière.

ART. 3. — Les navires de mer à voiles qui, dans le courant de l'année (commençant au premier voyage), feront plus de deux voyages au port d'Anvers, obtiendront une diminution de droit d'un quart pour le troisième voyage, de la moitié pour le quatrième voyage, des trois quarts pour le cinquième et les suivants.

Les bateaux à vapeur de mer qui, dans une même année, entreront plus de deux fois dans les bassins, jouiront des mêmes diminutions.

ART. 4. — Les bateaux à vapeur de mer qui chargeront ou déchargeront en rade, aux embarcadères ou à un quai du fleuve, payeront par tonneau :

Pour chacun des dix premiers voyages.	22 centimes ;
— dix voyages suivants	15 —
Pour chaque voyage ultérieur . . .	10 —

Pour jouir d'une diminution de droits, les voyages devront avoir lieu dans le courant de l'année, après la date de la première arrivée.

ART. 5. — Les bateaux à voiles et les steamers de l'intérieur, y compris les remorqueurs, qui entreront dans les bassins, payeront :

Ceux de moins de 50 tonneaux.	10 centimes par tonneau ;
— 50 tonneaux et plus .	30 — — —

Eu égard à la modicité du droit de 10 centimes, les bateaux de moins de 50 tonneaux payeront le droit de 10 centimes intégralement à chaque voyage.

Ceux de 50 tonneaux et plus jouiront des diminutions allouées par l'art. 3 ci-dessus.

ART. 6. — Les bateaux à voiles et les steamers de l'intérieur, y compris les remorqueurs, qui chargeront ou déchargeront en rade, à un embarcadère ou à un quai du fleuve ou des canaux, payeront à chaque voyage :

Ceux de moins de 30 mètres cubes.	4 centimes par mètre cube ;
— 30 mètres cubes et plus .	6 — — —

sans que le total puisse dépasser 3 francs.

ART. 7. — Les barques et steamers, faisant le service journalier sur Tamise, Boom, etc., payeront, quelle que soit leur capacité, 50 centimes par voyage, s'ils n'en font qu'un par jour. S'ils en font plusieurs dans la même journée, ils ne payeront que 50 centimes pour tous.

ART. 8. — Les bateaux pêcheurs de mer et de l'intérieur, les bateaux dragueurs et lesteurs seront exempts de tous droits tant dans les bassins qu'aux quais du fleuve.

ART. 9. — Les bâtiments qui, à un même voyage, feront des opérations en rade et dans les bassins, ne seront passibles que du droit de bassin.

ART. 10. — Moyennant les droits à payer respectivement pour séjour dans les bassins, les bâtiments pourront y rester durant trois mois.

Après ce terme, ils payeront 5 centimes par tonneau et par mois. Le mois commencé sera payé en entier.

ART. 11. — Les droits seront respectivement applicables à tous les bâtiments, qu'ils soient placés au premier ou au deuxième rang ou à tout autre.

ART. 12. — Les droits devront être payés avant le départ des bâtiments. Ceux qui se trouvent dans les bassins ne pourront en sortir que sur l'exhibition de la quittance au chef éclusier.

Arrêté en séance du Conseil communal, le 22 juin 1861.

Le Bourgmestre-Président,
J.-F. Loos.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,
J. DE CRAEN.

Vu et appuyé par la Députation permanente du Conseil provincial, en séance à Anvers, le 26 juillet 1861.

Le Président,
TEICHMANN.

Par ordonnance :

Le Greffier provincial,
DE CUYPER.

Approuvé pour être annexé à Notre arrêté du 21 juillet 1863.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
A. VANDENPEEREBOOM.

Le *Moniteur* du 20-21 juillet 1863 publiait enfin la mention suivante :

« Un Traité, reposant sur des bases analogues à celles du Traité général, a été conclu le 20 juillet 1863 entre la Belgique et les États-Unis.

» Ce Traité sera ratifié avec la Convention spéciale signée entre les mêmes pays le 20 mai 1863, et les deux arrangements seront publiés en même temps. »

Comme on a pu le remarquer à la lecture des protocoles de la Conférence qui s'était réunie à Bruxelles les 15 et 16 juillet 1863, le plénipotentiaire des États-Unis avait apposé sa signature au bas du protocole spécial dans lequel était consignée la déclaration apportée au nom du gouvernement des Pays-Bas, mais son nom ne figurait pas parmi les signataires du Traité général.

Les États-Unis n'avaient pas non plus figuré comme partie contractante aux Traités généraux qui avaient consacré la capitalisation des péages du Sund et de l'Elbe; toutefois, après ces arrangements, des actes séparés étaient intervenus respectivement avec le Danemark et le Hanovre pour régler la participation des États-Unis au rachat de ces péages.

Le Cabinet de Washington voulut se conformer à ces précédents et, comme le constate le *Moniteur*, c'est par un acte séparé, daté du 20 juillet, qu'il régla sa participation au rachat du péage. L'importance de la part contributive des États-Unis, qui figurait en seconde ligne, immédiatement après celle de l'Angleterre, avait engagé le gouvernement américain à se faire représenter à la Conférence de Bruxelles pour que son plénipotentiaire pût prendre, le cas échéant, la défense des intérêts de la République.

« L'affranchissement de l'Escaut, c'est le triomphe d'un principe », avait dit le baron de Vrière à la Chambre des Représentants. Le Congrès de Vienne avait décrété la libre navigation des fleuves, mais il l'avait entourée de garanties imparfaites, insuffisantes. Après la suppression du péage sur le Danube, proclamée par le Traité de Paris de 1856, après le rachat des péages du Sund et de l'Elbe, il importait à la Belgique de donner

une nouvelle consécration au principal libéral qui tendait à s'imposer à l'Europe. « Le péage de l'Escaut aura été le dernier de son espèce, disait encore le rapporteur de la section centrale chargée de l'examen du projet de loi du 13 mai 1863, et il ne sera plus au pouvoir de personne, on peut le dire hardiment, de prélever ces sortes de tributs sur le libre usage des voies ouvertes par la Providence au commerce de toutes les nations. » Et il continuait ainsi : « L'émancipation de l'Escaut n'est pas seulement un de ces faits éclatants qui honorent les gouvernements et commandent la reconnaissance des peuples, elle marquera parmi les événements mémorables de l'histoire d'un grand règne. »

Rendons une fois encore hommage aux hommes éminents qui ont attaché leur nom à cet acte mémorable ; au baron Lambertmont qui en a conçu le projet et en a poursuivi l'exécution avec autant d'énergie et de persévérance que de finesse diplomatique ; aux trois Ministres des Affaires Étrangères, le comte Vilain XIII, le baron de Vrière et M. Rogier qui ont prêté à notre habile négociateur l'appui de leurs lumières, le poids de leur situation ; à M. Frère-Orban, Ministre des Finances qui, par une sage prévoyance et d'heureuses combinaisons financières, mit le Trésor public à même de remplir sans retard les obligations que lui imposait le Traité du rachat ; à M. Fisco, enfin, distingué fonctionnaire du Ministère des Finances, dont les avis autorisés furent maintes fois utiles et appréciés.

Le Traité pour le rachat du péage de l'Escaut offrait ce rare avantage d'être à la fois éminemment profitable à tous ceux qui avaient été amenés à y coopérer. C'est l'impérissable mérite de ses habiles négociateurs d'avoir servi les intérêts de la Belgique tout en faisant participer, d'une manière quelconque, aux bienfaits de la réforme tous ceux qui étaient appelés à y coopérer.

Comme le fit remarquer à cette époque un important organe de publicité, les Pays-Bas convertirent en un tribut, définitivement assuré, de 34 millions de francs, un revenu dont le principe n'était pas à l'abri de toute discussion, ni le rendement à l'abri de toute variation ; ils obtinrent des facilités commerciales dans un pays industriel, agricole et riche, qui constitue son marché le plus proche, sinon le plus important.

Moyennant une dépense relativement minime, toutes les nations obtinrent, à titre définitif, une gratuité de navigation dont elles n'avaient joui jusqu'alors qu'à titre précaire, grâce au bon vouloir de la Belgique. La réforme maritime que le Cabinet de Bruxelles leur offrit en même temps que la signature du Traité, constituait d'ailleurs pour elles un nouvel avantage matériel, dont la valeur n'était pas sans importance.

La Belgique enfin, dans une heureuse négociation avec la majeure partie des Puissances européennes, avait reçu une consécration nouvelle de son indépendance, tout en se libérant d'un fardeau qui était devenu absolument trop lourd à porter; dont elle avait eu raison de se charger naguère pour attirer les pavillons étrangers dans le bassin de l'Escaut, mais dont le poids croissait tous les ans à raison des progrès mêmes de la navigation. Le rachat du péage imposé à notre beau fleuve par le Traité de 1839 apportait à la ville d'Anvers des gages de prospérité dont la réalité ne tarda pas à se faire sentir.

Le gouvernement belge n'avait pas hésité, au cours des négociations, à déclarer qu'il n'entendait pas se contenter d'assumer, dans le prix du remboursement, la quote-part que lui imposaient les bases admises pour déterminer la participation des autres Puissances maritimes. Il fit un sacrifice de 10 millions de francs en prenant à sa charge un tiers de la somme totale du rachat. Sa part proportionnelle, basée sur la répartition générale du mouvement maritime de l'Escaut, eût été de 3,683,160 francs; elle en paya 13,328,000. Ce sacrifice était habile, puisqu'il contribua au succès de la négociation; il n'était certes pas disproportionné avec les bénéfices que la Belgique allait retirer de la suppression du péage.

La part assumée par la Belgique dans le rachat représentait, à peu près, la moitié des sommes qu'elle avait versées à la Hollande depuis 1839; mais que représente-t-elle des redevances qu'elle eût dû verser, dans la suite, aux Pays-Bas, si le péage avait continué à être perçu sur des bases semblables?

Le tableau suivant indique le montant des péages qui ont été acquittés par la Belgique de 1839 au 31 juillet 1863; il s'élève à la somme de 28,419,541 francs.

Montant des péages acquittés de 1839 à 1863

1839	354,946
1840	612,313
1841	626,626
1842	714,622
1843	924,345
1844	736,820
1845	972,832
1846	1,111,867
1847	1,116,868
1848	703,548
1849	969,326
1850	838,250
1851	823,134
1852	1,117,469
1853	1,079,917
1854	1,170,575
1855	1,188,068
1856	1,499,054
1857	1,603,655
1858	1,579,086
1859	1,568,057
1860	1,886,879
1861	2,184,105
1862	1,946,438
1863 (du 1 ^{er} janvier au 31 juillet).	1,090,741
	28,419,541

Nous avons groupé aussi, en un éloquent tableau, les sommes que la Belgique aurait eu à verser au Trésor néerlandais, de 1863 jusqu'en 1900, si le péage n'avait pas été aboli. En une seule année, la dernière, les versements se fussent élevés à plus du double de la somme qu'elle payait en 1863 pour s'acquitter de tout droit.

Sommes que la Belgique aurait dû acquitter, si le péage avait continué à être perçu depuis 1863 jusqu'en 1900

1863 (du 1 ^{er} août au 31 décembre).	940,562
1864	2,271,249
1865	2,673,069
1866	3,075,374
1867	3,883,488
1868	3,845,010
1869	4,254,979
1870	4,448,153
1871	6,295,560
1872	5,501,471
1873	6,822,340
1874	7,069,593
1875	7,071,374
1876	8,281,162
1877	0,275,157
1878	9,343,993
1879	9,643,715
1880	10,377,666
1881	9,873,452
1883	11,685,066
1883	12,894,467
1884	13,685,063
1885	13,697,737
1886	13,791,548
1887	15,007,050
1888	15,890,587
1889	16,726,540
1890	18,408,546
1891	19,201,216
1892	18,462,368
1893	18,911,620
1894	20,484,049
1895	21,623,617
1896	23,621,340
1897	24,934,870
1898	26,044,571
1899	27,486,989
1900	27,357,951
	<hr/>
	474,669,686

Fêtes. Discours. Anniversaires.

L'affranchissement de l'Escaut avait un caractère de grandeur qu'il eût été impossible de contester. La ville d'Anvers, grâce à la suppression du péage et du droit de tonnage, grâce à la réduction des frais de pilotage et des taxes locales, grâce à des établissements maritimes vastes et commodes, se trouvait désormais dans une position qui lui permettait de lutter avantageusement avec les ports les plus importants de l'Europe. Aussi les velléités d'opposition qui se firent jour au sein du Conseil communal au moment où fut discuté l'envoi d'une adresse de félicitations au Roi ne rencontrèrent-elles que de rares adhérents; l'adresse fut votée à l'unanimité, moins trois abstentions.

La Chambre de commerce d'Anvers et le commerce de la cité ratifièrent splendidement l'attitude prise par la municipalité. Ils célébrèrent, le 1^{er} août 1863, par des réjouissances publiques, la mise à exécution du Traité du 16 juillet. Ces fêtes furent d'une richesse et d'une cordialité conformes aux traditions somptueuses de notre grande Métropole commerciale. Nous croyons intéressant d'en reproduire ici une description, empruntée au journal *Le Précurseur*, qui donne une excellente physionomie de la ville et cite les éloquents discours du banquet que présida le Bureau de la Chambre de commerce anversoise :

PREMIÈRE JOURNÉE, SAMEDI 1^{er} AOUT.

Dès le matin les rues fourmillent de monde, les chemins de fer nous ont amené des milliers d'étrangers; les drapeaux flottent aux fenêtres; on sent bien à voir tous ces visages épanouis, cet entrain, cet élan, tout ce peuple en costume des dimanches, qu'il n'y a rien là d'ordonné, ni d'officiel, que c'est une ville qui se donne une réjouissance à elle-même, sans le concours de l'administration.

Mais à cette heure, ce n'est pas dans le centre de la ville qu'il faut rester. Tout va vers l'Escaut. C'est lui qu'on célèbre. Toutes les rues lui versent des milliers de spectateurs, comme des rivières qui vont vers le fleuve. — C'est un vrai fleuve, à côté de l'autre,

que cette foule qui circule le long des quais. Là, pas une fenêtre sans pavillons, toutes les maisons sont décorées splendidement ; les grands mâts des navires qui encomrent les bassins dominent les maisons, de leurs pavillons aux couleurs joyeuses.

Toute une flottille de steamers, une douzaine au moins, pavoisés richement, circulent sur le fleuve, et s'entrecroisent ; *Telegraaf III et IV, Duchesse de Brabant, William Wilford, Union I et II, Hammonia, Archimède, Oscar, Otto, Germania*, etc. Des bâtiments de toutes les nations, parmi lesquels plusieurs belges, le *Léopold Cateaux*, le *Quentin Metsys*, l'*Anversois* s'étaient de distance en distance et remplissent l'immense horizon du fleuve. A travers, circulent des centaines d'embarcations rapides, garnies de rameurs ; elles vont, viennent, tournent comme des ondines autour de ces bâtiments géants ; mais attirant les regards par-dessus tout, et la vraie héroïne de la fête, se dresse au-dessus des flots, la statue dorée de la *Liberté*. Elle passe, flamboyante et les bras ouverts, sur les flots qui miroitent et des milliers de chapeaux en l'air et des cris enthousiastes la saluent.

A bord de la *Liberté de l'Escaut* se trouvent les invités, MM. les présidents et délégués des Chambres de commerce du pays. Un procès-verbal, portant en tête l'image de la flottille, calligraphiée artistement par M. Segers, est signé par MM. les présidents et délégués, avec la commission du commerce d'Anvers. Ce procès-verbal sera conservé aux archives de la Chambre de commerce et chacun des invités en recevra un exemplaire photographié. En voici la teneur :

Fêtes de l'affranchissement de l'Escaut.

Le premier du mois d'août de l'année 1863, la Chambre de commerce et le commerce d'Anvers ont célébré par des réjouissances publiques la mise à exécution du Traité du 16 juillet 1863 décrétant le rachat du péage de l'Escaut, abolissant le droit de tonnage, décrétant la réduction du droit de pilotage et des taxes locales de navigation du port d'Anvers.

En foi de quoi le présent procès-verbal a été signé à bord d'un des bateaux à vapeur, décorés pour la fête par les membres de la Commission organisatrice, ainsi que par les présidents et membres délégués des Chambres de commerce de Belgique.

Ont signé sur le navire même :

MM. Gouvy (Verviers); Kegeljan (Namur); Van Landeghem (Saint-Nicolas); Bodart (Louvain); Brasseur (Ostende); Buyse van Isselsten (Courtrai); Liefmans-de la Gache (Audenarde); Lemaire-Dupret (Tournai); Ch. Vermeire (Termonde); Aug. De Cock (Gand); Nélis (Nivelles); Hollenfeltz (Arlon); G. Beke (Ypres); Quenon (Mons); Foulon (Anvers); Louis Falcon (id.); baron Nottebohm (id.); Huger (id.); L. Vercken (id.); O. Günther (id.); Alb. Herry (id.); Catteaux-Wattel (id.); Fuchs (id.); Havenith (id.); Bruynseraede (id.); Marguerie (id.).

Depuis lors ont signé tous les présidents ou délégués des Chambres de commerce présents au banquet.

Des coups de canon tonnent à la Tête de Flandre; les navires y répondent. Un moment, l'immense fleuve est couvert d'un nuage de fumée; à travers on entend de formidables hourrahs monter vers le ciel, et l'Escaut lui-même se soulève à une immense hauteur. Ce sont les fougasses sous-marines qui éclatent. Il n'y a rien de beau comme ces gerbes d'eau s'élevant en bords prodigieux et retombant en gerbes de diamants.

L'Escaut est libre! C'est à ce moment que la flottille entière des bâtiments se met en ligne. Le *Marnix de Sainte-Aldegonde*, remorqué par deux steamers, marche en avant. C'est le premier navire qui sort de notre port, libre de droits; le navire est belge, construit à Anvers, avec un chargement de produits nationaux. Il porte le nom d'un de nos grands défenseurs de la liberté. Notre admirable pays n'a jamais été grand que par elle.

Voici la flottille qui s'en va, la *Liberté de l'Escaut* marchant en tête, et d'innombrables embarcations servent d'escorte. Les navires sont chargés de monde; tout Anvers avait voulu faire l'excursion de Bath, mais la foule est immense et les navires ont leur nombre limité de places, de là bien des regrets.

Bon voyage aux navires! Il ne sont déjà plus que des points dans l'horizon. Au delà du tournant de l'Escaut, on découvre encore quelque pavillon éclatant et, du haut des fenêtres du quai, on voit encore quelque temps briller au soleil la statue de la Liberté.

Voilà la première partie des fêtes terminée et la foule rentre

en ville, joyeuse et poussant encore des hourras par moments. Ce qu'il y a eu d'admirable, c'est l'organisation, c'est l'enthousiasme universel, c'est surtout l'ordre parfait qui n'a cessé de régner. Malgré la foule considérable, nous n'avons pas un seul accident à déplorer.

L'excursion s'est accomplie dans les plus heureuses conditions. Sur tous les navires de l'escorte régnait un enthousiasme indescriptible. Les orchestres et les sociétés chorales *Antwerpener Liedertafel* et *Echo de l'Escaut* faisaient entendre de charmants morceaux auxquels répondaient les hourras et les cris de joie.

L'entrain était tel que des danses s'organisaient sur les tillacs ; des deux rives du fleuve retentissaient des salves d'artillerie auxquelles répondaient les couleuvrines de l'*Oscar*. A Lillo, les banderoles, les oriflammes, les drapeaux flottaient au vent ; le modeste clocher du hameau était également pavoisé. Au Liefkenshoeck une foule de villageois se pressait sur la digue, agitant casquettes et mouchoirs et poussant des cris d'allégresse. Des chasseurs réunis pour l'ouverture de la chasse déchargèrent à plusieurs reprises leurs carabines et de tous les navires partirent en même temps des hourras retentissants. A la hauteur du Doel l'escadre rencontra une barque danoise qui fut saluée par une décharge d'artillerie ; elle rendit le salut, les invités entonnèrent le chant national danois, les matelots se découvrirent et de nouveaux hourras éclatèrent de toutes parts. C'était le premier navire qui entrait franc de droits dans notre port. Il fut suivi d'une barque anglaise et d'une barque prussienne. Un peu au delà du Doel stationnaient à l'ancre un trois-mâts espagnol, arrivant de la Havane, et le trois-mâts belge *César*, capitaine Vander Steen, venant de Buenos-Ayres et appartenant à MM. Pecher et fils.

Les remorqueurs se détachèrent alors du *Marnix de Sainte-Aldegonde*, qui se mit à l'ancre. La flotille tourna autour des deux navires, qui la saluèrent de nouvelles acclamations. Le spectacle qui s'offrait en ce moment était vraiment féerique. Aussi loin que portaient les regards dans la direction du nord, l'Escaut se déroulait majestueusement et ses petites vagues argentines scintillaient sous les rayons d'un soleil resplendissant. Une foule d'embarcations se montraient à l'horizon ; au milieu du fleuve l'escadre accomplissait son évolution, et sur les rives la population

accourue formait des groupes nombreux. L'arrivée du *Telegraaf*, parti d'Anvers à 1 1/2 h. et qui passa à toute vapeur se dirigeant vers Bath, vint encore ajouter à l'animation générale.

Après le temps d'arrêt nécessaire pour amarrer le *César* aux deux vapeurs *Union I* et *Oscar*, l'escadre se reforma vers 3 1/2 h. dans l'ordre suivant :

La Liberté de l'Escaut, *la Duchesse de Brabant*, *William Wilford*, *l'Archimède*, *l'Union II*, *l'Otto*, le *César* remorqué par les deux vapeurs.

A 4 1/2 h., l'escorte entrait dans le port. Comme au départ, la digue depuis Austruweel, les quais, les bateaux, les fenêtres et jusqu'aux toits des habitations étaient encombrés de monde.

L'apparition du *César* fut saluée par les vivats de la foule. C'était un navire belge qui le premier avait quitté notre port libre de droits; c'était un navire belge aussi qui le premier y entrait librement.

Le débarquement s'opéra dans un ordre parfait, aux cris de *Vive le Roi!*

A 6 h. a eu lieu le banquet, de quatre cents couverts environ. Les immenses salles des Variétés où se donnait le banquet étaient ornées d'une façon réellement merveilleuse. M. de Wit, qui avait si admirablement décoré le steamer *la Liberté de l'Escaut*, s'était surpassé ici. La salle de réception, séparée de celle du banquet par un rideau de feuillage et de fleurs, avait une décoration simple et grande. De distance en distance des tableaux vivement éclairés portaient les inscriptions des différents traités où la liberté de l'Escaut a été en jeu.

Vers 6 h. toute l'élite d'Anvers se trouve réunie; on remarque l'entrée de M. Loos, qui venait d'être promu au grade de commandeur de l'ordre de Léopold et qu'on entoure bientôt; chacun veut féliciter notre ancien bourgmestre de cette distinction si méritée.

A 6 1/4 h. on se rend à la salle du banquet, une vraie féerie. Dans toute la longueur de la salle était dressée une table en fer à cheval, ayant de chaque côté deux autres tables. A la table d'honneur se placent MM. les présidents et délégués des Chambres de commerce du pays. M. Foulon, président de la Chambre

de commerce anversoise préside le banquet ; il a à sa droite et à gauche M. le gouverneur civil et M. le gouverneur militaire de la province.

L'orchestre était dirigé par M. Janssens.

Tout autour de la salle étaient disposés des écussons, portant les noms des pays signataires du Traité que nous fêtons ; les drapeaux de toutes les nations s'entrecroisaient autour des écussons ; au centre de chaque galerie des corbeilles de fleurs et de becs de gaz faisaient le meilleur effet. Tout le fond de la salle de spectacle était transformé en jardin ; les étages de la salle étaient chargés de fleurs et de lumières ; en haut, tout le long du paradis, un transparent était disposé, représentant l'Escaut, avec un grand navire voguant à voiles déployées.

Au dessert, M. Foulon, président de la Chambre de commerce, se leva et, au milieu d'un religieux silence, prononça le toast suivant :

« Au Roi !

» Au fondateur de notre indépendance, au libérateur de l'Escaut ! Le Roi, qui a comblé la Belgique de tant de bienfaits, vient de poser un acte qui donne satisfaction aux légitimes espérances du commerce, de l'industrie, de la navigation, et qui électrise l'orgueil national.

» L'affranchissement de notre beau fleuve avec ses corollaires : l'abolition du droit de tonnage, la réduction du pilotage et des taxes locales de navigation exercera une influence immense sur les destinées commerciales et maritimes de la Belgique. Anvers possède aujourd'hui le port le plus économique du monde. Sous le rapport politique, cet acte solennel affranchit la patrie d'une servitude imposée par les hommes d'État d'un siècle qui n'a pas brillé par la générosité, la justice.

» Au Roi, qui, par sa politique habile et toujours honnête, est parvenu à déchirer la dernière page des odieux Traités de Munster et de la Barrière.

« Au Roi, qui a rendu l'Escaut libre dans notre libre Belgique.

» Messieurs, acclamons de toute la force de nos poumons le cri de ralliement qui depuis 32 ans retentit en Belgique :

» VIVE LE ROI! »

Ce cri patriotique fut à trois reprises répété par l'assemblée entière ; des bravos retentissants, des hourras frénétiques s'échappèrent de toutes les poitrines ; les invités debout, le verre à la main, étaient en proie à la plus vive émotion ; l'exaltation patriotique était à son comble. L'orchestre entonna la *Brabançonne* et le refrain national fut répété en chœur. Les applaudissements éclatèrent de nouveau ; la *Brabançonne* fut bissée. Jamais manifestation ne fut plus éclatante.

Lorsque le calme fut rétabli, M. O. Günther prit, à son tour, la parole en ces termes :

» Messieurs, si à travers les longues, les laborieuses et délicates négociations la Belgique a admirablement mené sa barque, si son pavillon, qui couvre déjà tant de précieuses libertés, couvre désormais aussi celle de l'Escaut affranchi et garanti à jamais, nous le devons surtout aux intelligents et persévérants efforts, avec lesquels le Ministère des Affaires Étrangères a poursuivi son œuvre, depuis le jour où, pour la première fois en 1847, il a pu faire inscrire le principe du rachat dans les Traités internationaux.

» Nous le devons aussi aux excellentes, aux sympathiques dispositions, dont les Puissances étrangères entourent de plus en plus notre beau pays comme une des plus belles étoiles de la liberté continentale.

» Mais, Messieurs, l'honneur d'avoir accompli la grande œuvre que nous fêtons aujourd'hui, cet honneur-là était réservé et revient au plus vaillant des pilotes de la Belgique, à celui qui, se trouvant à son bord lorsqu'elle fut lancée, n'a jamais cessé depuis d'être un de ses plus dévoués, de ses plus intelligents et de ses plus désintéressés serviteurs, à Charles Rogier, notre honorable Ministre des Affaires Étrangères.

» Eh bien, Messieurs, que l'écho de cette salle retentissante aille lui porter, avec nos applaudissements, nos regrets de ne pas le voir parmi nous.

» Qu'il aille lui répéter, ainsi qu'au pays entier, que nous, négociants libres et indépendants de ce port, fiers de pouvoir donner un libre cours à nos sentiments, à nos idées et à nos paroles — sous la bannière glorieuse de la Constitution belge — nous considérons l'affranchissement de notre belle rivière comme un des plus grands actes de notre histoire, que nous en sommes très heureux et très reconnaissants et que nous le saluons avec confiance comme le commencement d'une nouvelle ère de prospérité.

» Enfin, qu'il lui exprime notre espoir que ses jours précieux et son ardeur juvénile nous seront conservés encore longtemps et qu'il pourra encore souvent donner au commerce de nouvelles preuves de sollicitude.

» Messieurs, à la santé de Charles Rogier ! un triple hurra ! »

M. Cateaux-Wattel s'exprime ensuite ainsi :

« Messieurs,

» Appelé à l'honneur de rendre un hommage public à l'auguste personne du Souverain qui, par le Traité international dont nous célébrons le bienfait, a voulu nous tendre une loyale main, je viens saluer dans cet acte solennel une de ces manifestations éclatantes qui constatent, à la gloire de l'humanité, que les rancunes de peuple à peuple ne sont pas éternelles et, qu'hostiles un jour, ils sont heureux de fêter le lendemain, qui leur ouvre l'ère de la réconciliation et de l'alliance fraternelle.

» Autrefois les nations s'isolaient dans leur froid égoïsme et, sacrifiant tout à leur intérêt, quand elles en avaient le pouvoir, assuraient leur prospérité au prix de la ruine de leurs voisins. Le despotisme, la guerre, la spoliation, la restriction, le monopole, c'était le beau idéal de la science sociale et économique, c'était l'habile politique des peuples et des associations de ce temps-là. Qu'on nous pardonne l'amertume de pareils souvenirs ! Si, à une époque de splendeur nationale, nous avons connu les ivresses de l'opulence, grâce à l'exercice d'un travail favorisé par un rayon de liberté, nous avons eu aussi à subir l'abaissement de la servitude. Cette journée nous le rappelle bien vive-

ment et c'est pourquoi elle nous impressionne par le sentiment ineffable de l'affranchissement.

» Mais ces temps funestes sont déjà loin de nous. Tous les peuples aujourd'hui tendent à se rapprocher et leurs mains qui s'unissent dans de cordiales étreintes ont déposé ces armes au moyen desquelles s'imposaient parfois naguère les traités. Et si, de leur côté, les peuples marchent vers la fraternité, ceux que la puissance suprême place à leur tête se servent de leur autorité, non plus pour asservir, mais pour seconder ces élans généreux qui concilient si heureusement les intérêts avec les saints devoirs de l'humanité.

» Honneur donc à ces Puissances qui, obéissant à une libérale impulsion, ont sanctionné cette nouvelle consécration du droit des nations en s'associant à ce Traité qui brise d'antiques entraves; honneur surtout au monarque éclairé d'un pays voisin qui, s'inspirant des idées de son époque, répare si noblement l'iniquité des temps passés et fait fléchir son droit absolu devant le droit sacré et désormais imprescriptible de la justice !

» Messieurs, en portant ce toast au Roi des Pays-Bas, proclamons chaleureusement, en même temps que notre sympathique gratitude pour le souverain, le vœu de la nation belge de voir se développer de plus en plus entre les deux peuples, maintenant unis à jamais par les liens d'une estime et d'une amitié réciproques, les fruits de l'alliance la plus féconde.

» A Sa Majesté le Roi des Pays-Bas. »

Ce toast est chaleureusement applaudi, l'orchestre joue l'air national hollandais.

M. 't Kint van der Kun, consul des Pays-Bas à Bruxelles, répond par le toast suivant :

» Vous savez, Messieurs, que des motifs de santé n'ont pas permis à M. Cankrien, consul général des Pays-Bas à Anvers, de prendre part à ce banquet. Je crois être l'interprète de sa pensée, en vous offrant l'expression de ses regrets. Je remercie l'honorable M. Catteaux-Wattel du toast sympathique qu'il vient de porter à S. M. le Roi des Pays-Bas; je vous remercie tous, Messieurs,

des marques chaleureuses d'approbation avec lesquelles vous l'avez accueilli.

» Je me félicite d'avoir l'honneur d'assister à une solennité qui a pour but de rendre hommage à un grand acte maritime accompli librement, honorablement par deux pays voisins, par deux pays amis.

» Comme vient de le dire l'honorable M. Catteaux, cet acte a fait faire un pas de plus à la liberté de la navigation, en même temps qu'il ne peut manquer de resserrer les liens d'amitié qui unissent les Pays-Bas et la Belgique.

» Aujourd'hui, Messieurs, disons-le hautement à la gloire de notre époque, cette concurrence jalouse, haineuse, aveugle préjugé d'un autre âge, n'existe plus entre les nations civilisées; il n'y a plus qu'une noble émulation, qu'une lutte pacifique; et les succès du génie, de l'intelligence, du travail, sont couronnés au nom du progrès.

» Buvons donc, Messieurs, au bonheur et à la prospérité de la Belgique et des Pays-Bas, au développement de leur commerce et de leur navigation sous les auspices de la liberté étendue à tous les fleuves, à toutes les mers. »

Les bravos et les hurrahs éclatent encore, l'orchestre fait entendre de nouveau l'air national hollandais et la *Brabançonne*; un grand nombre de convives vont féliciter M. 't Kint van der Kun des nobles sentiments qu'il a si bien exprimés.

M. Nottebohm se lève à son tour et s'exprime ainsi :

» Je vous propose un toast à la santé de messieurs les présidents des Chambres de commerce de la Belgique qui ont bien voulu se déplacer pour prendre part à nos fêtes. Avec nous, ils ont parfaitement apprécié les conséquences que la parfaite liberté de notre beau fleuve aura sur l'extension de la navigation, du commerce, de l'industrie de notre patrie et surtout sur le développement continu de ce génie manufacturier qui, depuis deux siècles, a établi la renommée de la Belgique dans les deux hémisphères.

» Désormais, Messieurs, ainsi que le soleil ne s'arrête pas dans sa course, le génie manufacturier ne s'arrêtera pas dans sa marche ascensionnelle. »

M. le président de la Chambre de commerce de Verviers répond à peu près en ces termes :

« Messieurs, le toast que vous venez d'entendre ne doit pas rester sans réplique : permettez-moi de remercier M. Nottebohm pour les paroles bienveillantes et chaleureuses qu'il a adressées au commerce et aux présidents des Chambres de commerce ; le commerce ne peut se proposer un but plus noble que de suivre les exemples que M. Nottebohm a donnés dans sa longue carrière commerciale ; nous avons tous une tâche à remplir, nous devons tous apporter notre pierre à l'édifice du progrès : au gouvernement nous n'avons à demander que la sécurité publique et la justice : en matière de commerce et d'industrie, auxquels j'associe l'agriculture, cette autre source féconde de prospérité, prions-le de ne pas intervenir, c'est le plus grand service qu'il puisse nous rendre ; à nous de profiter des bienfaits de la liberté, à nous de suivre les voies qu'elle nous ouvre, à nous d'imiter la courageuse et intelligente conduite de M. Nottebohm ; les hommes tels que lui ne sont pas nombreux ; c'est rare de trouver réunis l'intelligence, l'expérience de l'âge mûr et l'activité de la jeunesse ; quand la nature y ajoute le génie, elle crée un Nottebohm. Buvons, Messieurs, à la santé de M. Nottebohm ! »

Des applaudissements chaleureux répondent à ce toast sympathique et les convives se lèvent de table.

Si des préoccupations politiques enlevèrent à l'enthousiasme que provoqua le rachat du péage de l'Escaut l'unanimité à laquelle on eût été en droit de compter, le commerce d'Anvers ne s'était cependant pas trompé sur la portée réelle de cette grande réforme.

Le succès dépassa d'ailleurs toutes les prévisions ; la date du 12 mai 1863 avait marqué l'aurore d'une ère nouvelle de prospérité pour notre métropole commerciale. Dix ans après, il n'était plus qu'une voix pour proclamer que la liberté de l'Escaut constituait un inappréciable bienfait pour la Belgique entière.

Aussi la ville d'Anvers se décida-t-elle à consacrer le souvenir de l'affranchissement du fleuve par un monument qu'elle fit édifier sur la place de Marnix, et dont l'inauguration donna lieu à une fête grandiose.

Parmi les discours qui furent prononcés à cette occasion, il en est un qui mérite tout particulièrement de fixer notre attention, c'est celui que prononça le baron Lambermont. Sous une forme châtiée, avec une verve remarquable, il constitue un véritable historique des laborieuses négociations que l'habile diplomate avait conduites d'une main si sûre. Ce discours résume une page de l'histoire nationale; c'est à ce titre que nous en reproduisons ici les termes :

« Messieurs,

» C'est avec une émotion profonde et assurément justifiée que je prends la parole.

» M. le premier échevin a bien voulu rappeler, en l'estimant fort au delà de ce qu'elle vaut à mes yeux, la part que j'ai été dans le cas de prendre aux négociations qui ont abouti à la suppression du péage de l'Escaut. L'on ne s'est pas borné là. La ville d'Anvers a fait graver mon nom et jusqu'à mes traits sur le monument que vous inaugurez aujourd'hui.

» La récompense passe, et de beaucoup, mon mérite.

» Je n'en suis que plus touché de l'honneur que me fait la ville d'Anvers et c'est devant vous, devant les magistrats qui la représentent, que je lui adresse mes respectueux et sincères remerciements. Je voudrais que tous les fonctionnaires belges eussent en ce moment le regard tourné vers moi. En voyant ce que notre métropole commerciale fait pour l'un des leurs, ils apprendraient combien il peut être doux d'avoir mis tout son travail au service de son pays!

» Messieurs, il faut me pardonner d'avoir commencé par parler de moi-même. Mon premier mouvement a été et devait être d'exprimer le sentiment de gratitude qui remplit mon cœur.

» Mais mon devoir, tel que je le comprends, ne s'arrête pas là. L'affranchissement de l'Escaut n'a pas été l'œuvre d'un jour, ni d'un homme. Entre l'époque où fut conçu le plan qui devait conduire à ce résultat et celle où le péage

disparut, sept ans se sont écoulés. Vous ne l'ignorez pas, le péage de l'Escaut n'existait pas seul dans le monde. La navigation du Sund était grevée, celle de l'Elbe l'était aussi. Il était nécessaire, il était prudent, avant d'arriver à l'Escaut, de poser en quelque sorte des jalons. La Belgique, cela va sans dire, n'a pas fait tomber les péages du Nord, mais elle a pris part à la négociation et à la conclusion des traités qui ont produit cet effet et qui constituaient dès lors des précédents que nous nous réservons d'invoquer.

» Cela fait, nous n'en demeurions pas moins devant un obstacle créé par nos mains, c'est-à-dire devant la clause que la Belgique avait, volontairement il est vrai, admise dans ses traités de commerce et qui l'obligeait à rembourser le péage de l'Escaut de ses propres deniers. De là la nécessité de mettre un terme à tous ces traités et d'arriver à les remplacer par d'autres dans lesquels l'obligation du remboursement n'était plus que conditionnelle.

» Et cela ne suffisait pas. La capitalisation du péage de l'Escaut n'était possible que si l'on se mettait d'accord avec les Pays-Bas pour en fixer le chiffre, avec les Puissances maritimes pour les déterminer à prendre les quotes-parts à leur charge.

» Enfin, l'entente individuellement établie avec tous les États intéressés, il restait à les mettre en présence et à les réunir en une conférence générale où fut scellé l'acte qui, pour tout le monde et pour toujours, marquait la fin du péage de l'Escaut.

Le Traité de 1863 a donc été, en réalité, le fruit d'une longue série de négociations, pour la conduite desquelles le gouvernement a eu besoin d'un grand nombre d'auxiliaires. Il en a trouvé ici même et des plus utiles. Il en a cherché dans nos administrations et dans les départements ministériels. Il a mis à contribution le zèle et les talents de nos diplomates les plus distingués, M. Van de Weyer, M. Nothomb, M. le baron du Jardin et d'autres agents non moins dévoués parmi lesquels plusieurs de nos consuls.

» Dans l'intervalle, le pouvoir a passé entre les mains de plusieurs ministres, qui ont eu leur part des difficultés et des responsabilités de l'œuvre : M. le vicomte Vilain XIII, que la mort dérobe à nos hommages, M. le baron de Vrière, que nous nous

félicitons de voir au milieu de nous, et dont la place était marquée à cette fête, les ministres en fonctions en 1863 et surtout M. Rogier, qui a présidé à la dernière et à la plus importante phase des négociations, M. Rogier qui, après avoir été l'un des fondateurs de notre indépendance, a eu l'heureuse fortune de signer un acte qui en apportait, à certain point de vue, le complément. Enfin, par-dessus tous les autres, il est un nom vers lequel doivent se reporter nos souvenirs reconnaissants, c'est celui du souverain qu'entouraient le respect et les sympathies du monde entier et dont la haute personnalité, en cette circonstance comme en beaucoup d'autres, a exercé une heureuse influence sur nos négociations.

» Messieurs, ouvrier, modeste ouvrier à toutes les heures de ce long travail, témoin de tous les efforts qui, à des degrés divers, ont contribué au succès final d'une tâche patriotique, j'ai voulu, à cette heure et à cette place, signaler à la reconnaissance du pays et de la ville d'Anvers tous ceux qui y ont des droits. En agissant ainsi, je n'obéis pas seulement aux lois de la franchise et de la loyauté, j'éprouve le bonheur le plus vrai de ma vie !

» Je n'aurais pas rendu toute ma pensée, Messieurs, si cette revue rétrospective s'arrêtait au côté belge de la galerie. La Belgique, quelque légitime que fût son désir d'être délivrée d'une charge plus lourde de jour en jour, la Belgique serait difficilement parvenue à ses fins si elle avait trouvé les autres nations sourdes à sa voix. Parmi les chemins qui s'ouvraient devant sa politique, elle a pris le plus droit : elle s'est adressée à la Puissance même au profit de laquelle les Traités de 1839 avaient stipulé une rente sur la navigation de l'Escaut. Son appel a été entendu. Le Cabinet de La Haye, en acceptant nos propositions, a répondu au sentiment réciproque qui rapproche les deux nations et qui, nous l'espérons bien, les conduira, dans leur intérêt commun, à une union de plus en plus amicale, de plus en plus intime.

» Les autres nations, l'entente une fois établie entre la Belgique et les Pays-Bas, sont successivement entrées dans nos vues et l'Amérique s'est jointe à l'Europe pour exonérer la navigation de notre beau fleuve. L'immunité de l'Escaut est ainsi sortie de l'adhésion et du concours de tous les États intéressés et elle a aussi acquis par là un caractère qui ne peut qu'en accroître

le prix à nos yeux. Or, ces mêmes nations qui ont figuré au *Traité libérateur*, nous les voyons, à vingt ans de distance, venant s'associer à une fête précisément destinée à en perpétuer le souvenir. J'ai à cœur de témoigner devant leurs représentants que le temps ne nous fait pas oublier l'aide qui nous a été prêtée jadis et qui, en ce jour, se manifeste encore d'une manière si gracieuse.

» Quelques mots de plus, Messieurs, et je finis.

» Il ne m'appartient pas, vous en saisirez facilement la raison, il ne peut m'appartenir de rechercher ici et de faire ressortir la portée qu'a pu avoir l'abolition du péage de l'Escaut dans l'ordre financier, dans l'ordre commercial, ou à des points de vue peut-être plus élevés. Mais il me sera permis de formuler un vœu. Anvers est aujourd'hui à la tête des ports du continent. Il a lutté pour y parvenir, il devra lutter pour s'y maintenir. On peut être divisé sur les moyens de soutenir la lutte, on ne saurait l'être sur le but à atteindre. Quant à moi, mon vœu le plus cher est que le commerce d'Anvers, qu'elles que puissent être les difficultés ou les concurrences, poursuive la marche ascendante qui fait l'admiration du monde commercial. Je reste fidèle, en l'exprimant devant vous, dans cette circonstance et vers la fin d'une carrière déjà longue, au dévouement qui m'a toujours animé et à la reconnaissance qui m'animerà toujours pour la grande et noble ville qui m'a si généreusement traité. »

La ville d'Anvers célébra, en 1888, par une fête vénitienne merveilleuse, le vingt-cinquième anniversaire de l'affranchissement de l'Escaut, en présence des Ministres, des autorités provinciales et communales et de quelques hauts fonctionnaires du gouvernement. Le baron Lambermont fut, cette fois encore, le héros de la fête, et il prononça, en réponse aux félicitations que lui adressa le président de la Chambre commerciale d'Anvers, un discours dont voici les termes élevés :

« *Monsieur le Président, Messieurs les Membres de la
Chambre de Commerce,*

» Si jamais une émotion a été profonde et légitime, c'est assurément celle que j'éprouve en cet instant.

» Comment ne serais-je pas touché, troublé jusqu'au fond de l'âme?

» Le jour même où fut signé le Traité qui mettait fin au péage de l'Escaut, le Souverain dont le prestige et l'appui éclairé avaient aidé au succès des négociations, le Roi Léopold I^{er}, à la demande de M. Rogier dont je m'honore d'avoir été le collaborateur, me décernait un titre que je n'avais pas cherché.

» Hier, sur la proposition des Ministres ici présents, le Roi Léopold II, qui s'identifie avec tout ce qui intéresse le commerce de la Belgique, m'élevait au plus haut grade de l'Ordre national.

» De telles récompenses excèdent, de beaucoup, ce que j'ai pu faire pour les mériter.

» Et cependant il m'en est venu d'autres et de non moins précieuses.

» A l'époque où l'Escaut fut libéré du péage qui le grevait, le commerce d'Anvers m'a donné des témoignages de sympathie dont le souvenir, après un quart de siècle, est encore gravé dans mon cœur.

» Plus récemment, lors de l'inauguration d'un monument élevé sur l'une de vos places publiques, l'administration communale a bien voulu me signaler comme l'un des auteurs de l'Acte dont elle tenait à perpétuer la mémoire.

» Enfin, devant la splendide scène que nous avons sous les yeux, vous venez d'entendre l'organe du commerce anversois parler de mon concours à l'affranchissement de votre beau fleuve en des termes qui me laissent dans une véritable confusion.

» Il est des circonstances où la parole est impuissante à exprimer les sentiments. Ce cas est le mien. Souffrez donc que je vous assure seulement que ma gratitude égale vos bontés. C'est vous dire qu'elle n'a pas de limites. Monsieur le Président, quand je m'adresse à vous, c'est la ville d'Anvers tout entière que je veux saluer et que je remercie; c'est l'Administration communale,

qui, après tant d'autres attentions, tout à l'heure m'accordait une gracieuse hospitalité ; c'est tout particulièrement la Chambre de commerce qui a organisé cette fête sans égale et qui m'a fait l'honneur de m'y inviter.

» Messieurs, en acquittant ma dette personnelle, je ne crois pas avoir rempli tout mon devoir.

» Dans une autre occasion, j'ai rappelé, devant la plupart d'entre vous, les phases par lesquelles ont passé les négociations qui conduisirent au rachat du péage de l'Escaut. Depuis le jour où l'idée fut conçue et le plan d'exécution nettement tracé, elles se sont poursuivies sans interruption pendant près de sept années. Dans cette longue campagne il a fallu faire appel à beaucoup de dévouements et mettre bien des talents à contribution. Tous nos traités de commerce étaient à dénoncer, la capitalisation des péages du Sund et des Belt devait être poursuivie avant qu'il pût s'agir de l'Escaut, des arrangements nouveaux restaient à conclure avec tous les États maritimes de l'Europe et de l'Amérique, y compris tout particulièrement les États-Unis. C'est sur le terrain ainsi déblayé, c'est après nous être préalablement assuré le concours de toutes les Puissances européennes et des États-Unis, qu'il fut enfin possible de réunir la conférence qui sanctionna définitivement l'abolition du péage de l'Escaut. J'ai cité alors, spécialement, les ministres qui se sont succédé au pouvoir durant cette période laborieuse : M. le vicomte Vilain XIII d'abord, M. le baron de Vrière ensuite, et enfin M. Rogier, auxquels je joindrai M. Frère-Orban, qui a préparé les voies et moyens de la capitalisation.

» En mettant en relief tous les services, en rendant publiquement justice à tous ceux qui, magistrats communaux, fonctionnaires de l'État, diplomates, ministres, ont concouru à la réussite d'une entreprise nationale, je n'ai fait que remplir un simple devoir de loyauté et de vérité. Ce devoir, je tiens d'autant plus à l'accomplir jusqu'au bout qu'il est pour moi, à l'heure actuelle, un réel soulagement. Il me permet, en effet, de reporter vers mes coopérateurs de tout rang et de toute qualité les manifestations bienveillantes dont nous avons été l'objet de la part de la ville et du commerce d'Anvers et que je n'ai dès lors à accepter que comme leur représentant.

» Messieurs, quand il s'agit d'Anvers et de son commerce, le passé et même le présent ne sauraient absorber seuls notre attention et notre sollicitude.

» Sans doute, depuis vingt-cinq ans, des progrès merveilleux ont été réalisés et on peut dire, sans trop se tromper, qu'à propos d'un épisode de son histoire, le commerce d'Anvers célèbre aujourd'hui une sorte de noces d'argent. Cette situation brillante n'est pas née d'une cause unique. La suppression, la réduction de diverses charges qui pesaient sur la navigation ont donné l'élan ; d'autres et d'importantes mesures, vous le savez, ont été adoptées, des travaux qui ont excité l'admiration du monde ont été exécutés, nous pouvons les contempler de cette place même ; mais les diplomates, l'administration communale, les ministres auraient fait une œuvre vaine si le commerce anversoïis n'avait secondé leurs efforts et su tirer parti du magnifique instrument mis à sa disposition. C'est grâce à ces causes réunies, grâce à cette action énergique et persistante qu'Anvers est devenu ce qu'il est : le premier port du continent.

» Anvers, toutefois, n'a pas été seul à grandir. Ailleurs aussi on perfectionne l'outillage, on multiplie les communications, on se dispute les courants commerciaux. Il en est ainsi dans tous les grands ports européens. Messieurs, nous ne jugeons pas ces faits extérieurs avec des idées étroites ou jalouses. Nous pensons que la prospérité de l'un n'est pas nécessairement la ruine de l'autre. Nous estimons même que ce n'est pas avec des voisins pauvres qu'on fait les meilleures affaires. Anvers a d'ailleurs un trait qui lui est propre : il est l'un des grands carrefours commerciaux de l'Europe ; il est le bien commun de toutes les nations, lointaines ou voisines, qui trafiquent par son intermédiaire. Jamais ce caractère n'a mieux apparu que dans le rachat même du péage de l'Escaut, lequel n'a été rendu possible que par le concours unanime et amical des Puissances : c'est un hommage que je désire leur rendre et auquel tout Anvers s'associera.

» Il reste néanmoins vrai que nous vivons à une époque de lutte et de fièvre.

» L'heure de se reposer n'a pas sonné encore et les temps faciles sont passés. Sans parler des graves problèmes qui touchent

à l'ordre social, l'agriculture, l'industrie ont leurs difficultés. Le commerce a les siennes et, pour lui aussi, il est plus que jamais malaisé de conserver et surtout d'élargir sa place au soleil, au soleil de la concurrence.

» Il ne m'appartient pas de discuter, ici même, les moyens de maintenir droit et ferme notre drapeau commercial. Je ne puis engager des responsabilités qui ne sont pas les miennes. Mais ce que je puis dire et ce que je crois fermement, c'est qu'il n'y a pas d'obstacles que la vigilance, l'activité et de virils efforts ne puissent surmonter ; c'est que les résultats déjà obtenus sont le meilleur garant de ce qu'Anvers saura faire encore ; c'est enfin que nous tous, qui avons vu monter la fortune commerciale d'Anvers, nous sommes bien résolus à ne pas la laisser déchoir. Anvers est une des bases de notre édifice national et cette base ne saurait être ébranlée sans mettre en péril l'édifice tout entier.

» Je fais partie, Messieurs, d'une génération qui est déjà sur le chemin de l'autre monde. Des dix-neuf plénipotentiaires, belges ou étrangers, qui ont signé le Traité du 16 juillet 1863, je suis l'un des rares survivants ; mais aussi longtemps qu'il me sera donné de servir mon pays, je serai fidèle aux sentiments d'attachement et de reconnaissance qui m'animent pour le commerce d'Anvers ; jusqu'à la fin de ma carrière, je formerai les vœux les plus sincères et les plus ardents pour sa prospérité, sa marche toujours ascendante et le complet accomplissement de ses destinées, qui se confondent avec celles de notre patrie !

» Messieurs, cette fête n'aurait qu'un intérêt relatif si elle ne visait que les personnes. Elle a une portée autre et plus grande : elle témoigne, à la face du monde, des proportions qu'a prises dans ces derniers temps le commerce d'Anvers, une des forces vives de la nation ; elle montre, à tous les yeux, qu'Anvers a reconquis le rang glorieux qui lui appartenait dans un passé tristement interrompu. C'est sous cet aspect, si heureux pour le sentiment national, qu'il faut la considérer ; c'est à ce titre que nous devons féliciter cette grande et belle cité ! »

CHAPITRE V

Le pilotage, l'éclairage et le balisage de l'Escaut. Le système de jaugeage de la Belgique.

SOMMAIRE

LE PILOTAGE DANS L'ESCAUT ET A SES EMOUCHURES. — L'ÉCLAIRAGE ET LE BALISAGE. — LE SYSTÈME DE JAUGEAGE ADOPTÉ EN BELGIQUE : JAUGEAGE DES NAVIRES DE MER ; JAUGEAGE DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE.

Le Pilotage dans l'Escaut et à ses embouchures.

Le Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 19 avril 1839, porte, en son article 9 :

§ 2. En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, il est convenu que le pilotage et le balisage, ainsi que la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers, seront soumis à une surveillance commune, et que cette surveillance commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet de part et d'autre. Des droits de pilotage modérés seront fixés d'un commun accord, et ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.

En attendant, et jusqu'à ce que ces droits soient arrêtés, il ne pourra être perçu des droits de pilotage plus élevés que ceux qui ont été établis par le tarif de 1829 pour les bouches de la Meuse,

depuis la pleine mer jusqu'à Helvoet, et de Helvoet jusqu'à Rotterdam, en proportion des distances. Il sera au choix de tout navire se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer par l'Escaut, de prendre tel pilote qu'il voudra ; et il sera loisible d'après cela aux deux pays d'établir, dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront jugés nécessaires pour fournir les pilotes. Tout ce qui est relatif à ces établissements sera déterminé par le règlement à intervenir conformément au § 6 ci-après. Le service de ces établissements sera sous la surveillance commune mentionnée au commencement du présent paragraphe. Les deux gouvernements s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures, et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve.

C'est en vertu de ces dispositions que le pilotage dans l'Escaut est exercé en commun, par la Belgique et la Hollande, sur le pied d'une égalité parfaite.

Depuis 1830, le gouvernement belge était resté étranger à l'administration proprement dite du pilotage, tant à Ostende qu'à Anvers. Ce service, entre la mer et la rade de Flessingue, était effectué exclusivement par des pilotes néerlandais stationnant à Flessingue.

Le pilotage en rivière s'effectuait :

De Flessingue à Anvers, par des agents néerlandais ; d'Anvers à Flessingue, par des pilotes belges.

Ces derniers formaient une corporation placée sous la surveillance de l'autorité communale ; l'admission des adhérents était prononcée par une commission composée des négociants et des armateurs notables de la ville d'Anvers.

Immédiatement après la conclusion du Traité avec la Hollande, dès le 22 mai 1839, le gouvernement du Roi demanda aux Chambres les crédits nécessaires pour pouvoir s'acquitter lui-même du service du pilotage. Voici en quels termes il justifiait son projet :

« Il est évident :

» 1° Que c'est l'État qui doit être chargé de l'exécution de l'article 9 du Traité ;

» 2° Qu'il ne peut s'en charger qu'en instituant une administration générale et unique du pilotage.

» Il est dès lors amené par la force des choses à reprendre le pilotage à Anvers et à Ostende. »

L'obligation s'imposait, en effet, pour l'État, de reprendre le pilotage par le fait que des commissaires permanents devaient être commis de part et d'autre (Art. 9, § 2) pour surveiller en commun le pilotage, le balisage et la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers.

Le maintien en bon état des passes navigables du fleuve constituait un intérêt tellement supérieur pour la prospérité du port d'Anvers et de la Belgique entière, qu'il importait que l'État eût en mains le service de pilotage, et exerçât ainsi une autorité directe sur les pilotes appelés quotidiennement à constater les variations et les exhaussements de fonds survenant dans les passes navigables.

L'intervention de l'État dans l'administration du pilotage répondait donc à une nécessité, et était destinée à sauvegarder des intérêts économiques de premier ordre; elle ne l'exposait d'ailleurs à aucune responsabilité du chef des fautes commises par les agents préposés à la conduite des navires et des accidents qui pourraient en résulter. Une loi consacre, en Hollande, cette irresponsabilité; notre législation générale est suffisante pour couvrir l'État en cette matière; une longue jurisprudence a d'ailleurs consacré ce principe d'irresponsabilité.

Le Traité de 1839 ayant consacré le droit pour les deux États riverains d'établir telles stations de pilotage qu'ils jugeraient utiles, sur tout le cours de l'Escaut entre Anvers et la mer, le service néerlandais établit un poste de pilotes à Anvers, tandis que le service belge en met un à Terneuzen et un autre à Flessingue.

Le Règlement du 20 mai 1843¹, pris en exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 relativement au pilotage et à la surveillance commune du fleuve, détermina les règles à observer par les deux services; elles ont pour objet d'assurer une concu-

¹ Nous avons publié ce Règlement au Chapitre III : « Le Traité de 1839. Exécution et complément. »

rence loyale entre les pilotes des deux nationalités et de garantir à tous les pavillons un traitement uniforme et une égalité parfaite de taxes. Ce règlement établissait le montant des droits de pilotage à acquitter par les navires, en proportion de leur tirant d'eau et à raison des saisons d'hiver ou d'été.

Ce tarif ne resta en vigueur que jusqu'en 1863 ; car nous avons vu que le gouvernement belge, parmi les avantages qu'il offrit aux États qui concoururent avec lui au rachat du péage de l'Escaut, leur concéda une diminution notable des taxes de pilotage.

L'article 5 du Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 12 mai 1863, stipula que les droits de pilotage alors perçus sur l'Escaut seraient réduits de

20	p. c.	pour les navires à voiles ;
25	—	remorqués ;
30	—	à vapeur.

La Convention du 15 juillet 1863 établit un nouveau tarif — encore en vigueur aujourd'hui — également basé sur le tirant d'eau des navires et la saison du voyage, applicable aux bateaux d'un tirant d'eau de 15 palmes au moins¹.

Ne sont pas soumis à l'obligation de prendre un pilote :

- 1° Les bâtiments de guerre ;
- 2° Les yachts ou bâtiments de plaisance appartenant à des clubs nautiques² ;
- 3° Les navires ou bâtiments de mer sur lest, dont le tirant d'eau n'atteint pas 19 décimètres ;
- 4° Les navires faisant le cabotage dans le fleuve ;
- 5° Les navires ou bateaux des deux nations faisant la pêche du hareng, de la morue ou du poisson frais, ou servant au transport de la marée fraîche ou du poisson salé.

Cette Convention fut approuvée par un arrêté royal du 21 juillet 1863.

Jusqu'en 1870, la navigation de nuit n'était pas permise dans

¹ Nous avons reproduit, au chapitre consacré au rachat du péage de l'Escaut, le texte de la Convention du 15 juillet 1863 et les tarifs y annexés.

² Voir plus loin l'arrangement conclu, le 20 avril 1833, entre la Belgique et la Hollande.

l'Escaut et à ses embouchures ; cette défense n'avait d'ailleurs d'autre sanction que le refus de l'assistance d'un pilote.

Une série de nouveaux feux ayant été établie, à partir de 1868, dans l'Escaut et à ses embouchures, cette interdiction fut levée par un arrêté royal du 25 avril 1870 qui porte :

« La navigation de nuit dans la rivière et les embouchures de l'Escaut est permise aux bateaux à vapeur.

» Cette autorisation, en ce qui concerne *les bouques*, est aussi accordée aux navires à voiles quand le temps et le vent sont favorables ; elle est même, pour ce genre de bâtiments, étendue aux passes intérieures de l'Escaut, *si le pilote n'y voit pas de danger.* »

L'éclairage du fleuve ayant été postérieurement complété et encore amélioré à diverses reprises, tous les bâtiments sont, en fait, actuellement libres de naviguer la nuit, sous les réserves spéciales édictées à l'égard des navires chargés de matières explosives.

Il est à remarquer que le pilotage en commun finit, comme il commence, en rade d'Anvers, Là cesse ou commence le rôle du pilote et, partant, le service organisé par l'État belge.

Lorsqu'un bâtiment veut se rendre de la rade à quai ou dans les bassins d'Anvers, où s'il désire faire l'opération inverse, il devrait à la rigueur être assisté par un agent agréé par l'autorité communale. Mais, pour ne pas créer un corps spécial de dockmen, l'administration municipale a obtenu de l'État que les mouvements de la rade aux quais ou aux bassins, et *vice-versa*, seraient dirigés par les pilotes belges. Ceux-ci deviennent alors des préposés de l'autorité de la ville d'Anvers, qui est en droit de les punir et même de refuser leurs services s'ils ont commis des fautes.

Pour pouvoir rémunérer ces prestations spéciales, un tarif a été établi par l'arrêté royal du 28 février 1871 ; en voici les principales dispositions :

ARTICLE PREMIER. — Les navires de mer se rendant de la rade d'Anvers à quai, aux embouchures des bassins ou des canaux ou *vice versa*, payeront, à titre de salaire du pilote belge chargé d'effectuer les mouvements :

1° Un navire non mâté à trait carré tel que sloop, tjalk, galiote, etc.	fr. 1.75
2° Un navire mâté à trait carré tel que goelette, brick, etc.	2.50
3° Une barque ou un trois-mâts	3.00
4° Un bateau à vapeur.	2.50

ART. 2. — Tout navire affourché en rade, en amont ou en aval des bassins, et conduit de son mouillage aux quais de la ville, aux embouchures des bassins ou des canaux, payera une somme triple de celle qui est due pour un mouvement ordinaire par les bâtiments de sa catégorie.

ART. 3. — Tout navire passant par l'Escaut pour se rendre d'un bassin dans l'autre payera une somme double de celle due par des bâtiments de sa catégorie pour un mouvement ordinaire.

ART. 4. — Tout navire se rendant de la rade ou des embouchures des bassins ou canaux dans l'un des bassins secs situés aux environs de la ville sera soumis au tarif fixé à l'article 2.

ART. 5. — Tout navire conduit sur un des bancs ou grils payera la taxe fixée à l'article 3.

ART. 6. — Tout mouvement opéré de nuit sera rémunéré conformément à l'article 3.

ART. 7. — Les pilotes sont placés sous les ordres du chef-éclusier ou du capitaine du port dès que le navire dont ils ont la conduite se trouve entre les musoirs des bassins ou dans les embouchures des canaux.

ART. 8. — Notre Ministre des Affaires Étrangères statuera sur le salaire à accorder aux pilotes pour toute prestation de service non prévue au présent arrêté.

Le service du pilotage sur l'Escaut constitue un monopole de l'État. Nous avons vu que celui-ci n'encourt pas de responsabilité du fait des fautes commises par ses agents. Le capitaine et l'armateur du bâtiment sont et demeurent civilement responsables des accidents dus au pilote, que celui-ci ait agi simplement et comme conseiller du capitaine, ou qu'il ait accepté de se substituer à lui dans le commandement.

Mais l'obligation imposée aux capitaines de prendre un pilote appartenant à l'administration officielle du pilotage entraîne, sans conteste, pour le gouvernement, une responsabilité morale à l'endroit de ceux qu'il charge de la conduite des navires. Aussi les candidats, après avoir été soumis à un long stage pratique, ne sont-ils admis au nombre des agents du pilotage qu'à la suite d'un examen et d'un certain nombre de voyages d'essai opérés sous la conduite d'un pilote expérimenté.

Toute erreur de jugement, toute faute commise par un pilote dans l'exercice de ses fonctions, sont sévèrement réprimées ; en cas d'incurie grave ayant provoqué des avaries, échouement, etc., il peut être démis de son emploi.

L'État belge n'a jamais cherché à tirer un bénéfice de l'exploitation du pilotage : en général, les recettes et les dépenses de ce service se balancent.

Les pilotes sont rétribués au prorata des recettes qu'ils procurent au Trésor. Ce mode de rémunération, adopté également par le gouvernement néerlandais, est inhérent à la concurrence établie entre les deux services. Il en résulte que les uns et les autres ont tout intérêt à desservir les navires, et qu'ils vont souvent à leur rencontre jusque sous les côtes d'Angleterre.

Nous avons dit que le pilotage *en commun*, prévu par le Traité de 1839, est limité à la section du fleuve comprise entre Anvers et la mer. Quant au pilotage sur la partie de l'Escaut en amont d'Anvers, il est exclusivement effectué par les soins de l'administration belge qui a déterminé des tarifs pour les divers parcours par le même arrêté royal du 21 juillet 1863 qui portait approbation de la Convention conclue le 15 juillet 1863 avec le royaume des Pays-Bas¹.

Des pilotes spéciaux sont chargés de desservir les navires sur cette section et, conséquemment, se substituent pour parachever le parcours aux pilotes belges ou néerlandais qui ont eu la conduite de Flessingue jusqu'en rade d'Anvers.

¹ Le texte de cet arrêté royal et des tarifs y annexés a été reproduit au chapitre relatif au Rachat du péage de l'Escaut.

Le pilotage sur tout le parcours de l'Escaut est obligatoire. Si un capitaine ne prend pas le pilote qu'il peut obtenir, il est néanmoins tenu de payer le droit ; il peut, de plus, être poursuivi en cas d'accident.

Les capitaines n'ont donc aucun intérêt à ne pas se servir de pilote, et ils risqueraient en outre d'avoir, pour le règlement d'avaries, de graves difficultés avec les compagnies d'assurances à raison de leur refus de prendre un agent breveté.

Nous reproduisons ci-après les diverses conventions conclues relativement au service du pilotage entre la Belgique et les Pays-Bas, qui n'ont pas encore trouvé place dans ce travail :

Arrangement du 20 avril 1855, entre la Belgique et les Pays-Bas assimilant aux navires de guerre, en ce qui concerne le pilotage sur l'Escaut et ses embouchures, les bâtiments de plaisir dits yachts¹.

DÉCLARATION BELGE

Le gouvernement de S. M. le Roi des Belges et celui de S. M. le Roi des Pays-Bas, ayant jugé désirable d'assimiler aux bâtiments de guerre, en ce qui concerne le pilotage sur l'Escaut et ses embouchures, les bâtiments de plaisir dits *yachts*, à l'instar de ce qui a lieu chez la plupart des nations maritimes, le sousigné, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges, a été autorisé à déclarer et déclare :

Qu'à la condition qu'une déclaration semblable soit faite de la part du gouvernement de S. M. le Roi des Pays-Bas, le gouvernement de S. M. le Roi des Belges est prêt à donner les ordres nécessaires pour que l'article 48 du règlement du 20 mai 1843²,

¹ *Moniteur belge* du 10 mai 1855.

² Art. 48. — Ne seront pas soumis à l'obligation de prendre un pilote :

1° Les bâtiments de guerre ;

2° Les navires ou bâtiments de mer sur l'est dont le tirant d'eau n'atteint pas 15 décimètres ;

3° Les navires faisant le cabotage dans le fleuve ;

4° Les navires ou bateaux des deux nations faisant la pêche du hareng, de la morue ou du poisson frais, ou servant au transport de la marée fraîche ou du poisson salé.

Si les patrons des bâtiments de cette dernière catégorie préféraient se servir d'un pilote, ils payeront la moitié du droit fixé.

pour l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section I, du Traité du 5 novembre 1842, relativement au pilotage et à la surveillance commune, article concernant les exceptions à l'obligation générale établie par l'article 35 du dit règlement¹, soit étendu et rendu applicable aux bâtiments de plaisir dits *yachts*, appartenant à des yachts-clubs dûment constitués et reconnus comme tels.

La Haye, le 20 avril 1855.

WILLMAR.

DÉCLARATION NÉERLANDAISE

Le gouvernement de S. M. le Roi des Pays-Bas et celui de S. M. le Roi des Belges, ayant jugé désirable d'assimiler aux bâtiments de guerre, en ce qui concerne le pilotage sur l'Escaut et ses embouchures, les bâtiments de plaisir dits *yachts*, à l'instar de ce qui a lieu chez la plupart des nations maritimes, le sous-signé, Ministre des Affaires Étrangères de S. M. le Roi des Pays-Bas, a été autorisé à déclarer et déclare :

Qu'à la condition qu'une déclaration semblable soit faite de la part du gouvernement de S. M. le Roi des Belges, le gouvernement de S. M. le Roi des Pays-Bas est prêt à donner les ordres nécessaires pour que l'article 48 du règlement du 20 mai 1843, pour l'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section I, du Traité du 5 novembre 1842, relativement au pilotage et à la surveillance commune, article concernant les exceptions à l'obligation générale établie par l'article 35 du dit règlement, soit étendu et rendu applicable aux bâtiments de plaisir dits *yachts*, appartenant à des yachts-clubs dûment constitués et reconnus comme tels.

La Haye, le 20 avril 1855.

VAN HALL.

1 ART. 35. — Tout capitaine ou patron de navire, se rendant de la pleine mer en Belgique ou de la Belgique en pleine mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, ne se trouvant pas dans les cas exceptionnels prévus par l'article 48, sera tenu de prendre un pilote de l'un ou de l'autre des deux pays.

Convention conclue à La Haye, le 2 août 1873, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour affranchir les bateaux à vapeur-remorqueurs et les bateaux à vapeur faisant des courses d'essai, de l'obligation de prendre un pilote dans l'Escaut et ses embouchures¹.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas ayant pris connaissance des dispositions formulées par les commissaires permanents belges et néerlandais, le 10 avril 1873, pour affranchir les bateaux à vapeur-remorqueurs et les bateaux à vapeur faisant des courses d'essai, de l'obligation de prendre un pilote dans l'Escaut et ses embouchures (tant à la remonte qu'à la descente), ont résolu d'approuver ces dispositions et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES,

Le comte Gabriel-Auguste vander Straten-Ponthoz, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg ;

ET SA MAJESTÉ LE ROI DES PAYS-BAS :

Le sieur Joseph-Louis-Henri-Alfred baron Gericke de Herwynen, Son Ministre des Affaires Étrangères ;

Et le sieur Louis-Gérard Brocx, Son Ministre de la Marine ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. — Les dispositions signées à Flessingue, le 10 avril 1873, par les commissaires permanents belges et néerlandais et ci-annexées sont approuvées ; elles seront considérées comme insérées mot à mot dans la présente convention et seront comprises dans les ratifications de cette dernière.

ART. 2. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à La Haye aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé leur cachet.

Fait à La Haye, en double original, le 2 août 1873.

(L. S.) C^{te} VANDER STRATEN-PONTHOZ.

(L. S.) L. GERICKE

(L. S.) BROCX.

(1) *Moniteur belge* du 1^{er} octobre 1873.

CONVENTION

Le gouvernement belge et le gouvernement néerlandais, voulant affranchir les bateaux à vapeur-remorqueurs et les bateaux à vapeur faisant des courses d'essai, de l'obligation de prendre un pilote dans l'Escaut et ses embouchures (tant à la remonte qu'à la descente), ont désigné à cette fin :

Le gouvernement belge :

MM. J. Van Haverbeke et A. Stessels, commissaires permanents pour la surveillance commune de la navigation et des services du pilotage dans l'Escaut et ses embouchures, etc. ;

Le gouvernement néerlandais :

MM. Jhr. H.-P. de Kock et H. Engelsman-Kleijnhens, commissaires permanents pour la surveillance commune de la navigation et des services du pilotage dans l'Escaut et ses embouchures, etc.

Lesquels se sont réunis à Flessingue, en vertu des pouvoirs respectifs qui leur ont été conférés, et sont convenus des dispositions suivantes :

ART. 1^{er}. Les bateaux à vapeur faisant le service de remorque et ceux qui font des courses d'essai dans l'Escaut ou dans ses embouchures, feront désormais partie de la catégorie des navires mentionnés à l'article 48 de la Convention internationale du 15 juillet 1863, et, comme eux, ils ne seront plus soumis à l'obligation de prendre un pilote, pourvu que ces navires ne se livrent pas à des opérations commerciales en transportant soit des voyageurs, soit des marchandises.

ART. 2. — La présente Convention ne sera mise à exécution qu'après approbation des gouvernements respectifs.

Fait en double à Flessingue, le 10 avril 1873, dont un en français et un autre en néerlandais.

(L. S.) J. VAN HAVERBEKE.

(L. S.) A. STESSELS.

(L. S.) H. DE KOCK.

(L. S.) KLEIJNHENS.

L'échange des ratifications de cette Convention eut lieu, à La Haye, le 16 septembre 1873.

Convention conclue à La Haye, le 29 septembre 1875, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour affranchir du droit additionnel stipulé au § 3 de l'article 36 du règlement du 20 mai 1843, modifié par la Convention du 15 juillet 1863, les bâtiments qui, dans la Manche ou le Pas-de-Calais, prendront un pilote pour l'une des stations de l'Escaut 1.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas ayant pris connaissance des dispositions formulées le 29 juin 1875 par les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance commune des services du pilotage dans l'Escaut, afin d'affranchir du droit additionnel, stipulé au § 3 de l'article 36 du Règlement du 20 mai 1843, modifié par l'arrangement du 15 juillet 1863, annexé à la Convention du 19 septembre 1863, les bâtiments qui, dans la Manche ou le Pas-de-Calais, prendront un pilote pour l'une des stations de l'Escaut, ont résolu d'approuver ces dispositions et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, le comte Gabriel-Auguste vander Straten-Ponthoz, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Pays-Bas; et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, M. Pierre-Joseph-Auguste-Marie Van der Does de Willebois, Son Ministre des Affaires Étrangères, et M. Guillaume-Frédéric van Erp Taalman Kip, Son Ministre de la Marine.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions signées à Anvers, le 29 juin 1875, par les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance commune des services de pilotage dans l'Escaut et ci-annexées, sont approuvées; elles seront considérées comme insérées mot à mot dans la présente Convention et seront comprises dans les ratifications de cette dernière.

ART. 2. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à La Haye, aussitôt que faire se pourra.

1 *Moniteur belge* du 5 décembre 1875.

En foi de quoi, les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé leur cachet.

Fait à La Haye, en double original, le vingt-neuvième jour du mois de septembre de l'an mil huit cent soixante-quinze.

(L. S.) C^{te} VANDER STRATEN-PONTHOZ.

(L. S.) VAN DER DOES DE WILLEBOIS.

(L. S.) TAALMAN KIP.

Le gouvernement belge et le gouvernement néerlandais, voulant affranchir du droit additionnel stipulé au § 3 de l'article 36 du Règlement du 20 mai 1843, modifié par la Convention du 15 juillet 1863, les bâtiments qui, dans la Manche ou le Pas-de-Calais, prendront un pilote pour l'une des stations de l'Escaut, ont désigné à cette fin :

Le gouvernement belge, MM. J. van Haverbeke et Ch. de Boninge, commissaires permanents pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut;

Le gouvernement néerlandais, MM. Jhr H.-P. de Kock et H. Engelsman Kleynhens, commissaires permanents pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut;

Lesquels, s'étant réunis à Anvers, en vertu des pouvoirs respectifs qui leur ont été conférés, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — A partir du 1^{er} janvier 1876, le droit additionnel imposé par le § 3 de l'article 36 du Règlement du 20 mai 1843, modifié par la Convention du 15 juillet 1863, aux bâtiments qui prennent un pilote dans la Manche ou le Pas-de-Calais, est aboli.

ART. 2. — La présente Convention ne sera mise à exécution qu'après approbation des gouvernements respectifs.

Fait en double expédition à Anvers, le 29 juin 1875, dont une expédition en français et une autre en néerlandais.

(S.) J. VAN HAVERBEKE; (S.) H. DE KOCK.

(S.) CH. DE BONINGE; (S.) KLEYNHENS.

L'échange des ratifications eut lieu, à La Haye, le 23 novembre 1875.

Convention conclue à la Haye, le 17 juillet 1876, entre la Belgique et les Pays-Bas, afin de modifier le système de signaux d'appel des pilotes établi par le § 1^{er} de l'article 16 du Règlement international du 20 mai 1843.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, ayant pris connaissance des dispositions formulées, le 7 avril 1876, par les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance commune des services de pilotage dans l'Escaut, afin de modifier le système de signaux d'appel de pilotes établi par le § 1^{er} de l'article 16 du Règlement international du 20 mai 1843, ont résolu d'approuver ces dispositions et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES,

Le Comte Gabriel-Auguste van der Straten-Ponthoz, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, et

SA MAJESTÉ LE ROI DES PAYS-BAS,

M. Pierre-Joseph-Auguste-Marie van der Does de Willebois, Son Ministre des Affaires Étrangères, et M. Guillaume-Frédéric van Erp Taalman Kip, Son Ministre de la Marine,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions signées à Flessingue, le 7 avril 1876, par les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance commune des services de pilotage dans l'Escaut, et ci-annexées, sont approuvées; elles seront considérées comme insérées mot à mot dans la présente Convention et seront comprises dans les ratifications de cette dernière.

ART. 2. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à La Haye aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé leur cachet.

Fait à La Haye, en double original, le dix-septième jour du mois de juillet de l'an mil huit cent soixante-seize.

(L. S.) C^{te} AUG^{te} VAN DER STRATEN-PONTHOZ.

(L. S.) VAN DER DOES DE WILLEBOIS.

(L. S.) TAALMAN KIP.

CONVENTION

Le gouvernement belge et le gouvernement néerlandais, désirant mettre, dans une certaine mesure, le § 1^{er} de l'article 16 du Règlement international du 20 mai 1843 en harmonie avec les prescriptions de la section 19 du « Merchant Shipping Acts Amendment », proposées par le gouvernement britannique, ont désigné à cette fin :

Le gouvernement belge :

MM. J. Van Haverbeke et Ch. de Boninge, commissaires permanents pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut ;

Le gouvernement néerlandais :

MM. Jhr H.-P. de Kock et H. Engelsman-Kleynhens, commissaires permanents pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut.

Lesquels, s'étant réunis à Flessingue, en vertu des pouvoirs respectifs qui leur ont été conférés, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — A partir du 1^{er} octobre 1876, le premier paragraphe de l'article 16 du Règlement international du 20 mai 1843 sera conçu de la manière suivante :

ART. 16. — Le signal d'appel d'un pilote sera :

A. De jour :

1^o Le pavillon national ou ce pavillon encadré d'une bande blanche, hissé en tête du mât de misaine si le bâtiment a plus d'un mât, et en tête du grand mât s'il n'a qu'un mât ;

2^o Le signal PT du Code général des signaux ;

B. De nuit :

1^o Un feu de Bengale bleu qui sera brûlé de quinze en quinze minutes ;

2^o Un feu blanc placé à intervalles réguliers au-dessus du bastingage de manière à le rendre, à chaque exhibition, visible pendant une minute.

Ces signaux pourront se faire soit séparément, soit conjointement.

ART. II. — La présente Convention ne sera mise à exécution qu'après l'approbation des gouvernements respectifs.

Fait en double expédition à Flessingue, le 7 avril 1876, dont une en français et une autre en néerlandais.

Les commissaires permanents belges,

(S) J. VAN HAVERBEKE.

(S) CH. DE BONINGE.

Les commissaires permanents néerlandais,

(S) H. DE KOCK.

(S) KLEYNHENS.

L'échange des ratifications eut lieu à La Haye le 22 août 1876.

Convention signée à La Haye, le 4 mai 1891, entre la Belgique et les Pays-Bas, à l'effet de modifier l'article 59 du Règlement international du 20 mai 1843, relatif au pilotage dans l'Escaut et à la surveillance commune du fleuve¹.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, et en Son nom, Sa Majesté la Reine-Régente du royaume, ayant résolu de donner Leur approbation aux dispositions arrêtées, le 12 février 1891, par les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance commune de la navigation et des services du pilotage dans l'Escaut, à l'effet de modifier l'article 59 du Règlement international du 20 mai 1843, relatif au pilotage et à la surveillance commune, ont nommé à cet effet pour Leurs plénipotentiaires, savoir :

1. *Session de 1890-1891.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 28 juillet 1891 : p. 212. — Rapport. Séance du 8 août : p. 213.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 11 août 1891 : p. 1825.

SÉNAT.

Annales parlementaires. — Dépôt du rapport. Séance du 18 août 1891 : p. 445. — Discussion et adoption. Séance du 19 août : p. 465.

Moniteur belge du 6 mars 1892.

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES,

Le baron d'Anethan, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près de Cour Royale des Pays-Bas;

SA MAJESTÉ LA REINE-RÉGENTE DU ROYAUME DES PAYS-BAS,

Le Jonkheer Cornélis Hartsen, Ministre des Affaires Étrangères de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, et

Le sieur Gérard Kruijs, capitaine de vaisseau, Ministre de la Marine de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions signées, en textes français et néerlandais, à Anvers, le 12 février 1891, par les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance commune de la navigation et des services du pilotage dans l'Escaut et ci-annexées en copie, sont approuvées.

Elles seront considérées comme insérées mot à mot dans la présente Convention et comme faisant partie intégrante de cette Convention.

ART. 2. — La présente Convention, dressée en deux exemplaires, sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à La Haye aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye, le 4 mai 1891.

(L. S.) B^{on} D'ANETHAN.

(L. S.) HARTSEN.

(L. S.) KRUIJS

CONVENTION

Les gouvernements belge et néerlandais ayant considéré qu'il y a lieu d'apporter des modifications à l'article 59 du Règlement

international du 20 mai 1843 pour le pilotage dans l'Escaut, par suite de l'introduction dans les Pays-Bas du nouveau Code pénal, loi du 3 mars 1881 (Journal officiel n° 35), par lequel, à dater du 1^{er} septembre 1891, la loi du 6 mars 1818 (Journal officiel n° 12) sera abrogée¹, ont désigné à cette fin :

Le gouvernement belge :

MM. N. Allo et P. Petit, commissaires permanents pour la surveillance commune de la navigation et des services du pilotage dans l'Escaut;

Le gouvernement néerlandais :

MM. J. Spanjaard et J. G. de Ruijter de Wildt, commissaires permanents pour la surveillance commune de la navigation et des services du pilotage dans l'Escaut, lesquels se sont réunis à Anvers, munis des pouvoirs respectifs qui leur ont été conférés, et sont convenus de ce qui suit, savoir :

ARTICLE PREMIER. — A dater du 1^{er} septembre 1891, l'article 59 du susdit Règlement international du 20 mai 1843 sera ainsi conçu :

« Les infractions au présent Règlement commises par les pilotes ou autres personnes employées au service du pilotage, seront jugées et punies conformément aux lois en vigueur dans le pays où est le siège principal de l'administration à laquelle appartiendront les contrevenants, sans préjudice des peines de discipline que chaque administration pourra infliger à ses pilotes, etc. »

L'article 59 du Règlement international du 20 mai 1843 sur le pilotage dans l'Escaut disposait comme suit :

« Les contraventions au présent règlement commises par les pilotes ou autres personnes employées au service du pilotage seront jugées et punies, d'après les dispositions de la loi du 6 mars 1818, par le tribunal correctionnel dans le ressort duquel est le siège principal de l'administration à laquelle appartiendront les contrevenants, sans préjudice des peines de discipline que chaque administration pourra infliger à ses pilotes. »

La loi du 6 mars 1818 devant cesser d'être en vigueur dans les Pays-Bas à partir du 1^{er} septembre prochain, le gouvernement néerlandais demande que l'article 59 du règlement sur le pilotage soit modifié de manière à faire disparaître la mention de cette loi.

ART. 2. — La présente Convention n'entrera en vigueur qu'après approbation des gouvernements respectifs.

Fait en double, à Anvers, le 12 février 1891.

Les commissaires permanents belges,

(S.) N. ALLO.

(S.) P. PETIT.

Les commissaires permanents néerlandais,

(S.) J. SPANJAARD.

(S.) J.-C. DE RUIJTER DE WILDT.

L'échange des ratifications eut lieu, à La Haye, le 11 février 1892.

Convention conclue à La Haye, le 22 mars 1901, entre la Belgique et les Pays-Bas, en vue de rendre applicables sur l'Escaut et à ses embouchures les signaux d'appel de pilote prévus dans le nouveau Code international des signaux¹.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, ayant pris connaissance des dispositions formulées le 25 Octobre 1900 par les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance commune des services de pilotage dans l'Escaut, afin de modifier le système de signaux d'appel de pilote établi par le § 1 de l'article 16 du Règlement international du 20 mai 1843, tel que ce paragraphe a été modifié par la Convention conclue le 17 juillet 1876, ont résolu d'approuver ces dispositions et ont nommé à cet effet pour Leurs plénipotentiaires, savoir :

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

Le Comte Degrelle Rogier, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté la Reine des Pays-Bas ;

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

Monsieur Guillaume-Henri de Beaufort, Son Ministre des

¹ *Moniteur belge* du 19 mai 1901.

Affaires Étrangères, et le Jonkheer Jacques-Alexandre Röell, Son Ministre de la Marine, lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. — Les dispositions signées à Flessingue le 25 Octobre 1900, en langues française et néerlandaise, par les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance commune des services de pilotage dans l'Escaut, ci-annexées en copie, sont approuvées; la teneur respective de ces dispositions est considérée comme insérée dans la présente Convention et sera comprise dans la ratification de cette dernière.

ART. 2. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à La Haye aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye en double original, le 23 mars 1901.

(L. S.) C^{te} DEGRELLE ROGIER. (L. S.) W.-H. DE BEAUFORT.
(L. S.) RÖELL.

CONVENTION

Le gouvernement belge et le gouvernement néerlandais, désirant mettre le paragraphe 1^{er} de l'article 16 du Règlement international du 20 mai 1843 en harmonie avec les prescriptions du nouveau Code international des signaux, adopté par les diverses Puissances maritimes, ont désigné à cette fin :

Le gouvernement belge : MM. N. Allo et L. Roger, commissaires permanents pour la surveillance commune de la navigation et des services du pilotage, etc., dans l'Escaut,

Le gouvernement néerlandais : MM. J.-C. de Ruyter de Wildt et J.-W.-A.-F. van Maren Bentz van den Berg, commissaires permanents pour la surveillance commune de la navigation et des services du pilotage, etc., dans l'Escaut.

Lesquels s'étant réunis à Flessingue, en vertu des pouvoirs respectifs qui leur ont été conférés, sont convenus des dispositions suivantes :

ART. 1^{er}. — A partir du 1^{er} mai 1901, le paragraphe 1^{er} de l'article 16 du Règlement international du 20 mai 1843, tel qu'il a été modifié par la Convention du 7 avril 1876, approuvée par les deux gouvernements sous la date du 17 juillet suivant, sera conçu de la manière ci-après :

ART. 16. — Les signaux suivants faits ou exhibés, soit simultanément, soit séparément, seront considérés comme étant des signaux d'appel de pilote :

A. De jour :

- 1° Hissé à l'avant, le pavillon national encadré d'une bande blanche d'un cinquième de la largeur du pavillon ;
- 2° Le signal *P. T.* du Code international des signaux ;
- 3° Le pavillon *S* du susdit Code, surmonté ou non de la flamme caractéristique du Code ;
- 4° Le signal de distance, consistant en un cône, la pointe tournée vers le haut et surmonté de deux boules ou formes ressemblant à des boules.

B. De nuit :

- 1° Le feu pyrotechnique, communément appelé « blue light », exhibé toutes les 15 minutes ;
- 2° Un feu brillant blanc, à intermittences, ou exhibé à de courts ou de fréquents intervalles un peu au-dessus des bastingages, chaque fois pendant environ une minute.

ART. 2. — La présente Convention ne sera mise en exécution qu'après l'approbation des gouvernements respectifs.

Fait, en double expédition, à Flessingue, le 25 octobre 1900, dont une expédition en français et une autre en néerlandais.

*Les Commissaires permanents
belges :*

(S) ALLO.
(S) L. ROGER.

*Les Commissaires permanents
néerlandais :*

(S) J.-C. DE RUYTER DE WILDT.
(S) VAN DEN BERG.

(L. S.) C^o DEGRELLE ROGIER.

L'échange des ratifications eut lieu, à La Haye, le 30 avril 1901.

L'Éclairage et le Balisage

L'Escaut est parfaitement éclairé et balisé depuis la mer jusqu'à Anvers.

L'éclairage est suffisamment intense pour qu'il ne soit pas plus dangereux, pour les bâtiments, de naviguer la nuit que le jour.

L'article 18 du Traité, conclu le 5 novembre 1842, entre la Belgique et les Pays-Bas, portait :

ART. 18. — Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à établir de nouveaux fanaux à Terneuzen et à Bath, comme aussi à entretenir ces deux feux et ceux déjà existants à Flessingue et à Westcappelle, le tout ainsi que cela sera arrêté, de commun accord, par la commission mixte d'Anvers.

D'un autre côté, le gouvernement belge, en compensation des dépenses que les Pays-Bas supporteront de ce chef, et surtout en considération de l'établissement de nouveaux feux, consent à la perception d'un droit de 3 cents des Pays-Bas par tonneau à la remonte, et 3 cents par tonneau à la descente, lequel sera recouvré de la même manière et par les mêmes agents que le droit unique de navigation mentionné au § 3 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839.

Toutefois, il sera loisible au gouvernement belge de payer une somme annuelle de 10,000 florins, en remplacement du droit établi par le paragraphe ci-dessus.

Ce droit ou cette indemnité ne sera payable qu'après l'échange des ratifications des règlements à faire en vertu du présent Traité et après l'établissement des nouveaux feux susmentionnés.

Le gouvernement belge usa immédiatement de la faculté que lui réservait ce Traité; il mouilla un bateau-phare dans la passe des « Wielingen » et établit, par la loi du 24 décembre 1846, un second droit de 6 cents par tonneau de jauge (3 cents à l'entrée et 3 cents à la sortie) à charge de tout navire se rendant en Belgique par les passes maritimes de l'Escaut.

Chaque navire payait donc au total 0.18 69/100 par tonneau

de jauge à titre de taxes de fanaux et le Trésor belge touchait de ce chef de 1,300,000 à 1,350,000 francs par an.

L'imposition de ce droit de fanal était une charge assez lourde pour la navigation, contre laquelle ne cessaient de protester les administrations communales des principaux ports belges. Le gouvernement consentit à leur donner satisfaction sur ce point à la condition qu'elles-mêmes réduiraient les taxes de quai, port ou bassin qu'elles percevaient sur les navires qui mouillaient dans ces ports.

Une loi du 12 juillet 1895 autorisa le gouvernement à exempter les navires de mer de tout droit de fanal; mais elle stipula que « cette disposition ne serait pas applicable aux navires en destination ou venant de ports belges où les taxes de quai, port ou bassin, perçues au profit de la commune, seraient supérieures à 50 centimes en principal et additionnels, par tonneau de jauge nette ».

Après de longues négociations avec la ville d'Anvers, qui consentit aux réductions prévues par la loi de 1895, le gouvernement supprima les taxes de fanaux à partir du 1^{er} février 1896¹.

Malgré cette suppression du droit de fanal, le gouvernement belge continua de payer aux Pays-Bas les 10,000 florins stipulés à l'article 18 de la Convention du 5 novembre 1842. C'est lui qui assumait cependant la charge de tous les frais d'érection et d'entretien du grand nombre de feux nouvellement établis tant sur le territoire néerlandais que sur le territoire belge, ainsi que des salaires des agents préposés au service de l'éclairage. Il consentit à ces sacrifices dans l'intérêt de la navigation sur Gand et sur Anvers.

Les bouées et les balises sont nombreuses dans l'Escaut, et répondent aux nécessités qu'impose la navigation dans un cours d'eau dont les passes sont sujettes à de fréquentes variations.

Des commissaires permanents, nommés par les deux gouvernements, règlent en commun les changements à apporter dans les amers qui servent de guides sur la section belge et la section néerlandaise. Une commission mixte de pilotes des deux administrations est chargée de reconnaître périodiquement les diffé-

¹ *Moniteur belge* du 16 janvier 1896. Loi du 11 janvier de cette année.

rentes passes, et c'est d'après ces constatations pratiques que l'on modifie, si le besoin s'en fait sentir, l'emplacement des balises et des bouées.

Les pilotes des deux services sont régulièrement informés de tout changement apporté aux balises et aux bouées sur toutes les parties du fleuve comprises entre Anvers et la mer.

Les bouées sont de formes et de couleurs diverses et portent un numéro.

Une des grandes difficultés de la navigation pendant le chargement des glaces réside dans la disparition des bouées ordinaires. Pour remédier à ce grave inconvénient, on mouille en hiver de longs espars en acier, à l'instar de ce qui se pratique aux États-Unis d'Amérique (*spar buoys*); elles résistent en général à la poussée des glaçons. De plus, pour que les pilotes aient des points de reconnaissance fixes pendant les brumes que les glaces produisent, on a peint les cabanons des nombreux feux de l'Escaut de rayures et de teintes conventionnelles qui font que les feux, dans ces circonstances, fournissent dans le jour les mêmes indications utiles qu'on en retire la nuit pour les directions à suivre.

Le service des bouées et des balises est fait gratuitement par les deux nations intéressées.

Nous reproduisons ci-dessous le texte de diverses conventions conclues par la Belgique et les Pays-Bas pour améliorer le balisage et l'éclairage de l'Escaut.

Convention conclue, le 31 mars 1866, entre la Belgique et les Pays-Bas pour l'établissement d'une série de nouveaux feux dans l'Escaut et à ses embouchures¹.

S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, ayant pris connaissance des dispositions formulées par les commissaires belges et néerlandais, à Anvers, le 26 décembre 1865, pour l'établissement d'une série de nou-

(1) *Moniteur belge* du 17 mai 1866.

veaux feux dans l'Escaut et à ses embouchures, ont résolu d'approuver ces dispositions et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

S. M. le Roi des Belges, le sieur Aldephonse-Alexandre-Félix baron du Jardin, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas, et

S. M. le Roi des Pays-Bas, les sieurs Épimaque-Jacques-Jean-Baptiste Cremers, Ministre des Affaires Étrangères, et Jean-Guillaume Blangen, lieutenant-général, Son aide de camp en service extraordinaire et Ministre de la Guerre, chargé temporairement du portefeuille de la Marine ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions signées à Anvers, le 26 décembre 1865, par les commissaires permanents belges et néerlandais, pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut et ci-annexées, sont approuvées ; elles seront considérées comme insérées mot à mot dans la présente Convention et seront comprises dans les ratifications de cette dernière.

Quant au bateau-phare mentionné à l'article 1^{er} des susdites dispositions, sous littera A, il demeure expressément entendu que l'établissement par la Belgique de ce feu, sera considéré comme ayant uniquement pour but de faciliter la navigation de nuit vers Anvers, toute question de souveraineté réservée de part et d'autre.

ART. 2. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à La Haye, dans un délai de trois mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye, le 31 mars 1866.

(L. S.) BARON DU JARDIN.

(L. S.) E. CREMERS.

(L. S.) J.-W. BLANKEN.

DISPOSITIONS SIGNÉES A ANVERS,
LE 26 DÉCEMBRE 1865.

ARTICLE PREMIER. — L'établissement des feux dont la nomenclature suit a été jugé nécessaire.

Dans les bouches de l'Escaut

Passé des Wielingen

A. Un bateau-phare, dans la partie extérieure de cette passe, près de la bouée noire n° 2, dans l'alignement de Bruges par Lisseweghe.

Ce bâtiment montrera un feu à éclats rouges.

B. Deux feux blancs d'alignement, sur la digue de mer près de l'endroit dit *Nieuwe-Sluis*.

Passé dite « Oostgat »

C. Un feu blanc fixe, sur un monticule placé entre les deux premières grandes dunes situées au nord de Zoutelande.

Ce feu est destiné à jalonner avec celui de Westkapelle.

D. Deux feux fixes blancs d'alignement, sur la partie la plus orientale des dunes dites *Kaapduintjes*.

Dans l'Escaut occidental.

E. Un bateau fanal, montrant un feu blanc fixe, dans le chenal d'Everingen.

F. Un feu blanc fixe, sur la pointe de Baarland.

G. Un feu blanc fixe, sur la pointe de la digue, à l'endroit dit *Biezelinschenham*.

H. Un feu blanc fixe, sur la jetée occidentale du port de Hansweert (ce feu, devant servir pour indiquer l'embouchure du canal de Sud Beveland, sera construit et entretenu aux frais exclusifs du gouvernement des Pays-Bas).

I. Un feu fixe blanc, sur la partie extérieure de la berme de Welsoorden.

J. Un bateau fanal, montrant un feu blanc fixe sur la partie est du petit banc de Welsoorden.

K. Un bateau fanal, montrant un feu blanc fixe, sur la pointe de Valkenisse.

L. Un feu fixe blanc, placé sur la digue de mer qui longe la face ouest du fort de Bath, pour servir de direction dans la passe d'aval.

M. Un feu fixe blanc, sur la même digue dans le nord-ouest du précédent, pour servir de direction vers l'amont.

N. Un bateau fanal, montrant un feu fixe blanc, sur le territoire belge, entre le banc dit *Ballast-Plaats* et le petit banc du Vieux-Doel.

O. Un feu fixe blanc sur la digue de l'ancien fort Frederik.

ART. 2. — Par suite du nouveau mode d'éclairage adopté pour la passe des Wielingen et de la disparition du banc dit *Paarde-Markt*, le bateau-phare qui est actuellement mouillé près de ce banc, devenant inutile en ce moment, sera provisoirement enlevé. Cependant il est convenu entre le gouvernement belge et celui des Pays-Bas que la Belgique conserve le droit de replacer ce bateau-phare à son mouillage actuel, si le banc dit *Paarde-Markt* venait à se reformer et devenait un nouveau danger pour la navigation. Toutefois, le gouvernement néerlandais maintient la réserve qu'il a faite antérieurement à l'occasion du placement de ce bateau.

ART. 3. — Chacun des deux pays construira et érigera les feux à terre à placer sur son propre territoire.

ART. 4. — Tous les bateaux-feux indistinctement seront construits par le gouvernement belge; ceux d'entre eux qui devront servir sur le territoire des Pays-Bas seront, après leur achèvement complet, remis au gouvernement néerlandais, pour être placés à leur station.

ART. 5. — Les plans et devis estimatifs de tous les travaux à exécuter, tant pour la construction des feux à terre que pour les feux flottants, seront soumis à l'approbation des commissaires permanents et arrêtés de commun accord.

ART. 6. — Tous les travaux à exécuter sur le territoire néerlandais feront, autant que possible, l'objet d'une adjudication publique, et les soumissions ne seront admises qu'après qu'elles auront été approuvées par les deux gouvernements.

ART. 7. — Les commissaires permanents belges auront à toute époque le droit d'inspection et de surveillance sur tous les travaux de construction et d'entretien des feux. Si par eux-mêmes, par le rapport des pilotes, ou par tous autres moyens, ils reconnaissent que le service d'éclairage laisse à désirer, ils en informeront sans délai leurs collègues des Pays-Bas, afin qu'il soit pris des mesures pour faire cesser sans retard tous sujets de plainte.

ART. 8. — Les deux gouvernements s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour activer les travaux, de manière que le nouveau service puisse fonctionner dans le plus bref délai possible.

ART. 9. — Tous les frais à faire par le gouvernement néerlandais, pour l'établissement, sur son territoire, de la série de feux dont la construction lui incombe, seront payés par le gouvernement belge, au fur et à mesure de l'achèvement des travaux, ou aux époques fixées par les conditions d'adjudication.

Ces paiements auront lieu un mois après la remise, par le gouvernement néerlandais, au gouvernement belge, de déclarations accompagnées des comptes justificatifs.

ART. 10. — Le gouvernement néerlandais veillera à ce que les constructions, les appareils d'éclairage et tout ce qui en dépend, soit conservé en bon état de service. Il ne pourra ni les enlever, ni les déplacer, ni les détourner de leur destination sans le consentement de la Belgique.

Les feux flottants dont la remise aura été faite au gouvernement des Pays-Bas, ainsi que les feux à terre construits sur son territoire, resteront sa propriété aussi longtemps qu'ils seront employés à leur destination ; mais en cas de modifications à l'éclairage qui amèneront la suppression ou la mise hors d'usage de l'un ou l'autre de ces éléments, ces derniers seront restitués à la Belgique.

ART. 11. — Toutes les dépenses à faire sur le territoire néerlandais, se rapportant au personnel à terre et à flot, aux fournitures destinées à l'alimentation des feux ou à l'entretien des appareils et bâtiments, seront fixées, de commun accord,

par les commissaires permanents des deux pays, qui les régleront d'après les services similaires établis sur les autres cours d'eau des Pays-Bas.

ART. 12. — La solde du personnel néerlandais ayant été fixée comme il est dit à l'article précédent, sera payée mensuellement par le gouvernement belge au gouvernement des Pays-Bas, sur la production des états collectifs dûment certifiés par les autorités néerlandaises compétentes.

ART. 13. — Tous les frais occasionnés par l'entretien des bâtiments et appareils, ainsi que par l'alimentation des feux, seront payés par le gouvernement néerlandais, qui en fera l'avance, et lui seront remboursés trimestriellement par la Belgique, après remise des comptes dressés et certifiés, comme le prescrit l'article 12.

ART. 14. — Le feu de Hansweert mentionné au littera *H* de la nomenclature formant l'article 1^{er} ci-dessus, devant être construit et entretenu aux frais exclusifs du gouvernement des Pays-Bas et servir principalement pour indiquer l'embouchure du canal du Sud Beveland, les stipulations de la présente convention ne lui seront point applicables.

ART. 15. — Le gouvernement néerlandais voulant, de son côté, contribuer à l'amélioration de l'éclairage de l'Escaut, s'engage à augmenter la portée des feux de Flessingue et de Terneuzen.

ART. 16. — Les commissaires permanents des deux pays auront la faculté d'apporter au système d'éclairage décrit ci-dessus les modifications qui deviendraient nécessaires par suite de changements dans la direction des passes, ou d'autres circonstances.

ART. 17. — La présente convention ne deviendra exécutoire qu'après avoir été approuvée par les gouvernements respectifs.

Ainsi fait, en double, à Anvers, le vingt-six décembre mil huit cent soixante cinq.

Les Commissaires permanents *Les Commissaires permanents*
belges, *néerlandais,*

(*Signé*) : J. VANHAVERBEKE. (*Signé*) : H.-P. DE KOCK.
F. DONNET. KLEYNHENS.

L'échange des ratifications eut lieu, à la Haye, le 8 mai 1866.

Convention conclue, le 2 août 1873, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour l'établissement de nouveaux feux dans l'Escaut et à ses embouchures ¹.

S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi des Pays-Bas, ayant pris connaissance des dispositions formulées par les commissaires permanents belges et néerlandais, à Anvers, le 8 mai 1873, pour l'établissement d'une série de nouveaux feux dans l'Escaut et à ses embouchures, ont résolu d'approuver ces dispositions et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

S. M. le Roi des Belges, le comte Gabriel-Auguste van der Straten-Ponthoz, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, et

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Joseph-Louis-Henri-Alfred baron Gericke de Herwynen, Son Ministre des Affaires Étrangères, et le sieur Louis-Gérard Brocx, Son Ministre de la Marine ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — La clause additionnelle à la Convention du 31 mars 1866, relative à l'éclairage de l'Escaut, signée à Anvers, le 8 mai 1873, par les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut, et ci-annexée, est approuvée. Les dispositions y contenues seront considérées comme insérées mot à mot dans la présente Convention et seront comprises dans les ratifications de cette dernière.

ART. 2. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à La Haye, dans un délai de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye, en double original, le deux août mil huit cent soixante-treize.

(L. S.) C^{te} A. VAN DER STRATEN-PONTHOZ.

(L. S.) H. GERICKE.

(L. S.) L. BROCX.

¹ *Moniteur belge* du 1^{er} octobre 1873.

CLAUSE ADDITIONNELLE

A LA CONVENTION DU 31 MARS 1866 RELATIVE A L'ÉCLAIRAGE
DE L'ESCAUT.

Le gouvernement belge et le gouvernement néerlandais, voulant améliorer l'éclairage de l'Escaut occidental, ont désigné pour régler les conditions de ce travail :

Le gouvernement belge,

MM. J. Van Haverbeke et A. Stessels, commissaires permanents de la navigation de l'Escaut, etc. ;

Le gouvernement néerlandais,

MM. Jhr. H.-P. de Kock et H. Engelsman-Kleijnhens, commissaires permanents de la navigation de l'Escaut, etc. ;

Lesquels s'étant réunis à Anvers, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — L'établissement des nouveaux feux, dont la nomenclature suit, a été jugé nécessaire.

Dans les bouches de l'Escaut, Oostgat :

A. Deux feux d'alignement aux Kaapduinen, pour indiquer la position de Molleplaat.

Ces feux seront construits et entretenus aux frais exclusifs du gouvernement des Pays-Bas.

Dans l'Escaut occidental :

B. Deux feux fixes blancs, sur la digue de mer, entre Terneuzen et le Schaapstal, formant un alignement ;

C. Trois feux fixes blancs, sur la digue de l'Eendrachtspolder formant deux alignements ;

D. Un feu fixe blanc, sur la digue de Biezelingsche Ham, formant un alignement avec celui qui s'y trouve aujourd'hui ;

E. Un feu fixe blanc, sur la digue de Magere Merrie, formant un alignement avec celui de l'épi de Velsoorden ;

F. Deux feux fixes blancs, sur la digue et dans le schorre du Willemspolder, formant un alignement ;

G. Un feu fixe blanc, sur la digue de Frédéric, formant un alignement avec celui qui s'y trouve aujourd'hui ;

H. Un feu fixe blanc, sur la jetée de Doel ;

I. Un feu fixe rouge, sur la jetée de Liefkenshoek ;

J. Un feu fixe rouge, dans le schorre de Kruisschans.

ART. 2. — Un des quatre feux flottants employés actuellement dans l'Escaut, pour le service de l'éclairage, sera maintenu provisoirement en activité de service et sera placé là où le besoin s'en fera sentir.

Les trois autres feux flottants seront désarmés.

ART. 3. — Les articles 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 16 de la Convention du 31 mars 1866 resteront applicables au présent arrangement, qui sera considéré comme formant une clause additionnelle à la susdite Convention.

ART. 4. — La présente clause additionnelle ne deviendra exécutoire qu'après avoir été approuvée par les gouvernements respectifs.

Ainsi fait en double, à Anvers, le 8 mai 1873.

*Les Commissaires permanents
belges,*

(S.) I. VAN HAVERBEKE
A. STESSELS.

*Les Commissaires permanents
néerlandais,*

(S.) H. DE KOCK
KLEIJNHENS.

L'échange des ratifications eut lieu, à la Haye, le 16 septembre 1873.

Convention conclue, le 9 février 1881, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour améliorer et pour compléter le balisage de l'Escaut ¹.

S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi des Pays-Bas, ayant pris connaissance des dispositions formulées par les commissaires belges et néerlandais à Bruxelles, le 11 juin 1880, pour l'établissement d'une série de balises dans l'Escaut, ont résolu d'ap-

¹ *Moniteur belge* du 3 avril 1881.

prouver ces dispositions et ont nommé à cet effet pour Leurs plénipotentiaires, savoir :

S. M. le Roi des Belges, le comte Gabriel-Auguste van der Straten-Ponthoz, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas, et

S. M. le Roi des Pays-Bas, le baron Constant-Théodore de Lynden de Sandenburg, Son chambellan et Ministre des Affaires Étrangères, et M. Guillaume-Frédéric van Erp Taalman Kip, Son Ministre de la Marine,

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — La Convention ci-annexée, signée à Bruxelles, le 11 juin 1880, par les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut, est approuvée. Elle sera considérée comme insérée mot à mot dans la présente Convention et sera comprise dans la ratification de cette dernière.

Toutefois, il est bien entendu que le délai fixé par l'article 8 de l'Acte en question est prorogé pour la période d'un an.

ART. 2. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à La Haye, dans un délai de trois mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye, le neuf février mil huit cent quatre-vingt-un.

(L. S.) C^{te} AUGUSTE VAN DER STRATEN-PONTHOZ.

(L. S.) DE LYNDEN DE SANDENBURG.

(L. S.) TAALMAN KIP.

CONVENTION

Le gouvernement belge et le gouvernement néerlandais voulant, par une série d'établissements dans l'Escaut, permettre aux

navires de naviguer sur le fleuve en temps de brume et par charriage de glaces, aussi longtemps que la brume ou les glaçons ne constituent pas par eux-mêmes un danger insurmontable, ont désigné pour régler les conditions de ces installations :

Le gouvernement belge :

MM. J.-A. Michel et Ch. de Boninge ;

Le gouvernement néerlandais :

MM. Jhr H.-P. de Kock et H. Engelsman-Kleijnhens.

Commissaires permanents des deux pays pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut et à ses embouchures ;

Lesquels, s'étant réunis à Bruxelles, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Les balises décrites ci-après seront établies :

A. Une balise en bois de grande dimension avec écran sur la jetée sud du Kruissehans, près du Meestoof ;

B. Deux balises en bois de grande dimension avec écran à la laisse de basse mer, sur le « ballast Plaat », situé en aval du fort Frederik ;

C. Deux balises en bois de grande dimension avec écran à la laisse de basse mer sur le plateau de Saafftingen ;

D. Trois balises en bois de grande dimension avec écran à la laisse de basse mer dans la passe dite « Naauwte van Bath ».

La première de ces balises à établir un peu en aval de l'alignement des feux de Rilland, et les deux autres, de distance en distance, en aval de la première ;

E. Trois balises en bois de grande dimension avec écran à la laisse de basse mer, dont une dans le Polder de Amen, une au Konijnenschor et la troisième à la hauteur de Baelhoek.

ART. 2. — Les bouées suivantes seront remplacées par des bouées de grandes dimensions :

A. La bouée blanche n° 30, dans la passe de Santvliet ;

B. La bouée blanche n° 26, dite Hoekboei, de Bath ;

C. La bouée noire n° 26, de la pointe de Valkenisse ;

- D. La bouée blanche n° 14, du Zuidergat;
- E. La bouée noire n° 12, du Nieuwe Vaarwater;
- F. La bouée blanche n° 5, de Borselen.

ART. 3. — Des échelles de marées seront placées aux endroits suivants :

- A. Une sur l'épi de Walsoorden;
- B. Une près de Hoedekenskerke.

ART. 4. — Chacun des deux pays fera construire et placer les balises et les indicateurs de marées destinés à son territoire.

Les bouées seront construites par le gouvernement belge, qui les remettra au gouvernement néerlandais pour être placées pendant l'hiver.

ART. 5. — Les plans et les devis estimatifs de tous les travaux à exécuter pour la construction des balises, des bouées et des échelles de marées seront soumis à l'approbation des commissaires permanents et arrêtés de commun accord.

ART. 6. — Tous les travaux se rapportant aux installations sur le territoire néerlandais feront, autant que possible, l'objet d'une adjudication publique et les soumissions ne seront admises qu'après qu'elles auront été approuvées par les deux gouvernements.

ART. 7. — Les commissaires belges auront le droit d'inspecter et de surveiller les travaux à exécuter sur le territoire néerlandais et l'entretien des installations.

ART. 8. — Les deux gouvernements s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour activer les travaux afin que les balises, les bouées et les échelles de marées soient, autant que faire se pourra, mises en place avant l'hiver.

ART. 9. — Tous les frais à faire par le gouvernement des Pays-Bas pour les diverses constructions et pour leur entretien sur la section néerlandaise du fleuve seront payés par le gouvernement belge à des époques à fixer par les conditions d'entreprises.

Ces paiements auront lieu un mois après la remise par le

gouvernement néerlandais au gouvernement belge de déclarations accompagnées de comptes justificatifs.

ART. 10. — Le gouvernement néerlandais veillera à ce que les balises, les échelles de marées et les bouées soient conservées en bon état de service. Il ne pourra ni les enlever, ni les détourner de leur destination sans le consentement de la Belgique.

Les balises, les échelles de marées et les bouées à placer sur le territoire néerlandais resteront la propriété du gouvernement des Pays-Bas aussi longtemps qu'elles seront employées à leur destination, mais en cas de modifications au balisage, qui amèneront la suppression ou la mise hors d'usage de l'un ou de l'autre de ces objets, ces derniers seront restitués à la Belgique.

ART. 11. — Toutes les dépenses à faire sur le territoire néerlandais pour l'entretien des balises et des échelles de marées seront réglées de commun accord par les commissaires permanents des deux pays.

ART. 12. — Les commissaires des deux pays auront la faculté d'apporter, de commun accord, au balisage les modifications qui deviendraient nécessaires par suite de changement dans la direction des passes.

ART. 13. — La présente Convention ne deviendra exécutoire qu'après avoir été approuvée par les gouvernements respectifs.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le onze juin mil huit cent quatre-vingt.

*Les Commissaires permanents
belges,*

(S.) A. MICHEL.

(S.) CH. DE BONINCE.

*Les Commissaires permanents
néerlandais,*

(S.) H. DE KOCK.

(S.) KLEIJNHENS.

L'échange des ratifications eut lieu, à La Haye, le 22 mars 1881.

Convention additionnelle à celle du 31 mars 1866, conclue entre la Belgique et les Pays-Bas, pour l'établissement de nouveaux feux dans l'Escaut et à ses embouchures¹.

S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi des Pays-Bas, ayant pris connaissance des dispositions formulées par les commissaires belges et néerlandais, à Bruxelles, le 11 juin 1880, pour l'établissement de nouveaux feux dans l'Escaut et ses embouchures, ont résolu d'approuver ces dispositions et ont nommé, à cet effet, pour Leurs plénipotentiaires, savoir :

S. M. le Roi des Belges, le comte Gabriel-Auguste van der Straten-Ponthoz, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas, et

S. M. le Roi des Pays-Bas, le baron Constant-Théodore de Lynden de Sandenburg, Son chambellan et Ministre des Affaires Étrangères, et M. Guillaume-Frédéric van Erp Taalman Kip, Son Ministre de la Marine;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — La seconde clause additionnelle à la Convention du 31 mars 1866, relative à l'éclairage de l'Escaut, signée à Bruxelles, le 11 juin 1880, par les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut, et ci-annexée, est approuvée.

Les dispositions y contenues seront considérées comme insérées mot à mot dans la présente Convention et seront comprises dans les ratifications de cette dernière.

ART. 2. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à La Haye dans un délai de trois mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye, le neuf février mil huit cent quatre-vingt-un.

(L. S.) Comte AUGUSTE VAN DER STRATEN-PONTHOZ.

(L. S.) DE LYNDEN DE SANDENBURG.

(L. S.) TAALMAN KIP.

¹ *Moniteur belge* du 3 avril 1881.

SECONDE CLAUSE ADDITIONNELLE

A LA CONVENTION DU 31 MARS 1866

Le gouvernement belge et le gouvernement néerlandais, voulant compléter par de nouveaux feux l'éclairage de l'Escaut et de ses embouchures, pour permettre aux bâtiments d'y naviguer avec plus de sécurité, ont désigné pour régler les conditions de ce complément d'éclairage :

Le gouvernement belge :

MM. A. Michel et Ch. de Boninge, commissaires permanents de la navigation de l'Escaut, etc. ;

Le gouvernement néerlandais :

MM. Jhr H.-P. de Kock et H. Engelsman-Kleijnhens, commissaires permanents de la navigation de l'Escaut ;

Lesquels, s'étant réunis à Bruxelles, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Embouchures de l'Escaut :

A. Un bateau-phare sera mouillé à 1/4 de mille anglais dans l'ouest de la partie sud-ouest du banc dit *Wandelaar*.

Le feu sera tournant et à éclats blancs.

B. Dès que le bateau-phare ci-dessus mentionné sera établi, le feu flottant dit *Wielingen* sera déplacé et mouillé dans le relèvement croisé fourni par l'alignement des feux du Nieuwe Sluis et l'alignement de Bruges dans Heyst.

Ce bâtiment continuera de montrer un feu tournant à éclats rouges.

Escaut occidental :

C. Un feu blanc fixe sera installé sur la pointe du Draaiende Sluis (Pipe de tabac).

D. Un feu blanc de même nature sera érigé sur la digue du fort de la Perle, près de l'embarcadère.

ART. 2. — Il est entendu, quant au placement du bateau-feu près du *Wandelaar* et au déplacement de celui des *Wielingen*, que toute question de souveraineté est réservée de part et d'autre.

ART. 3. — Le gouvernement belge fera construire et entretiendra à ses frais le bateau-phare à placer près du banc Wandelbaar; il procédera à son mouillage et se chargera également de déplacer celui de Wielingen.

Il supportera la dépense à résulter des feux projetés au Draaiende-Sluis et au fort de la Perle.

ART. 4. — Il est entendu que le présent arrangement formera une seconde clause additionnelle à la Convention du 31 mars 1866.

ART. 5. — La présente clause additionnelle ne deviendra exécutoire qu'après avoir été approuvée par les gouvernements respectifs.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le onze juin mil huit cent quatre-vingt.

*Les commissaires permanents
belges,*

(Signé) : A. MICHEL.

CH. DE BONINGE.

*Les commissaires permanents
néerlandais,*

(Signé) : H. DE KOCK.

KLEIJNHENS.

L'échange des ratifications eut lieu, à La Haye, le 22 mars 1881.

Convention conclue, le 25 mars 1891, entre la Belgique et les Pays-Bas pour l'amélioration de l'éclairage et du balisage de l'Escaut¹.

S. M. le Roi des Belges et S. M. la Reine des Pays-Bas, et en son nom S. M. la Reine Régente du royaume, ayant pris connaissance de la Convention tendant à améliorer l'éclairage et le balisage de l'Escaut, conclue à Flessingue le 30 octobre 1890 par les délégués belges et néerlandais, ont résolu de consacrer

¹ Session de 1890-1891.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte de la Convention : séance du 2 juillet 1891, p. 207. — Rapport : séance du 23 juillet 1891, p. 210.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption, p. 1772.

SÉNAT :

Documents parlementaires. — Rapport : séance du 18 août 1891, p. 46.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption : séance du 19 août 1891, p. 457-458.

Approbation de la Convention par la loi du 8 juin 1892.

Moniteur belge du 8 juillet 1892.

cet acte par une Convention diplomatique et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

S. M. le Roi des Belges, le baron d'Anethan, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la Cour royale des Pays-Bas, et

S. M. la Reine Régente du royaume des Pays-Bas, le Jonkheer Cornélis Hartsen, Ministre des Affaires Étrangères de S. M. la Reine des Pays-Bas; le sieur Henri Dyserinck, contre-amiral, Ministre de la Marine de S. M. la Reine des Pays-Bas;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — Est approuvée la convention ci-annexée en copie, conclue, en textes français et néerlandais, à Flessingue, le 30 octobre 1890, par les commissaires permanents des deux pays pour la surveillance commune de la navigation et des services de pilotage, etc., dans l'Escaut et à ses embouchures.

Elle sera considérée comme insérée mot à mot dans la présente convention et comme faisant partie intégrante de cette convention.

ART. 2. — La présente Convention, dressée en deux exemplaires, sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à La Haye, aussitôt que possible.

En foi de quoi, les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye, le vingt-cinq mars mil huit cent quatre-vingt-onze.

(L. S.) B^{on} d'ANETHAN.

(L. S.) HARTSEN.

(L. S.) DYSERINCK.

Certifié pour copie conforme :

(Signé) : B^{on} d'ANETHAN.

(Signé) : HARTSEN.
DYSERINCK.

L'échange des ratifications eut lieu, à La Haye, le 15 juin 1892.

CONVENTION

Le gouvernement belge et le gouvernement néerlandais voulant améliorer l'éclairage et le balisage de l'Escaut, ont désigné pour régler les conditions des installations nouvelles et des changements à apporter aux feux et bouées.

Le gouvernement belge :

MM. N. ALLO et L. PETIT.

Le gouvernement néerlandais :

MM. J. SPANJAARD et F. J. P. M. MULDER,

Commissaires permanents des deux pays pour la surveillance de la navigation et des services de pilotage, etc. dans l'Escaut et à ses embouchures.

Lesquels, s'étant réunis à Flessingue, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — ÉCLAIRAGE.

A. — *Rade d'Anvers.*

Indiquer de nuit la zone réservée au service du passage d'eau par deux feux rouges d'alignement, placés sur la rive droite en amont et en aval de cette zone.

Les amers de jour seront placés sur la rive gauche.

B. — *Rade d'Austruweel*

Placer sur l'écluse du Schyn un feu blanc muni d'un écran rouge, afin de couvrir les Palenhoofden.

C. — *Fort Philippe*

Placer un feu blanc sur le marégraphe (rive droite).

D. — *Frédéric*

Placer un feu plus puissant dans le phare Sud.

Le feu supérieur actuel sera utilisé comme feu d'alignement inférieur.

E. — *Bath*

Placer un feu plus puissant dans le phare Nord, qu'il sera nécessaire de surélever.

Le feu en service actuellement sera utilisé comme feu inférieur.

F. — *Rilland*.

Augmenter l'intensité des deux feux actuellement en service.

G. — *Groenendijk*.

Le feu supérieur actuel, remplacé par un feu plus intense, sera utilisé comme feu de direction, à la place du feu inférieur en service.

H. — *Hoedekenskerke*.

Installer un second feu de manière que son alignement avec le feu existant indique la direction à suivre pour franchir la barre vers la bouée conique rouge n° 14.

I. — *Eendrag polder*

Placer un feu de manière qu'il forme avec le fanal Sud un alignement indiquant la voie navigable.

J. — *Othene polder*

Placer deux feux d'alignement sur cette digue, de manière à indiquer la route à suivre pour se rendre de la passe de Terneuzen dans celle d'Everingen, en traversant la nouvelle passe qui coupe le Margrietplaat.

K. — *Borsselen*

Placer un second feu de façon que son alignement avec le feu actuel jalonne exactement le milieu de la passe vers l'amont.

ARTICLE 2. — BOUÉES

Les dimensions des bouées seront augmentées depuis le Frédéric jusqu'à Flessingue.

Maintenir pour les bouées noires (3^e grandeur) la forme actuelle et donner aux bouées blanches (3^e grandeur) la forme conique.

ARTICLE 3. — BALISES

- 1° Une balise à établir sur l'épi de Welsoorden ;
- 2° Une balise à établir sur l'épi de Biezelingen ;
- 3° Une balise à établir sur l'épi de Margrietpolder ;
- 4° Une balise à établir sur l'épi de Lage springer.

ARTICLE 4. — ÉCHELLES DE MARÉE

Des échelles de marée à placer :

- 1° Près de l'écluse Pipe-de-Tabac ;
- 2° Au Doel ;
- 3° A l'Eendragpolder, en face du feu du milieu ;
- 4° A Borsselen.

Elles seront surmontées de voyants.

ARTICLE 5.

Chacun des deux pays fera construire et placer les feux, balises et indicateurs de marée destinés à son territoire.

ARTICLE 6.

Les plans et devis estimatifs de tous les travaux à exécuter pour la construction des feux, balises et échelles de marée seront soumis à l'approbation des commissaires permanents et arrêtés de commun accord.

ARTICLE 7.

Tous les travaux se rapportant aux installations sur le territoire néerlandais feront, autant que possible, l'objet d'une adjudication publique, et les soumissions ne seront admises qu'après qu'elles auront été approuvées par les deux gouvernements.

ARTICLE 8.

Les commissaires belges auront le droit d'inspecter et de surveiller les travaux à exécuter sur le territoire néerlandais et l'entretien des installations.

ARTICLE 9.

Les deux gouvernements s'engagent à prendre toutes les

mesures nécessaires pour activer les travaux, afin que les feux, bouées, balises et échelles de marée soient, autant que faire se pourra, mis en place à bref délai.

ARTICLE 10.

Tous les frais à faire par le gouvernement des Pays-Bas pour les diverses constructions et leur entretien sur la section néerlandaise du fleuve, sauf en ce qui concerne les feux de Rilland et de Borssele, lui appartenant, seront payés par le gouvernement belge, et ce à des époques à fixer par les conditions d'entreprise ; ces paiements auront lieu un mois après la remise par le gouvernement néerlandais au gouvernement belge de déclarations accompagnées des comptes justificatifs.

ARTICLE 11.

Le gouvernement néerlandais veillera à ce que les feux, les balises, les échelles de marée soient conservés en bon état de service.

Il ne pourra ni les enlever, ni les détourner de leur destination sans le consentement de la Belgique.

Les feux, les balises, les échelles de marée à placer sur le territoire néerlandais resteront la propriété du gouvernement des Pays-Bas aussi longtemps qu'ils seront employés à leur destination, mais en cas de modifications, qui amèneront la suppression ou la mise hors d'usage de l'un ou de l'autre de ces objets, ces derniers seront restitués à la Belgique.

ARTICLE 12.

Toutes les dépenses à faire sur le territoire néerlandais pour l'entretien des feux, des balises et des échelles de marée seront réglées de commun accord par les commissaires permanents des deux pays.

ARTICLE 13.

Les commissaires des deux pays auront la faculté d'apporter, de commun accord, au balisage les modifications qui deviendraient nécessaires par suite de changements dans la direction des passes.

ARTICLE 14.

La présente Convention ne deviendra exécutoire qu'après avoir été approuvée par les gouvernements respectifs.

Ainsi fait en double à Flessingue, le trente octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

*Les commissaires permanents
belges,*

(S.) : N. ALLO.

(S.) : L. PETIT.

*Les commissaires permanents
néerlandais,*

(S.) : I. SPANJAARD.

(S.) : F. MULDER.

Article additionnel à la Convention pour l'amélioration de l'éclairage et du balisage de l'Escaut signée à La Haye le 25 mars 1891¹.

Les feux de Rillaud et de Borssele, mentionnés aux lettres F et K de l'article 1^{er} de la Convention tendant à améliorer l'éclairage et le balisage de l'Escaut, conclue à Flessingue le 30 octobre 1890, étant exclusivement aux frais du gouvernement des Pays-Bas, les stipulations de cette Convention ne leur seront point applicables.

Il est, en outre, bien entendu que le second paragraphe de l'article 11 de cette Convention ne vise pas le cas de guerre ou de danger éventuel de guerre.

Le présent article additionnel aura la même force et la même valeur que s'il était inséré mot à mot dans la Convention susdite du 25 mars 1891.

¹ Session de 1891-1892.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS :

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte de l'article additionnel : séance du 20 janvier 1892. — Rapport : séance du 4 mai 1892, p. 180.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption : séance du 11 mai 1892, p. 1237 et 1242.

SÉNAT :

Documents parlementaires. — Rapport : séance du 12 mai 1892, p. 34.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption : séance du 19 mai 1892, p. 569.

Approbation de l'article additionnel par la loi du 8 juin 1892.

Moniteur belge du 8 juillet 1892.

Arrêté et signé, en double, à La Haye, le 30 novembre 1891, entre le baron d'Anethan, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges, et les sieurs van Tienhoven et Jansen, Ministres des Affaires Étrangères et de la Marine de S. M. la Reine des Pays-Bas.

Baron d'ANETHAN.

VAN TIENHOVEN.

J.-C. JANSEN.

L'échange des ratifications eut lieu. à La Haye, le 15 juin 1892.

Le système de jaugeage adopté en Belgique

Jaugeage des navires de mer.

La loi générale du 26 août 1822 déterminait de la manière suivante l'unité de jauge : « Le tonneau de mer est estimé à mille kilogrammes, représentés par un mètre cube et demi. » Les procédés de mesurage étaient réglés par un arrêté du Ministre des Finances du 28 janvier 1850¹.

Ce système de jaugeage laissait à désirer ; la définition même du tonneau de mer, représentant un poids comme l'équivalent d'une capacité, reposait sur une équivoque ; quant aux procédés de mesurage, ils étaient surannés².

L'emploi de la vapeur comme force motrice et la substitution du fer au bois avaient accompli une véritable révolution dans l'art des constructions navales ; la forme des bâtiments de mer avait été modifiée, et les anciens procédés de mesurage, établis sur des données qui s'appliquaient aux formes anciennes, étaient devenus défectueux dans leur application aux formes nouvelles.

La nécessité d'un changement radical du système était reconnue déjà en 1865, mais le moment avait semblé peu opportun pour l'adoption d'un système nouveau.

Les causes qui avaient altéré la valeur du jaugeage belge n'avaient pas manqué de rendre défectueuses aussi les règles, différentes mais également anciennes, qui étaient suivies dans un grand nombre de pays étrangers ; la question d'une réforme dans le jaugeage était à l'ordre du jour dans plusieurs États maritimes, et l'on entrevoyait la possibilité de substituer aux systèmes divers qui étaient en usage un système unique, international,

¹ Exposé des motifs de la loi du 20 juin 1883. *Documents parlementaires, Chambre des Représentants*. Session 1881-1882, n° 192.

² On mesurait la longueur du bâtiment sur le pont, entre l'étrave et l'étambot, la largeur et la profondeur moyennes, ces dernières résultant de mesures prises en quatre régions de la longueur : on multipliait ensuite ces trois données entre elles et on prenait les $\frac{4}{9}$ du résultat. Le nombre obtenu représentait la capacité cubique du navire en tonneaux de jauge de 1 $\frac{1}{2}$ mètre cube chacun.

donnant une signification vraiment universelle à ces mots universellement employés de tonnage et de tonneau de mer. L'utilité d'une telle réforme était visible, le commerce maritime étant de sa nature un commerce international. Dans cette situation, la Belgique devait ajourner momentanément une mesure qui pouvait devenir doublement avantageuse par une entente entre tous les États maritimes.

Dans un arrangement commercial conclu, le 28 mars 1863, entre la Belgique et la Prusse, les deux gouvernements insérèrent une clause portant que « dans le but de mettre un terme aux inconvénients de diverse nature qui résultent, pour le commerce et pour la navigation comme pour les gouvernements, de la diversité des systèmes de jaugeage usités, les deux parties contractantes inviteront les États maritimes à se concerter pour arrêter une formule de jaugeage des navires de mer qui servirait de règle universelle. »

L'initiative que prit la Belgique en cette circonstance n'aboutit point, comme on pouvait l'espérer, à un résultat formel consacré par un acte international. Mais les études poursuivies dans les divers États maritimes décidèrent la plupart des gouvernements à entrer spontanément dans la voie d'une réforme identique de leurs systèmes de jaugeage, et à adopter des règles nouvelles reposant sur des principes reconnus partout comme offrant le plus d'avantages et le plus de garanties.

Ces principes étaient ceux qui, depuis 1854, servaient de base au jaugeage anglais ; ils sont connus, du nom de celui qui le premier en a recommandé l'adoption, sous la désignation de système Moorsom.

L'unité de tonnage est, d'après ce système, une capacité de 100 pieds anglais cubes ou 2 mètres cubes 83 centièmes.

La capacité totale, exprimée en tonneaux de mer de 100 pieds anglais cubes de tous les espaces clos que renferme le navire, constitue le tonnage brut. Pour obtenir le tonnage net (register tonnage anglais), on déduit de ce tonnage brut certains espaces qui ne peuvent servir au transport des marchandises ni au logement des passagers, notamment ceux qui sont affectés au logement de l'équipage et ceux qui sont occupés par les machines des bateaux à vapeur.

Les règles formulées par Moorsom pour mesurer la capacité brute des navires reposent sur des données scientifiquement correctes ; elles s'appliquent aux navires de toute forme.

Dès 1865, les États-Unis d'Amérique adoptèrent le système Moorsom pour le mesurage du tonnage brut, qui y constitue le tonnage légal des navires.

Successivement, les principales contrées maritimes de l'Europe réformèrent à leur tour leur système de jaugeage d'après les principes de Moorsom, mais en adoptant le tonnage net comme le tonnage légal. Seulement, l'entente ne put se faire pour la détermination des « déductions », c'est-à-dire des espaces à déduire du tonnage brut pour le calcul du tonnage net.

Malgré cette difficulté, le gouvernement belge résolut, en 1882, d'opérer également la réforme de son système de jaugeage, et d'adopter les principes de Moorsom, en s'écartant le moins possible, quant aux points qui n'étaient pas encore résolus d'une manière identique par les règlements des autres pays maritimes, des solutions qui semblaient pouvoir dans l'avenir rallier l'adhésion la plus générale.

L'adoption, dans la plupart des États, d'une même unité de tonnage et de règle de mesurage, fondées sur des principes communs, n'en constituait pas moins, dès cette époque, un progrès considérable.

Si des systèmes différents se trouvaient encore en usage pour le calcul du tonnage net, ces systèmes étaient peu nombreux et, au moyen des indications portées dans les certificats de jaugeage, il était presque toujours possible de calculer quel était, pour un navire dont le tonnage net avait été jaugé dans un pays quelconque où la méthode Moorsom était usitée, le tonnage légal dans un autre pays où cette méthode était également en usage. Le 28 avril 1882, le Ministère proposa donc aux Chambres l'adoption d'un projet de loi dont voici la teneur et qui fut adopté sans discussion par le Parlement¹.

ARTICLE PREMIER. — Les propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons des navires de mer sont tenus d'en faire constater la

¹ *Moniteur Belge* du 18 septembre 1883.

capacité, par les employés à ce commis, dans le port belge où les navires se trouvent.

ART. 2. — La capacité des navires est établie en mètres cubes et en tonneaux de mer.

Le tonneau de mer est une capacité égale à deux mètres cubes et quatre-vingt-trois centièmes.

La capacité totale d'un navire, exprimée en tonneaux de mer, constitue son tonnage brut.

Le tonnage net en tonnage légal représente le tonnage brut après déduction des espaces considérés comme non utilisables pour le transport des marchandises et des passagers.

ART. 3. — Un règlement général, arrêté par le gouvernement, déterminera le mode de jaugeage et les procédés de mesurage ; il indiquera les espaces à comprendre dans le tonnage brut et les déductions à opérer pour le calcul du tonnage net ; il réglera la différence des certificats de jaugeage, ainsi que la durée de validité et les cas d'annulation de ces documents.

ART. 4. — Les navires étrangers d'un certificat de jaugeage, délivré par les autorités étrangères compétentes, pourront être dispensés d'un nouveau jaugeage en Belgique, pour autant que le certificat étranger renferme des indications qui permettent de constater ou de calculer, sans nouveau mesurage, quel est leur tonnage légal belge.

ART. 5. — La date de l'entrée en vigueur de la présente loi sera fixée par arrêté royal.

Le gouvernement prescrira les mesures transitoires qui pourront être jugées utiles pour permettre aux navires belges de se munir de nouveaux certificats de jaugeage.

Il est autorisé à convertir le taux des droits de fanal¹ en leur donnant comme base le mode de jaugeage qui sera déterminé en vertu de la présente loi.

Cette loi est datée du 20 juin 1883. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1884².

1 Un arrêté royal du 11 janvier 1896, pris en exécution de la loi du 12 juillet 1895, exempte, d'une manière générale, les navires de mer du paiement des droits de fanal.

2 Le rapport entre le nouveau et l'ancien tonneau de jauge est de 1,168 ou, en d'autres termes, 1,000 tonneaux de jauge ancienne équivalent à 856 tonneaux Moorson.

Un arrêté royal du 27 août 1883 porte « Règlement général de jaugeage des navires de mer ». Ces dispositions furent modifiées par la suite, et un nouveau règlement fut édicté le 2 décembre 1897. Il est aujourd'hui en vigueur. En voici le texte¹ :

Règlement général de jaugeage des navires de mer

CHAPITRE PREMIER

PRINCIPES GÉNÉRAUX

ARTICLE PREMIER. — Le jaugeage des navires de mer a pour objet de déterminer leur capacité.

Cette capacité est établie en mètres cubes et en tonneaux de mer.

Le *tonneau de mer* est une capacité égale à deux mètres cubes et quatre-vingt-trois centièmes (2^m83).

ART. 2. — La capacité totale d'un navire, exprimée en tonneaux de mer, constitue son *tonnage brut*.

Le *tonnage net*, ou *tonnage légal*, représente le tonnage brut après déduction de la capacité (exprimée en tonneaux de mer) des espaces considérés comme non utilisables pour le transport de marchandises ou de passagers.

Le jaugeage comprend le mesurage et le calcul, d'après les règles établies aux chapitres II et III ci-après, du tonnage brut et du tonnage net.

ART. 3. — Toutes les taxes auxquelles les navires de mer peuvent être soumis à raison de leur tonnage ou de leur capacité sont appliquées au tonnage net.

CHAPITRE II

DU TONNAGE BRUT

Section I. — Espaces à comprendre dans le tonnage brut.

ART. 4. — Le tonnage brut ou la capacité totale des navires comprend le mesurage exact de tous les espaces qui se trouvent

¹ *Moniteur belge* du 22 décembre 1897.

au-dessous du pont supérieur, ainsi que de ceux compris dans toutes les constructions permanentes, couvertes et closes sur le pont.

ART. 5. — Par constructions permanentes couvertes et closes sur le pont supérieur à comprendre dans le tonnage brut, on doit entendre toutes les constructions telles que dunettes, gaillards, teugues, rouffles, etc., qui constituent des espaces limités par des ponts ou couvertures et par des cloisons fixes, et qui peuvent être utilisées pour l'arrimage des marchandises ou pour le logement et la commodité des passagers et du personnel du bord.

Une ou plusieurs ouvertures soit dans le pont ou couverture, soit dans les cloisons, une interruption du pont ou le manque d'une partie de cloison, n'empêcheront pas les dites constructions d'être comprises dans le tonnage brut si elles sont établies de manière à pouvoir, après le mesurage, être facilement closes et rendues ainsi mieux appropriées au transport des marchandises et des passagers.

Les écoutilles sur le pont supérieur doivent être comprises dans le tonnage, mais seulement quand leurs capacités réunies dépassent un demi pour cent du tonnage brut du navire, et dans ce cas, on n'y comprend que la capacité qui excède un demi pour cent.

ART. 6. — Ne sont pas compris dans le tonnage brut :

1° Les doubles-fonds pour lest d'eau lorsque ces doubles-fonds sont construits de manière à former corps avec le navire et qu'il a été constaté qu'ils ne peuvent être utilisés pour l'arrimage des marchandises ;

2° Les espaces sur le pont supérieur placés sous des toitures d'abri, qui n'ont d'autres liens avec le corps du navire que les supports nécessaires à leur solidité, qui ne constituent pas des espaces limités et qui sont exposés d'une manière permanente aux intempéries et à la mer, bien que ces toitures puissent servir à abriter les hommes de l'équipage, les passagers de pont et même les marchandises appelées cargaisons de pont (deck loads) ;

3° Les espaces désignés ci-après, pour autant qu'ils se trouvent dans des constructions permanentes établies sur ou au-dessus du pont supérieur :

A. Tous les espaces clos et couverts, exclusivement appropriés pour le placement des machines auxiliaires et affectés à cette destination, ainsi que la chambre du gouvernail, lorsque ces espaces ne sont pas plus grands qu'il n'est nécessaire pour l'usage désigné;

B. La cuisine (cambuse) et le compartiment pour l'appareil distillatoire, pour autant que ces espaces ne soient pas plus grands qu'il n'est besoin pour abriter convenablement le cuisinier pendant la préparation des aliments, et les machinistes pendant la distillation de l'eau pour les passagers et l'équipage;

C. Les bouteilles (W. C.) à l'usage des officiers du bord ou de l'équipage, quand elles ne dépassent pas un nombre et une capacité convenables. Dans les navires spécialement aménagés pour le transport des passagers, il peut en outre exister une latrine pour 50 personnes, sans qu'il en soit tenu compte. Le nombre de latrines exclues de la sorte du mesurage ne peut cependant pas dépasser 12 au total;

D. Les espaces affectés à la machine dans les navires à vapeur et ceux réservés pour donner accès à l'air et à la lumière dans la chambre des machines et chaudières, pour autant que les dits espaces ne soient pas circonscrits par d'autres constructions situées sur le pont supérieur, c'est-à-dire qu'ils ne se trouvent pas enclos dans des constructions susceptibles d'être fermées s'étendant d'un bord à l'autre, sur toute la largeur du navire.

Section II. — Règles de jaugeage pour le tonnage brut.

ART. 7. — Le tonnage brut des navires est mesuré conformément à la règle A (art. 8 à 15 ci-après).

Lorsque les navires ont leur chargement à bord, ou que, pour tout autre motif, ils ne peuvent pas être jaugés d'après la règle A, leur mesurage a lieu conformément à la règle B (art. 16 et 17); mais, dans ce cas, le certificat de jaugeage cesse d'être valable et est retiré dès que le navire peut être mesuré conformément à la règle A.

RÈGLE A. — NAVIRES VIDES

ART. 8. — La longueur, pour le jaugeage des navires ayant un ou plusieurs ponts, est prise sur le pont de jaugeage.

On entend par pont de jaugeage ou de tonnage :

A. Le pont supérieur, pour les navires à un ou deux ponts ;

B. Le second pont à partir de la cale, pour les navires ayant plus de deux ponts.

Cette longueur est mesurée de tête à tête en dedans du vaigrage, à la face supérieure du pont de jaugeage ; on en retranche ensuite des quantités correspondantes, l'une à l'éclanchement de l'étrave sur la partie comprise dans l'épaisseur du bordé du pont, et l'autre à la quète de l'arrière, sur une hauteur égale à l'épaisseur du bordé du pont, augmentée du tiers du bouge du bau.

ART. 9. — En vue de calculer les aires des différentes sections transversales qui sont nécessaires pour établir le volume intérieur du navire, la longueur définie à l'article 8 est divisée conformément au tableau ci-après :

LONGUEUR DU PONT DE JAUGEAGE		NOMBRE de divisions à effectuer.
1 ^{re} classe, de 15 mètres au moins		4
2 ^e classe, de 15 mètres exclusivement à 35 mètres inclusivement . .		6
3 ^e classe, de 35 — a 55 —		8
4 ^e classe, de 55 — à 75 —		10
5 ^e classe, de 75 — a 95 —		12
6 ^e classe, de 95 — à 115 —		14

Les navires de plus de 115 mètres de longueur sont rangés dans une 7^e, 8^e, 9^e, etc., classe, et la longueur du pont de tonnage est divisée en 16, 18, 20, etc., divisions, c'est-à-dire à raison de deux divisions en plus pour chaque augmentation de longueur de 20 mètres ou fraction de 20 mètres.

ART. 10. — A chaque point de division de la longueur, y compris les points extrêmes, on mesure le creux ou la hauteur de chaque section depuis un point marqué au tiers du bouge du pont en contre-bas du can supérieur du barrot jusque sur le collet de la varangue à côté de la carlingue, en déduisant l'épaisseur moyenne du vaigrage du fond.

Les hauteurs de toutes les sections transversales sont partagées en quatre parties égales lorsque celle de la section milieu est de

5 mètres ou moins, et en six parties égales lorsque celle de la section milieu excède 5 mètres.

A chacun des points de division de la hauteur de chaque section (les points extrêmes compris), on mesure la largeur du navire en dedans du vaigrage.

Chaque largeur est numérotée (n^{os} 1, 2, 3, etc.), à partir du pont de jaugeage, et l'on multiplie :

Par 1, les largeurs n ^{os} 1 et 5 (points extrêmes)	} lorsque la hauteur est de 5 mètres ou moins.
Par 4, les largeurs n ^{os} 2 et 4	
Par 2, la largeur n ^o 3	
Par 1, les largeurs n ^{os} 1 et 7 (points extrêmes)	} lorsque la hauteur est de plus de 5 mètres.
Par 4, les largeurs n ^{os} 2, 4 et 6	
Par 2, les largeurs n ^{os} 3 et 5	

Le total des produits ci-dessus est multiplié par le tiers de la distance entre les divisions de la hauteur. Le résultat donne l'aire de la section.

Les sections transversales mesurées, conformément aux dispositions qui précèdent, sont numérotées (n^{os} 1, 2, 3, etc.), en assignant le n^o 1 à l'extrémité avant et le dernier numéro à l'extrémité arrière de la longueur.

On multiplie :

L'aire de la première et de la dernière section, par 1 ;

Celles des sections portant des numéros pairs, par 4 ;

Et celles des sections portant des numéros impairs (la première et la dernière exceptées), par 2.

Le total de ces produits, multiplié par le tiers de l'intervalle entre les sections, donne le volume, en mètres cubes, de l'espace mesuré.

Le tonnage de ce volume, c'est-à-dire la capacité exprimée en tonneaux de mer, s'obtient en le divisant par 2,83.

ART. 11. — Dans les navires pourvus de doubles-fonds pour lest d'eau, les mesurages sont effectués d'après l'un ou l'autre des modes ci-après :

A. Lorsque les doubles-fonds s'étendent sans interruption et dans une ligne régulière de l'avant à l'arrière du navire ou à peu près de l'avant à l'arrière, la longueur du pont de jaugeage est

divisée en parties égales, en se conformant aux données du tableau de l'article 9.

A chaque point de division de la longueur, les creux ou hauteurs sont mesurés depuis un point marqué au tiers du bouge du pont, en contre-bas du can supérieur du barrot jusque sur la face externe de la paroi supérieure des doubles-fonds, déduction faite de l'épaisseur moyenne du vaigrage qui recouvre cette paroi.

Le volume sous le pont de tonnage est ensuite déterminé en se conformant à l'article 10.

B. Lorsque les doubles-fonds présentent une ou plusieurs solutions de continuité ou des différences de profondeur, la longueur du pont de tonnage est divisée en autant de parties qu'il existe d'interruptions ou de différences de profondeur, et chacune de ces parties, étant considérée comme navire distinct, est traitée pour le nombre de divisions de la longueur conformément aux données de l'article 9.

Les creux ou hauteurs sont mesurés, suivant l'éventualité, soit jusque le collet de la varangue à côté de la carlingue, soit jusque sur la face externe de la paroi supérieure des doubles-fonds. Il est procédé ensuite pour chaque part de longueur du navire, ainsi qu'il est dit à l'article 10, et le total de ces parts représente le tonnage sous le pont de jaugeage.

ART. 12. — Dans les navires non pontés, l'extrémité supérieure des virures de bordages est considérée comme la limite de l'espace à mesurer.

La longueur est mesurée et divisée comme si un pont supérieur régnait à la hauteur du can supérieur de ces bordages, et les profondeurs des sections correspondantes à chaque point de division de la longueur sont prises à partir des lignes transversales menées d'un bord à l'autre à cette hauteur.

ART. 13. — Lorsque le navire a un troisième pont, le volume compris entre ce troisième pont et le pont de jaugeage est déterminé de la manière suivante :

On mesure la longueur de l'entrepont, au milieu de la hauteur, depuis le vaigrage à côté de l'étrave jusqu'au revêtement intérieur de l'allonge de poupe.

Cette longueur est divisée en autant de parties qu'il en a été fait pour le pont de jaugeage; à chacun des points de division, ainsi qu'aux points extrêmes, on mesure la largeur au milieu de la hauteur. Les largeurs sont numérotées (1, 2, 3, etc.) à partir de l'avant. On multiplie par 1 la première et la dernière, par 4 celles ayant des numéros pairs et par 2 celles ayant des numéros impairs (la première et la dernière exceptées). Le total de ces produits multiplié par le tiers de la distance entre les divisions de la longueur, donne l'aire moyenne horizontale de l'entrepont. On obtient ensuite le volume de l'entrepont en multipliant cette aire par la hauteur moyenne, et ce volume, divisé par 2,83, représente le tonnage à ajouter au tonnage principal (art. 10).

Si le navire a plus de trois ponts, le volume et le tonnage des entreponts supérieurs sont calculés de la même manière et ajoutés au tonnage principal.

ART. 14. — S'il existe sur le pont supérieur des constructions permanentes couvertes et closes telles qu'elles ont été définies à l'article 5, le tonnage en est également ajouté au tonnage principal. Il est calculé de la manière suivante :

A. Quand les contours sont formés par des surfaces courbes, on mesure à l'intérieur la longueur moyenne de chaque compartiment. On détermine le milieu de cette longueur. A ce point, ainsi qu'aux deux extrémités, on mesure, à la moitié de la hauteur, la largeur du compartiment. On multiplie par 4 la largeur du milieu; on y ajoute les largeurs aux points extrêmes de la longueur moyenne; le total, multiplié par le tiers de la distance entre les divisions de la longueur, donne l'aire moyenne horizontale du compartiment. On mesure alors la hauteur moyenne et on la multiplie par l'aire moyenne.

Lorsque les constructions dont il s'agit ont une longueur supérieure à la moitié de la longueur du pont de tonnage, la longueur moyenne intérieure est divisée en quatre parties égales et on mesure, comme il est dit ci-dessus, une largeur à chacun des points de division, y compris les points extrêmes. A la somme des deux largeurs extrêmes, on ajoute le quadruple de la deuxième et de la quatrième largeur et le double de la troisième; le total

est multiplié par le tiers de la distance commune entre les largeurs. Le produit, multiplié par la hauteur moyenne, constitue la capacité du compartiment ;

B. Quand les contours sont entièrement formés par des surfaces planes, on mesure le volume en multipliant entre elles la longueur, la largeur et la hauteur moyennes de chaque compartiment.

L'opération est effectuée pour chaque compartiment distinct.

Dans les deux cas, on divise le volume obtenu par 2,83 pour avoir le tonnage de ces espaces.

ART. 15. — Dans le mesurage de la longueur, de la largeur et de la hauteur du volume principal ou des autres espaces, on doit ramener à l'épaisseur moyenne le vaigrage qui dépasse cette épaisseur.

Quand le vaigrage manque ou qu'il ne doit pas être établi à demeure, la longueur et les largeurs sont comptées à partir de la membrure.

RÈGLE B. — NAVIRES CHARGÉS

ART. 16. — La longueur du navire est prise sur le pont supérieur, depuis le trait extérieur de la râblure de l'étrave jusqu'à la face arrière de l'étambot ; on en retranche la distance du point de rencontre de la voûte avec la râblure de l'étambot à la face arrière de cet étambot.

On mesure ensuite la plus grande largeur du navire hors bordé ou hors préceintes.

On marque à l'extérieur et des deux côtés, dans une direction perpendiculaire au plan diamétral et à l'endroit de la plus grande largeur, la hauteur du pont supérieur, et l'on fait passer sous le navire une chaîne allant de l'une à l'autre marque. A la moitié de la longueur de la chaîne on ajoute la moitié de la plus grande largeur ; on élève la somme au carré ; on multiplie le résultat, d'abord par la longueur déjà prise et ensuite par le facteur 0,17 (dix-sept centièmes) si le navire est en bois, et par le facteur 0,18 (dix-huit centièmes) si le navire est en fer. Le produit est considéré comme donnant le volume du navire, et l'on obtient le tonnage principal en divisant ce volume par 2,83.

ART. 17. — Si au-dessus du pont supérieur il existe des constructions permanentes couvertes et closes, telles qu'elles ont

été définies à l'article 5, on en détermine le volume en multipliant entre elles la longueur, la largeur et la hauteur moyennes, et l'on en obtient le tonnage en divisant le produit par 2,83 ; ce tonnage est ajouté au tonnage principal pour déterminer le tonnage brut ou la capacité totale du navire.

CHAPITRE III

DU TONNAGE NET OU DU TONNAGE LEGAL

Section I. — Règle générale.

ART. 18. — Pour passer du tonnage brut, tel qu'il vient d'être exposé, au tonnage net ou tonnage légal, on déduit du tonnage brut, savoir :

Pour les navires à voiles, les espaces mentionnées aux articles 19 à 24 ci-après ;

Pour les navires mus par la vapeur ou par toute autre puissance mécanique, ces mêmes espaces, et, en outre, ceux mentionnés aux articles 22 à 25.

Aucune déduction ne peut être opérée du chef d'un espace quelconque qui n'aurait pas été compris dans le tonnage brut.

Section II. — Déductions communes aux navires à voiles et aux navires à vapeur.

ART. 19. — On déduit du tonnage brut, pour la détermination du tonnage net, et pour autant que les espaces à déduire aient été préalablement compris dans le tonnage brut :

1. 1° Les espaces qui sont appropriés et affectés exclusivement au logement et à l'usage de l'équipage et des officiers du bord (y compris les mécaniciens des navires à vapeur), sans distinguer si ces espaces sont situés au-dessus ou au-dessous du pont supérieur ;

2° Les espaces destinés exclusivement à l'usage personnel du capitaine ;

3° Les salles à manger à l'usage exclusif des officiers et des mécaniciens du bord. Aucune déduction n'est accordée pour la salle à manger des officiers dans les navires aménagés pour

passagers, à moins qu'il n'existe à bord une salle à manger pour les passagers ;

4° La salle à manger à l'usage exclusif de la maistrance ;

5° Les salles de bain et les lavoirs à l'usage exclusif des officiers et mécaniciens du bord et de l'équipage. Dans les navires aménagés pour passagers, il n'est pas alloué de déduction pour la salle de bain s'il n'existe pas à bord une salle de bain distincte pour les passagers.

B. Tous les espaces clos et couverts, sans distinguer si ces espaces sont situés au-dessus ou au-dessous du pont supérieur, qui sont employés exclusivement :

1° A la manœuvre du gouvernail, du cabestan et des appareils de mouillage ;

2° A la conservation des cartes, signaux et autres instruments de la navigation ;

3° A la conservation des approvisionnements du contremaitre, des objets de timonerie et d'équipement, des fanaux et lampes, etc., destinés à l'usage du navire et à son entretien ;

4° A l'installation des machines et chaudières auxiliaires affectées au service du gouvernail, des appareils de mouillage et de production de la lumière électrique ;

5° A la conservation des voiles, mais seulement dans les navires pour lesquels les voiles constituent l'unique appareil moteur. Cette déduction ne pourra dépasser 2 1/2 p. c. du tonnage brut.

ART. 20. — Chacun des espaces mentionnés à l'article précédent ne peut, pour pouvoir être compris dans les déductions, dépasser des dimensions convenables et en rapport avec l'usage pour lequel il est établi et être situé et accommodé d'une façon appropriée à cet usage.

ART. 21. — Le mesurage des espaces à déduire conformément à l'article 19 sera effectué selon les règles exposées à l'article 14 pour mesurer les espaces couverts et clos sur le pont supérieur.

Section III. — Déductions spéciales pour les navires à vapeur.

ART. 22. — Dans les navires mus par la vapeur ou par toute autre puissance mécanique, on déduit en outre :

A. Les espaces occupés par les machines et les chaudières ;

B. Les espaces occupés par les magasins ou soutes à charbon, lorsque ces magasins ou soutes sont établis à titre permanent et installés de telle sorte que le charbon puisse être immédiatement versé dans l'emplacement occupé par les machines ;

C. Les tunnels des navires à hélice ;

D. Dans les entreponts et constructions couvertes et closes sur le pont supérieur, l'entourage des cheminées, les espaces réservés pour donner accès à l'air et à la lumière aux chambres des machines, et ceux nécessaires au fonctionnement et au service de la machine même.

ART. 23. — Le mesurage des espaces mentionnés à l'article 22 sera effectué de la manière suivante :

On mesure la longueur moyenne de la chambre à machines et chaudières, y compris les soutes à charbon fixes.

On calcule les surfaces des trois sections transversales du navire (de la manière indiquée à l'article 10) jusqu'au pont qui forme le couronnement de la machine. L'une de ces trois sections doit passer par le milieu de la dite longueur et les deux autres par les extrémités.

On ajoute à la somme des deux sections extrêmes le quadruple de celle du milieu, et l'on multiplie ce résultat par le tiers de la distance qui sépare les sections. Ce produit, divisé par 2,83, donne le tonnage de l'espace dont il s'agit.

Si les machines, chaudières et soutes à charbon se trouvent dans des compartiments séparés, on mesure ceux-ci séparément, d'après la méthode qui vient d'être exposée, et on en fait l'addition.

Dans l'un comme dans l'autre cas, on indique séparément, à titre de renseignement, sur le certificat de jaugeage prescrit par l'article 34 ci-après, la capacité, en mètres cubes et en tonneaux de mer, des soutes à charbon fixes.

ART. 24. — Dans les navires à hélice, le volume intérieur du tunnel est mesuré en prenant la longueur, la largeur et la hauteur moyennes ; le produit de la multiplication de ces trois dimensions, divisé par 2,83, donne le tonnage de cet espace.

ART. 25. — On détermine de la même manière le tonnage, dans les entreponts ou dans les constructions couvertes et closes sur le pont supérieur :

- A. Des espaces destinés à l'entourage de la cheminée ;
- B. Des espaces destinés à donner accès à l'air et à la lumière dans les chambres à machines ;
- C. Des espaces, s'il y en a, nécessaires au fonctionnement et au service des machines.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Section I. — Organisation du service des jaugeages.

ART. 26. — Le jaugeage des navires de mer se fait par des vérificateurs des douanes spécialement commissionnés à cet effet par le Ministre des Finances.

Ils se font aider dans le mesurage, à l'exclusion de toute autre personne, par les employés que désigne à cet effet le directeur des contributions directes, douanes et accises de la province.

Sur un ordre spécial de leurs chefs, les jaugeurs peuvent exercer leurs fonctions ailleurs que dans le ressort qui leur est assigné.

ART. 27. — Tous les vérificateurs-jaugeurs, quelle que soit leur résidence, sont placés, pour ce qui concerne les opérations de jaugeage, sous la surveillance spéciale d'un contrôleur des jaugeages, désigné par le Ministre des Finances parmi les contrôleurs des douanes de la résidence d'Anvers.

ART. 28. — Des instructions pratiques auxquelles les jaugeurs devront se conformer dans leurs mesurages seront rédigées, sous l'approbation du Ministre des Finances, par une commission de jaugeage composée d'un ou de deux ingénieurs désignés par le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, d'un ou de deux fonctionnaires des douanes désignés par le Ministre des Finances et du contrôleur des jaugeages.

Cette Commission, qui siégera à Anvers, prononcera sur toutes les difficultés et les contestations auxquelles l'application des

règles de jaugeage pourra donner lieu, sauf recours des intéressés auprès du Ministre des Finances.

Elle proposera au Ministre des Finances les modifications qu'il pourrait devenir utile d'introduire dans les règles de jaugeage, en raison de changements qui seraient apportés au mode de construction des navires ou en raison d'autres circonstances.

Section II. — Du jaugeage des navires belges.

ART. 29. — Les propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons des navires et bateaux qui doivent obtenir une lettre de mer belge ou qui doivent être munis de la déclaration de propriété exigée, pour les bateaux de pêche, par l'article 20 de la loi du 20 janvier 1873, sont tenus d'en demander le jaugeage par écrit, au contrôleur des jaugeages si le navire se trouve à Anvers, et au contrôleur des douanes du ressort si le navire se trouve dans un autre port.

Pour les navires qui sont construits en Belgique, la demande de jaugeage, en ce qui concerne l'espace compris sous le pont de tonnage, doit être faite dès que le navire est pourvu de ses ponts et avant qu'aucune cloison ou aucun compartiment ait été établi à l'intérieur de la cale. Une demande ultérieure pour le jaugeage des autres parties du navire doit, dans ce cas, être présentée après l'achèvement complet de celui-ci.

A l'égard des navires qui sont destinés à naviguer sous pavillon belge et qui ont été construits dans un pays où le tonnage brut est mesuré d'après la règle A du chapitre II du présent règlement, les intéressés produiront, à l'appui de leur demande de jaugeage, une déclaration ou un certificat des autorités compétentes du pays de construction constatant la capacité ou le tonnage brut du navire sous le pont de jaugeage.

ART. 30. — Avant qu'il soit procédé au jaugeage des navires destinés à naviguer sous pavillon belge ou au nouveau jaugeage de ces navires dans les cas prévus par l'article 37, les intéressés devront faire graver ou peindre à l'huile, d'une manière apparente, sur chacun des espaces mentionnés à l'article 19, la destination à laquelle il est affecté. Les capitaines et patrons sont

tenus, sous peine de nullité du certificat de jaugeage, de veiller à la bonne conservation et au renouvellement de ces inscriptions.

ART. 31. — Les intéressés sont tenus de fournir, au vérificateur-jaugeur et aux employés qui l'accompagnent, les moyens d'arriver facilement à bord et d'en revenir ; ils sont également tenus de leur donner accès à toutes les parties du navire, de leur prêter l'assistance dont ils pourraient avoir besoin et de satisfaire à toute demande ayant pour objet de faciliter les opérations relatives au jaugeage. Ils devront faire établir à leurs frais les échafaudages qui pourraient être nécessaires pour le mesurage des dimensions du navire. Il ne pourra être pris à bord ni chargement ni lest avant la fin du mesurage, si ce n'est du consentement des jaugeurs.

Section III. — Du jaugeage des navires étrangers.

ART. 32. — Le navire étranger pourvu d'un certificat des autorités compétentes constatant que son tonnage brut a été mesuré, dans le pays auquel il appartient, d'après la règle A indiquée au chapitre II du présent règlement, sera dispensé, à son arrivée dans un port belge, d'un nouveau mesurage de ce tonnage brut.

Si le dit certificat constate en outre que, dans le pays auquel le navire appartient, son tonnage net a été calculé d'après les règles indiquées au chapitre III, le navire sera dispensé de tout nouveau jaugeage en Belgique.

Quant aux navires dont le tonnage brut, dans le pays auquel ils appartiennent, a été établi conformément à la règle A du chapitre II, mais dont le tonnage net aurait été calculé d'après des règles autres que celles indiquées au chapitre III, il devra être procédé en Belgique à la reconnaissance de leur tonnage légal belge, mais les espaces à déduire du tonnage brut, pour obtenir ce tonnage légal, ne seront mesurés que pour autant que leur capacité ne puisse être déterminée à l'aide des indications portées dans les documents officiels dont les navires seront porteurs.

ART. 33. — Sauf les cas prévus par l'article précédent, le

jaugeage des navires étrangers sera effectué d'office lors de leur première arrivée en Belgique.

Les dispositions de l'article 34 sont applicables au jaugeage des navires étrangers.

Section IV. — Des certificats de jaugeage.

ART. 34. — Le vérificateur-jaugeur délivrera au capitaine ou patron de chaque navire qu'il aura jaugé un certificat de jaugeage dans la forme qui sera prescrite par le Ministre des Finances.

Ce certificat indiquera le nom et le pavillon du navire, ainsi que tous les détails qui seront jugés utiles relativement aux espaces compris dans le tonnage brut ou dans les déductions opérées pour le calcul du tonnage net. Il constatera la capacité brut et la capacité nette en mètres cubes et centièmes de mètre cube, et en tonneaux de mer et centièmes de tonneaux de mer.

Il indiquera en outre, à titre de signalement, les dimensions suivantes :

1° La longueur du bâtiment prise sur le pont supérieur, à partir de la face arrière de l'étrave, sous le beaupré, jusqu'à l'arrière de l'étambot ;

2° La plus grande largeur extérieure ;

3° La hauteur au milieu du navire depuis la face inférieure du pont supérieur jusque sur le vraigage à côté de la carlingue ou bien jusque sur le vraigage recouvrant la face supérieure du double-fond, lorsqu'il existe pareille installation ;

4° La plus grande longueur des chambres des machines et chaudières, dans les navires à vapeur, y compris les soutes à charbon fixes transversales, s'étendant d'un bord à l'autre du navire ;

Si le mesurage a été effectué d'après la règle *B*, on indiquera, au lieu de la hauteur mentionnée au 3° ci-dessus, le pourtour du navire à la surface externe du bordé extérieur, déterminé conformément aux prescriptions du dernier alinéa de l'article 16.

ART. 35. — Pour les navires jaugeant plus de cinquante tonneaux net, dont la capacité brute aura été nouvellement jaugée

en Belgique d'après la règle A du chapitre II du présent règlement, les certificats de jaugeage ne seront délivrés qu'après vérification des calculs par le contrôleur des jaugeages qui en certifiera l'exactitude.

En cas d'erreur ou de doute et en cas de contestation de la part des intéressés, le contrôleur des jaugeages pourra ordonner un autre mesurage et désigner, à cet effet, un autre jaugeur qui opérera concurremment avec le premier. Il en référera au besoin, et notamment si une question de principe est soulevée, à la Commission de jaugeage.

ART. 36. — Avant que le certificat de jaugeage pour un navire belge jaugé d'après la règle A du chapitre II soit remis au capitaine ou patron, le numéro de ce certificat, précédé de la première lettre ou des deux premières lettres du nom du port où le jaugeage aura eu lieu, et suivi de l'indication du tonnage net, devra être marqué au fer chaud, ou gravé d'une manière apparente, par les soins des intéressés, sur les faces avant et arrière du maitre-bau, ou, à défaut, sur les plats-bords ou le couronnement à l'arrière.

ART. 37. — Le certificat de jaugeage cesse d'être valable :

1° Si, par suite de reconstruction ou de changement, la capacité brute du navire vient à être altérée ;

2° Si des espaces compris dans les déductions servant à établir le tonnage net sont supprimés, ajoutés, agrandis ou diminués ;

3° Si des espaces ayant joui de la déduction sont affectés à une destination pour laquelle la déduction n'est pas accordée par le présent règlement ;

4° Si des espaces non déduits sont affectés à une destination pour laquelle la déduction est accordée.

Dans chacun de ces cas, l'intéressé est tenu d'en donner connaissance au contrôleur des jaugeages ou au contrôleur des douanes du ressort, selon que le navire se trouve à Anvers ou dans un autre port du royaume, afin qu'il soit procédé à un nouveau jaugeage soit total, soit partiel.

L'intéressé produit éventuellement le certificat mentionné au troisième alinéa de l'article 29, si des modifications affectant le tonnage brut ont eu lieu en pays étranger.

Dans les cas prévus par le présent article, un nouveau certificat de jaugeage est délivré en remplacement de l'ancien, qui doit être retiré.

ART. 38. — Sauf les cas prévus par l'article précédent, la durée de validité des certificats de jaugeage est illimitée.

Toutefois, le contrôleur des jaugeages et les vérificateurs-jaugeurs sont autorisés à vérifier, par de nouveaux mesurages ou autrement, tous les jaugeages opérés par d'autres, chaque fois que cette vérification peut se faire sans nécessiter un déchargement de la cargaison. D'autre part, dans un but de contrôle, les jaugeurs, lorsque l'ordre leur est donné par le contrôleur des jaugeages, ont également le droit de mesurer à nouveau tout navire sans y être conviés, lorsqu'ils soupçonnent que les prescriptions de l'article 37 relatives aux modifications apportées dans la construction ou le tonnage, n'ont pas été observées. Dans ce cas, les prescriptions de l'article 31 concernant les obligations des armateurs et du capitaine sont également applicables.

Si la vérification mentionnée à l'alinéa qui précède fait reconnaître des différences notables, il est délivré un nouveau certificat de jaugeage en remplacement de l'ancien qui est retiré.

ART. 39. — Le cas échéant, il sera délivré, en même temps que le certificat de jaugeage, un duplicata de ce document pour être produit à l'appui de la demande de lettre de mer.

La délivrance d'un duplicata pour tout autre motif ou tout autre usage ne peut avoir lieu que sur l'autorisation du Ministre des Finances.

ART. 40. — Le certificat de jaugeage doit toujours se trouver à bord pour être exhibé à toute réquisition des employés.

Si ce document n'est pas produit, il pourra être procédé à un nouveau jaugeage du navire, mais aucun nouveau certificat de jaugeage ne sera délivré, à moins d'une autorisation du Ministre des Finances.

ART. 41. — Afin d'éviter éventuellement un nouveau jaugeage partiel aux navires belges fréquentant les ports étrangers où les règles de jaugeage anglaises sont appliquées, il est délivré à ces navires, à la demande des propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons, un second certificat de jaugeage établissant le tonnage

net d'après ces dernières règles. Ce certificat spécial est dressé conformément aux instructions pratiques données aux vérificateurs-jaugeurs.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

ART. 42. — Les certificats de jaugeage belges, délivrés antérieurement à la date de l'entrée en vigueur du présent règlement, cesseront d'être valables et seront retirés à la première arrivée en Belgique des navires auxquels ils ont été délivrés.

ART. 43. — Les navires de mer pourvus de lettres de mer belges devront être jautés conformément aux dispositions du présent règlement, avec application, au mesurage du tonnage brut, de la règle A du chapitre II, endéans les deux années qui suivront la mise en vigueur du nouveau système de jaugeage.

Les intéressés devront réclamer ce jaugeage de la manière prescrite par le premier alinéa de l'article 29, en produisant, le cas échéant, la déclaration ou le certificat mentionné au troisième alinéa du même article.

Si, avant l'expiration du délai de deux ans, un navire belge devait, pour cause de réparation ou autrement, séjourner en Belgique, sans chargement, pendant un temps suffisant pour effectuer le jaugeage prescrit plus haut, celui-ci devrait avoir lieu pendant ce séjour.

Le délai de deux ans pourra exceptionnellement, dans des cas spéciaux, être prolongé par le Ministre des Finances.

ART. 44. — Le règlement du 27 août 1883 sur le jaugeage des navires de mer est rapporté.

Grâce à l'adoption du système Moorsom par la Belgique et le plus grand nombre des États maritimes de l'Europe, des accords internationaux purent s'établir pour la reconnaissance réciproque des certificats de jaugeage délivrés dans quelques-uns de ces pays. On évite ainsi des pertes de temps nuisibles et des frais inutiles. Le gouvernement belge a conclu des arrangements de ce genre avec la Suède et la Norvège, l'Allemagne, le Danemark, l'Autriche-Hongrie, la Russie, l'Italie et les Pays-Bas.

Jaugeage des bateaux de navigation intérieure.

En 1894, le gouvernement du Roi prit l'initiative de la réunion à Bruxelles, en une Conférence internationale, de délégués de la Belgique, de la France, de l'Allemagne et des Pays-Bas, en vue d'établir un accord relativement au mode de jaugeage des bateaux de navigation intérieure. Les délibérations de cette Conférence aboutirent à la conclusion d'une Convention qui a été signée le 4 février 1898 et ratifiée le 30 janvier 1899. Nous en donnerons ci-dessous le texte.

Le but de cet accord international était de servir les intérêts de la batellerie. Grâce aux décisions ainsi prises par les quatre gouvernements, nos bateliers peuvent, depuis cette époque, naviguer sur les rivières et canaux des pays limitrophes de la Belgique sans devoir soumettre leurs bateaux à un nouveau jaugeage au passage de la frontière ; le procès-verbal qui leur est remis en Belgique, en vertu des dispositions prises en 1899, est l'équivalent de ceux qui pourraient être délivrés par les autorités des pays ayant participé à la Conférence internationale. Nos mariniers évitent ainsi des formalités longues, difficiles et onéreuses, qui leur causeraient antérieurement de grandes pertes de temps et grevaient lourdement leurs ressources.

Un point caractéristique de la Convention du 4 février 1898 était l'introduction dans notre réglementation du principe de l'immatriculation. Cette formalité a pour objet de classer le bateau, une fois pour toutes, en lui donnant un numéro et certaines lettres distinctives reproduits notamment sur la coque et sur le procès-verbal de jaugeage, et en réunissant les principales données concernant sa construction et ses dimensions. L'ensemble de ces renseignements est consigné dans un registre et constitue pour le bateau un véritable état-civil.

Grâce à l'immatriculation, les fraudes que commettaient certains bateliers en attribuant le procès-verbal de jaugeage à un bateau auquel il ne se rapportait pas, ne sont plus possibles. On peut toujours contrôler l'authenticité du procès-verbal présenté par le batelier.

Il y a donc là une garantie sérieuse pour les intérêts du Trésor, en même temps que pour le commerçant qui prend parfois les indications du procès-verbal de jaugeage comme base de certaines transactions.

**Convention relative au jaugeage des bateaux
de navigation intérieure¹.**

Sa Majesté le Roi des Belges; Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse; le Président de la République Française; Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, et, en Son nom, Sa Majesté la Reine Régente du royaume,

Également animés du désir de favoriser les intérêts de la batellerie et du commerce, par la suppression des sujétions onéreuses auxquelles le régime actuellement en vigueur en matière de jaugeage soumet les bateaux de navigation intérieure passant de chacun des États respectifs dans l'un quelconque des trois autres, ont résolu de conclure une Convention à cet effet, et ont désigné pour Leurs plénipotentiaires, savoir :

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES,

M. P. de Favereau, Son Ministre des Affaires Étrangères, et
M. L. De Bruyn, Son Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics;

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR D'ALLEMAGNE, ROI DE PRUSSE,

Son Excellence M. le Comte d'Alvensleben, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Son Excellence M. le Comte de Montholon, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la République Française près Sa Majesté le Roi des Belges;

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS ET, EN SON NOM,

SA MAJESTÉ LA REINE RÉGENTE DU ROYAUME,

Son Excellence M. le Jonkheer de Pestel, Son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges,

¹ *Moniteur Belge* du 1^{er} février 1899.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — Les certificats de jaugeage des bateaux de navigation intérieure, délivrés par les autorités compétentes de l'un des États contractants, en vertu de règlements conformes aux stipulations de l'Annexe de la présente Convention, dans le but de déterminer le poids de la cargaison d'après l'enfoncement du bateau, seront reconnus par les autorités des autres États contractants comme équivalents à ceux que ces autorités délivrent.

ART. 2. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à se communiquer, trois mois au moins avant leur mise en vigueur, tous les règlements arrêtés par chacune d'elles pour l'application des stipulations de l'Annexe de la présente Convention.

ART. 3. — Par mesure transitoire, les certificats de jaugeage délivrés par l'Allemagne, la Belgique et la France, antérieurement à la mise en vigueur de la présente Convention, en conformité de leurs règlements actuels, de même que les certificats délivrés par les Pays-Bas en vertu du règlement actuel pour le jaugeage des bateaux rhénans, seront considérés, pendant un délai de cinq ans, comme équivalents à ceux délivrés en conformité de l'Annexe de la présente Convention.

Toutefois, ne seront admis au bénéfice de cette disposition transitoire que les anciens certificats qui, dans le délai d'une année, auront été l'objet de l'immatriculation prévue par l'Annexe.

Les délais de cinq ans et d'un an stipulés ci-dessus prendront cours à la date de la mise en vigueur de la présente Convention.

ART. 4. — La présente Convention s'applique, en ce qui concerne l'Allemagne, à la Prusse, à la Bavière, aux Grands-Duchés de Bade et de Hesse, à l'Alsace-Lorraine, et aux autres États allemands qui déclareraient plus tard y adhérer.

ART. 5. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Bruxelles aussitôt que faire se pourra.

Elle sera mise à exécution six mois après sa ratification et demeurera en vigueur jusqu'à l'expiration d'une année à partir du jour où la dénonciation en aura été faite.

Cette dénonciation ne produira son effet qu'à l'égard du pays qui l'aura faite, la Convention restant obligatoire pour les autres États contractants.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en quatre exemplaires, le 4 février 1898.

(L. S.) P. DE FAVEREAU.

(L. S.) LÉON DE BRUYN.

(L. S.) ALVENSLEBEN.

(L. S.) C^{te} DE MONTHOLON.

(L. S.) R. DE PESTEL.

ANNEXE

de la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure.

ARTICLE PREMIER. — Le jaugeage a pour objet de déterminer le poids de la cargaison d'un bateau d'après son enfoncement.

Le poids total d'un bateau étant égal à celui du volume d'eau qu'il déplace, le poids de la cargaison est égal au poids du volume d'eau déplacé par le bateau chargé, diminué du poids du volume d'eau déplacé par le bateau vide. Le nombre qui exprime en mètres cubes la différence des déplacements, exprime en tonnes de mille kilogrammes le poids de la cargaison du bateau.

ART. 2. — Le système métrique est seul employé dans le jaugeage des bateaux.

En conséquence, les dimensions linéaires sont exprimées en mètres, décimètres et centimètres, les volumes en mètres cubes et décimètres cubes, le tonnage en tonnes et en fractions de tonnes.

ART. 3. — Le volume à mesurer est le volume extérieur de la portion de la coque comprise entre :

1° le plan du plus grand enfoncement autorisé par les règlements sur les différentes voies navigables que le bateau est destiné à fréquenter, et

2° un plan pris, soit au niveau de la flottaison à vide tel qu'il est défini ci-après, soit au niveau du dessous du bateau.

ART. 4. — La portion de la coque à mesurer est divisée par des plans horizontaux en tranches d'un décimètre de hauteur. Toutefois, lorsque les formes du bateau le permettent, plusieurs tranches peuvent être groupées pour le calcul.

Le volume de chaque tranche s'obtient en multipliant la demi-somme des aires des sections supérieure et inférieure par la hauteur.

Le quotient du volume d'une tranche par le nombre de centimètres qui exprime sa hauteur est considéré comme donnant le déplacement du bateau pour chaque centimètre d'enfoncement dans cette tranche.

ART. 5. — Les échelles de jauge sont placées symétriquement et par paire sur les flancs du bateau, dans des plans verticaux perpendiculaires à l'axe.

Pour les bateaux de plus de 40 mètres de longueur, ces échelles sont au nombre de six : deux dans un plan situé vers le milieu de la longueur et deux dans chacun des plans situés, de part et d'autre du premier, à des distances respectivement égales au tiers environ de la longueur totale du bateau.

Pour les bateaux ayant au plus 40 mètres de longueur, le nombre des échelles peut être réduit à quatre : elles sont alors disposées par paire dans des plans situés vers le tiers et les deux tiers de la longueur du bateau.

Les échelles doivent être très apparentes. Elles sont graduées par 2, 5 et 10 centimètres d'immersion effective; le zéro doit correspondre au plan limitant inférieurement le volume à mesurer, c'est-à-dire soit au plan de flottaison à vide, soit au niveau du dessous du bateau.

On admet que la hauteur du plan de flottaison au-dessus du plan limitant inférieurement le volume à mesurer est égale à la moyenne arithmétique des cotes lues sur toutes les échelles.

ART. 6. — Est considéré comme plan de flottaison à vide celui qui correspond à la position que prend le bateau lorsqu'il porte seulement :

1° Les agrès, les provisions et l'équipage indispensables pour lui permettre de naviguer ;

2° L'eau qu'il est impossible d'enlever de la cale par les moyens ordinaires d'épuisement ;

3° Si c'est un bateau à vapeur, l'eau remplissant la chaudière jusqu'au niveau normal.

ART. 7. — Tout bateau reçoit au moment de son jaugeage :

1° Un numéro d'ordre, sous lequel il est inscrit sur un registre-matricule spécial qui est tenu par un agent à ce commis par l'État pour un ressort déterminé ;

2° Des lettres qui caractérisent le bureau d'immatriculation.

ART. 8. — De chaque côté du bateau est placée une plaque de jauge, en métal, de 30 centimètres de longueur et 4 de hauteur, dont le bord inférieur correspond au niveau du plus grand enfoncement autorisé.

Sur cette plaque sont notamment marquées au poinçon, en caractères nettement apparents, les indications suivantes :

1° Les lettres caractéristiques du bureau d'immatriculation ;

2° Le numéro d'immatriculation ;

3° La lettre initiale du pays d'immatriculation, à savoir :

B pour la Belgique,
D pour l'Allemagne,
F pour la France,
N pour les Pays-Bas.

Ces indications sont peintes à la poupe du bateau ; elles sont reproduites en caractères indélébiles sur les parties les plus durables de la coque. Elles sont, en outre, transcrites sur tous les papiers de bord et, notamment, sur le certificat de jaugeage.

ART. 9. — Le certificat de jaugeage doit indiquer :

1° Le bureau d'immatriculation ;

2° Les lettres et le numéro d'immatriculation ;

- 3° Le nom ou la devise du bateau ;
 - 4° Le système de construction (bois, métal ou mixte) ;
 - 5° La plus grande longueur (gouvernail non compris) et la plus grande largeur ;
 - 6° La mention, s'il y a lieu, du dernier jaugeage annulé par le nouveau certificat ;
 - 7° Le nombre, l'emplacement et la description des échelles et, notamment, la position choisie pour le zéro ;
 - 8° La distance verticale entre le niveau du dessous du bateau et le plan de flottaison à vide, tel qu'il est défini ci-dessus, ainsi que le personnel, le matériel et la hauteur d'eau dans le fond du bateau qui ont été admis pour la détermination de ce plan de flottaison à vide ;
- Enfin 9°, le déplacement progressif du bateau par décimètre ou par centimètre d'enfoncement à partir du plan de flottaison à vide.

Fait à Bruxelles, le 4 février 1898, pour être annexé à la Convention arrêtée à la date de ce jour par les plénipotentiaires soussignés.

P. DE FAVEREAU.
LÉON DE BRUYN.
ALVENSLEBEN.
C^{te} DE MONTHOLON.
R. DE PESTEL.

Le dépôt des ratifications eut lieu, à Bruxelles, le 30 janvier 1899.
Un arrêté royal du 27 mars 1899 a modifié le Chapitre I^{er} du Titre II du Règlement général de police et de navigation des voies navigables administrées par l'État.

TABLE DES MATIÈRES

contenues dans le Tome I^{er}

Introduction.

CHAPITRE I^{er}

	Pages.
<i>Description géographique et hydrographique de l'Escaut.</i>	1

CHAPITRE II

L'Escaut depuis 1830 jusqu'au Traité de paix de 1839.

La Révolution de 1830 et le Traité des XVIII Articles.	21
Le Traité des XXIV Articles	35
Le thème de lord Palmerston	51
La Convention du 21 mai 1833	81
Les négociations de 1833 à 1839	91
Le Traité du 19 avril 1839	105

CHAPITRE III

Le Traité de 1839. — Exécution et complément.

La loi du 5 juin 1839	157
---------------------------------	-----

	Pages
Le Traité du 5 novembre 1842 et la Convention de commerce et de navigation du 5 novembre 1842.	182
Les Conventions du 20 mai 1843	200

CHAPITRE IV

Le Rachat du péage de l'Escaut.

Application de la loi du 5 juin 1839	312
Acheminement aux négociations pour le rachat du péage de l'Escaut	317
Les négociations et le Traité conclu avec les Pays-Bas le 12 mai 1863	334
Le Traité général pour le rachat du péage.	398
Fêtes. Discours. Anniversaires	455

CHAPITRE V

Le pilotage, l'éclairage et le balisage de l'Escaut. Le système de jaugeage de la Belgique.

Le pilotage dans l'Escaut et à ses embouchures	477
L'éclairage et le balisage.	498
Le système de jaugeage adopté en Belgique :	
Jaugeage des navires de mer.	523
Jaugeage des bateaux de navigation intérieure.	545

L'ESCAUT

depuis 1830

DIRECTION GÉNÉRALE
DES
PONTS ET CHAUSSEES

87571

B2759

WATERBOUWKUNDE LABORATORIUM
BIBLIOTEK
3309 II
LABORATOIRE de RECHERCHES HYDRAULIQUES
BIBLIOTHEQUE

L'ESCAUT

0307 002 8143



depuis 1830

PAR

le Baron GUILLAUME

TOME II

MAISON D'ÉDITION ALFRED CASTAIGNE
28, RUE DE BERLAIMONT, 28
BRUXELLES.

521

CHAPITRE VI

Les barrages de l'Escaut oriental et du Sloe, et les projets de canaux entre Anvers et le Rhin.

L'Escaut, arrivé en face de Bath, sur le territoire néerlandais, se divise en deux branches, qui entourent les îles de Sud-Beveland et de Walcheren.

L'une, appelée Escaut occidental ou Hondt, est la voie principale, bien qu'il semble qu'elle n'ait point existé dans l'antiquité; elle sert à la grande navigation maritime avec Anvers;

L'autre, connue sous le nom d'Escaut oriental ou de canal de Berg-op-Zoom, est moins importante; elle se dirige au Nord de la première et servait de communication entre Anvers, les Pays-Bas et le Rhin.

Près de Flessingue, un autre bras se détache encore de l'Escaut; il porte le nom de Sloe et sépare l'île de Walcheren de l'île de Sud-Beveland. Bien que moins fréquenté que l'Escaut oriental, le Sloe offrait cet avantage d'un abri sûr dans la rade de Ramme-kens pour les navires poursuivis par le mauvais temps. C'était un refuge tant pour les bateaux qui entraient dans l'Escaut que pour ceux qui venaient d'Anvers.

Le gouvernement néerlandais, désirant donner au port de Flessingue toute l'importance commerciale et le développement économique auxquels son heureuse situation sur un des plus beaux fleuves de l'Europe lui donnait le droit de prétendre, résolut de le relier par une voie ferrée au réseau de ses chemins de fer¹. L'Escaut oriental et le Sloe offraient, par leur largeur,

¹ WELLENS. — *Les barrages de l'Escaut et de leur influence sur le bras occidental du fleuve.*

un grave obstacle à ce projet; aussi le Cabinet de La Haye conçut-il le projet pour diminuer, autant que possible, les difficultés et les frais de leur traversée, d'établir des barrages de terre au travers de ces deux bras du fleuve.

Un canal, creusé au travers de l'île de Sud-Beveland, de Hansweert à Wemeldingen, devait remplacer les voies de communication qui allaient être supprimées.

En 1846, le gouvernement néerlandais avait concédé à un sieur Dirk Dronckers, de Middelbourg :

1° La construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Middelbourg à Maestricht, avec embranchement vers Flessingue ;

2° L'exécution d'un canal dans l'île de Walcheren, ainsi que le barrage du Sloe ¹.

Le bruit de ces projets causa en Belgique, et principalement à Anvers, une vive émotion, et le Cabinet de Bruxelles s'empressa d'appeler l'attention du gouvernement hollandais sur la grande perturbation que les travaux indiqués pouvaient apporter dans les relations de l'Escaut avec le Rhin ; il réclamait le droit d'être consulté avant que l'État voisin ne mit à exécution des plans qui semblaient en désaccord avec les stipulations du Traité du 19 avril 1839.

Voici en quels termes, le 14 mars 1846, le baron Willmar, ministre de Belgique à La Haye, se rendit l'interprète de ces sentiments auprès du général de La Sarraz, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas :

« Le soussigné, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges, a été chargé d'appeler l'attention de S. Exc. M. le Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas sur les mesures qui pourront devenir plus ou moins prochainement nécessaires pour garantir l'exécution de la disposition contenue dans l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, disposition dont les termes sont les suivants :

« Les deux gouvernements s'engagent à conserver les passes » navigables de l'Escaut et de ses embouchures..... Si des évé-

¹ Barrages de l'Escaut oriental et du Sloe. *Exposé des négociations*. Chambre des Représentants. 1866-1867. N° 89.

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

» C'est un fait aujourd'hui constaté que le gouvernement des Pays-Bas a définitivement accordé la concession d'un chemin de fer allant de Middelbourg à Maestricht, et que l'accomplissement de ce projet implique la construction de viaducs qui fermeraient les passages du Sloe, entre les îles de Walcheren et de Sud-Beveland et du Verdronken-Land, entre Beveland et le Brabant septentrional.

» Dans cet état de choses, le gouvernement belge a dû se demander si de tels travaux n'étaient pas susceptibles d'apporter une grande perturbation dans le cours des eaux navigables formant les communications intérieures actuelles entre l'Escaut et le Rhin, et même à rendre ces communications impraticables.

» De tels résultats seraient manifestement contraires aux obligations réciproquement consenties par l'article 9 rappelé ci-dessus du Traité du 19 avril 1839, et amèneraient le cas prévu par le même article, où... des travaux d'art *venant...* à rendre impraticables les voies indiquées *au dit* article, le gouvernement des Pays-Bas serait tenu d'assigner à la navigation belge d'autres voies, *aussi sûres et aussi bonnes et commodes*, en remplacement de *celles* devenues impraticables.

» Le soussigné juge à peine nécessaire d'ajouter ici la remarque que, dans une question de la nature de celle dont il s'agit, un arrangement préalable semble nécessaire; qu'il paraît indispensable d'empêcher le mal d'arriver, et qu'il ne suffirait en aucune façon d'y porter remède lorsqu'il aurait été opéré. Ce qui doit être évité, c'est l'éventualité même du mal, et, à cet effet, il y a obligation de s'abstenir de ce qui peut rendre le mal possible, aussi longtemps que les moyens d'y remédier n'ont pas été rendus applicables.

» Dans cet état de choses, le soussigné croit pouvoir se flatter que M. le Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas voudra bien lui faire connaître les intentions du Cabinet de La Haye au

sujet des mesures par lesquelles il s'assurera de pouvoir empêcher, le cas échéant, toute interruption et toute détérioration des relations fluviales entre l'Escaut et le Rhin; et, dans cet espoir, le soussigné a l'honneur d'offrir à Son Excellence les nouvelles assurances de sa très-haute considération. »

Le Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas répondit le 25 avril à la communication de l'envoyé belge :

» Par sa note du 14 mars, M. le baron Willmar, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi des Belges, a bien voulu appeler l'attention du soussigné, Ministre des Affaires Étrangères, sur la concession accordée par le gouvernement des Pays-Bas d'un chemin de fer allant de Middelbourg à Maestricht, en rapport avec les dispositions des traités relativement aux eaux navigables formant les communications intérieures actuelles entre le Rhin et l'Escaut. En réponse à cette note, le soussigné peut avoir l'honneur de déclarer que les droits dûment acquis à la Belgique en vertu des traités seront intégralement respectés lors de l'exécution des travaux projetés pour l'établissement du chemin susmentionné, et il s'empresse d'en donner ici l'assurance formelle. Comme d'ailleurs les communications intérieures dont il s'agit, intéressent au plus haut degré la navigation néerlandaise elle-même, le gouvernement de Belgique reconnaîtra sans doute que cette circonstance lui offre une garantie accessoire.

» D'un autre côté, le soussigné doit prendre la liberté d'ajouter que le gouvernement des Pays-Bas pense qu'il serait superflu de se livrer à un examen provisoire de la matière, et qu'il ne saurait consentir à entamer à cet effet une négociation préalable, dont il ne peut admettre la nécessité ni l'opportunité, vu qu'elle ne lui est point imposée par les stipulations des traités existants.

» Le soussigné aime à croire que ces assurances et explications satisferont le gouvernement de Belgique, et il saisit, etc.

» DE LA SARRAZ. »

Le Cabinet de Berlin se joignit bientôt au gouvernement belge, et protesta à La Haye contre toute mesure qui entraverait la navigation dans l'Escaut oriental et contre tout travail de nature

à nuire à la rade de Rammekens. La Russie demandait aussi un examen préalable de la question, de concert avec la Belgique.

Mais le manque de capitaux détermina les concessionnaires à provoquer la réalisation de leur contrat. On resta pendant plus de deux ans dans le *statu quo*.

Un arrêté du roi Guillaume du 6 octobre 1849 vint donner un nouvel aliment aux craintes du gouvernement belge. Cet arrêté portait :

1^o Retrait de la concession de 1846 ;

2^o Autorisation aux Ministres de l'Intérieur et des Finances d'accorder au sieur Dronckers la concession de barrer l'Escaut oriental, à condition de construire, avant de commencer cet ouvrage, un canal au travers de l'île de Sud-Beveland.

D'après la première concession, le Sloe seul devait être barré et remplacé par un canal au travers de l'île de Walcheren ; le chemin de fer aurait traversé l'Escaut oriental sur un viaduc combiné avec un double système de ponts. La concession de 1849 laissait le Sloe hors de cause ; mais il stipulait le barrage de l'Escaut oriental, à remplacer par un canal qui devait traverser l'île du Sud-Beveland, autant que possible en droite ligne, en allant de Hansweert sur l'Escaut occidental, vers Wemeldinge, sur l'Escaut oriental.

La Convention entre le sieur Dronckers et l'État néerlandais fut signée le 8 octobre 1849.

Dès que l'on eut, en Belgique, la connaissance de ces actes, un vif mouvement d'opposition ne tarda pas à se dessiner ; la Chambre de commerce d'Anvers en avait pris la direction et pressait le gouvernement de protester contre ces projets. Voici le texte de la nouvelle note que le Cabinet de Bruxelles adressa au gouvernement néerlandais :

Le baron Willmar, ministre de Belgique à La Haye, à M. Van Somsbeeck, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas.

« Un arrêté de S. M. le Roi des Pays-Bas, du 6 octobre dernier, a accordé au sieur Dronckers, de Middelbourg, la concession de l'endiguement de l'Escaut oriental, sous la condition de creuser,

avant de commencer les travaux nécessaires, un canal à travers l'île de Sud-Beveland.

» A l'apparition de cet acte, de très-vives appréhensions se sont manifestées en Belgique. On craint une perturbation pour la navigation de l'Escaut et des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

» Le gouvernement belge a dû vouer à ces craintes une sérieuse attention, qui l'a amené à examiner l'acte qui en était la cause dans ses rapports avec les relations internationales des deux États.

» Il a paru au gouvernement belge que, en souscrivant aux propositions du sieur Dronckers, et lui accordant la concession dont il s'agit, sans aucun concert préalable avec lui, le gouvernement des Pays-Bas avait perdu de vue l'esprit des Traités et Convention de 1839 et de 1842, et les obligations réciproques qui en résultent.

» L'article 9 du Traité du 19 avril 1839, au § 2, porte : « Que » le pilotage et le balisage, ainsi que la *conservation des passes* » *de l'Escaut*, seront soumis à une surveillance commune. »

» Or, il semble au gouvernement belge que la *surveillance commune des passes* implique nécessairement la *conservation commune*, c'est-à-dire le *concours* pour tout ce qui peut tendre à ce *but commun*. En effet, la surveillance ne peut être stipulée pour elle-même, mais pour un but utile, inhérent à son objet

» Le droit de surveillance commune semble donc impliquer, comme corollaire indispensable, le droit des commissaires des deux pays d'examiner quelle influence des travaux projetés peuvent exercer sur les passes dont la conservation leur est confiée ; et celui des deux gouvernements, de concourir à la décision de toute question examinée en commun par les commissaires, qui ne saurait être unilatérale.

» Le § 8 du même article 9 prévoit le cas, à la vérité, où des voies de navigation pourraient être modifiées par des travaux d'art ; mais il stipule en même temps que ces voies, ainsi modifiées par des travaux d'art, doivent être remplacées par d'autres aussi *sûres* et aussi *bonnes* et *commodes*. Or, il ne peut pas paraître douteux que l'exécution de cette seconde clause exige une entente préalable entre les gouvernements belge et néerlandais, un concert pour constater l'équivalence de nouvelles voies sous

le triple rapport de *bonté*, de *sûreté* et de *commodité*. Il serait impossible de comprendre autrement ce texte, car un tel jugement ne peut pas être imposé par une des Hautes Parties contractantes à l'autre.

» Le gouvernement belge, en mettant ainsi sous les yeux du gouvernement des Pays-Bas les stipulations du Traité de 1839, et rappelant l'esprit de ces stipulations, pense avoir fait des réserves suffisantes pour la conservation de tous ses droits, et se plaît à croire qu'avant de permettre aucun commencement d'exécution de la concession donnée au sieur Dronckers, le gouvernement néerlandais prendra les mesures nécessaires afin qu'un examen commun ait lieu des conséquences possibles des ouvrages que la concession implique, conséquences dont l'intérêt est évidemment le même pour les Pays-Bas.

» Le gouvernement belge est de plus convaincu que l'urgence d'une telle mesure sera suffisamment sentie par le Cabinet de La Haye, et qu'une prompte décision permettra de mettre un terme prochain aux appréhensions rappelées en tête de la présente note.

» La Haye, le 12 novembre 1849. »

Le gouvernement hollandais mit plusieurs mois à répondre à cette communication ; ce n'est que le 9 mars 1850 qu'il fit remettre au Ministre du Roi à La Haye une note étendue dans laquelle il exposait quelles étaient, selon lui, les obligations que lui imposaient les Traités de 1839 et de 1842 ; et, s'appuyant sur l'opinion des ingénieurs du Waterstaat, il affirmait que l'exécution des barrages projetés ne pouvait être nuisible à l'Escaut occidental ; il ajoutait que le canal à creuser au travers de l'île de Sud Beveland serait même éminemment favorable aux communications des deux bras de l'Escaut.

Nous reproduisons ci-dessous la note néerlandaise du 9 mars 1850, la réponse du gouvernement belge et la réplique du Cabinet de La Haye :

« *Note verbale du Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas.*
9 mars 1850.

« Quelles que soient les obligations contractées par le gouvernement des Pays-Bas touchant la navigation sur ses rivières, son

droit de souveraineté sur ces eaux n'en existe pas moins intact. Toutes les concessions faites par rapport à cette navigation, dans les Traités de 1839 et de 1842, ne sont que des exceptions à l'exercice du dit droit de souveraineté. Dès lors elles doivent être strictement interprétées et l'on ne saurait argumenter de ces Traités par analogie, afin d'étendre la portée des obligations exceptionnelles qu'ils imposent au delà de ce que comporte leur texte clair et précis. Maintenant quelles sont les obligations contractées par les Pays-Bas, relativement à la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin ?

« L'article 9, § 5, du Traité du 19 avril 1839 porte que :
 » la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin,
 » pour arriver d'Anvers au Rhin et *vice versa*, restera récipro-
 » quement libre et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages
 » modérés. »

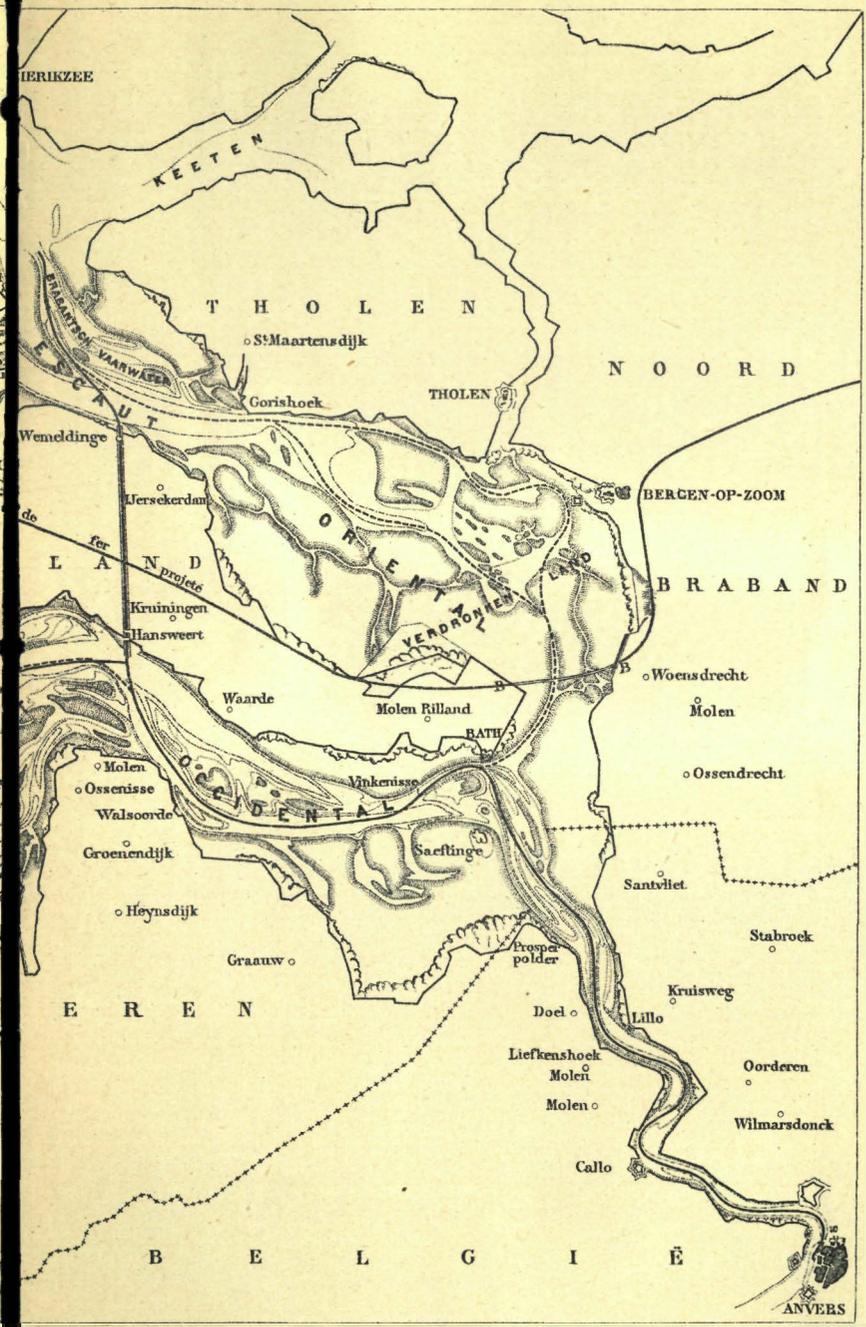
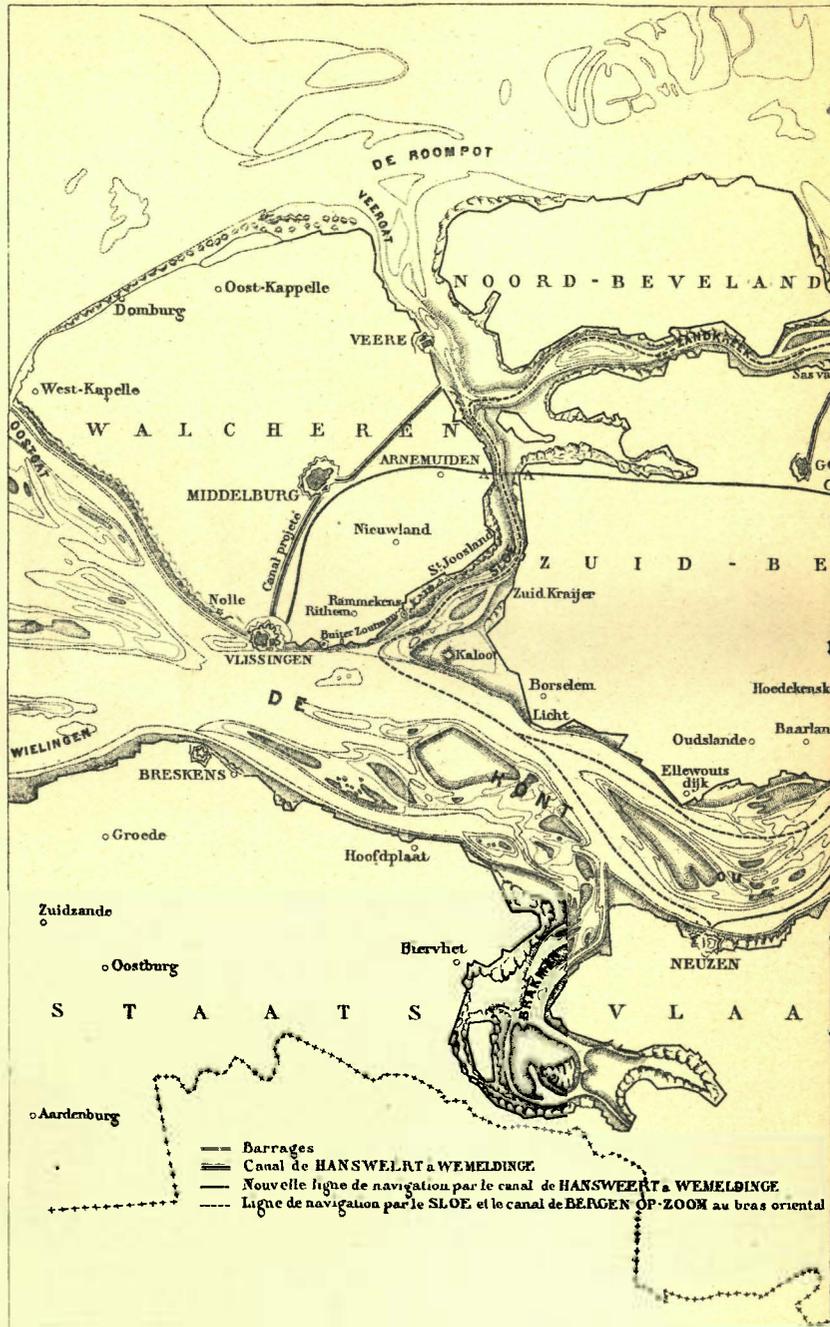
» Et le § 8 du même article :

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

» Or, le sens de ces stipulations ne peut être douteux. Les Pays-Bas, comme souverain des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, accordent à la Belgique la libre navigation de leurs eaux, moyennant un péage modéré, et ils s'engagent à assigner à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes lorsque celles désignées dans l'article 9 deviendraient impraticables par suite d'événements naturels ou de travaux d'art. Le gouvernement des Pays-Bas n'a point consenti à d'autres exceptions de son droit de souveraineté sur les eaux intermédiaires.

» Par conséquent, la surveillance commune, mentionnée au § 2 du même article 9 précité, dans ces termes : « Que le » pilotage et le balisage, ainsi que la conservation des passes de » l'Escaut, seront soumis à une surveillance commune, » est naturellement restreinte à l'Escaut occidental et à ses embou-

DE L'ESCAUT ORIENTAL L'ESCAUT OCCIDENTAL.



chures, et le règlement du 20 mai 1843, relativement au pilotage et à la surveillance commune, en fait foi. Car ce règlement, qui concerne exclusivement l'Escaut occidental, circonscrit dans son chapitre VII le cercle des devoirs et des attributs des commissaires permanents, chargés de l'exercice de la dite surveillance; tandis que le règlement pour la navigation des eaux intermédiaires ne fait mention, en aucune manière, d'une surveillance commune à exercer dans ces eaux.

» Lorsqu'on parle de l'*Escaut*, c'est toujours du fleuve proprement dit et de la branche *occidentale* servant de voie de communication avec la mer, tandis que, pour désigner l'autre branche, l'on ajoute constamment le mot *oriental*. Cette distinction a été observée dans les Traités de 1839 et de 1842, dans lesquels l'Escaut oriental a été expressément nommé et rangé parmi les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

» Quant au § 8 de l'article 9 précité, il est à observer que la phrase le *Gouvernement des Pays-Bas assignera*, dont les parties contractantes se sont servies, semble exclure toute idée d'une coopération préalable de la part du gouvernement belge, et l'obligation contractée par celui des Pays-Bas se borne ainsi, en ce qui concerne l'endigement projeté, à assigner, le cas échéant, à la navigation belge, le nouveau canal traversant l'île de Sud-Beveland, en remplacement de la voie de l'Escaut oriental.

» Seulement, pour autant que ce canal n'offrirait pas alors une voie, d'après les termes du Traité, aussi sûre et aussi commode et bonne que celle actuellement existante de l'Escaut oriental, le gouvernement de Belgique serait en droit de réclamer.

» Mais l'on est loin de prévoir un pareil résultat, car c'est un fait avéré que, pour les navires se rendant à Anvers par l'Escaut oriental, le passage actuellement existant est très peu sûr, très mauvais et difficile. Toutefois, comme à l'apparition de l'acte de concession accordé au sieur Dronckers, de vives appréhensions se sont manifestées en Belgique, et que l'on y paraît craindre une perturbation pour la navigation de l'Escaut et des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin; le gouvernement des Pays-Bas, vu le haut prix qu'il attache à entretenir les relations d'amitié et de bon voisinage qui existent si heureusement entre les deux royaumes, ne fait aucune difficulté de communiquer à celui de la

Belgique quelques observations, la plupart puisées dans les rapports des ingénieurs du waterstaat, sur les effets et résultats probables des nouveaux ouvrages, pour lesquels l'acte de concession a été accordé, dont un exemplaire se trouve ci-joint. Le canal à creuser à travers l'île de Sud-Beveland doit être entièrement achevé et ouvert à la navigation avant que de pouvoir procéder à l'endiguement de l'Escaut oriental. (Articles 1 et 10 de l'Acte.)

» L'alluvion qui, selon toute apparence, se forme spécialement au sud de la digue transversale du côté de Berg-op-Zoom, d'après l'opinion de personnes expérimentées, ne procédera que très lentement et ne pourra que, dans la suite des temps, mettre obstacle aux communications par eau actuellement existantes entre la Zélande et la Hollande vers Berg-op-Zoom et Tholen. Afin de conserver le plus longtemps possible ces communications, auxquelles toutefois, comme ne servant pas à la navigation entre l'Escaut et le Rhin, l'obligation contractée au § 8 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 ne saurait s'appliquer, l'Acte de concession prescrit des mesures restrictives par rapport à l'endiguement de ces terrains d'alluvion (article 15 de l'Acte).

» Nulle appréhension n'existe quant à l'envasement de l'Escaut oriental, en aval de l'embouchure de la rivière de Rendraght, ni par conséquent de cette rivière elle-même, dans laquelle seulement, après nombre d'années, des envasements pourraient devenir sensibles.

» Bien moins encore serait-on fondé à craindre que l'endiguement projeté de l'Escaut oriental exercerait quelque influence sur les eaux navigables du Zandkreek, du Véergat et du Sloe.

» Sur l'Escaut occidental, cette influence sera peu ou point sensible ; à mesure que l'envasement au sud de la digue transversale prendra plus d'étendue, le passage près du fort de Bath deviendra de plus en plus facile pour les navires qui remontent le fleuve, lorsque les vents du midi soufflent avec force. Car alors le courant du flux sur l'Escaut occidental suivra une ligne plus droite qu'actuellement qu'il a encore à remplir une partie de l'Escaut oriental dans les environs du fort de Bath, savoir jusqu'à l'endroit dit Marollegat, et jusqu'à la crique en amont de Berg-op-Zoom, qui conduit de Bath à cette ville. Lors du

reflux, ces conséquences seront encore moins ou pas perceptibles du tout. Ce que la digue transversale effectuera éventuellement, la contre-marée et les bas-fonds qu'on rencontre sur les terrains submergés entre Bath et Berg-op-Zoom, à peu près dans la même direction que la digue projetée, l'opèrent déjà aujourd'hui.

» Ce serait dès lors une erreur de supposer qu'après l'exécution de l'endigement de l'Escaut oriental, le courant de la marée descendante de l'Escaut occidental en aval de Bath deviendra trop rapide.

» De ce qui précède, il est permis de conclure que, après l'endigement de l'Escaut oriental, la marée montante et descendante de l'Escaut occidental aura un cours plus régulier, qui exercera une influence favorable, aussi bien pour conserver la profondeur du fleuve que pour rendre la navigation plus facile.

» Le volume d'eau qui remonte et descend alternativement l'Escaut occidental ne subira point de changement notable, attendu que, par suite de la contre-marée actuellement existante sur les terrains submergés du Sud-Beveland, les courants dans l'Escaut oriental, de leur côté, n'éprouvent pas non plus de modification essentielle. Après l'endigement, le flux remontera jusqu'à la digue transversale. Aujourd'hui, il n'avance pas si loin, puisqu'il rencontre la marée montante de l'Escaut occidental un peu en aval, c'est-à-dire au nord de l'endroit où la digue sera élevée, entre cet endroit et Berg-op-Zoom.

» Dès lors, le flux de l'Escaut oriental remontera un peu plus loin après l'endigement qu'à présent, et enlèvera aussi un certain espace à la marée montante de l'Escaut occidental. Mais cet espace est trop minime pour pouvoir exercer de l'influence sur le cours et la rapidité de ces courants, ou pour se faire ressentir dans les voies de navigation situées en aval, comme la rivière le Rendragt, le Keeten, le Zandkreek, le Sloe, etc.

» Les grandes difficultés qu'éprouvent actuellement les navires remontant l'Escaut occidental, en arrivant de l'Escaut oriental, à cause de la contre-marée et des bas-fonds du Sud-Beveland, seront entièrement levées, lorsque le nouveau canal sera creusé, d'après les conditions de l'acte de concession. (Art. 2 et 3 de l'Acte.)

» En général, il est permis de croire que ce canal favorisera

singulièrement les communications entre les deux branches de l'Escaut, et que les stipulations de l'Acte de concession relativement à l'élévation des digues, étant strictement exécutées, les ouvrages dont il s'agit ne pourront exercer aucune influence nuisible quelconque sur les eaux navigables avoisinantes, ni porter préjudice sous aucun aspect aux intérêts de la Belgique.

» Le canal qui traversera l'île de Sud-Beveland étant fermé vers les deux bouts par des écluses, il est constant que son action sur les eaux aboutissantes sera absolument nulle.

» En outre, le gouvernement des Pays-Bas doit faire observer que l'endigement pour lequel une concession vient d'être accordée et le creusement du canal qui traversera l'île de Sud-Beveland sont loin d'être des projets nouveaux. Ils ressemblent au contraire, dans tous leurs points essentiels, à celui qui, entre 1827 et 1830, lorsque les Pays-Bas et la Belgique ne formaient qu'un seul royaume, a été dressé par ordre du gouvernement ; époque à laquelle l'exécution de ces ouvrages fut jugée nécessaire dans l'intérêt des deux parties. Les événements politiques seuls mirent obstacle à la réalisation de ces projets.

» Finalement, on a eu soin (art. 7 de l'Acte) de statuer que le concessionnaire ne pourra prélever sur le nouveau canal aucun droit de port, de canal, de pont ou d'écluse, sans en avoir obtenu la permission spéciale du gouvernement néerlandais. Or, la Belgique peut, dès lors, être assurée que jamais l'on ne permettra sur le susdit canal la perception d'un droit quelconque, qui, d'après les traités existants, ne pourrait être levé sur la navigation de l'Escaut oriental.

» Le gouvernement des Pays-Bas aime à croire que cette communication mettra le Cabinet de Bruxelles à même d'éclairer et de tranquilliser les esprits en Belgique, sur la tendance et les résultats probables des ouvrages projetés, et de faire disparaître toute appréhension relativement à une perturbation quelconque de la navigation de l'Escaut et des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin ; perturbation qui, assurément, serait aussi contraire aux intentions qu'aux intérêts du gouvernement néerlandais.

» La Haye, le 9 mars 1850. »

Le baron Willmar, ministre de Belgique à La Haye, à M. Van Sonsbeek, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas. — Note verbale.

« La note verbale du 9 mars a été l'objet, de la part du Cabinet de Bruxelles, de l'examen le plus approfondi, et l'étude des faits auxquels elle se rapporte n'a pu que convaincre le gouvernement belge : 1° Que l'endiguement de l'Escaut oriental fermerait l'une des voies navigables intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, et 2° qu'il pourrait avoir pour conséquence d'altérer les passes du fleuve.

» Sur le premier point, il a paru au Cabinet de Bruxelles que la disposition du § 8 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, rappelée dans la note verbale du 9 mars, ne pouvait avoir pour portée d'autoriser le gouvernement des Pays-Bas à exécuter des travaux dont la conséquence serait non seulement de rendre impraticable l'une des voies qui servent à passer de l'Escaut au Rhin, mais même de la supprimer d'une manière absolue.

» Par les mots : *travaux d'art*, on n'a évidemment voulu désigner que les ouvrages qui s'exécutent d'ordinaire pour défendre les digues de l'action des eaux. Si l'on avait voulu accorder aux Pays-Bas la faculté de supprimer l'une ou l'autre des voies susdites, on l'eût dit d'une manière claire et précise.

» Quant au second point indiqué ci-dessus, celui de la possibilité de modifications au régime de l'Escaut occidental et d'altération des passes que pourrait avoir pour résultat l'endiguement de l'Escaut oriental, le gouvernement belge a reçu avec satisfaction les explications toutes bienveillantes par lesquelles la note verbale du 9 mars combat les justes appréhensions qui s'étaient à ce sujet manifestées en Belgique.

» C'est donc avec le plus vif regret que le gouvernement belge se voit obligé de déclarer que les considérations dont il s'agit ne lui semblent pas devoir modifier sa manière de voir.

» En conséquence, le gouvernement belge ne croit pas pouvoir se dispenser d'insister pour que l'examen de la question dont il s'agit soit déferé à la commission de la surveillance commune. Les traités font un devoir aux deux gouvernements de veiller, par l'intermédiaire de cette commission, à la conservation

de la navigation et de ses passes, ainsi que du régime de la branche principale de l'Escaut.

» En usant de ce droit, qu'il croit incontestable, le gouvernement belge sera mis, en même temps, à même de reconnaître si la voie nouvelle destinée à remplacer l'Escaut oriental, le canal de l'île de Sud-Beveland, serait, en effet, *aussi sûre, aussi bonne et aussi commode* que celle qui devrait être supprimée.

» En adoptant cette interprétation des traités et conventions, et en se prêtant à une enquête d'où jaillisse la plus grande masse de lumière possible, le gouvernement des Pays-Bas mettra le Cabinet de Bruxelles à même de porter un jugement assuré et de tranquilliser, s'il y a lieu, les esprits en Belgique sur les résultats des ouvrages projetés.

» La Haye, le 2 juillet 1850 ».

M. Van Sonsbeeck, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas, au baron Willmar, ministre de Belgique à La Haye. — Note verbale.

« D'après le contenu de la note verbale du 2 juillet dernier, le gouvernement belge pense :

» 1° Que la disposition du § 8 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 ne peut avoir pour portée d'autoriser le gouvernement des Pays-Bas à exécuter des travaux dont la conséquence serait, non-seulement de rendre impraticable l'une des voies qui servent à passer de l'Escaut au Rhin, mais même de la supprimer d'une manière absolue, et que dès lors, par les mots *travaux d'art*, on n'a évidemment voulu désigner que les ouvrages qui s'exécutent d'ordinaire pour défendre les digues de l'action des eaux ;

» 2° Qu'il serait possible que l'endiguement de l'Escaut oriental eût pour résultat des modifications au régime et une altération des passes de l'Escaut occidental ; et qu'en conséquence le gouvernement belge se croit obligé d'insister pour que l'examen de la question soit déféré à la commission de la surveillance commune.

» Quant au premier point, on doit faire observer que, pour le gouvernement des Pays-Bas, la faculté d'établir des ouvrages de

la nature de ceux dont il s'agit ne dérive pas du § 8 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, mais de son droit de souveraineté, lequel droit comprend nécessairement la faculté d'endiguer l'Escaut oriental ; qu'à la vérité, le gouvernement des Pays-Bas a consenti à quelques restrictions, quant à l'exécution de ce droit de souveraineté, et qu'il a pris des engagements à cet égard envers la Belgique ; mais qu'au nombre de ces restrictions ou engagements ne se trouve point celle de ne pouvoir rendre impraticable ou fermer par des travaux d'art l'une des voies assignées à la navigation dans l'article 9 susmentionné ; qu'au contraire, le § 8 du dit article reconnaît implicitement cette faculté, lorsqu'il y rattache seulement la condition d'assigner, en remplacement de la voie devenue impraticable pour la navigation, une autre voie aussi sûre, aussi bonne et aussi commode que celle qui aurait été supprimée. Cette condition semble réfuter elle-même l'argument que l'intention des parties contractantes aurait été d'employer les mots *travaux d'art* dans l'acception restreinte d'ouvrages qui s'exécutent d'ordinaire pour défendre les rives de l'action des eaux, car des ouvrages de cette espèce ne sauraient conduire au résultat immédiat de rendre une voie d'eau impraticable pour la navigation.

» Pour ce qui regarde le second point, il n'est guère possible, d'après les explications précédemment communiquées au gouvernement de Belgique, sur les conséquences probables de l'endiguement de l'Escaut oriental, que ces travaux puissent exercer une influence nuisible au régime, soit une altération des passes de l'Escaut occidental, et le gouvernement des Pays-Bas ne saurait consentir à déférer un examen préalable de la question à la commission permanente de la surveillance commune de l'Escaut occidental, la compétence de cette commission étant d'une nature spéciale et exclusive.

» Il pense qu'il ne sera loisible au gouvernement de Belgique d'examiner si le canal à creuser à travers l'île du Sud-Beveland satisfait aux conditions requises, que lorsque le canal existera et sera ouvert à la navigation, en remplacement de la passe actuelle de l'Escaut oriental.

» La Haye, le 24 septembre 1850 ».

En 1849, un arrêté ministériel du 20 décembre institua, en Belgique, une Commission chargée d'examiner les questions que soulevait, au point de vue des intérêts nationaux, l'exécution du barrage projeté. Elle était composée de :

- MM. TEICHMANN, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, gouverneur de la province d'Anvers ;
 CATTEAU-WATTEL, Armateur et membre de la Chambre de commerce d'Anvers ;
 DE MOOR, Inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées ;
 KUMMER, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ;
 WOLTERS, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ;
 DONNET, Inspecteur du pilotage ;
 DECOCK, Armateur et membre de la Chambre de commerce de Gand ;
 GUIETTE, Ingénieur de la Marine.

La Commission procéda à une enquête, et les marins qu'elle entendit furent unanimement d'avis que, sous tous les rapports, les passes existantes étaient préférables au canal projeté. Voici, divisé en deux parties, le résumé des renseignements recueillis par elle¹ :

PREMIÈRE PARTIE

RÉSUMÉ DES DECLARATIONS FAITES PAR RAPPORT AUX VOIES NAVIGABLES EXISTANTES

1° La profondeur minimum dans l'Escaut oriental, à l'endroit nommé Hetland, est de huit pieds à marée haute ordinaire ;

2 Cette profondeur n'a pas varié de 1814 à 1850 ;

3° Il y a actuellement (1850) amélioration pour la navigation dans le bras oriental entre Bath et Berg-op-Zoom, par suite de la formation d'un 2^{me} chenal ayant la même profondeur que le premier ; ce qui permet de choisir celui qui convient le mieux d'après la direction du vent ;

4° La navigation du Vieux Doel jusqu'à Wemeldingen peut se faire, pour les bateaux chargés, d'une manière sûre et facile par tous les temps, excepté les tempêtes ;

¹ WELLENS. — *Des barrages de l'Escaut.*

5° L'Escaut oriental est une bonne rivière; la navigation n'y rencontre aucune difficulté qui ne puisse être surmontée avec des précautions et de la prudence. Il y existe comme partout des bancs qui sont bien balisés; les passes y sont larges et l'on peut facilement louvoyer partout;

6° Il n'existe dans l'Escaut oriental aucune cause de retard pour la navigation qui ne soit générale à toutes les autres rivières: seulement il faut attendre que la marée soit assez haute pour traverser l'endroit nommé Hetland;

7° Les courants dans le bras oriental sont beaucoup moins rapides et, par conséquent, la mer moins houleuse que dans le bras occidental, surtout avec les vents du sud-ouest qui règnent ordinairement;

8° Il existe dans l'Escaut oriental plusieurs rades et abris où les bateaux chargés peuvent se réfugier et stationner en sûreté: ce sont le Zilverput, Bruyer, Dortsman, Scheewon, Wemeldingen, Zand-Keek. Les bateaux y trouvent un abri pour tous les temps et tous les vents;

9° On évalue à cinq au maximum le nombre de bateaux qui, depuis 10 ans, se sont perdus ou ont subi des avaries dans l'Escaut oriental. Ces sinistres doivent être attribués à l'incapacité des patrons ou au mauvais état des navires;

10° Pour se rendre d'Anvers dans le Keete, c'est-à-dire au delà de Wemeldingen, il faut, avec les vents ordinaires, de 15 à 18 heures, selon les marées. On emploie ordinairement une marée pour descendre d'Anvers à Bath: on remplit en ce point les formalités de la douane et on repart deux heures avant marée haute pour avoir assez d'eau sur Hetland. Il faut ensuite un second jusant pour parvenir dans le Keete.

DEUXIÈME PARTIE

CONTENANT LE RESUME DES DECLARATIONS RECUEILLIES SUR LES NOUVELLES VOIES PROJETEES

1° La navigation sur l'Escaut occidental, depuis le Vieux-Doel jusqu'à Hansweert (origine du canal du Sud-Beveland) ne peut se faire sans danger, parce qu'il n'y a pas de rade intermédiaire entre les points de départ et d'arrivée. Les bâtiments de

l'intérieur ne sont pas construits pour résister, lorsqu'ils sont chargés, au mauvais temps dans l'Escaut occidental.

Aujourd'hui, avec mauvais temps, on peut descendre jusqu'à Bath, parce que l'on ne doit pas y rester et qu'en poursuivant le voyage dans l'Escaut oriental, on trouve des abris.

Si l'on devait descendre par l'Escaut occidental avec des vents d'ouest, on serait forcé de rester au Vieux-Doel et d'attendre un changement de temps, car on ne peut considérer Bath comme un lieu d'ancrage ;

2° La force des courants sur l'Escaut occidental, ainsi que les vents qui sont généralement contraires pour descendre, rendront la navigation jusqu'à Hansweert difficile pour les bateaux de l'intérieur ;

3° Il n'existe sur l'Escaut occidental, entre le Vieux-Doel et Hansweert, aucun abri ou un bateau de l'intérieur, chargé, puisse stationner en sûreté, surtout avec des vents du nord et du nord-ouest : l'ancrage de Welsoorden, le seul que l'on rencontre, est lui-même peu sûr ;

4° Lorsque le temps est bon et que l'on n'éprouve aucune contrariété, il faudra pour se rendre d'Anvers à l'entrée du canal, à Hansweert, deux jusants ou marées descendantes, c'est-à-dire autant de temps que pour se rendre par les voies existantes d'Anvers dans le Keete ; pendant les mauvais temps, les bateaux de l'intérieur devront attendre au Vieux-Doel jusqu'à ce que le temps se soit amélioré ;

5° Il y aura toujours du désavantage et des inconvénients pour la navigation à remplacer les voies actuelles par celles projetées et notamment par le canal de Hansweert par Wemeldingen. L'entrée et la sortie des avant-ports de ce canal, le passage des écluses, le halage par chevaux et enfin les difficultés dans l'Escaut occidental, sont autant de causes de retard que l'on ne rencontre pas en suivant la branche orientale de l'Escaut. En d'autres termes, la substitution d'un canal à une rivière ouverte offre toujours une foule de désavantages, et dans le cas dont il s'agit, il en résulterait plus de retards, plus de dangers et plus de frais pour la navigation ;

6° Il est présumable que les bateliers perdront souvent toute

une marée par suite des retards inévitables qui proviendront des difficultés d'entrée et de sortie du canal de Sud-Beveland ;

7° Par suite du grand mouvement de la navigation entre la Belgique, la Hollande et le Rhin, il y aura nécessairement de l'encombrement dans les avant-ports du canal et cet encombrement sera une cause de dangers pour les bateaux.

Ces dangers n'existent pas dans une rivière comme l'Escaut oriental où les bâtiments ont l'espace pour manœuvrer et s'abriter ;

8° Il sera impossible aux bateaux chargés de rester à l'ancre devant les deux avant-ports du canal, surtout à Hansweert. Cette passe et celle de Wemeldingen sont les plus mauvaises des deux bras de l'Escaut, à cause de leur grande profondeur et de la rapidité des courants qui y rendent la mer très houleuse ;

9° La sortie des avant-ports sera impossible avec vent debout. On ne pourra porter les ancres dehors ou des amarres sur un corps mort que lorsque la marée sera étale à cause de la force du courant. Cela arrêtera les bateaux et il est, de plus, douteux que les ancres tiennent avec une profondeur de 15 à 18 brasses.

Tel était le résumé de la partie technique du Rapport du 31 décembre 1850 ; mais ce document débutait par un examen juridique et diplomatique de la question du barrage de l'Escaut, trop remarquable pour que nous ne le reproduisions pas ici *in extenso* :

« Monsieur le Ministre,

» La Commission, chargée d'examiner les questions que soulève la concession accordée au sieur Dronckers, a l'honneur de vous faire connaître les observations auxquelles ont donné lieu l'étude et la discussion approfondies des considérations développées dans les trois notes que vous lui avez soumises.

» Il a paru à la Commission que la question du droit de souveraineté invoqué par le Cabinet de la Haye devait être examinée avec d'autant plus d'attention et traitée avec d'autant plus de prudence, qu'elle a été soulevée chaque fois qu'une difficulté s'est présentée dans l'exercice des droits accordés à la Belgique par les Traités de 1839, ainsi que par les règlements du 20 mai 1843.

» La note verbale remise par le Cabinet de la Haye, le

9 mars 1850, porte que : « Quelles que soient les obligations » contractées par le gouvernement des Pays-Bas touchant la » navigation sur ses rivières, son droit de souveraineté n'en » existe pas moins intact. Toutes les concessions faites par » rapport à cette navigation, dans les Traités de 1839 et 1842, » ne sont que des exceptions à l'exercice du droit de souve- » raineté. Dès lors, elles doivent être strictement interprétées, » et l'on ne saurait argumenter de ces traités par analogie, afin » d'étendre la portée des obligations exceptionnelles qu'elles » imposent au delà de leur texte clair et précis. »

» Si les conséquences tirées du principe de souveraineté et développées dans ce préambule pouvaient être acceptées, toute discussion deviendrait inutile, et la Hollande, se retranchant dans son droit de souveraineté, aurait en effet le pouvoir qu'elle prétend s'arroger de fermer à volonté les cours d'eau que les traités ont ouverts à la navigation belge et allemande, pour communiquer entre l'Escaut et le Rhin.

» La Commission a pensé, Monsieur le Ministre, que si, d'un côté, la Belgique doit admettre l'exercice d'un droit de souveraineté renfermé dans ses limites légales, de l'autre, il est obligatoire pour elle de s'opposer à ce qu'il soit étendu plus loin que les traités ne le permettent. Cette question fondamentale domine tout le débat, puisque, dans la note verbale du 24 septembre dernier, le Cabinet néerlandais fait une déclaration dont il importe de prendre acte, et reconnaît lui-même que « la faculté » d'établir des ouvrages de la nature de ceux dont il s'agit dans » la concession ne dérive point des traités, mais bien de son » droit de souveraineté. »

» Pour faire apprécier jusqu'à quel point cette prétention peut être fondée, il est nécessaire de rappeler que les *Bases de séparation entre la Belgique et la Hollande* (arrêtées par la Conférence de Londres, le 27 janvier 1831), ainsi que le *Traité des XVIII articles* (15 novembre 1831), s'étaient bornés à placer la navigation de l'Escaut et des eaux intermédiaires dans le droit commun, créé par les traités de 1815. Les dispositions de ces traités, bien que laissant intact le droit de souveraineté, avaient déjà cependant pour effet d'en régler l'exercice et l'étendue, et

d'empêcher que les droits des riverains ne fussent lésés par des prétentions contraires à l'intérêt général.

» Plus tard, il a été reconnu que ce régime était insuffisant et ne garantissait point complètement à la Belgique la sécurité et la liberté de ces communications fluviales.

» La Conférence a donc créé pour elle un régime spécial dont on chercherait vainement une assimilation dans d'autres pays. En même temps, pour indemniser la Hollande des concessions faites par elle à la navigation et faire payer à la Belgique les avantages obtenus, les Puissances ont mis à la charge de cette dernière : 1^o une plus forte quote-part de la dette; 2^o une rente annuelle de six cent mille florins, spécialement affectée comme équivalent des avantages commerciaux; 3^o un droit de péage sur l'Escaut.

» On voit que si, en acceptant les traités, les Pays-Bas ont fait des concessions et posé des limites à leur droit de souveraineté, ils en ont été largement indemnisés par la Belgique, et que les engagements pris de part et d'autre forment un véritable contrat bilatéral dont les conséquences sont obligatoires pour les deux parties.

» Ainsi, du moment où la Hollande a consenti aux *concessions* et que le prix en a été accepté, ce qui était une concession dans le principe est devenu un *droit* dont il appartient à la Belgique de se prévaloir; de même les *exceptions* sont devenues la *règle*, et les *obligations exceptionnelles* constituent réellement un abandon partiel du droit de souveraineté.

» Il résulte à l'évidence de ce qui précède que les droits et devoirs des deux pays sont uniquement réglés par les traités pour la question dont il s'agit, et que c'est sur ces traités seuls que l'on doit s'appuyer pour invoquer les droits et maintenir les obligations réciproques.

» Or, si la Hollande a aliéné en partie son droit souverain, les traités de 1815, ceux plus récents de 1839 et 1842, et la Convention du 20 mai 1843, ont créé au profit de la Belgique une servitude réelle à laquelle la Hollande s'est soumise et dont elle ne peut s'affranchir sans un consentement mutuel. Il ne lui est donc pas plus loisible de fermer l'Escaut oriental, qui est la meilleure et, pour ainsi dire, la seule communication entre Anvers et

le Rhin, qu'il ne lui serait permis de fermer ce dernier fleuve lui-même.

» La question de souveraineté étant ainsi éclaircie, c'est par le texte des divers traités que l'on doit reconnaître l'intention qui a dirigé les Hautes Puissances contractantes.

» La Conférence de Londres, dont les Actes ont été acceptés par la Hollande, a stipulé (art. 9, § 5 du Traité du 19 avril 1839), que « la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le » Rhin, pour arriver d'Anvers au Rhin et *vice versa*, restera » *reciproquement libre* et qu'elle ne sera assujettie qu'à des » péages modérés qui seront les mêmes pour le commerce des deux pays. » Elle a donc voulu que la Belgique et les provinces rhénanes pussent jouir du privilège de communiquer ensemble par des eaux qui restent libres et qui forment, pour ainsi dire, la continuation des deux fleuves, en leur accordant sur ces eaux les mêmes droits que les riverains possèdent sur le Rhin. En outre, afin de donner des garanties plus complètes à la Belgique, elle a stipulé encore que « si des événements naturels ou des travaux » d'art venaient par la suite 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 dites voies de navigation » devenues *impraticables*. »

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

» L'interprétation du Cabinet de La Haye, si on pouvait l'admettre, aurait pour effet, au lieu de nous assurer un droit et un avantage garantis par les traités, de les tourner contre nous en créant un prétexte spécieux pour se soustraire aux obligations acceptées; cette interprétation est évidemment fautive, et les procès-verbaux des séances de la Conférence de Londres peuvent servir à le démontrer.

» Si l'intention des parties contractantes est évidente, le sens de l'article invoqué n'est pas moins clair. Le mot *impraticables* ne peut être appliqué qu'à une communication qui existe encore, mais dont il est impossible de se servir.

» Les travaux d'art dont il est question sont donc simplement les travaux d'entretien ou d'endiguement qui peuvent s'exécuter sur les rives sans entraver le passage. Conclure du § 8 que l'on peut à volonté supprimer la voie elle-même, c'est fausser l'esprit et le sens du traité et nier l'intention des parties lorsqu'il a été conclu.

» Si la pensée de la Hollande avait toujours été conforme à l'interprétation dont elle se sert aujourd'hui, jamais elle n'eût consenti à introduire dans le Traité du 5 novembre 1842 un article 39 ainsi conçu :

» Toutes les voies navigables communiquant de l'Escaut au
» Rhin, y compris le *Sloe*, l'*Escaut oriental* et la *Meuse*, seront
» considérées comme eaux intermédiaires entre ces deux fleuves,
» et il sera ainsi loisible aux patrons ou conducteurs de
» navires de se servir de celles de ces voies de navigation qui
» leur paraîtront les plus convenables. »

» Les termes de cet article n'excluent-ils pas l'idée que ces voies peuvent être barrées sans un consentement réciproque? Comment resterait-il loisible aux patrons de choisir celle qui leur conviendra le mieux, si elles sont fermées par des travaux d'art? La Commission, par les motifs développés plus haut, est d'opinion qu'un barrage avec fermeture absolue ne peut être considéré comme un des travaux dont il est question au § 8 de l'article 9 du Traité du 18 avril 1839.

» Les Pays-Bas ayant, d'une part, accepté des limites à leur droit de souveraineté, et la Belgique ayant, de l'autre, acquis à titre onéreux l'usage des cours d'eau communiquant entre l'Escaut et le Rhin, la coopération préalable du gouvernement belge devient non seulement facultative, mais elle est pour lui un droit incontestable. Avant que des modifications puissent être légalement apportées au *statu quo* existant, il faut que son consentement ait été obtenu à la suite d'un concert entre les deux gouvernements. Cette coopération préalable est nécessaire dans tous les cas; car, en admettant même pour un instant la supposition que la Hollande n'aurait point dépassé son pouvoir, en accordant la concession, il serait encore peu rationnel de vouloir prétendre qu'elle demeurerait seule maîtresse d'apprécier les

compensations qu'elle nous offrirait et que la Belgique devrait se résigner à subir sans réclamer le régime nouveau qui serait proposé. Cette prétention n'est pas même soutenue par le Cabinet néerlandais, car la note du 9 mars 1850, § 8, émanant de ce Cabinet, reconnaît que « seulement pour autant que ce canal » n'offrirait pas alors une voie, d'après les termes du traité, » aussi sûre, aussi commode et aussi bonne que celle actuellement existante de l'Escaut oriental, le gouvernement de » Belgique serait en droit de réclamer. »

» Afin d'éviter des embarras très graves pour la suite, il est donc de l'intérêt des deux gouvernements de s'entendre avant qu'aucune suite soit donnée à la concession. La Belgique agit loyalement en faisant dès aujourd'hui cette proposition, et les Pays-Bas ne peuvent la rejeter sans créer volontairement pour l'avenir une source de contestations.

» Contrairement à l'opinion émise par le Cabinet de La Haye, la Commission a été unanime à reconnaître que, dans l'état actuel des choses, *un canal sujet à des retards et des entraves* ne pourrait jamais être admis comme l'équivalent d'une rivière libre et ouverte.

» Une enquête a été faite par elle avec beaucoup de soins à Anvers et à Gand sur la question de navigation pratique. Il résulte des explications, données par les bateliers et patrons les plus expérimentés, que la voie proposée par l'Escaut occidental et le canal de Sud-Beveland, ne constituerait point une voie *aussi sûre, aussi bonne et commode* que celle dont on se sert aujourd'hui; par conséquent, la Belgique ne peut ni ne doit l'admettre en ce moment comme une compensation suffisante, aux termes et dans l'esprit des traités.

» Les détails donnés par l'enquête, sur les difficultés et les dangers que la nouvelle voie présenterait à la navigation, sont assez explicites pour qu'il soit inutile de réfuter l'exposé fait dans la note verbale du 9 mars 1850, des avantages que cette voie offrirait à la navigation belge. Il est nécessaire cependant de faire observer que si un projet de canal à travers l'île de Sud-Beveland avait été mis à l'étude pendant la réunion de la Belgique à la Hollande, on ne pourrait en conclure que ce qui était avantageux alors doit l'être nécessairement aujourd'hui,

bien que les deux pays soient séparés. Du reste, il s'agissait alors d'ouvrir une troisième communication et non pas de fermer celles qui existaient déjà.

» Quant aux différentes questions d'art soulevées, discutées et résolues par la note du Cabinet de La Haye, la Commission a pensé qu'il lui était impossible en ce moment de les examiner. Sans admettre en aucune manière les principes posés et les conséquences qui en sont déduites, elle n'a pas voulu non plus en contester l'exactitude, puisque les éléments de ce travail lui manquent totalement. Elle engage le gouvernement belge à persister dans la demande qu'il a faite pour que les questions d'art soient examinées contradictoirement; seulement il lui a paru que la compétence des *commissaires permanents chargés de la surveillance commune* doit se borner, comme leur titre l'explique suffisamment, à surveiller les changements qui ont lieu ou qui peuvent surgir par suite des travaux, et à les signaler à leurs gouvernements respectifs. C'est à l'autorité supérieure qu'il appartient de prendre ensuite les mesures jugées convenables. Ici il s'agit d'un cas spécial et de circonstances dont l'appréciation n'est possible qu'à des ingénieurs expérimentés.

» Les commissaires permanents ont rempli leur devoir en faisant connaître au gouvernement belge que l'exécution du barrage projeté pourrait peut-être amener une perturbation dans les eaux de l'Escaut occidental aux environs de Bath. Comme les deux gouvernements se sont engagés à conserver les passes navigables de l'Escaut (dernier alinéa du § 2 de l'article 39 du Traité du 19 avril 1839), la Belgique doit demander que cette question soit examinée et traitée à fond par une commission mixte composée d'hommes spéciaux, et la Hollande ne peut refuser sa coopération.

» Après avoir donné les explications qui précèdent pour motiver l'opinion que la Commission a émise sur les différentes questions soumises à son examen, il importe de résumer en peu de mots les conclusions unanimes suivantes auxquelles elle est arrivée :

» 1^o Les Pays-Bas ont fait un abandon partiel de leur droit de souveraineté, et leurs rapports avec la Belgique, dans la question qui nous occupe, sont uniquement réglés par les traités.

Ce point ne doit pas être éludé, mais abordé de front, parce qu'il domine tout le débat.

» 2° Le barrage concédé au sieur Dronckers, pour fermer l'Escaut oriental, ne peut en aucune manière être rangé dans la catégorie des travaux d'art dont il est question au § 8 de l'article 9 du Traité de 1839, et la concession doit être considérée comme illégale et frustatoire des intérêts belges.

» 3° L'esprit des traités et les engagements réciproques pris par les deux pays donnent à la Belgique le droit de coopération préalable, et son intérêt lui fait un devoir de s'opposer à tout changement fait au *statu quo*, sans sa participation et son consentement.

» 4° La nouvelle voie proposée par l'Escaut occidental et un canal à travers l'île de Sud-Beveland ne peut, dans l'état actuel des choses, être admise comme compensation. Loin d'offrir une communication aussi sûre et aussi bonne et commode que l'Escaut oriental, les enquêtes faites démontrent qu'elle serait pour la navigation fluviale une cause permanente de dangers, de retards et d'entraves.

» 5° Si les réclamations de la Belgique ne sont point admises, il y a lieu de protester ouvertement contre l'interprétation donnée par la Hollande aux traités pour justifier la concession Dronckers, de s'opposer à ce qu'il soit donné aucune suite à cette concession, et finalement de faire la réserve de tous les droits et actions du pays pour le cas où il serait passé outre.

» 6° Il serait d'un intérêt majeur pour la Belgique de pouvoir constater l'état actuel des passes de l'Escaut oriental, principalement dans l'endroit appelé *Hetland*, et d'examiner l'influence que des travaux exécutés sur cette partie de la rivière pourraient exercer sur le régime de l'Escaut occidental. Il conviendrait, pour atteindre ce but, qu'à défaut d'une Commission mixte et spéciale, la Commission belge seule fût autorisée par le gouvernement néerlandais à se rendre sur les lieux, et y faire faire les sondages et reconnaissances indispensables. »

Le gouvernement du Roi puisa dans le rapport de la Commission les éléments d'une note verbale que le baron Willmar fit

parvenir au Ministre des Affaires Étrangères à La Haye, le 14 février 1851 :

« La note verbale remise par le Cabinet de La Haye, le 9 mars 1850, porte que «
quelles que soient les obligations contractées par le gouvernement des Pays-Bas touchant la navigation sur ses rivières, son droit de souveraineté n'en existe pas moins intact. Toutes les concessions faites, par rapport à cette navigation, dans les Traités de 1839 à 1842, ne sont que des exceptions à l'exercice du droit de souveraineté. Dès lors elles doivent être strictement interprétées et l'on ne saurait argumenter de ces Traités par analogie, afin d'étendre la portée des obligations exceptionnelles qu'elles imposent au delà de leur texte clair et précis. »

» Si les conséquences tirées du principe de souveraineté et développées dans ce préambule pouvaient être acceptées, toute discussion deviendrait inutile, les Pays-Bas, se retranchant dans leur droit de souveraineté, pouvant fermer à volonté les cours d'eau que les traités ont ouverts à la navigation belge et allemande pour communiquer entre l'Escaut et le Rhin.

» C'est ce qu'entend, du reste, le Cabinet de La Haye lorsque, dans sa note du 27 septembre dernier, il déclare que la faculté d'établir des ouvrages de la nature de ceux dont il s'agit dans la concession ne dérive point des traités, mais bien du droit de souveraineté du gouvernement des Pays-Bas.

» Pour faire apprécier jusqu'à quel point cette prétention peut être fondée, il est nécessaire de rappeler que les Bases de séparation entre la Belgique et les Pays-Bas (arrêtées par la Conférence de Londres, le 27 janvier 1831), ainsi que le Traité des XVIII Articles (15 novembre 1831), s'étaient bornés à placer la navigation de l'Escaut et des eaux intermédiaires dans le droit commun créé par les traités de 1815. »

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

» Plus tard, il a été reconnu que ce régime n'offrait pas des garanties suffisantes et ne sauvegardait point complètement la

sécurité et la liberté de ces communications fluviales pour la Belgique.

» La Conférence a donc créé pour elle un régime spécial ; mais en même temps, pour indemniser les Pays-Bas des *concessions* faites par eux à la navigation et faire payer à la Belgique les avantages obtenus, les Puissances ont mis à la charge de cette dernière : 1° une plus forte quote-part de la dette ; 2° une rente annuelle de six cent mille florins spécialement affectée comme équivalent des avantages commerciaux ; 3° un droit de péages sur l'Escaut. On voit que si, en acceptant les Traités, les Pays-Bas ont fait des concessions et posé des limites à leur droit de souveraineté, ils en ont été largement indemnisés par la Belgique, et que les engagements pris de part et d'autre forment un véritable contrat bilatéral ; ce qui était dans le principe une concession de la part de la Néerlande est devenu un droit pour la Belgique ; les exceptions sont devenues la règle et les obligations exceptionnelles constituent réellement un abandon partiel du droit de souveraineté.

» Les droits et les devoirs des deux pays sont donc uniquement réglés par les traités pour la question dont il s'agit, et c'est sur ces traités seuls que l'on doit s'appuyer pour établir les droits et les obligations réciproques. Les Traités de 1815, ceux plus récents de 1839 et 1842 et la Convention du 20 mai 1843 ont créé, au profit de la Belgique, une servitude réelle à laquelle les Pays-Bas se sont soumis et dont ils ne peuvent s'affranchir sans un consentement mutuel. Il ne leur est donc pas plus loisible de fermer l'Escaut oriental, qui est la meilleure et pour ainsi dire la seule communication entre Anvers et le Rhin, qu'il ne leur serait permis de fermer ce dernier fleuve lui-même. La question de souveraineté ainsi éclaircie, c'est dans le texte des divers traités que l'on doit rechercher le but que les Puissances ont eu en vue.

» La Conférence de Londres, dont les actes ont été acceptés par les Pays-Bas, a stipulé (article 9, § 5 du Traité du 19 avril 1839) que « la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut » et le Rhin, pour arriver d'Anvers au Rhin et *vice versa*, restera » réciproquement libre et qu'elle ne sera assujettie qu'à des » péages modérés qui seront les mêmes pour le commerce des » deux pays. » Elle a donc voulu que la Belgique et les provin-

ces rhénanes pussent jouir du privilège de communiquer ensemble par des eaux qui restassent libres et qui formassent, pour ainsi dire, la continuation des deux fleuves, en leur accordant sur ces eaux les mêmes droits que les riverains possèdent sur le Rhin. Il y a plus, afin de donner des garanties plus complètes à la Belgique, la Conférence a stipulé que si des événements naturels ou des travaux d'art venaient par la suite 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 dites voies de navigation devenues impraticables.

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

» Les circonstances qui peuvent rendre les voies de navigation impraticables sont évidemment des circonstances indépendantes de la volonté du gouvernement des Pays-Bas; le barrage au moyend'une digue ne peut donc être mis au rang des événements qui peuvent rendre les dites voies navigables *impraticables*. En effet, le mot *impraticable* ne peut être appliqué qu'à une communication qui existe encore, mais dont il est impossible de se servir.

» Les travaux d'art dont il est question sont donc simplement les travaux d'entretien ou d'endiguement qui peuvent s'exécuter sur les rives sans entraver le passage. Conclure du § 8 que l'on peut, à volonté, supprimer la voie elle-même, c'est fausser l'esprit du traité.

» Si la pensée du gouvernement néerlandais avait été conforme à l'interprétation dont il se sert aujourd'hui, jamais il n'aurait consenti à introduire dans le Traité du 5 novembre 1842 un article 39, ainsi conçu : « Toutes les voies navigables commu-
 » niquant de l'Escaut au Rhin, y compris *le Sloe, l'Escaut oriental*
 » *et la Meuse*, seront considérées comme eaux intermédiaires
 » entre ces deux fleuves, et *il sera ainsi loisible aux patrons* ou
 » conducteurs de navires de se servir de celles de ces voies de
 » *navigation qui leur paraîtront les plus convenables.* »

» Les termes de cet article n'excluent-ils pas l'idée que ces

voies peuvent être barrées sans un consentement réciproque? Comment resterait-il loisible aux patrons de choisir celle qui leur conviendra le mieux, si elles sont fermées par des travaux d'art? Un barrage avec fermeture absolue ne peut être considéré comme un des travaux d'art dont il est question au § 8 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839.

» Les Pays-Bas ayant, d'une part, accepté des limites à leur droit de souveraineté et la Belgique ayant, de l'autre, acquis, à titre onéreux, l'usage des cours d'eau communiquant entre l'Escaut et le Rhin, le concert préalable est pour le gouvernement belge un droit incontestable. Avant que des modifications puissent être légalement apportées au *statu quo* existant, il faut que son consentement ait été obtenu. Cette entente préalable est nécessaire dans tous les cas; car, en admettant même que les Pays-Bas n'aient point dépassé leur pouvoir en accordant la concession, on ne saurait en inférer qu'ils demeurent seuls maîtres d'apprécier les compensations qu'ils nous offriraient, et que la Belgique doive se résigner à subir, sans réclamer, le régime nouveau qui serait proposé. — Cette prétention n'est pas même soutenue par le Cabinet néerlandais, car dans la note du 9 mars 1850, § 8, il reconnaît que, « seulement pour autant que ce » canal n'offrirait pas alors une voie, d'après les termes du » traité, au-si sûre, aussi bonne et aussi commode que celle » actuellement existante de l'Escaut oriental, le gouvernement » de Belgique serait en droit de réclamer. »

» Afin d'éviter des embarras très graves par la suite, il est donc de l'intérêt des deux gouvernements de s'entendre avant qu'aucune suite soit donnée à la concession. La Belgique agit loyalement en faisant, dès aujourd'hui, cette proposition, et les Pays-Bas ne peuvent la rejeter sans créer volontairement pour l'avenir une source de contestations.

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

» Une enquête a été faite par ordre du gouvernement belge, avec beaucoup de soins, à Anvers et à Gand, sur la question de navigation pratique. Il résulte des explications, données par les bateliers et patrons les plus expérimentés, que la voie proposée

par l'Escaut occidental et le canal du Sud-Beveland ne constituerait point une voie *aussi sûre, aussi bonne et commode* que celle dont on se sert aujourd'hui ; par conséquent, la Belgique ne peut ni ne doit l'admettre, en ce moment, comme une compensation suffisante aux termes et dans l'esprit des traités.

» Les détails donnés par l'enquête sur les difficultés et les dangers que la nouvelle voie présenterait à la navigation, sont assez explicites pour qu'il soit inutile de réfuter l'exposé fait dans la note verbale du 9 mars 1850, des avantages que cette voie offrirait à la navigation belge. — On fera observer seulement que, si un projet de canal à travers l'île de Sud-Beveland avait été reconnu utile pendant la réunion de la Belgique à la Hollande, on ne pourrait en conclure que ce qui était avantageux alors doit l'être nécessairement aujourd'hui que les deux pays sont séparés. Il s'agissait alors d'ouvrir une troisième voie de communication et non pas de fermer celles qui existaient déjà.

» Quant aux différentes questions d'art soulevées, discutées et résolues par la note du Cabinet de La Haye, le gouvernement ne saurait les examiner en ce moment ; les éléments de ce travail lui manquent totalement. — Le Cabinet de Bruxelles persiste dans la demande qu'il a faite que les questions d'art soient examinées contradictoirement ; la compétence des *commissaires permanents chargés de la surveillance commune* est évidente ; seulement cette compétence doit se borner, comme leur titre l'explique suffisamment, à surveiller les changements qui ont lieu ou qui peuvent agir par suite des travaux et à les signaler à leurs gouvernements respectifs. C'est à l'autorité supérieure qu'il appartient de prendre ensuite les mesures jugées convenables. Il s'agit ici, en effet, d'un cas spécial et de circonstances dont l'appréciation n'est possible qu'à des ingénieurs expérimentés.

» Après l'exposé développé et motivé qui précède de l'opinion du gouvernement belge, il paraît utile de résumer de la manière suivante les points qui forment l'objet de la présente note :

» 1^o Les Pays-Bas ont fait un abandon partiel de leur droit de souveraineté, et leurs rapports avec la Belgique, dans la question dont il s'agit, sont uniquement réglés par les traités. Ce point domine tout le débat ;

» 2° Le barrage concédé au sieur Dronckers pour fermer l'Escaut oriental ne peut, en aucune manière, être rangé dans la catégorie des travaux d'art dont il est question au § 8 de l'article 9 du Traité de 1839, et la concession ne peut qu'être considérée comme attentatoire aux intérêts belges et dépourvue de fondement légal;

» 3° L'esprit des traités et les engagements réciproques pris par les deux pays donnent à la Belgique le droit de coopération préalable, et son intérêt lui fait un devoir de protester de son opposition à tout changement fait au *statu quo*, sans sa participation et son consentement;

» 4° La nouvelle voie proposée par l'Escaut occidental et un canal à travers l'île de Sud-Beveland ne peut, dans l'état actuel des choses, être admise comme compensation. Loin d'offrir une communication aussi sûre et aussi bonne et commode que l'Escaut oriental, les enquêtes faites démontrent qu'elle serait pour la navigation fluviale une cause permanente de dangers, de retards et d'entraves;

» 5° Quant à l'influence que les travaux exécutés sur la partie de l'Escaut oriental, et principalement dans l'endroit nommé *Hetland*, pourraient exercer sur le régime de l'Escaut occidental, il serait d'un intérêt majeur pour la Belgique de pouvoir constater l'état actuel des passes de la partie dont il s'agit de l'Escaut oriental. Il conviendrait, pour atteindre ce but, qu'à défaut d'une commission mixte et spéciale, le gouvernement néerlandais autorisât les personnes que le gouvernement belge désignerait, à se rendre sur les lieux et y faire faire les sondages et reconnaissances indispensables.

« A. S. M. Van Sonsbeeck, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas. »

Dans l'intervalle, la concession accordée en 1849 au sieur Dronckers avait paru menacée d'avoir le sort de celle que le même entrepreneur avait obtenue en 1846. L'intéressé ne s'était pas trouvé en mesure de verser le cautionnement prescrit, et il avait sollicité et obtenu des délais successifs.

Enfin, dans le cours de l'année 1851, le sieur Dronckers céda ses droits à une société néerlandaise, qui se constitua sous le titre : *Compagnie des Polders de l'Escaut oriental*, et qui avait

pour but la mise en état de culture et l'exploitation des 14,000 hectares de terrains formant l'objet de la concession¹.

Peu après, le Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas, par une note verbale datée du 26 juin 1851, repoussait les propositions de la Belgique :

« Le résumé de la note verbale belge du 14 février 1851 fait ressortir les deux points principaux suivants :

» 1° Que les Pays-Bas auraient cédé une partie de leurs droits de souveraineté sur l'Escaut à la Belgique, qui en aurait fait l'acquisition à titre onéreux, et

» 2° Que le § 8 du Traité du 19 avril 1839 doit être interprété de manière que les Pays-Bas auraient renoncé à la liberté de barrer les eaux intermédiaires entre l'Escaut oriental et l'Escaut occidental.

» Quant au premier point, si l'on admet que les Pays-Bas, par les engagements pris envers la Belgique, ont restreint leur droit de souveraineté, cette restriction, sur laquelle la Belgique appuie sa prétention, doit être spécialement et expressément constatée et confirmée par les traités. Or, ces traités ne renferment pas autre chose sous ce rapport, sinon que les Pays-Bas se sont imposé, en ce qui concerne *la navigation* sur les dites eaux intermédiaires, des obligations spéciales et précises.

» Le gouvernement néerlandais n'est engagé à rien de plus qu'à remplir fidèlement ces obligations.

» La question posée de cette manière toute simple, mais irrécusable, démontre évidemment l'inexactitude de la thèse que le droit de souveraineté sur les eaux intermédiaires entre le Rhin et l'Escaut a été partagé entre les Pays-Bas et la Belgique.

» En second lieu, le gouvernement belge, afin de prouver que le barrage de l'Escaut oriental ne saurait être rangé dans la catégorie des travaux d'art mentionnés dans l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, se fonde sur le texte du § 8 du dit article, ainsi conçu : « Si des événements naturels ou des travaux d'art » venaient par la suite à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le gouvernement des » Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi

¹ *Barrages de l'Escaut oriental et du Sloe. Exposé des négociations.*

» sûres et aussi bonnes et commodes, en remplacement des dites
» voies de navigation devenues impraticables. »

» Certes, en 1839, par les mots travaux d'art l'on n'a pas désigné expressément la concession accordée plus tard au sieur Dronckers, mais il n'en est pas moins vrai que la construction d'un chemin de fer, le barrage de l'Escaut oriental et des ouvrages semblables appartiennent à la catégorie des *travaux d'art*, qu'ils doivent y trouver leur place, et qu'il serait contraire au véritable sens et à l'usage grammatical de vouloir entendre exclusivement, par ces mots *travaux d'art*, les digues, les épis, batardeaux ou autres travaux destinés à protéger les rives ou à modifier le courant. Des travaux de ce genre ont constamment pour but d'entretenir, d'améliorer ou de protéger l'état de choses établi, jamais de rendre impraticables les voies de communication existantes. Aussi, dans le § 8 susmentionné, les parties contractantes se sont-elles servies de l'expression travaux d'art sans restriction aucune.

» Un autre mot employé dans le susdit paragraphe et qu'il s'agit également d'entendre dans sa véritable acception, c'est le verbe *assigner*.

» Le gouvernement néerlandais croit remplir scrupuleusement l'obligation qu'il s'est imposée par le § 8 si, comme l'Acte de concession l'a stipulé, il fait précéder le barrage de l'Escaut oriental de la construction et l'ouverture d'un nouveau canal à l'usage de la navigation. De cette manière, la nouvelle voie de communication non seulement sera assignée à la navigation belge, mais celle-ci pourra s'en servir immédiatement, ce qui écartera nécessairement tout sujet fondé de plainte.

» Il paraît moins opportun de démontrer ici que le canal projeté offrira effectivement une voie aussi sûre, et aussi bonne et commode que l'Escaut oriental. Il suffira pour le moment de faire observer, relativement à l'enquête à établir préalablement sur ce point, ainsi que le gouvernement belge la désirerait, que lors même qu'une telle enquête serait admissible et praticable, la Belgique ne saurait en aucun cas y prétendre en vertu des traités, lesquels lui donnent seulement le droit d'établir éventuellement que le canal traversant le Sud-Beveland, au lieu d'être aussi sûr, aussi bon et commode que l'Escaut oriental, est, ainsi

que s'exprime la note verbale, une cause permanente de dangers, de retards et d'entraves pour la navigation fluviale.

» En interprétant les stipulations, d'ailleurs très claires sur ce point, du traité dans le sens sus-indiqué, laquelle interprétation est évidemment la plus onéreuse pour les Pays-Bas et la plus favorable à la Belgique, l'on ne peut néanmoins en inférer que le gouvernement néerlandais doit être censé avoir renoncé tacitement au droit de barrer l'une ou l'autre des voies de communication intermédiaire. Donc, il croit satisfaire, dans le sens le plus large, à la lettre et à l'esprit de l'obligation contractée par ce traité, en remplaçant la voie dont il s'agit par une nouvelle communication.

» Toutefois, en considérant attentivement la matière, et en suivant l'argumentation de la note verbale belge, la question semble se présenter encore sous un autre point de vue, dont les conséquences seraient moins favorables à la Belgique, dans ce sens, qu'en exécutant strictement et à la lettre les stipulations des traités, l'obligation de construire le canal qui traversera le Sud-Beveland deviendrait au moins contestable.

» Cette obligation est basée sur l'article 9, § 8 du Traité du 19 avril 1839. Or, ce Traité parle, sans autre désignation quelconque, de la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin pour arriver d'Anvers au Rhin et *vice versa*. Par conséquent, aussi longtemps que la communication d'eau entre le Rhin et l'Escaut reste ouverte à cette navigation, le gouvernement des Pays-Bas paraît satisfaire au § 5 du même article 9. Le § 8 tend, dès lors, à prévenir que toute route d'eau ne puisse devenir impraticable par des événements ou des travaux d'art, et qu'ainsi toute communication directe entre Anvers et le Rhin ne soit rendue impossible.

» Lorsque, en vertu du § 6 du même article, les Pays Bas et la Belgique réglèrent de commun accord cette matière, le gouvernement néerlandais consentit, d'abord par l'article 39 du Traité du 5 novembre 1842, et plus tard aussi par le deuxième article du Règlement du 20 mai 1843, à ce que toutes les eaux existantes intermédiaires navigables entre l'Escaut oriental et le Rhin seraient ouvertes à la navigation belge, mais en rapport avec ce consentement, auquel bien certainement les Pays-Bas

n'étaient pas obligés par le Traité du 19 avril 1839, la Belgique n'a pas stipulé que toutes ces voies d'eau doivent rester ouvertes et que, pour chacune d'elles devenue impraticable par la suite, une nouvelle voie devrait être assignée. Dès lors, il n'y a aucune connexité entre le § 8 de l'article 9 précité et l'article 39 du Traité du 5 novembre 1842, qui sont indépendants l'un de l'autre.

» Le § 8 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 parle, en général, de la navigation des eaux intermédiaires pour arriver d'Anvers au Rhin et *vice versa*, et l'on pourrait dès lors prétendre qu'il est satisfait à cette stipulation, aussi longtemps que la navigation belge jouit de la voie de communication intermédiaire entre l'Escaut et le Rhin. Par contre, l'article 39 du Traité du 5 novembre 1842 donne à la Belgique le droit de naviguer sur toutes les eaux intermédiaires existantes, mais n'impose aucune obligation aux Pays-Bas, pour le cas qu'une de ces voies d'eau deviendrait impraticable, et ne stipule point que chaque voie devenue impraticable devra être remplacée par une nouvelle route d'eau.

» Le gouvernement des Pays-Bas, en faisant ce raisonnement, n'a d'autre but que celui de prouver qu'il est loin de manquer à ses obligations, et qu'il désire donner, au contraire, une interprétation large aux engagements contractés.

» A S. E. M. le général baron Willmar, Ministre de Belgique à La Haye. »

Voyant que le Cabinet de La Haye n'apportait dans le débat aucun élément nouveau et qu'il laissait subsister tous les arguments qui lui avaient été opposés antérieurement, le gouvernement belge jugea inutile de continuer la discussion. En conséquence, le 14 novembre de la même année, le général Willmar adressa au Ministre des Affaires Étrangères des Pays Bas la protestation suivante :

« La note verbale du 26 juin 1851 a été soumise à un examen approfondi de la part du gouvernement belge. Cet examen a démontré que la note laisse subsister tous les arguments que la Belgique a fait valoir pour établir qu'elle est en droit de demander que la question du barrage de l'Escaut oriental soit soumise

à un examen contradictoire préalable et fassé, s'il y a lieu, l'objet d'une Convention internationale. Le système soutenu par le gouvernement des Pays-Bas paraît au gouvernement belge contraire, non seulement aux traités et conventions qui existent entre les deux pays, mais encore aux notions généralement admises du droit des gens. Mais en présence des opinions contraires qui ont donné lieu à un échange de notes multipliées, le gouvernement du Roi croit superflu de prolonger la discussion.

» En conséquence, le soussigné est chargé, en réponse à la note verbale du 26 juin, de protester auprès du gouvernement de S. M. le Roi des Pays-Bas, de la persistance du gouvernement belge dans la conviction de son droit, et de son intention formelle de poursuivre l'exécution entière et loyale des traités.

» La Haye, le 14 novembre 1851. »

Cette note mit momentanément fin à la correspondance diplomatique entre les deux gouvernements; elle ne devait reprendre qu'en 1859; mais le Cabinet de La Haye donna son approbation à la constitution de la Société pour l'endiguement des polders de l'Escaut oriental, qui commença par opérer des endiguements partiels. Le manque d'argent l'empêcha cependant de continuer; elle n'avait pas les ressources nécessaires pour aborder le barrage de l'Escaut oriental et la construction du canal qui devait traverser l'île du Sud-Beveland.

En 1856, la Société pour l'endiguement des polders transmit sa concession à une Compagnie anglaise.

En 1857, les États Généraux votèrent une loi autorisant l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution du canal.

Mais la Compagnie anglaise manqua bientôt aussi de la puissance financière nécessaire pour exécuter la concession qu'elle avait rachetée, et elle fut frappée de déchéance.

Des propositions furent alors soumises à l'approbation des États Généraux pour l'établissement d'un réseau complet de chemins de fer dans les Pays-Bas. Les plans du gouvernement comprenaient une ligne de Flessingue à Bréda.

Pendant la session de 1859-1860, un crédit de 1,000,000 de florins fut proposé pour le barrage de l'Escaut oriental, et un

crédit de 2,600,000 florins pour la construction d'un pont sur le Sloe.

Ainsi qu'on l'a vu, tous les projets de barrage et de chemins de fer formés jusque-là avaient successivement avorté. En présence des dernières propositions soumises aux États Généraux, le gouvernement belge crut devoir faire une nouvelle démarche diplomatique auprès du Cabinet de La Haye. Le 9 novembre 1859, le baron du Jardin, qui avait succédé au général Willmar dans le poste de Ministre de Belgique près la Cour des Pays-Bas, écrivit au Ministre des Affaires Étrangères de S. M. Néerlandaise :

« MONSIEUR LE BARON,

» Le projet de construire un chemin de fer de la Zélande à la frontière prussienne n'est pas nouveau. La première concession remonte à l'année 1846. La Belgique n'a pas le droit et son gouvernement n'a jamais eu la pensée d'élever la moindre objection contre une telle entreprise, considérée en elle-même. Nous respectons la libre prérogative qu'a la Néerlande, comme tous les États, de créer sur son territoire les voies quelconques que peuvent réclamer ses intérêts.

Mais le chemin de fer de Zélande ne peut être livré à la circulation que si l'on exécute, au préalable, d'autres travaux à l'égard desquels notre position n'est plus la même. Pour relier Middelbourg à Berg op-Zoom, il faut nécessairement traverser le Sloe et l'Escaut oriental. Or, Votre Excellence sait que ces deux branches du fleuve sont nominativement comprises parmi les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, dont les stipulations internationales nous garantissent la libre navigation. (Article 9, § 5 du Traité du 19 avril 1839; articles 38 et 39 du Traité du 5 novembre 1842.)

» On ne saurait donc être surpris, Monsieur le Baron, que toute combinaison, pouvant avoir pour résultat de supprimer ou d'entraver le parcours du Sloe et de l'Escaut oriental, éveille l'attention du gouvernement du Roi, mon Auguste Souverain. Aussi les diverses concessions accordées en Hollande et entraînant cette conséquence ont-elles été l'objet d'une série de réclamations, qui, non écoutées, se terminèrent par une protestation formelle du Ministre de Belgique à La Haye.

» Les archives de votre département, Monsieur le Baron, renferment les notes échangées de 1846 à 1851. La protestation du général Wilmar est du 14 novembre 1851 ; elle a été renouvelée au mois d'août 1852.

» Le Cabinet de La Haye a passé outre : non point que l'on ait jusqu'ici touché au Sloe ou à l'Escaut oriental, mais l'on a commencé la construction, à travers l'île de Sud-Beveland, d'un canal dont la destination officiellement avouée est de remplacer la seconde de ces deux voies de navigation.

» N'ayant point à établir ni à discuter ici tous les points de droit public ni les lésions éventuelles sur lesquels la Belgique fonde ses réclamations, je me bornerai à mentionner, pour en faire saisir toute l'importance, combien le barrage de l'Escaut oriental pourrait amener de perturbation dans les passes de l'Escaut occidental qui en reçoit les eaux et le courant à chaque descente de marée ; des ensablements en seraient la conséquence irréparable. Or, la conservation de ces passes est soumise à une surveillance commune, et le commerce du monde entier est intéressé à ce que l'état de navigabilité du fleuve ne puisse être altéré.

» La Belgique, depuis 1852, n'a point fait de nouvelle opposition, mais elle n'a rien abandonné de son droit ; même un incident des négociations commerciales de 1857 fait foi qu'elle l'a maintenu dans sa plénitude.

» On sait que la société, chargée du creusement du canal, de l'assèchement des polders inondés et du barrage de l'Escaut oriental, a eu à lutter contre de telles difficultés financières et de tels accidents, qu'elle a fini par arrêter ses opérations. Et, quant au chemin de fer zélandais, aucun des projets présentés n'a encore abouti ; d'ailleurs, le gouvernement néerlandais avait explicitement et itérativement, en théorie comme en fait, décliné toute intervention belge, toute entente préalable, tout examen commun au sujet des travaux qu'il comptait entreprendre ; et cela jusqu'au jour où le canal de Sud-Beveland étant ouvert au commerce, il s'agirait de reconnaître si cette voie de navigation était aussi sûre, aussi bonne et aussi commode que celle qui allait se fermer (article 9, § 8 du Traité du 19 avril 1839).

» Dans cet état de choses, il eût été inutile de rouvrir avec le

Cabinet de La Haye un débat évidemment épuisé et stérile. La Belgique avait en dernier lieu déclaré maintenir son opinion, et protesté de son intention de poursuivre l'exécution entière et loyale des traités; il ne lui restait qu'un parti à prendre, c'était de donner suite à sa protestation, si l'éventualité de nouvelles concessions le rendait nécessaire.

» Le gouvernement belge n'a jamais énoncé, Monsieur le Baron, sa pensée quant aux moyens à l'aide desquels il sauvegarderait son droit. Je ne veux donc rien préjuger ici sur ce point, mais il est impossible de se dissimuler que cette affaire prend aujourd'hui un nouveau caractère d'actualité et de gravité par la présentation et la discussion aux États Généraux d'un projet de loi qui, non-seulement ratifie la concession du chemin de fer de la Zélande, mais alloue un crédit de 2,600,000 florins pour la construction d'un pont sur le Sloe et, en outre, de 1,000,000 de florins pour le barrage de l'Escaut oriental.

» Le cours du temps, les événements de notre époque et le sentiment de mieux en mieux compris de leurs vrais intérêts doivent, ce me semble, conseiller aux deux pays une politique de conciliation bien plus que d'antagonisme. Nous obéissons, pour notre part, volontiers à cette tendance, et c'est en se plaçant à ce point de vue que j'ai eu l'honneur d'exposer ce matin verbalement à Votre Excellence à quels titres nous nous préoccupons des travaux projetés sur le Sloe et l'Escaut oriental. C'est dans le même esprit que je viens lui demander si le gouvernement néerlandais ne se propose pas de donner quelque satisfaction aux légitimes observations qu'ils ont soulevées depuis longtemps, et que j'ai été chargé de renouveler sommairement à Votre Excellence.

» Dans l'attente d'une prompt réponse, que la situation rend urgente, j'ai l'honneur, etc.

» La Haye, le 9 novembre 1859.

» BARON DU JARDIN. »

» A S. E. M. le baron de Golstein, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas. »

La réponse du Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas est datée du 31 décembre suivant :

« MONSIEUR LE BARON,

» Le gouvernement des Pays-Bas a pris connaissance avec intérêt du contenu de votre office du 9 novembre dernier, touchant les travaux projetés sur le Sloe et l'Escaut oriental, en rapport avec la construction du chemin de fer de la Zélande.

» En réponse préalable à cet office, j'ai l'honneur de vous informer que le Ministre de l'Intérieur institue un nouvel examen sérieux des réclamations fondées par la Belgique sur les lésions éventuelles qu'elle craint de voir profluer des dits travaux, soit pour la navigation, soit pour la conservation des passes de l'Escaut occidental.

» Je ne manquerai pas, Monsieur le Baron, de vous communiquer ultérieurement et en détail le résultat de cet examen, et je me flatte que le gouvernement belge voudra bien y reconnaître, en attendant, une preuve du désir sincère qui anime le Cabinet néerlandais actuel de prendre cette matière à cœur dans un sens aussi conciliant que possible.

» Veuillez agréer, etc.

» J. DE GOLTSTEIN.

» A. S. E. M. le baron du Jardin, Ministre de Belgique à La Haye. »

La communication qu'annonçait M. De Goltstein ne parvint jamais au gouvernement du Roi, qui n'eut donc pas connaissance des études auxquelles le Cabinet de La Haye avait promis de se livrer. D'ailleurs, le projet de loi relatif aux chemins de fer échoua devant les États Généraux et entraîna avec lui la démission de quelques-uns des membres du ministère hollandais.

Le nouveau Cabinet demanda au Parlement le vote de crédits pour le barrage de l'Escaut oriental et du Sloe, en déclarant « se réserver de faire à cet égard des propositions ultérieures, afin de ne point anticiper sur les négociations auxquelles ces travaux pourraient donner lieu ».

Cette fois, le projet fut approuvé par les États Généraux,

malgré une violente opposition ; la compagnie concessionnaire, relevée de sa déchéance, repassa au gouvernement néerlandais la charge de terminer le canal, et les divers tronçons du chemin de fer zélandais firent l'objet d'adjudications successives en 1863 et en 1864.

Le gouvernement belge ne crut pas pouvoir s'abstenir de protester contre ces mesures. Voici le texte de la note que le baron du Jardin adressa au Cabinet de La Haye, le 4 août 1864 :

« Monsieur le Ministre,

» M. le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique a été informé que le gouvernement néerlandais s'occupait, en ce moment, de fixer le tracé du chemin de fer de Flessingue à Bois-le-Duc, et de déterminer le meilleur mode à suivre pour opérer la jonction des deux rives du Sloe.

» Sans chercher à intervenir dans des plans ou des travaux qui ne sont pas de son ressort, mais où une entente préalable eût été désirable, le gouvernement belge a des droits et des intérêts trop évidents dans tout ce qui touche au maintien du régime de l'Escaut, aussi bien que dans tout ce qui se rattache à la libre et facile navigation des eaux intermédiaires qui conduisent de ce fleuve au Rhin et *vice versa*, pour qu'il ne se sente pas le devoir de concentrer son attention et d'appeler, au besoin, celle du gouvernement néerlandais sur la gravité de toute modification qui serait de nature à altérer l'état matériel des choses existantes, consacré par les traités et placé sous leur garde et garantie.

» Aussi suis-je chargé, à cette occasion, Monsieur le Ministre, de réitérer auprès de Votre Excellence les réserves et déclarations, et, au besoin, les protestations faites par mon prédécesseur et par moi-même, tant au sujet du barrage de l'Escaut oriental que de l'endiguement du Sloe, voies maritimes rangées dans la même catégorie par l'esprit et la lettre des Traités de 1839 et de 1842.

» J'ajouterai qu'en ce qui concerne particulièrement le Sloe, toute déviation de la marche de ses eaux compromettrait l'existence de la rade de Rammekens, seul abri que trouvent à l'embouchure de l'Escaut les bâtiments battus par la violence des vents du nord.

» Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler à Votre Excellence les assurances, etc.

» La-Haye, le 4 août 1864.

» Baron du JARDIN. »

Le Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas mit quatre mois à répondre aux observations de la Belgique. Il ne voulait toujours pas admettre que l'Escaut oriental et le Sloe dussent être rangés dans la catégorie des voies maritimes visées par les Traités de 1839 et de 1842. Il niait que les intérêts belges pussent être compromis par le projet de barrage, et que les travaux à exécuter au Sloe fussent de nature à faire du tort à la rade de Rammekens. Voici les termes de cette communication :

« Monsieur le Baron,

» J'ai eu l'honneur de recevoir votre office du 4 août dernier, par lequel, d'après les ordres de votre gouvernement, vous avez réitéré les réserves, déclarations et, au besoin, les protestations faites par votre prédécesseur et par vous-même, tant au sujet du barrage de l'Escaut oriental que de l'endigement du Sloe.

» En réponse à cet office, je prends la liberté de me référer également au système et aux arguments développés dans la correspondance de mes prédécesseurs avec la légation de Belgique, relativement à la susdite matière.

» Je me permettrai, toutefois, de vous faire observer que le gouvernement des Pays-Bas ne saurait admettre, ainsi qu'il est dit dans votre office, que l'Escaut oriental et le Sloe, d'après la lettre et l'esprit des Traités de 1839 et de 1842, doivent être rangés dans la même catégorie.

» La stipulation de l'article 9, § 8 du Traité de 1839 paraît se rapporter exclusivement, ainsi qu'il appert des §§ 4 et 5 du même article, à la navigation d'Anvers au Rhin et vice versa, et l'Escaut oriental y a été indiqué nommément comme étant employé à cette navigation.

» Par contre, dans le Traité de 1842, dont les articles 39 et 40 font mention tant du Sloe que de l'Escaut oriental, il s'agit de la navigation entre l'Escaut et le Rhin, et la stipulation ren-

fermée dans l'article 9, § 8 du Traité de 1839 n'est point étendue et rendue applicable à cette navigation.

» Dès lors, si le gouvernement des Pays-Bas, comme il en a l'intention, fait creuser, en cas d'endiguement du Sloe, un canal par l'île de Walcheren, à l'instar de celui par l'île de Sud-Beveland, en remplacement de l'Escaut oriental, il croit aller au delà de ce que, conformément aux traités, l'on est en droit d'exiger. Aussi espère-t-il que le gouvernement de Belgique y trouvera une nouvelle preuve de son désir sincère de remplir, dans un sens large et libéral, les obligations contractées, sans qu'il soit nécessaire de rappeler ici que les renseignements communiqués déjà antérieurement au sujet du barrage projeté de l'Escaut oriental prouvent que les intérêts belges y concernés ne seront nullement lésés.

» Finalement, le gouvernement des Pays-Bas, sans pouvoir se désister de la position qui, en tout cas, lui appartient relativement aux eaux susmentionnées, et bien que le projet pour l'endiguement du Sloe soit encore à l'étude, donne volontiers, dès à présent, l'assurance que l'existence de la rade de Ramme-kens ne sera en aucune manière compromise par les travaux à exécuter éventuellement.

» Je saisis cette occasion, etc.

» A. CREMERS.

» A S. E. M. le baron du Jardin, Ministre de Belgique à La Haye. »

En 1850, la Commission instituée par le gouvernement belge avait été chargée d'étudier la question du barrage de l'Escaut oriental au point de vue des avantages ou des inconvénients que présenterait le canal de Sud-Beveland pour la navigation entre la Belgique, les Pays-Bas et le Rhin. Mais de nouvelles préoccupations se faisaient jour; on comprenait que la question était complexe — qu'il ne s'agissait pas seulement de nos relations commerciales avec l'Allemagne, mais qu'il importait de veiller sur le sort de l'Escaut maritime. Quelle influence aurait sur le bras occidental du fleuve le barrage du bras oriental? Ce travail n'amènerait-il pas l'envasement de l'Escaut?

Le ministère résolut de faire étudier cette question par des spécialistes et chargea de ce soin une Commission composée de :

MM. GROETAERS, inspecteur général des ponts et chaussées,
Président ;

KÜMMER, ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

DEJAER, id. id.

CAREZ, id. id.

DONNET, inspecteur du pilotage ;

ABLAY, capitaine du génie ;

ZUBER, ingénieur des ponts et chaussées, *Secrétaire*.

La Commission reçut pour mandat d'indiquer les moyens propres à faire disparaître les atterrissements qui menaçaient d'obstruer les passes de l'Escaut.

Voici le résultat de ses délibérations, tel qu'il est consigné au procès-verbal de la séance du 29 décembre 1860 :

1° En ce qui concerne le Sloe, la Commission est unanimement d'avis :

a) Qu'un barrage ne pourrait exercer aucune influence nuisible sur le régime général de l'Escaut maritime, mais qu'il aurait pour effet certain l'oblitération de la rade de Rammekens ;

b) Qu'un pont ne présenterait aucun inconvénient, pourvu qu'il fût construit de manière à ne pas faire obstacle au mouvement des eaux ;

2° En ce qui concerne l'Escaut oriental, la Commission s'est partagée... Trois membres, MM. Groetaers, Ablay et Donnet, ont exprimé l'opinion que le barrage contribuerait à l'envasement de l'Escaut occidental. Les trois autres membres, MM. Kümmer, Dejaer et Carez, ont opiné dans le sens contraire.

Le point essentiel restait donc sans solution.

Le capitaine lieutenant de vaisseau Van Haverbeke fut adjoint à la Commission et se rangea à l'opinion que le barrage de l'Escaut oriental nuirait au régime de l'Escaut occidental.

Mais cette enquête n'avait, en résumé, pas apporté au gouvernement l'appui qu'il avait cherché pour résister au Cabinet de La Haye, qui continuait à marcher de l'avant. Les États-Généraux adoptaient, en 1865, un projet de loi décrétant l'établissement d'un barrage sur le Sloe et l'exécution d'un canal de Flessingue à Middelbourg. Aussi, le ministère belge résolut-il de nommer

une nouvelle Commission, composée d'éléments entièrement nouveaux, qui envisagerait la question sous toutes ses faces.

Instituée dans le but de rechercher quels seraient les effets probables du barrage de l'Escaut oriental et du Sloe, au double point de vue de la navigabilité de l'Escaut occidental et des communications de la Belgique avec la Hollande et le Rhin, par les eaux intérieures, la Commission fut composée de :

- MM. le chevalier ED. PYCKE, gouverneur de la province d'Anvers, *Président* ;
 AUGUSTE DE COCK, sénateur et armateur à Gand ;
 PETIT, capitaine de vaisseau ;
 WELLENS, inspecteur-général des ponts et chaussées *ad interim* ;
 HOUBOTTE, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la province de Liège ;
 J.-F. CATEAUX-WATTEL, négociant à Anvers ;
 ADOLPHE NEYT, négociant à Gand ;
 DE BONINGE, sous-inspecteur du pilotage, à Flessingue ;
 VICTOR LYNNEN, négociant à Anvers, *Secrétaire*.

Il résulte du rapport que cette Commission adressa au gouvernement, le 4 avril 1865, que la construction d'un barrage dans le canal de Berg-op-Zoom aurait pour conséquence de provoquer l'atterrissement rapide de la partie du bras barré et des terrains alors submergés. Ce bras, qui formait, avec les terres inondées de Saeftingen et les scorres non endiguées, un énorme bassin de chasse, alimenté à chaque marée par un fleuve d'une largeur variant de 1,000 à 4,000 mètres, venant à disparaître, la propagation de l'onde marée serait ralentie par suite du rétrécissement du lit à partir de la frontière, et la preuve en était que dans l'état actuel du fleuve entre Flessingue et le Doel, la marée parcourait en 2 h. 18 m. les 63 kilomètres qui séparaient ces deux points, après avoir rempli le Sloe en partie, le Brackman, les terres inondées de Saeftingen et une partie du canal de Berg-op-Zoom ; tandis que la vague marée mettait une heure pour parcourir les 20 kilomètres compris entre le Doel et Anvers. Le courant perdrait donc de son importance, les eaux ne pourraient plus entraîner les vases qui tendaient à se déposer aux environs

de Bath et en aval, et l'on verrait en peu de temps une perturbation notable dans le régime du fleuve.

Des atterrissements seraient déplacés, d'autres prendraient du développement, et les effets probables de ce changement occasionneraient des retards dans la marée montante, qui n'atteindrait plus, en amont de Bath, la même amplitude qu'auparavant ; de sorte qu'après avoir amené le désordre dans la partie inférieure du fleuve, *son influence fatale se ferait sentir jusqu'à Anvers même.*

Quant au Sloe, la Commission jugeait difficile de prévoir quelles pourraient être les conséquences de la fermeture de cette passe, sur les bancs à l'embouchure de l'Escaut occidental et la rade de Flessingue, mais elle croyait pouvoir avancer, sans trop de témérité, que la rade de Rammekens serait anéantie ; son envasement supprimerait un refuge indispensable aux barques, goëlettes et bricks qui y cherchaient un mouillage à l'abri des coups de vent d'ouest et de nord-ouest, et s'y trouvaient hors du passage des bateaux à vapeur qui montaient l'Escaut pendant la nuit. Se plaçant au point de vue des intérêts de la navigation et du commerce d'Anvers, la Commission affirmait que les points de communication qui existaient à Bath et au Sloe présentaient des passages bien plus faciles et plus directs, entre la Belgique, la Hollande et le Rhin, que le passage par le canal de Sud-Beveland.

L'entrée et la sortie de ce canal présenteraient aux navires, qui ne sont ordinairement montés que par deux ou trois hommes et généralement assez mal pourvus de matériel, de très grandes difficultés et même des dangers, car si le vent était favorable à ceux qui entrent dans le canal par l'Escaut occidental, il serait défavorable à ceux qui entrent dans le canal par l'Escaut oriental, et quant à ces derniers, ils éprouveraient souvent des retards de plusieurs jours.

« Si à ces considérations, disait le rapport du 4 avril 1865, l'on ajoute que le canal de Sud-Beveland placerait la navigation belge sous la dépendance de l'administration hollandaise, qu'il serait sujet à des interruptions plus ou moins fréquentes, soit par des travaux de réparations ou autres, soit par les glaces, on restera convaincu que cette voie navigable ne saurait utilement

remplacer un bras d'eau naturel et libre de toute entrave, tel que celui qui réunit l'Escaut occidental à l'Escaut oriental, et dont les passes navigables sont constamment entretenues par l'action du flux et reflux des marées. Qu'ainsi ce canal ne pourrait, sous aucun rapport, affranchir la Hollande des obligations que lui imposent les traités, si tant est qu'il entrât dans ses vues de supprimer, par des barrages, les voies navigables ouvertes actuellement à la navigation pour communiquer de l'Escaut occidental au Rhin. »

La Commission était donc unanimement d'accord pour conclure que, tant au point de vue du maintien du régime actuel de l'Escaut, que par égard aux intérêts de la navigation, de nos relations avec la Hollande et le Rhin par les eaux intérieures, il y avait lieu de s'opposer énergiquement, non seulement à la fermeture de l'Escaut oriental et du Sloe, mais même à toutes espèces de rétrécissement du lit et à tous autres travaux pouvant porter obstacle à la marche de la marée ou occasionner une résistance à son libre développement.

Ce rapport fut communiqué au gouvernement néerlandais par un officier du baron du Jardin, daté du 2 décembre 1865, dont nous reproduisons ici les termes :

« MONSIEUR LE MINISTRE,

» Afin de sauvegarder les intérêts qu'il a mission de protéger et préoccupé de la responsabilité qui lui incombe de ce chef, le gouvernement belge a institué, il y a quelque temps, une nouvelle commission spéciale chargée de rechercher quels seraient les effets du barrage de l'Escaut oriental et du Sloe, au double point de vue de la navigabilité de l'Escaut occidental et des communications de la Belgique avec la Néerlande et le Rhin par les eaux intermédiaires.

» Cette commission, après avoir exploré les lieux, vient de faire son rapport. J'ai l'honneur d'en remettre ci-jointe une copie à Votre Excellence, en La priant de vouloir bien y fixer son attention spéciale.

» Il résulte de ce document que les travaux projetés par le gouvernement néerlandais sur les deux affluents de l'Escaut sont

de nature à produire des conséquences très préjudiciables pour la Belgique, pour les États qui usent de ces voies naturelles de navigation et pour les nations maritimes, dont les nombreux navires se rendent à Anvers et à Gand.

» En ce qui concerne les communications d'Anvers et de l'Escaut au Rhin par les eaux intermédiaires, le rapport établit que le canal en construction dans l'île de Sud-Beveland sera loin d'offrir une voie aussi sûre, et aussi bonne et commode (aux termes du § 8 de l'art. 9 du Traité du 19 avril 1839), que les voies actuellement existantes, notamment celle de l'Escaut oriental.

» Mais ce qui a surtout frappé le Cabinet de Bruxelles, Monsieur le Ministre, et ce qu'il ne pourrait s'abstenir de signaler à la sollicitude des États intéressés, si ses légitimes remontrances n'étaient pas écoutées, ce sont les prévisions exprimées par la Commission au sujet des perturbations que les barrages projetés par la Hollande doivent produire dans le régime de l'Escaut occidental, régime dont la conversation est un devoir pour les deux gouvernements.

» Ces prévisions fondées sur les lois de l'hydrographie sont des plus inquiétantes. Le barrage de l'Escaut doit avoir pour résultat, dans l'opinion de la Commission, d'amener des envaselements dans l'Escaut occidental et d'en compromettre la bonne et facile navigabilité. La fermeture du Sloe aurait, de son côté, pour conséquence de supprimer la rade de Rammekens, qui est aujourd'hui d'une si haute utilité pour la navigation de tous.

» Lorsque le 4 août 1864 je dus, par ordre de mon gouvernement, réitérer à Votre Excellence l'expression de ses appréhensions quant aux suites probables de la suppression des deux seules voies navigables conduisant du Rhin à l'Escaut et à Anvers, et renouveler, en tant que de besoin, les réserves et protestations précédemment faites à ce sujet, par mon prédécesseur et par moi-même, vous me fîtes l'honneur de me répondre, le 3 décembre suivant, en ce qui touche le Sloe, que le projet pour l'endiguement de ce bras du fleuve était encore à l'étude et que le gouvernement des Pays-Bas nous donnait volontiers, dès alors, l'assurance que l'existence de la rade de Rammekens ne

serait, en aucune manière, compromise par les travaux à exécuter éventuellement.

» Ce n'est donc pas sans un pénible sentiment, Monsieur le Ministre, que le gouvernement belge a appris, mais seulement par la présentation récente d'un projet de loi à la 2^e Chambre des États Généraux, qu'une résolution avait été prise par le Cabinet de La Haye, qu'un barrage complet du Sloe avait été décidé et qu'aucune garantie n'était donnée quant à la préservation du mouillage le plus essentiel à la sécurité de ces parages.

» La visite d'exploration entreprise par la Commission dont je viens de parler, n'a fait que la confirmer dans ses opinions précédemment émises. Elle ajoute, dans un rapport subséquent, qu'elle maintient toutes ses observations relatives à la rade de Rammekens, et qu'elle ne peut admettre que le canal à construire, dans le cas du barrage du Sloe à travers l'île de Walcheren et qui déboucherait près ou à Flessingue, pût être utilisé, autrement que d'une manière exceptionnelle, pour la navigation qui se fait actuellement librement par cet embranchement du fleuve; qu'en outre, les nombreuses difficultés, déjà signalées par elle, que les navires rencontreraient pour se rendre de l'Escaut oriental dans l'Escaut occidental et *vice versa*, dans l'île Sud-Beveland par le canal en construction, se produiraient, et plus grandes encore, si ces bâtiments devaient emprunter le canal projeté à travers l'île de Walcheren.

» La Commission a remarqué dans son excursion, Monsieur le Ministre, que le gouvernement néerlandais a déjà fait commencer les travaux de construction du barrage projeté du bras oriental de l'Escaut; ce travail est même exécuté sur une longueur de 500 mètres environ. Mon gouvernement en a été d'autant plus surpris que, vu ses représentations fréquemment renouvelées, et les bons rapports existants aujourd'hui entre les deux pays, il lui semblait qu'il eût dû être au moins prévenu de ce fait bien grave, puisqu'il peut en sortir, non seulement l'altération de ces mêmes rapports, mais aussi des effets matériels dont la fâcheuse influence pourrait se faire sentir sur le régime du fleuve. Si le gouvernement des Pays-Bas se décidait à poursuivre ces travaux, la responsabilité lui en resterait tout entière.

» Néanmoins, le gouvernement du Roi, mon Auguste Souve-

rain, se plaît encore à espérer que le Cabinet de La Haye prendra en très sérieuse considération les observations consignées dans le rapport que j'ai été chargé de lui communiquer, ainsi que dans le présent office, et qu'il y puisera la conviction de la nécessité d'ordonner de nouvelles études propres à remplacer les barrages, dont il vient de s'agir, par d'autres travaux qui laisseront subsister les voies navigables actuellement existantes.

» Je saisis, etc., etc.

» La Haye, le 2 décembre 1865.

» **BARON DU JARDIN.** »

Le gouvernement néerlandais, qui n'admettait pas les conclusions du rapport de la Commission belge, fit à son tour examiner les questions techniques par deux spécialistes hollandais, M. Brunings, ingénieur en chef du Waterstaat et M. Blommendal, capitaine de frégate, chef du bureau hydrographique, qui rédigèrent à leur tour une étude; elle fut transmise au Cabinet de Bruxelles, le 16 avril 1866.

Les conclusions de ce travail étaient radicalement contraires à celles du rapport de la Commission présidée par M. le chevalier Pycke. Nous les reproduirons ci-dessous; mais nous commencerons par puiser, dans ce document d'un caractère purement scientifique, quelques lignes intéressantes relatives au projet qu'avait conçu Napoléon I^{er} d'établir un barrage sur la branche orientale de l'Escaut :

« Déjà, autrefois, l'opinion prévalait qu'un barrage de l'Escaut en amont de Bath aurait une influence des plus favorables; ceci résulte incontestablement des motifs qui ont conduit au projet du barrage de l'Escaut oriental sous le règne de l'Empereur Napoléon I^{er}, en 1810.

» Après que les projets furent formés et qu'ils eurent reçu même un commencement d'exécution, dans le but de faire du port d'Anvers la principale place maritime du nord de l'Empire (de sorte qu'en août 1810, un vaisseau de ligne de 80 canons fut lancé en présence de l'Empereur et de l'Impératrice, et que, vers la fin de la même année, les bassins du port pouvaient déjà con-

tenir 18 vaisseaux à trois ponts pour y être complètement équipés et armés); M. Schraever fut chargé, par le général Bertrand, aide de camp de l'Empereur, d'élaborer des plans pour le barrage du Sloe et de l'Escaut oriental. Vers la fin de 1810, ces plans furent délivrés, et M. Schraever, après avoir donné les renseignements nécessaires à l'Empereur, fut élevé au grade d'ingénieur en chef du corps impérial des ponts et chaussées.

» Les plans pour le barrage du Sloe étaient alors achevés, ceux du barrage de l'Escaut oriental furent élaborés dans les deux premiers mois de l'année 1811. On était déjà entré en négociation pour fermer le Sloe, ainsi que le constate une lettre qui existe encore, du 29 novembre 1810. D'après cette lettre, quatre entrepreneurs de Verkendam se chargèrent d'achever ces travaux, conformément aux plans projetés, dans l'espace d'une année, à condition que l'entreprise des travaux leur serait adjugée dans la première moitié du mois de janvier de l'année 1811.

» Les plans de ces deux barrages existent encore en entier, ainsi que des notes rendant compte des considérations qui ont fait adopter la construction projetée et qui ont fait choisir les matériaux prescrits.

» On retrouve encore l'idée qu'avait Napoléon de faire d'Anvers le premier port militaire de l'Empire, dans un ordre du mois de mai 1810, par lequel tous les bois de construction qui, jusqu'à cette époque, avaient toujours été transportés par le Rhin en Hollande, seraient envoyés désormais directement à Anvers. Or, il ne saurait exister de doute sur ce point, que les ordres, pour faire les plans des deux barrages, ont été donnés dans le but de conserver et d'améliorer la communication, non seulement entre Anvers et la mer, mais aussi entre l'Escaut, le Rhin et la Meuse. Il est évident que l'Empereur Napoléon, avec son esprit si profond et si pénétrant, n'aurait pas légèrement décidé de barrer les deux voies qui relient l'Escaut occidental à l'Escaut oriental, s'il n'eût été pleinement convaincu que cette mesure n'entraverait en aucune manière les communications nécessaires pour Anvers et la Belgique.

» Les événements des années 1811 et 1812 vinrent empêcher l'exécution des travaux projetés. Toutefois il résulte clairement

de ce qui a été dit que personne plus que l'Empereur Napoléon ne s'intéressait à l'amélioration de la communication entre l'Escaut oriental et l'Escaut occidental, ainsi qu'à celle entre Anvers et la mer. On ne pouvait donc attendre de ce souverain des mesures contraires aux intérêts d'Anvers, et si l'Empereur, après s'être personnellement convaincu de tout ce qu'il y avait de défectueux dans les routes alors existantes, a donné des ordres pour l'exécution des travaux susmentionnés, il ne peut y avoir de doute que ces travaux n'avaient réellement pour but d'améliorer la route d'Anvers vers la mer et celles entre le Rhin, la Meuse et l'Escaut. »

Voici maintenant comment se terminait le rapport de MM. Brunings et Blommendal :

« En résumant ce que nous avons examiné dans ce rapport quant aux barrages de l'Escaut oriental et du Sloe, nous croyons pouvoir exprimer l'entière conviction, fondée sur notre propre expérience et sur celle des personnes expérimentées de différentes époques :

» 1° Que le barrage de l'Escaut oriental ne peut avoir qu'une influence favorable sur la rivière, surtout sur la partie située entre Bath et le Doel ; parce que le courant du fleuve deviendra plus régulier, vu que le barrage empêchera l'eau amenée par l'Escaut occidental de se décharger à Bath pendant les deux dernières heures du flux, dans la direction du nord, et de se perdre pour la partie du fleuve qui conduit au Doel et à Anvers ;

» 2° Que le barrage du Sloe ne peut avoir des suites fâcheuses pour la rade de Rammekens, par la raison qu'elle n'existe plus, comme autrefois, lorsqu'on y était complètement abrité contre les vents du sud-ouest ; ensuite parce qu'il n'y a aucun moyen d'arrêter l'envasement naturel du Sloe ; de plus, que malgré l'altération de ce chenal pendant les quarante dernières années, les passes de l'Escaut tendent plutôt à s'améliorer qu'à se détériorer, et que la fermeture du Sloe ne peut donc occasionner aucun changement défavorable dans le cours du fleuve ;

» 3° Que le canal de Sud-Beveland et celui de Walcheren (pour autant qu'on en fera usage) offriront à la navigation, entre la

Belgique, la Néerlande et le Rhin, une voie de communication beaucoup plus courte ; que l'entrée et la sortie des deux ports du canal, comme de tout port quelconque, pourront, dans des circonstances exceptionnelles, offrir quelque difficulté, mais que cet inconvénient est tout à fait insignifiant en comparaison des avantages qui résulteront de l'usage du canal, et en comparaison de toutes les difficultés bien plus sérieuses qui existent actuellement ; enfin, qu'à l'avenir la navigation pourra faire usage de meilleurs navires, et surtout de bateaux à vapeur, dont on ne se sert que rarement dans l'état actuel des voies de communication, qui obligent de régler les voyages d'après les marées, afin de pouvoir passer les bas-fonds aux moments où ils sont submergés.»

M. Cremers, Ministre des Affaires Étrangères du Roi Guillaume, communiqua au gouvernement belge le rapport des ingénieurs néerlandais par la lettre suivante :

« MONSIEUR LE BARON,

» C'est bien à regret que je me suis vu obligé de différer la réponse à votre office du 2 décembre 1865, par lequel vous m'avez communiqué copie du rapport de la Commission chargée par le gouvernement de Belgique de rechercher quels seraient les effets du barrage de l'Escaut oriental et du Sloe, au double point de vue de la navigabilité de l'Escaut occidental et des communications de la Belgique avec les Pays-Bas et le Rhin par les eaux intermédiaires.

» Je vous prie de vouloir excuser ce retard, et de ne l'attribuer qu'au désir sincère du gouvernement néerlandais de prouver le cas qu'il fait des représentations du Cabinet de Bruxelles en les examinant avec soin et maturité, et de faire faire les recherches et explorations nécessaires pour réfuter les arguments et pour dissiper les craintes de la Commission belge.

» Assurément, le gouvernement des Pays-Bas n'avait pas besoin de ces nouvelles explorations pour fixer son opinion sur l'utilité des travaux dont il s'agit.

» Déjà, depuis plus d'un demi-siècle, ces travaux ont été projetés itérativement et reconnus nécessaires dans l'intérêt de la navigation maritime et fluviale d'Anvers. En 1810, l'Empereur

Napoléon 1^{er}, dont l'intention était de donner au port d'Anvers la plus grande importance possible, fit dresser des plans pour barrer l'Escaut oriental et le Sloe, afin de rendre l'Escaut occidental plus navigable et plus accessible aux plus grands vaisseaux et pour creuser un canal à travers l'île de Sud-Beveland, dans l'intérêt des communications intérieures avec la Hollande.

» Seuls, les événements politiques des années suivantes empêchèrent l'exécution de ces projets.

» Ils furent repris en 1827 et généralement approuvés, mais derechef les événements de l'année 1830 y mirent obstacle.

» Le gouvernement des Pays-Bas croit que ce qui était utile et nécessaire aux époques susmentionnées l'est bien plus actuellement que l'Escaut oriental et le Sloe, par l'action de causes naturelles, s'ensavent de plus en plus et menacent de devenir un jour tout à fait impraticables.

» Il pense que le ralliement de la Zélande au réseau des chemins de fer néerlandais offre une occasion opportune pour porter remède aux inconvénients croissants dont la navigation intérieure se voit menacée et pour améliorer, en même temps, la navigabilité de l'Escaut occidental, en lui conservant par un barrage toute la masse d'eau qu'il perd actuellement.

» Pour faire partager, s'il est possible, cette conviction au Cabinet de Bruxelles, deux experts néerlandais, non antérieurement encore consultés sur les projets dont il s'agit, ont été désignés et chargés d'un examen nouveau de toutes les questions qui s'y rattachent, savoir : M. Brunings, ingénieur en chef du *Waterstaat* dans la province de Zélande, et M. Blommendal, capitaine de frégate, chef de l'hydrographie des côtes et ports du royaume.

» Ces Messieurs, par leurs occupations ordinaires et par l'expérience qu'ils ont acquise de la nature et de la tendance des courants d'eau dans les parages de l'Escaut, sont censés spécialement aptes à bien remplir cette tâche.

» J'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli une traduction, peut-être trop littérale, de leur rapport, avec les cartes hydrographiques nécessaires. En me référant au contenu de ce travail, je prends la liberté d'y joindre les observations et renseignements suivants :

» D'abord, quoique le gouvernement néerlandais admet volontiers que la conservation de l'Escaut occidental soit un devoir aussi bien pour lui que pour le gouvernement de Belgique, il pourrait remarquer que ce devoir n'est pas si impérieux qu'il défendrait l'entreprise de tout ouvrage nécessaire en Zélande, même si quelques légers inconvénients pouvaient en résulter pour la navigation de l'Escaut, surtout si de bien plus grands avantages servaient de compensation à ces inconvénients. Heureusement, le gouvernement des Pays-Bas se voit à même de prouver, par le rapport de ses commissaires, que des travaux d'art qu'il fera exécuter il ne résultera que des avantages pour la Belgique.

» Le gouvernement belge n'en peut pas dire autant des travaux exécutés sur son territoire, et le gouvernement des Pays-Bas serait en droit de se plaindre des dérivations de l'Escaut effectuées en Belgique en amont d'Anvers et auxquels, d'après l'avis d'experts belges (voyez par exemple : la *Notice sur le port d'Anvers et son avenir nautique*, par un ingénieur, 1861, et l'ouvrage de MM. Ant. et A.-G. Belpaire : *De la plaine maritime depuis Boulogne jusqu'au Danemark*), l'on doit attribuer en premier lieu les obstacles qui se rencontrent dans le lit du fleuve près de cette ville, et dont, en aucun cas, le gouvernement des Pays-Bas ne saurait être rendu responsable.

» Quant à la rade de Rammekens, le barrage du Sloe ne changera rien ou bien peu de chose à son état actuel. Déjà, depuis nombre d'années, cette rade n'existe plus dans les mêmes conditions et au même endroit où elle se trouvait autrefois.

Le banc dit *Caloot*, s'étant déplacé, n'offre plus la protection désirable. Par contre, la rade de Flessingue s'est beaucoup améliorée. Elle s'étend actuellement d'un peu à l'ouest de ce port jusqu'à l'ouest du fort de Rammekens, de manière que les navires y rencontrent tout l'espace nécessaire pour se mettre à l'abri. Une étude, même superficielle, des cartes et profils ci-joints, mettra tout ceci hors de doute.

» Pour ce qui concerne l'exécution donnée aux travaux de barrage, je me permets de faire observer que le barrage proprement dit de l'Escaut oriental n'est pas encore commencé. C'est un travail qui doit être achevé dans une seule saison. Or,

puisque le canal à travers le Sud-Beveland sera prêt seulement vers le mois de juillet, le barrage doit nécessairement être remis à l'année prochaine. Toutefois, l'adjudication des travaux aura lieu sous peu, afin que les entrepreneurs aient le temps de s'y préparer et de rassembler tous les matériaux nécessaires à l'achèvement, dans le cours d'un seul été, d'un ouvrage de cette étendue. On s'est borné jusqu'ici à élever une digue en terre sur les alluvions de la rive du Brabant septentrional. Elle sera continuée cette année et portée à une longueur de mille mètres, mais cette digue n'exercera aucune influence sur la navigabilité de l'Escaut oriental. D'après le projet de barrage du Sloe, l'on n'y procédera pas avant que les travaux pour le canal et le port de l'île de Walcheren ne soient achevés, travaux qui ne seront probablement pas terminés avant trois ou quatre années.

» Le gouvernement des Pays-Bas croit avoir agi en cette circonstance avec toute la prudence désirable et avoir tenu compte aussi bien des obligations qu'il s'est imposées par les traités que des intérêts de sa propre navigation. Celle-ci, sans aucun doute, n'est pas moins intéressée que la navigation belge à ce que les voies de communication par les eaux intermédiaires soient en bon état. D'après les relevés statistiques, 47,420 navires des deux pays ont passé Bath de 1860 à 1864, dont 9,985 seulement ou un peu plus du cinquième du chiffre total portaient le pavillon belge. Ces chiffres, il me semble, devraient donner déjà une garantie suffisante au gouvernement de Belgique que les intérêts de cette navigation sont pris en due considération, et que les ouvrages projetés sont destinés à pourvoir, et d'une manière efficace, à un besoin réel, en substituant aux voies d'eau existantes très défectueuses, et qui deviendront tout à fait impraticables, des canaux qui, d'après l'avis unanime des ingénieurs du *Waterstaat* néerlandais, jouissant à juste titre d'une réputation non contestée en Europe, offriront de grandes facilités à la navigation, tandis que la navigabilité de l'Escaut occidental en profitera également. Le commerce néerlandais, dont l'intérêt est plus de quatre fois aussi grand que celui de la Belgique, partage cette opinion. En aucune manière il n'a réclamé contre les travaux projetés; bien au contraire il les approuve et s'en promet des résultats fort avantageux, spécialement aussi pour la navigation à vapeur.

» J'aime à croire, M. le Baron, que le Cabinet de Bruxelles, après avoir pris connaissance du rapport de MM. Brunings et Blommendal, voudra bien reconnaître que les travaux projetés sont vraiment utiles et que ni la navigabilité de l'Escaut occidental, ni les communications intérieures, ni la sûreté des rades n'en souffriront en aucune manière. Dès lors aussi, il m'est impossible d'admettre la supposition que l'exécution des travaux en question pourrait altérer les bons rapports existants entre les deux royaumes. Bien au contraire, il me semble que tout ce qui peut faciliter et étendre les relations de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Belgique, doit nécessairement consolider ces rapports si précieux, en les fondant sur la base solide de l'intérêt des deux parties.

» Agréez, etc., etc.

» La Haye, le 16 avril 1866.

» CREMERS. »

La Commission belge répliqua aux ingénieurs néerlandais par une nouvelle note datée du 3 septembre 1866, dont la conclusion nous prouve que chacun conservait sa manière de voir :

Les canaux de Walcheren et de Sud-Beveland ne peuvent remplacer utilement les passes existantes; le gouvernement doit s'opposer énergiquement aux barrages de ces passes.

Mais, ni les rapports techniques de nos ingénieurs, ni les notes diplomatiques de notre gouvernement n'arrêtaient l'exécution des plans adoptés par le Cabinet de La Haye; les travaux continuaient à être poursuivis avec activité, en dépit de nos protestations réitérées. Cette situation engagea le gouvernement du Roi à proposer au Cabinet de La Haye la nomination d'une Commission mixte de deux ingénieurs belges et de deux ingénieurs néerlandais, auxquels seraient adjoints deux ingénieurs étrangers désignés de commun accord; ces six spécialistes formeraient un comité dont la mission serait purement consultative.

Voici la lettre par laquelle cette proposition fut soumise aux Ministres du Roi Guillaume, et le texte de la réponse qui fut adressée au Ministre de Belgique à La Haye :

« *Le baron du Jardin, Ministre de Belgique à La Haye, au comte de Zuylen de Nyevelt, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas.*

» MONSIEUR LE COMTE,

» Le gouvernement du Roi, mon Auguste Souverain, a examiné avec toute l'attention qu'elle réclamait la communication que S. E. M. Cremers, votre honorable prédécesseur, m'a adressée sous la date du 16 avril dernier, ainsi que le rapport des ingénieurs néerlandais qui s'y trouvait annexé. Le gouvernement belge ne demanderait pas mieux que de pouvoir partager la conviction exprimée dans ces pièces relativement aux effets probables des barrages projetés de l'Escaut oriental et du Sloe ; les réclamations qu'il a formulées à diverses reprises contre l'exécution de ces travaux, n'ont jamais eu d'autre but que de sauvegarder l'intérêt de la Belgique contre les éventualités qui, si elles se réalisaient, porteraient un immense et peut-être irréparable préjudice à la navigation et au commerce du pays. Laisant de côté, sous toutes réserves, ce qui dans l'office précité de M. Cremers peut se rattacher directement ou indirectement à la question de droit, nous ne pouvons d'ailleurs que tenir compte au gouvernement néerlandais de l'attention qu'il a mise en dernier lieu à examiner nos réclamations et les explications qui en ont été la suite. Malheureusement, les conclusions des ingénieurs néerlandais étant diamétralement opposées à celles de la Commission belge, cette divergence d'opinions place mon gouvernement dans la nécessité de persister dans ses protestations, alors surtout que l'administration des Pays-Bas poursuit l'exécution de son projet sans attendre que l'accord ait pu s'établir entre les deux gouvernements. Cependant, et en présence des événements extérieurs, il semble que les deux pays auraient plutôt intérêt à rechercher les moyens d'arriver à une conciliation qu'à continuer un conflit dont les conséquences ne pourraient être que préjudiciables à l'un et à l'autre.

» C'est dans cette vue, Monsieur le Comte, que mon gouvernement a conçu l'idée de proposer au gouvernement des Pays-Bas de faire examiner de nouveau, mais cette fois contradictoirement, les questions techniques que soulèvent les travaux dont il s'agit.

A cet effet, il serait nommé une Commission mixte, composée de deux ingénieurs belges et de deux néerlandais ; les délibérations, de même que la visite des lieux, auraient lieu en commun. On adjoindrait à ces quatre ingénieurs deux ingénieurs étrangers qui seraient appelés à émettre un avis au même titre que les autres membres, et qui seraient désignés de commun accord. Les décisions de cette Commission n'auraient de caractère obligatoire pour aucun des deux gouvernements ; sa mission serait purement consultative.

» Je suis chargé, Monsieur le Comte, de soumettre à V. E. une proposition dans le sens de ce qui précède. Je me persuade qu'elle sera accueillie par le Cabinet de La Haye avec le même esprit de conciliation qui l'a inspirée à celui de Bruxelles. Je saisis cette occasion, etc.

» La Haye, le 3 juin 1866.

» BARON DU JARDIN. »

« Le comte de Zuylen de Nyevelt, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas, au baron du Jardin, Ministre de Belgique à La Haye. »

» Monsieur le Baron,

» Le gouvernement du Roi apprécie sincèrement l'esprit conciliateur qui a inspiré au Cabinet de Bruxelles la proposition que vous avez bien voulu me faire par votre office du 3 juin, touchant l'affaire du barrage de l'Escaut oriental.

» J'aime à croire que vous reconnaîtrez facilement, en prenant connaissance de la contre-proposition que j'ai l'honneur de vous faire, que le même esprit a présidé lors des délibérations du Cabinet de La Haye, auxquelles cet office a donné lieu.

» En premier lieu, je dois vous rendre compte, M. le Baron, pourquoi l'idée de soumettre de nouveau les questions techniques à une Commission mixte néerlandaise-belge-étrangère ne nous a pas paru acceptable. Les décisions de cette Commission n'auraient pas eu un caractère obligatoire ; dès lors tous ses travaux seraient en pure perte, si chacun des deux gouvernements maintenait son opinion. D'un autre côté, si l'on voulait leur attribuer une autorité arbitrale, ce serait nécessairement aux ingénieurs étran-

gers que le rôle de super-arbitres tomberait en partage, bien que ceux-ci soient les moins versés dans la connaissance spéciale des eaux zélandaises et, par conséquent, moins aptes que nos ingénieurs à prononcer son jugement définitif.

» Ensuite, le gouvernement des Pays Bas a pris en sérieuse considération la question de différer l'adjudication des ouvrages projetés jusqu'à ce qu'un accord fût établi entre les deux gouvernements; mais on a reconnu que ce délai occasionnerait un grand retard pour l'établissement du chemin de fer zélandais. On ne commencera, en aucun cas, les travaux du barrage avant le printemps de 1867, mais pour achever ce travail pendant le cours de l'été de la même année, il est indispensable que les entrepreneurs aient le temps de préparer et d'amener sur les lieux les matériaux nécessaires. Or, un ajournement sans terme fixe de l'adjudication ferait perdre probablement une année entière.

» En tout cas, le canal de Sud-Beveland aura été navigable pendant au delà d'une demi-année avant le commencement des travaux du barrage, et l'on aura tout le temps de faire, pendant la bonne saison actuelle, les sondages dont il s'agit dans la contre-proposition suivante, que je vous prie de communiquer au Cabinet de Bruxelles :

» 1° L'état actuel de l'Escaut occidental, entre Hansweert et le fort de Bath, sera vérifié et constaté moyennant des sondages par un ingénieur néerlandais et par un ingénieur belge, accompagnés du personnel nécessaire.

» Les ingénieurs se mettront d'accord sur la direction des lignes de sondage et sur les résultats qu'on aura obtenus ;

» 2° Les dits sondages seront répétés, par les ingénieurs susmentionnés, pendant cinq ou six années consécutives, et chaque fois ils dresseront ensemble un procès-verbal pour en constater les résultats ; et

» 3° S'il appert que, pendant la période indiquée, l'état de l'Escaut occidental s'est réellement détérioré par suite du barrage, et que la navigation en éprouve des inconvénients, le gouvernement des Pays-Bas s'engage à y apporter remède en faisant exécuter les ouvrages reconnus nécessaires.

» J'ose me flatter, Monsieur le Baron, que le gouvernement de

Belgique accueillera favorablement cette proposition, et qu'il la considérera comme une preuve non équivoque du désir sincère de celui des Pays-Bas de consolider les bons rapports existant entre les deux royaumes.

» Veuillez agréer, etc.

» La Haye, le 2 juillet 1866.

» DE ZUYLEN DE NYVELT.»

Pendant l'échange de ces lettres, et malgré les protestations de la Belgique, le Cabinet de La Haye avait mis en adjudication la construction du barrage. Mais, aucun entrepreneur n'ayant accepté les conditions inscrites au cahier des charges, l'adjudication avait été renvoyée à une date ultérieure.

La contre-proposition que contenait la note néerlandaise du 2 juillet 1866 n'était pas acceptable; elle préjugait en quelque sorte l'adhésion définitive de la Belgique à l'exécution du barrage. Notre gouvernement ne pouvait s'y résoudre en présence de l'avis exprimé par les Commissions qu'il avait instituées. Mais, mû par une pensée de conciliation, il modifia sa proposition du 3 juin, et n'insista plus, momentanément, pour l'adjonction d'ingénieurs étrangers au groupe des ingénieurs belges et néerlandais auxquels il demandait que l'on soumit les questions techniques soulevées par le projet de barrage. Il ne s'agissait plus que d'un examen contradictoire opéré par les délégués spéciaux des deux gouvernements.

L'échange des lettres que nous reproduisons ci-après prouve que le Cabinet de La Haye finit par adhérer à la proposition belge, à la condition que l'examen de la question du barrage de l'Escaut oriental par la Commission mixte fût terminé pour le 15 septembre 1866 :

« La Haye, le 30 juillet 1866.

» Monsieur le Comte,

» Le 3 juin dernier, dans un but de conciliation et par ordre de mon gouvernement, j'ai eu l'honneur de proposer à Votre Excellence de faire examiner par une commission mixte composée d'ingénieurs belges, néerlandais et étrangers, les questions

techniques que soulèvent les barrages projetés de l'Escaut oriental et du Sløe.

» Le Cabinet de La Haye n'a pas cru pouvoir adhérer à cette proposition, principalement par le motif que l'intervention d'ingénieurs étrangers en cette affaire lui paraissait présenter de sérieux inconvénients. Il appréciait d'ailleurs (mon gouvernement se plaît à le reconnaître) l'intérêt qu'il y a pour les deux pays à mettre fin aux dissentiments existants, et à cet effet Votre Excellence, par son office du 2 de ce mois, nous offrait de faire opérer conjointement par un ingénieur néerlandais et par un ingénieur belge des sondages immédiats destinés à constater la situation actuelle de l'Escaut occidental entre Hansweert et le fort de Bath, et des sondages ultérieurs pendant cinq ou six années consécutives. Le gouvernement des Pays-Bas s'engageant, dans le cas où il résulterait de l'examen comparatif de ces opérations que l'Escaut occidental s'est réellement détérioré par suite du barrage, et que la navigation en éprouve des inconvénients, s'engageant, dis-je, à y porter remède en faisant exécuter les ouvrages reconnus nécessaires.

» La proposition du Cabinet de La Haye prouve qu'il est convaincu de la parfaite innocuité des travaux projetés au point de vue des intérêts belges. Le gouvernement du Roi ne peut que tenir grand compte de cette offre, mais le Cabinet de La Haye reconnaîtra sans doute lui-même qu'elle n'atteint que très incomplètement le but dans lequel elle a été faite; car, c'est surtout *avant* que les barrages soient exécutés que le gouvernement belge tient à être éclairé sur leurs conséquences probables; il ne demanderait pas mieux que de pouvoir partager à cet égard la conviction du gouvernement néerlandais, mais cela lui est-il possible en présence des avis diamétralement opposés émis par les Commissions belges?

» Le meilleur moyen, semble-t-il, d'arriver à une entente entre les deux États et de faire cesser les inquiétudes qu'ont excitées en Belgique les barrages projetés, c'est de faire examiner de nouveau et contradictoirement, avant leur exécution, les questions techniques qu'ils soulèvent.

» Si donc nous acceptons la contre-proposition qui nous a été faite par Votre Excellence, ce ne pourrait être qu'à la con-

dition de la compléter par l'institution d'une Commission mixte internationale qui serait chargée de procéder immédiatement à l'examen des questions dont il s'agit. Nous consentirions d'ailleurs à ce que des éléments étrangers ne fussent pas admis à délibérer dans cette commission, conformément au désir exprimé dans l'office précité, et pour entrer dans les vues que Votre Excellence m'a manifestées verbalement, nous aurions soin, autant que possible, de porter notre choix sur des fonctionnaires qui n'ont pas fait partie des Commissions précédentes, et ce à charge de réciprocité.

» Il va de soi d'ailleurs, Monsieur le Comte, que si ces propositions que je suis chargé de vous soumettre officiellement sont agréées, le gouvernement néerlandais s'abstiendra d'adjuger les travaux du barrage de l'Escaut oriental, ou du moins d'en approuver l'adjudication avant que la commission internationale ait fourni son avis et ses conclusions.

» Je saisis, etc.

» BARON DU JARDIN.

» A. S. E. M. le Comte de Zuylen de Nyevelt, Ministre des Affaires
» Étrangères des Pays-Bas. »

« La Haye, le 9 août 1866.

» Monsieur le Baron,

» En réponse à votre office du 30 juillet dernier, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le gouvernement des Pays-Bas donne son assentiment à ce que la Commission mixte néerlandaise-belge, qui sera chargée de faire des sondages, soit composée de manière à ce qu'elle puisse donner aussi son avis sur les conséquences probables des barrages projetés, par rapport à la navigabilité de l'Escaut occidental, à condition toutefois qu'il lui soit enjoint expressément de faire son rapport sur le barrage de l'Escaut oriental au plus tard avant le 15 septembre prochain.

» Si le gouvernement de Belgique accepte cette condition, MM. J. A. Beyerinck, inspecteur de la 2^me inspection du *Waterstaat*, et P. Caland, ingénieur de 1^{re} classe, qui n'ont pas fait

partie des Commissions précédentes, seront désignés par le gouvernement des Pays-Bas, avec autorisation de s'adjoindre le personnel nécessaire. MM. les commissaires respectifs pourront se mettre d'accord entre eux sur l'endroit où ils se réuniront.

» J'ose vous prier, M. le Baron, de vouloir me communiquer le plus tôt possible la réponse du gouvernement belge, et, si elle est affirmative, le nom de ses commissaires.

» Je saisis, etc.

» DE ZUYLEN DE NYEVELT.

» A S. E. M. le baron du Jardin, Ministre de Belgique à La Haye. »

« La Haye, le 14 août 1866.

» Monsieur le Comte,

» Je me suis empressé de communiquer à mon gouvernement l'office du 9 de ce mois, par lequel Votre Excellence adhère à la formation d'une Commission hollando-belge pour l'examen des questions techniques que soulèvent les barrages projetés de l'Escaut, et me prévient que MM. J. A. Beyerinck, inspecteur du *Waterstaat*, et P. Caland, ingénieur de 1^{re} classe, seront désignés par le gouvernement des Pays-Bas pour faire partie de cette Commission, avec autorisation de s'adjoindre le personnel nécessaire.

» En réponse à cette communication, j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que M. le Ministre des Travaux Publics a fait choix, pour représenter le gouvernement belge dans la dite Commission, de MM. Maus, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la province du Hainaut, et Boudin, ingénieur de 1^{re} classe des ponts et chaussées, détaché à l'École du génie civil de Gand.

» Ces Messieurs se rendront prochainement à La Haye, afin de s'entendre directement avec MM. les commissaires néerlandais sur la marche à suivre dans l'accomplissement de leur tâche commune.

» M. le Ministre des Travaux Publics a nommé en outre M. de Mathys, ingénieur de 3^e classe des ponts et chaussées, de

résidence à Anvers, pour procéder au sondage de l'Escaut conjointement avec la personne qui sera déléguée à cet effet par le gouvernement des Pays-Bas.

» Je saisis, etc.

» **BARON DU JARDIN.**

» A. S. E. M. le comte de Zuylen de Nyevelt, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas. »

« La Haye, le 15 août 1866.

» **Monsieur le Baron,**

« Je viens de recevoir votre office d'hier, touchant la Commission mixte qui sera chargée d'examiner les questions techniques par rapport aux barrages de l'Escaut, et de faire les sondages de ce fleuve.

» Je m'empresse de communiquer cette offre au Ministre de l'Intérieur, mais auparavant j'ai l'honneur de vous prier de vouloir m'informer si le gouvernement de Belgique accepte la condition essentielle, mentionnée dans ma lettre du 9 de ce mois, savoir : que la Commission précitée aura à faire son rapport sur le barrage de l'Escaut oriental au plus tard avant le 15 septembre prochain.

» En même temps, je me permets de vous faire observer qu'il me paraîtrait plus utile que Messieurs les délégués se rencontrassent en Zélande, par exemple à Flessingue.

» Veuillez recevoir, etc.

» **DE ZUYLEN DE NYEVELT.**

» A. S. E. M. le baron du Jardin, Ministre de Belgique à la Haye. »

« La Haye, le 18 août 1866.

» **Monsieur le Comte,**

» En réponse à la lettre que Votre Excellence a bien voulu m'adresser, sous la date du 15 de ce mois, j'ai l'honneur de L'informer qu'il a été recommandé aux commissaires belges, pour

l'examen des questions techniques se rapportant aux barrages de l'Escaut, de faire en sorte que la commission présente son rapport au plus tard pour le 15 septembre prochain.

» MM. Maus et Boudin sont déjà arrivés à La Haye et se tiennent à la disposition de MM. les commissaires néerlandais, pour convenir du lieu de leur réunion et fixer la marche de leurs travaux communs.

» Je saisis, etc.

» **BARON DU JARDIN.**

» A. S. E. M. le comte de Zuylen de Nyevelt, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas. »

« La Haye, le 19 août 1866.

» Monsieur le Baron,

» Je me suis empressé de communiquer à mon collègue de l'Intérieur votre office d'hier, et je puis aujourd'hui avoir l'honneur de vous prévenir que M. Hemskerke a transmis à MM. les ingénieurs Beyerinck et Caland les ordres nécessaires pour se mettre immédiatement en rapport avec MM. Maus et Boudin.

» Je dois cependant me permettre de vous faire observer que la contre-proposition du 9 courant n'a pas été acceptée par votre gouvernement telle que nous l'avons formulée.

» Une partie très essentielle de cette proposition consistait dans un engagement formel à prendre par le Cabinet de Bruxelles, que le rapport de MM. les ingénieurs serait achevé, au plus tard, avant le 15 septembre prochain.

» Une simple recommandation de tâcher de remplir ce but n'offre pas les mêmes garanties en vue de la nécessité de transporter, sans retard, les matériaux sur les lieux, pour pouvoir commencer les travaux du barrage au printemps de 1867, ainsi que j'ai déjà pris la liberté de vous le communiquer par mon office du 2 juillet dernier.

» En soumettant cette observation à l'appréciation bienveillante de votre gouvernement, je dois d'autant plus insister sur la

différence que je viens de signaler, que Son Excellence M. Rogier a déjà manifesté au baron Gericke la crainte que le terme serait trop court.

» La même opinion doit probablement expliquer le silence que garde votre office du 14 courant sur ce point pour nous si important.

» Je saisis, etc.

» DE ZUYLEN DE NYEVELT.

» A. S. E. M. le baron du Jardin, Ministre de Belgique à la Haye. »

« La Haye, le 23 août 1866.

» Monsieur le Comte,

» En réponse à l'office que Votre Excellence m'a fait l'honneur de m'adresser le 19 de ce mois, je m'empresse de l'informer que, dans le désir de ne pas ajouter aux difficultés parlementaires qu'éprouve le Cabinet de La Haye, mon gouvernement accepte le 15 septembre prochain comme délai endéans lequel la Commission mixte d'ingénieurs belges et néerlandais aura à produire son rapport sur le barrage de l'Escaut oriental.

» Je saisis, etc.

» BARON DU JARDIN.

» A. S. E. M. le comte de Zuylen de Nyevelt, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas. »

Les commissaires se réunirent le 26 août.

Les travaux du barrage avaient été adjugés le 31 juillet précédent et, dans les premiers jours du mois de septembre, l'on apprit que le gouvernement néerlandais, sans attendre le rapport de la Commission mixte, avait officiellement approuvé l'adjudication.

Cet incident imprévu, qui préjugeait le résultat de l'enquête,

excita une vive surprise à Bruxelles, car l'on sut que les travaux étaient déjà entamés et poursuivis sans relâche en Hollande.

La Commission mixte se réunit cependant ; elle opéra des sondages pour constater la marche des courants de la marée dans l'Escaut occidental et dans l'Escaut oriental ; elle délibéra et remit aux deux gouvernements son rapport à la date du 12 septembre — soit dans les délais indiqués par le Cabinet hollandais. Les membres de la Commission rédigèrent un exposé commun, mais ils ne parvinrent pas à s'entendre sur les conséquences de leur enquête. D'accord pour admettre que le barrage projeté exercerait un effet favorable sur le régime de l'Escaut supérieur, ils différaient d'opinion sur l'effet que ce barrage exercerait sur le régime de l'Escaut occidental en aval de Bath : les commissaires belges furent d'avis que cet effet serait nuisible, tandis que leurs collègues néerlandais soutinrent qu'il serait favorable.

La divergence d'opinions entre les ingénieurs des deux pays restait donc profonde ; l'alarme des représentants des intérêts commerciaux et maritimes de la ville d'Anvers ne permettait pas au gouvernement d'assister impassible aux progrès que faisaient tous les jours les travaux entrepris en Zélande. Tandis que nous épuisions les représentations diplomatiques et que nos ingénieurs continuaient à nous démontrer que le sort de la navigation maritime de l'Escaut allait être mis en péril, l'exécution de la voie ferrée avait marché rapidement ; le canal de Sud-Beveland avait été creusé et livré à la navigation ; la fermeture de l'Escaut oriental avait été commencée ; les travaux destinés à la compléter avaient été adjugés, l'adjudication approuvée et l'achèvement de l'œuvre fixé au printemps de 1867.

C'est à ce moment que le gouvernement belge reçut du Cabinet de La Haye une note, datée du 24 septembre 1866, manifestant l'irréductible décision d'exécuter le barrage ; mais offrant à la Belgique de faire procéder, pendant cinq ou six ans après le fait accompli, à des sondages contradictoires. S'il était constaté que le barrage portait préjudice à la navigabilité de l'Escaut occidental, la Hollande réparerait ce préjudice. Moyennant cette assurance, la Belgique aurait à déclarer qu'elle considérerait ses intérêts comme saufs.

» *Le baron Gericke de Herwynen, Ministre des Pays-Bas à Bruxelles, à M. Charles Rogier, Ministre des Affaires Étrangères.*

» Monsieur le Ministre,

» Mon gouvernement est en possession du rapport présenté, en date du 12 de ce mois, par la Commission internationale qui a été chargée de rechercher les conséquences probables du barrage de l'Escaut oriental.

» Les faits suivants se trouvent établis par ce rapport :

» 1° Il est actuellement prouvé que l'Escaut occidental ne reçoit pas d'augmentation d'eau par l'Escaut oriental, mais qu'au contraire, une portion notable d'eau est, à chaque marée, absorbée par le bras oriental.

» 2° Le barrage de l'Escaut oriental n'exercera qu'une influence favorable sur la navigabilité au-dessus de Bath jusqu'à Anvers.

» 3° Il continue à y avoir divergence d'opinion, entre les commissaires néerlandais et belges, relativement aux conséquences qu'aura le barrage pour l'Escaut occidental, en aval de Bath; les premiers s'en promettent de très bons résultats, tandis que les derniers craignent un désavantage possible.

» En conséquence de ce rapport de la Commission, je me trouve chargé, Monsieur le Ministre, de porter à votre connaissance que mon gouvernement se persuade que Votre Excellence sera actuellement complètement tranquillisée, quant aux effets que le barrage produira sur la partie belge du fleuve, entre Anvers et Bath; qu'en ce qui concerne ses effets sur la partie néerlandaise du fleuve en aval de Bath, il y a divergence d'opinion entre les commissaires respectifs, mais que ce désaccord ne peut pas beaucoup inquiéter le gouvernement du Roi, puisque tous les ingénieurs ont précisément unanimement constaté les faits constamment allégués par les experts néerlandais, de même que par feu l'ingénieur belge Kümmer, pour prouver que l'Escaut occidental gagnera par le barrage du bras latéral près de Bath; que nous pouvons, en conséquence, attacher la plus grande valeur à l'opinion de nos commissaires, opinion, en outre, complètement partagée par tous les autres experts néerlandais consultés

sur la question, parmi lesquels se trouvent des hommes qui ont acquis dans leur partie une réputation européenne; enfin, que le Cabinet de La Haye est néanmoins prêt à maintenir sa proposition antérieure de constater, au moyen de sondages à effectuer en commun pendant cinq ou six années consécutives dans l'Escaut, entre Hanswercet et Bath, si un préjudice est réellement porté par le barrage à la navigabilité du fleuve, moyennant engagement de la part des Pays-Bas de prendre et de faire exécuter, le cas échéant, les mesures nécessaires pour remédier à ce préjudice.

» Par contre, le gouvernement belge devrait, de son côté, reconnaître que les intérêts de sa navigation, garantis par traités, ne sont pas menacés par les travaux projetés sur le territoire néerlandais.

» Si toutefois le gouvernement belge ne croit pas devoir consentir à donner cette déclaration, la susdite proposition devra être considérée comme non avenue, et le gouvernement du Roi devra maintenir la position constamment prise par le Cabinet de La Haye, savoir : qu'une entente préalable avec la Belgique, au sujet des travaux à exécuter, n'est pas imposée aux Pays-Bas par les traités, et que toute ouverture à cet égard ne peut ni ne doit être considérée autrement que comme un acte de prévenance non obligatoire.

» En m'acquittant par la présente communication des ordres qui m'ont été transmis, j'aime à croire, Monsieur le Ministre, qu'elle sera accueillie de manière à rétablir également sur cette question l'accord si désirable entre les deux gouvernements.

» Je saisis, en attendant, avec empressement cette occasion pour réitérer à Votre Excellence, etc.

» Bruxelles, le 24 septembre 1866.

Baron GERICKE. »

Le gouvernement du Roi ne crût pas pouvoir accepter la situation que la note néerlandaise tendait à lui créer.

Le jour où l'Escaut oriental serait définitivement fermé, l'espace compris entre le barrage et Bath formerait une crique destinée à se combler peu à peu. Ce n'est qu'à la suite de ce premier résultat,

c'est-à-dire après une période assez longue, et dont il était dans tous les cas impossible de déterminer la durée à l'avance, que le barrage de la branche latérale produirait tous ses effets sur le cours principal du fleuve, et cette seconde réaction exigerait, à son tour, une série d'années pour se révéler dans toute son étendue. L'offre de procéder à des sondages contradictoires pendant cinq ou six ans était donc illusoire¹.

Cette solution ne semblait pas non plus recevable en droit. D'après les traités, les Pays Bas étaient tenus à perpétuité de conserver et d'entretenir les passes navigables de l'Escaut ; à une garantie illimitée dans sa durée, on eût substitué une obligation restreinte à un petit nombre d'années.

La position du Cabinet de Bruxelles était éminemment délicate, alors qu'on n'était plus qu'à six mois de l'époque indiquée pour la continuation des travaux du barrage, alors qu'on lui notifiait que, sur son refus, le gouvernement néerlandais reprendrait sa position antérieure, à savoir qu'une entente préalable avec la Belgique, au sujet des travaux à exécuter, n'était pas imposée aux Pays-Bas par les traités, et que toute ouverture à cet égard ne pouvait ni ne devait être considérée autrement que comme un acte de prévenance non obligatoire.

Voici la réponse que le baron du Jardin fut chargé de remettre au comte de Zuylen de Nyevelt, Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas, le 4 octobre 1866 :

« MONSIEUR LE COMTE,

» Le moment n'est pas venu de présenter officiellement à Votre Excellence les remarques auxquelles a donné lieu l'office que M. le baron Gericke a remis, au nom de son gouvernement, à M. le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, le 24 du mois dernier, au sujet du barrage de l'Escaut.

» Toutefois, sans entrer dans d'autres détails, je crois opportun de faire savoir dès maintenant à Votre Excellence que le Cabinet de Bruxelles, après en avoir mûrement délibéré, a reconnu que la déclaration que la nouvelle proposition néerlan-

¹ Barrages de l'Escaut oriental et du Sloe. *Exposé des négociations.*

daise tend à exiger, comme condition *sine quâ non*, de la Belgique, n'est pas conforme à l'offre renfermée dans la note du 2 juillet précédent ; qu'une telle déclaration serait impossible en présence des doutes qui subsistent sur les dangers dont l'Escaut est menacé par les travaux tels qu'ils sont projetés et que, dès lors, la proposition du Cabinet de La Haye se trouve inacceptable.

» J'aurai l'honneur, Monsieur le Comte, de vous remettre ultérieurement une note plus explicite à cet égard, mais j'ai cru devoir, en attendant, vous informer des dispositions dans lesquelles se trouve mon gouvernement, dispositions que Son Excellence M. Rogier a déjà eu l'occasion de faire connaître verbalement à M. le baron Gericke.

» Je saisis cette occasion, etc.

» BARON DU JARDIN. »

Quelqu'urgentes que fussent les circonstances, le gouvernement belge rechercha encore un moyen d'en venir à une solution amiable.

Ne pouvant accepter les dernières propositions du Cabinet de La Haye, disait le Ministre à la Chambre des Représentants, placé devant les conclusions contradictoires des enquêtes belges et néerlandaises, le Cabinet fut conduit ou plutôt ramené à l'idée de soumettre tous les éléments du débat technique aux lumières d'ingénieurs étrangers, et, afin d'écartier jusqu'au soupçon d'avoir exercé une influence quelconque sur les résultats de cette consultation, il résolut de laisser le choix des délégués à des gouvernements voisins et également bien disposés pour les deux parties.

Il fut entendu que l'Angleterre, la France et la Prusse interviendraient simplement à titre amical ; qu'elles désigneraient les ingénieurs ; que ceux-ci ne traiteraient que la question technique ou de fait, et que leur opinion n'aurait qu'un caractère purement consultatif. Il ne s'agissait donc pas d'un arbitrage, encore moins d'une intervention politique des Puissances, mais d'un appel à la science étrangère représentée par des organes au choix desquels le gouvernement belge n'aurait pris aucune part, et qui opéreraient sans programme tracé à l'avance par la Belgique.

Les gouvernements étrangers n'hésitèrent pas à se rendre à la demande du gouvernement belge, qu'ils envisagèrent sous son véritable jour. Elle n'avait aucun caractère d'hostilité à l'égard de la Hollande. Le but unique que poursuivait le Cabinet était de s'éclairer en consultant des hommes compétents, expérimentés, qui pussent jeter un jour nouveau sur le délicat problème qui divisait deux pays voisins et amis.

Les ingénieurs étrangers n'étaient appelés à agir que comme simples conseils; il ne s'agissait que d'une sorte de comité consultatif dont le gouvernement belge réclamait l'opinion, et qui se composerait de spécialistes désignés par les États étrangers les plus intéressés à la navigation de l'Escaut.

Voici les noms des ingénieurs qui furent désignés par les trois Puissances :

Par la France, M. Gosselin, ingénieur en chef, chargé de l'inspection des canaux français dans la direction de la Belgique;

Par la Grande-Bretagne, sir Charles Hartley, membre de la Commission européenne du Danube;

Par la Prusse, M. Lentze, conseiller intime supérieur de construction, auteur des plans du canal de Schleswig-Holstein.

Nous ne pourrions songer à reproduire, même partiellement, les remarquables travaux que ces trois ingénieurs adressèrent à leurs gouvernements respectifs au sujet des diverses questions qui se rattachaient au barrage de l'Escaut oriental et du Sloe, et qui furent ensuite communiqués au Cabinet belge dans le cours des mois d'avril et de mai 1867. Nous nous bornerons à emprunter les conclusions de ces rapports à un discours prononcé à la Chambre des Représentants, le 24 mai 1867, par M. Rogier, Ministre des Affaires Étrangères :

Trois points étaient à examiner par les ingénieurs étrangers :

1° Équivalence du canal de Sud-Beveland substitué à la passe navigable de l'Escaut oriental;

2° Effets du barrage du Sloe sur la conservation de la rade de Rammekens;

3° Effets du barrage de l'Escaut oriental sur le régime de l'Escaut occidental.

Sur le premier point :

Les ingénieurs anglais et prussien jugèrent que le nouveau canal était une voie pleinement équivalente à la voie actuelle.

L'examen de l'ingénieur français n'avait pas porté sur ce point.

Sur le second point :

L'ingénieur anglais estimait que le barrage du Sloe hâtera sans doute la destruction de la rade, sans considérer cette conséquence comme assez grave pour exiger la substitution d'un viaduc à la fermeture complète du Sloe.

L'ingénieur prussien, dans la prévision que le barrage hâterait la suppression de la rade, recommandait, pour garantir la sécurité de la navigation, des mesures telles que l'établissement de nouveaux feux.

Le travail de l'ingénieur français ne portait pas non plus sur ce second point.

Quant au troisième point, que nous avons toujours considéré comme le plus important et qui avait toujours fait l'objet principal de nos réclamations, voici la conclusion des trois ingénieurs :

L'ingénieur français, qui avait reçu pour mission de se placer exclusivement *au point de vue des intérêts français*, déclara que la fermeture définitive de l'Escaut oriental ne saurait mettre en souffrance les intérêts de la navigation française dans l'Escaut occidental.

L'ingénieur prussien était d'avis que le barrage de l'Escaut oriental n'exercerait pas d'influence défavorable sur la navigabilité de l'Escaut occidental, lorsqu'un nouveau et profond chenal aurait été formé à la hauteur de Bath. « Mais il s'agit, disait-il, de savoir si la formation de ce nouveau chenal pourra avoir lieu sans occasionner une grave perturbation à la navigation, et si dans l'intervalle le chenal existant ne se relèvera pas de manière à rendre impossible le passage des grands navires, hormis, tout au plus, pendant le temps assez court de la marée haute. Il y aurait donc à redouter une interruption très préjudiciable de la grande navigation. Quant aux moyens d'y obvier, c'est ce que pourront

indiquer mieux que moi, dit-il, qui n'ai que fugitivement inspecté le fleuve, les ingénieurs hollandais, lesquels connaissent exactement les circonstances locales et sont spécialement experts en ce qui concerne tous les travaux hydrauliques. »

Les conclusions de l'ingénieur anglais étaient conçues dans les termes suivants :

» 1° La fermeture de la branche orientale de l'Escaut, au moyen d'un barrage solide, produira un effet défavorable sur le régime de l'Escaut occidental depuis Anvers jusqu'à la mer ;

» 2° La construction d'un viaduc au lieu de ce barrage est tout à fait praticable et n'entraînerait aucune conséquence fâcheuse. »

Pendant que les ingénieurs étrangers se livraient à l'examen des questions qui leur avaient été soumises par le Cabinet de Bruxelles, les travaux du barrage n'avaient pas été un instant interrompus ; on n'avait pas attendu que les conclusions des spécialistes français, anglais et prussien fussent connues pour en pousser l'achèvement avec une grande activité.

Le 6 avril 1867, M. le baron Gericke, Ministre des Pays-Bas à Bruxelles, adressa à M. Rogier, Ministre des Affaires Étrangères, la lettre suivante :

« Monsieur le Ministre,

» Par suite des travaux d'art en cours d'exécution dans l'Escaut oriental, cette voie de communication entre l'Escaut et le Rhin sera incessamment remplacée, pour la navigation, par le canal de Sud-Beveland entre Anvers et Wemeldinge.

» Depuis quelques mois déjà, les navigateurs ont été à même d'apprécier, par son usage de plus en plus fréquent, les avantages de ce canal, et mon gouvernement est convaincu que l'expérience démontrera promptement que le canal constitue une voie non seulement aussi sûre, aussi bonne et aussi commode que l'Escaut oriental, mais une voie beaucoup meilleure, plus sûre et plus commode.

» Il s'estimera doublement heureux, Monsieur le Ministre, de voir cette expérience donner au gouvernement de S. M. le Roi des Belges la même conviction.

» En m'acquittant par cette communication des ordres de mon gouvernement, je saisis en même temps cette occasion, etc.

» GERICKE. »

Cette communication fut transmise à notre Ministre à La Haye, qui y fit la réponse suivante :

« *A Monsieur le comte de Zuylen de Nyevelt, Ministre des Affaires Étrangères de S. M. le Roi des Pays-Bas.*

» Monsieur le Comte,

» Le baron Gericke d'Herwynen a officiellement informé le Cabinet de Bruxelles que l'Escaut oriental sera remplacé par le canal de Sud-Beveland.

» La notification que Son Excellence a adressée au gouvernement du Roi n'envisage la substitution du canal à l'une des branches de l'Escaut qu'au point de vue des facilités relatives que la navigation pourra rencontrer dans la voie nouvelle.

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

» La notoriété publique avait déjà averti le gouvernement belge de la reprise et de la poursuite accélérée des travaux destinés à amener la fermeture prochaine et complète de l'Escaut oriental. La communication de l'Envoyé néerlandais n'en a pas moins produit sur l'esprit du Cabinet de Bruxelles la plus pénible impression, et c'est avec un profond regret qu'il a reçu la confirmation officielle d'un fait contre la simple éventualité duquel il n'a cessé de s'élever.

» Nous avons lieu d'espérer que le gouvernement néerlandais aurait pris en considération les mesures pratiques qui lui ont été indiquées pour arriver à une solution conciliant les intérêts communs. L'événement n'ayant pas répondu à cet espoir, le gouvernement du Roi renouvelle ici ses protestations et ses réserves antérieures en laissant au Cabinet de La Haye la responsabilité des conséquences de l'acte qu'il est à la veille d'accomplir.

» J'ai l'honneur, etc.

» BARON DU JARDIN. »

Cet échange de lettres mit virtuellement fin à la correspondance diplomatique relative au barrage de l'Escaut oriental et du Sloe ; les travaux étaient terminés ; nous nous trouvions en présence d'un fait accompli. Nous ne pouvions plus que le subir ou avoir recours à des moyens violents pour forcer le Cabinet de La Haye à reculer. Personne ne pouvait y songer sérieusement.

Plusieurs discussions assez vives eurent lieu cependant à la Chambre des Représentants. Tandis que certains membres des États Généraux accusaient le gouvernement belge en général, et M. Rogier en particulier, d'avoir témoigné des sentiments peu bienveillants pour la Hollande, d'avoir placé la négociation entre les deux États sur un ton peu amical, — on reprochait au sein de la Chambre belge, aux mêmes hommes d'État, d'avoir montré de la faiblesse, d'avoir manqué et de dignité et d'énergie.

Du haut de la tribune, M. Rogier se défendit contre toutes ces accusations. Il protesta de son désir de voir la Belgique entretenir, avec ses voisins d'Outre-Moerdyk, des rapports d'amitié tous les jours plus étroits, mais il reprocha au Cabinet de La Haye d'avoir manqué d'égards pour la Belgique dans l'affaire de l'Escaut ; de n'avoir pas suspendu l'exécution des travaux durant les négociations. Il proclama son inébranlable dévouement à l'intérêt moral et à l'intérêt matériel de la Belgique, qu'il plaçait plus haut encore que son désir de resserrer les liens d'amitié qui l'unissaient aux nations voisines.

M. Rogier annonça à la Chambre qu'il avait communiqué au gouvernement du Roi Guillaume les conclusions du rapport des ingénieurs étrangers, ainsi que certaines observations faites sur le régime de l'Escaut, près de Bath, par un ingénieur hydrographe qui étudiait sur place les premiers effets du barrage.

Le gouvernement néerlandais s'était empressé de déférer ces renseignements à l'examen de ses agents spéciaux ; il avait reconnu formellement qu'il était responsable de l'Escaut, et il avait donné l'assurance qu'il ferait tout ce que lui commandait cette responsabilité pour remédier aux dommages qui seraient contradictoirement constatés, ou pour prévenir ceux que, le cas échéant, on serait fondé à prévoir.

« J'espère, disait M. Rogier, que la Chambre voudra bien se contenter des communications que je viens de lui faire et qui,

suivant moi, annoncent un certain progrès vers le but que nous voulons atteindre. La Chambre reconnaîtra, et en cela elle sera d'accord, je pense, avec l'opinion publique de l'un et de l'autre pays, que, dans tous les temps, dans toutes les circonstances, l'un et l'autre pays doivent s'efforcer de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour entretenir entre eux les meilleures relations, et n'en venir à une rupture que dans le cas d'absolue et impérieuse nécessité.

» Ce sentiment qui s'est révélé, je dois le dire, dans ces derniers temps au sein des Pays-Bas avec une certaine énergie, ce sentiment n'a jamais été abandonné par la Belgique ni par le gouvernement belge.

» J'espère donc, Messieurs, qu'en présence de cette déclaration, la Chambre pensera que le gouvernement peut continuer de marcher dans la voie où il est maintenant entré. »

M. Thonissen prit la défense du Cabinet contre les violentes attaques des députés d'Anvers; il prononça un éloquent discours, plein de patriotisme, de calme et de bon sens. Nous en reproduirons quelques passages qui déterminent nettement la situation de la Belgique et la position qu'il lui importait de prendre :

« De quoi s'agit-il? La Hollande se prépare à établir un barrage à travers l'Escaut oriental; le gouvernement belge apprend qu'il est question de construire ce barrage, et aussitôt il proteste de la manière la plus énergique. Pendant plusieurs années, il arrête les travaux; mais un beau jour, pendant que nous continuons à protester, la Hollande achève le barrage, et nous apprenons que la navigation est interrompue.

» Devant ce fait, que fallait-il faire? Il n'y avait qu'un seul moyen d'action immédiate : c'était la guerre. Mais les intérêts belges exigeaient-ils qu'on fit une déclaration de guerre? Il y avait deux questions à résoudre. Il s'agissait de savoir si le gouvernement hollandais avait, ou non, le droit de faire ce qu'il a fait; il s'agissait ensuite et surtout d'examiner si le gouvernement hollandais avait commis un acte qui fût de nature à nuire aux intérêts de la Belgique.

» Or, quant à ce deuxième problème, le seul qui présente une

importance réelle, une importance pratique, il y avait un double intérêt à prendre en considération ; c'était, d'une part, la navigation entre l'Escaut et le Rhin par les eaux intermédiaires ; c'était, ensuite, l'intérêt beaucoup plus essentiel de la navigation entre Anvers et la mer du Nord. Eh bien, j'ai étudié sincèrement ces deux intérêts, et voici ce que j'ai trouvé.

» Par rapport à la navigation par les eaux intermédiaires, j'ai trouvé que le canal de Sud-Beveland, profond, large et sûr, peut suffire à tous les besoins.

» Reste la question de la navigation de l'Escaut entre Anvers et la mer du Nord. Sommes-nous déjà lésés ? Non, nous ne le sommes pas encore. Nul n'oserait l'affirmer.

» Dans mon opinion, sans cependant vouloir émettre une affirmation que les documents pourraient démentir, dans mon opinion nous ne serons même jamais lésés.

» Il eût donc fallu faire la guerre uniquement pour avoir raison d'un mauvais procédé de la Hollande. Je pense que c'eût été un acte de folie. Si, un jour, la navigation de l'Escaut était réellement menacée et si, alors, le gouvernement n'agissait pas, je le blâmerais ; mais, en présence d'une simple éventualité, le meilleur moyen était, je le répète, de protester, et c'est ce qu'on a fait.

» Il ne faut pas seulement s'occuper du barrage de l'Escaut, il faut aussi tenir compte de la situation générale de l'Europe. En présence de la position qu'on veut faire aux petits peuples, une guerre avec la Hollande serait un immense malheur ; ce serait un acte capable de faire de la Belgique et de la Hollande la risée de l'Europe. Pour me servir d'une expression peut-être triviale, la Hollande et la Belgique se battant à cette heure ressembleraient à deux moutons se battant en présence du loup. »

Trente-cinq ans se sont écoulés depuis la conclusion des travaux de barrage. Il est aujourd'hui loyal de reconnaître que nos craintes ne se sont pas réalisées quant à la navigabilité de l'Escaut maritime. Si quelques modifications ont été constatées dans le lit du fleuve, elles ne sont pas dommageables ; elles pourraient d'ailleurs résulter à la rigueur d'autres faits que de celui de l'interruption de la navigation sur l'Escaut oriental et le Sloe. Quelques ingénieurs soutiennent même que les travaux

terminés en 1867 eurent une influence bienfaisante sur certaines passes de notre grand fleuve. La question n'a plus donné lieu d'ailleurs, entre les deux gouvernements, qu'à des correspondances d'un caractère purement administratif sur lesquelles nous jugeons superflu d'insister.

Le canal du Sud-Beveland n'offre pas — il est vrai — toutes les facilités de navigation que l'on se plaisait à trouver dans la branche orientale de l'Escaut. Nous avons eu l'occasion de signaler plus haut les quelques inconvénients de cette nouvelle voie, — augmentation de la longueur du parcours, sujétions nombreuses résultant de l'usage d'un canal à écluses — mais il est un autre point sur lequel nous désirons nous arrêter un instant. Cette voie de communication n'est pas assez large ; si elle a suffi jusqu'ici aux besoins de la navigation, il est aisé de prévoir le moment où il n'en sera plus ainsi.

Tel est, à notre avis, le dommage le plus sérieux qui nous ait été causé par les barrages de 1867. Nos communications faciles avec l'Allemagne par le Rhin représentent pour nous un intérêt de premier ordre, dont le respect a été stipulé par l'article 9, § 5 du Traité du 19 avril 1839 ; nous estimons qu'elles ne sont pas suffisamment sauvegardées par le canal du Sud-Beveland, et que la perspective de devoir en constater prochainement l'insuffisance devrait faire renaître le projet, bien ancien déjà, de relier Anvers au Rhin par une voie directe.

L'ingénieur Vifquain¹ nous apprend qu'en 1626, Vanlangren démontrait déjà à l'Infante Isabelle-Eugénie, fille de Philippe II, la possibilité d'établir une navigation de Malines vers la Meuse et de là vers le Rhin, pour relier le commerce d'Allemagne, dont le fleuve était la principale artère, à celui du bassin de la Meuse. Il n'est point de document pour établir le tracé du canal qui fut alors projeté. Suivant quelques auteurs, cette voie de communication devait relier Venloo, Ruremonde et Anvers, en joignant la Petite-Nèthe près de Grobbendonck, pour atteindre le grand port par le canal d'Herenthals agrandi.

¹ VIFQUAIN. — *Des voies navigables en Belgique.* — Ce précieux ouvrage nous guidera dans l'énumération et la description des divers projets de jonction de l'Escaut à la Meuse et au Rhin.

L'Infante Isabelle fit commencer le creusement de ce canal, dans la partie comprise entre la Meuse et le Rhin, et fit même pousser les travaux avec une certaine activité; mais la Hollande envoya des troupes pour empêcher qu'on ne poursuivît l'exécution de ce projet, qui affranchissait les relations commerciales et maritimes de la Belgique avec le Rhin de toute action néerlandaise; et, après une résistance opiniâtre, les travaux durent être abandonnés. Ils ne purent être repris puisque la paix de Münster rendait bientôt les Hollandais maîtres des deux points extrêmes du tracé.

Les vestiges de ce canal, que l'on trouve encore aujourd'hui entre Venloo et Rinsberg, portent le nom de Fosse-Eugénienne, en souvenir de l'Infante Isabelle-Eugénie qui en avait décrété la construction.

L'idée de réaliser l'ancien projet de jonction de l'Escaut au Rhin surgit, de nouveau, en 1802; la réunion des provinces belges aux provinces rhénanes, sous la domination française, semblait un moment propice pour la réalisation d'un plan éminemment favorable au développement économique de la Belgique.

Un plan général de jonction avait été dressé par M. Alis Des Granges, ingénieur en chef à Bruxelles; on en demanda l'exécution au Premier Consul, qui adopta immédiatement l'idée de cette communication et chargea une commission des études préliminaires. Il n'était question d'abord que de joindre l'Escaut à la Meuse; mais, dès le mois de juillet 1803, le gouvernement français décréta la construction d'un canal joignant l'Escaut au Rhin. Le tracé était divisé en deux sections, dont Venloo devait être le point d'intersection.

La longueur totale de la première section aurait été de 103,000 mètres; le canal aurait eu 13 mètres de largeur au plafond, 27 mètres en gueule et un tirant d'eau de 2^m60. La dépense totale en était estimée à 12 millions de francs.

Le tracé de la seconde section du canal du Nord, celle de la Meuse au Rhin, partait de Venloo et venait s'emboucher au Rhin à Grünlinghausen; sa longueur était de 53,126 mètres. L'estimation du coût de cette seconde section se montait à 6,011,364 fr.

En 1808, les travaux du canal du Nord étaient entamés sur presque toute la ligne.

Mais la Hollande, qui avait été aussi absorbée par l'Empire français, intervint en 1810 pour démontrer l'inutilité de pareils travaux alors que la Belgique et les provinces rhénanes faisaient partie de la même agglomération politique. A la vérité, le véritable motif de son opposition était, à cette époque, comme au dix-septième siècle, la crainte de voir les provinces belges s'affranchir du parcours onéreux des rivières bataves, pour ses communications avec l'Allemagne. Ces avis intéressés furent entendus, et un décret impérial du mois de mai 1810 supprima la navigation entre l'Escaut et la Meuse; on continua cependant, assez mollement à la vérité, les travaux de la Meuse au Rhin; mais les fonds furent bientôt retirés et le projet fut abandonné, pour la seconde fois, en cours d'exécution.

En 1828, les États de la province d'Anvers s'adressèrent au Roi Guillaume pour obtenir que l'on reprit les études de la partie du canal du Nord comprise entre l'Escaut et le canal de Bois-le-Duc, à Maestricht; mais, au nom des vieux privilèges de la Hollande, l'administration néerlandaise fit une vive opposition à cette requête. Le Roi Guillaume chargea cependant M. l'ingénieur en chef De Behr de nouvelles études destinées à la reprise des travaux; mais on agit avec lenteur et la révolution de 1830 survint.

En 1835, l'inspecteur général Teichmann et l'ingénieur Masui, cherchant à concilier les intérêts de la navigation avec la nécessité de doter la Campine d'un système d'irrigation perfectionné, élaborèrent un projet consistant en un canal d'alimentation et de navigation, partant du canal de Bois-le-Duc à Maestricht, en amont de l'écluse de Bocholt, et se dirigeant vers la Pierre-Bleue; de ce point, deux branches, contournant le bassin des Nèthes, auraient abouti, l'une au Demer, à Hasselt, et l'autre à l'Escaut, à Anvers.

« Il faut bien reconnaître, disaient les auteurs du projet, qu'au moyen de ce système complètement établi, on étendrait la fertilité jusqu'aux endroits les plus arides et les plus écartés de la Campine, et qu'on réunirait, en outre, par une petite navigation, toute locale à la vérité, le Demer, les Nèthes, la Meuse et l'Escaut. »

Il ne fut cependant pas donné suite à ce projet.

En 1838, l'ingénieur en chef Kümmer fut chargé par le

gouvernement d'une nouvelle étude des terrains dans le but de créer des canaux en Campine sur le plan le plus général.

M. Kümmer arriva presque aux mêmes résultats que MM. Teichmann et Masui. Son projet de canalisation comprenait l'ouverture des canaux suivants :

1° De Bocholt à la Pierre-Bleue, d'une longueur de . . .	27,164 mètres.
2° De la Pierre-Bleue à Herenthals, pour y trouver, par la Petite-Nèthe canalisée, sa jonction avec l'Escaut	29,036 »
3° De la Pierre-Bleue à Hasselt, où il faisait sa jonction avec le Demer	36,426 »
4° De la Pierre-Bleue à Anvers, par Turnhout . . .	67,900 »

Ce projet devint la base de la loi du 10 février 1843 ; les trois sections étaient terminées en 1856, et l'établissement de l'écluse maritime du Kattendyk, à Anvers, en 1859, réalisa définitivement la jonction directe de l'Escaut à la Meuse. Mais une lacune subsistait encore, entre Anvers et le Rhin, sur une longueur d'environ trente kilomètres, entre Venloo et Crefeld.

Cette lacune existe encore, bien que divers projets aient été élaborés pour la faire disparaître, et, malgré le grand avantage qui en aurait résulté, tant pour la Belgique que pour les provinces rhénanes.

Nous nous bornerons à citer ici le projet d'un professeur à l'École Polytechnique de Delft, M. Henket, qui élaborait un plan dont il évaluait le coût à une somme — relativement minime — de seize millions de francs. Le tracé du canal partait de Venloo, sur la Meuse, et se dirigeait vers Uerdingen sur le Rhin. Sa longueur totale était de 48 kilomètres avec bief de partage de 35 kilomètres. Vers le Rhin, la chute à racheter était de sept mètres répartis sur trois écluses ; du côté de la Meuse la chute était de vingt-trois mètres à racheter par huit écluses. Les dimensions principales du canal étaient calculées en prévision de la navigation de bateaux de 400 tonnes.

Ce projet resta lettre morte, malgré les sérieux avantages qu'il offrait à cette époque. Aujourd'hui, il serait absolument insuffisant.

Nous croyons donc pouvoir répéter ici que l'idée d'établir une jonction directe entre les eaux de l'Escaut et celles de la

Meuse et du Rhin, est très ancienne ; elle remonte à plusieurs siècles ; c'est une combinaison dont les avantages sautent aux yeux, dont la conclusion s'impose et à laquelle il n'est point de voie ferrée qui puisse suppléer.

Anvers n'est qu'à 183 kilomètres d'Uerdingen sur le Rhin ; le bateau qui veut se rendre de l'un à l'autre de ces points, en suivant la ligne de navigation actuelle par les eaux hollandaises, est forcé de parcourir 346 kilomètres ! L'énonciation de ce fait suffit pour éclairer la question et indiquer la nécessité de sa solution.

Les différents projets que nous avons mentionnés ont rencontré aux Pays-Bas une opposition constante ; nous en avons indiqué les motifs. Mais aujourd'hui, les superbes installations dont nos voisins du Nord ont doté le port de Rotterdam ; les judicieuses améliorations qu'ils ont apportées à la navigation du Bas-Rhin ; le développement incessant qu'ont pris leurs services de navigation, atténueraient sensiblement, sans doute, la défaveur avec laquelle ils nous verraient chercher, dans une meilleure répartition de nos voies de navigation, les moyens de donner un nouvel essor à notre puissance économique, et de nous affranchir d'entraves qui ne répondent plus, ni aux principes de liberté commerciale dont ils professent les mérites, ni aux nécessités actuelles de la loi des échanges internationaux.

Nous sommes convaincus que les excellentes relations de voisinage, qui existent, tant entre les deux gouvernements qu'entre les deux peuples, faciliteraient à un tel degré les négociations sur un pareil objet, qu'il nous serait superflu de remonter aux principes qui dictèrent nos traités avec les Pays-Bas, et d'invoquer un point de droit, pour vaincre une résistance qui se dissiperait certes dans un échange de vues courtois, combiné avec un plan équitable de concessions utiles et réciproques.

Les différentes sections qui unissent aujourd'hui l'Escaut à la Meuse seraient certes absolument insuffisantes pour assurer un trafic important entre la Belgique et l'Allemagne ; il ne pourrait plus évidemment être encore question de l'exécution du projet élaboré par l'ingénieur Henket. Les besoins actuels de la navigation et du commerce exigeraient la construction d'un canal nouveau, à grande section, reliant l'Escaut au Rhin en traversant

la Meuse. Ce canal devrait avoir un tirant d'eau d'au moins trois à quatre mètres, des écluses de 200 mètres de longueur sur 12 mètres de largeur. Ce serait un travail gigantesque, dont le coût serait très élevé, mais son importance serait digne de la prospérité économique de notre pays, qu'il serait appelé à développer encore; il constituerait le couronnement de notre indépendance commerciale, tout en témoignant des sentiments de loyale fraternité qui unissent la Belgique et la Hollande.

CHAPITRE VII

Le Port et les Installations maritimes d'Anvers

SOMMAIRE

DESCRIPTION DES INSTALLATIONS MARITIMES. — PROJETS D'AMÉLIORATION
DU COURS DE L'ESCAUT ET D'EXTENSION DES INSTALLATIONS MARITIMES.

Description des Installations maritimes

Le port d'Anvers, un des plus beaux de l'Europe, le plus important du continent européen après celui de Hambourg, peut recevoir 1000 à 1200 bateaux dans ses installations maritimes.

Les plus grands navires peuvent venir accoster à ses quais sans danger et sans allègement; ils y trouvent un abri sûr, des facilités de déchargement de premier ordre, d'innombrables moyens de communication avec l'Europe entière.

Anvers est le centre d'un réseau compact de canaux et de voies ferrées qui la mettent en rapports directs, non seulement avec toutes les parties du pays, mais avec la Hollande, la France et l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

L'outillage du port est à la hauteur des progrès du temps; il répond à toutes les nécessités du commerce et de la navigation.

Mais le développement économique du pays est tellement rapide; la concurrence que certains ports étrangers opposent à Anvers est tellement vive, qu'il faut marcher sans trêve et sans

repos, pour ne pas reculer. Si le système des installations est des plus perfectionnés, leurs proportions ne répondent déjà plus aux exigences du mouvement maritime. Bien que 2.000 mètres de quais nouveaux viennent à peine d'être achevés, il est indispensable de donner encore une extension nouvelle à l'outillage actuel du port. L'incessante création de nouvelles lignes régulières de navigation, l'augmentation continue du trafic commercial, exigent un développement nouveau des quais en rivière. Il existe d'ailleurs de nombreux et grandioses projets d'agrandissement d'Anvers, qui combinent la question de l'accroissement des installations maritimes avec des plans de modification du cours sinueux de l'Escaut en aval d'Anvers. Nous aurons l'occasion de les examiner ; mais nous commencerons par donner ici une description sommaire de la situation actuelle du port d'Anvers.

Le port se compose de deux parties distinctes par leurs formes et leur destination : les quais et les bassins. La longueur des quais en rivière était jusqu'à l'année dernière de 3,500 mètres, couverts, sur toute leur longueur, de hangars d'une superficie de 98,500 mètres carrés ; leur largeur est de 100 mètres ; ils sont pourvus de 24,000 mètres de voies ferrées ; de 83 puissantes grues hydrauliques roulantes d'une force de 1,500 à 2,000 kilogrammes¹. Ces grues sont alimentées par l'eau que refoule une usine hydraulique dans une canalisation longeant les quais et logeant dans un tunnel de maçonnerie.

Le mouillage au pied des murs de quai est de 8 mètres à marée basse et de 12^m20 à marée haute ; l'amplitude moyenne de la marée est de 4^m29, et l'arête du quai se trouve à 2^m60 au-dessus de la marée haute moyenne.

Comme nous l'avons dit, ces installations viennent d'être complétées par 2,000 mètres de quais nouveaux, situés au sud de la ville, dans le prolongement des murs existants, et outillés selon les exigences les plus modernes.

Les bassins d'Anvers sont nombreux, étendus, pratiques, admirablement installés. On compte :

- huit grands bassins au nord ;
- trois bassins de batelage, au sud de la ville, et
- six cales sèches.

¹ Anvers port de mer.



Les huit bassins du port sont des bassins à flot, dont le niveau constant est maintenu à 0^m30 environ au-dessous du niveau de marée haute. Ils communiquent avec l'Escaut au moyen de deux écluses, dont une de 17^m34 et l'autre de 24^m80 d'ouverture ; leur buse se trouve respectivement à 2^m84 et 3^m38 sous la marée basse, de sorte qu'à marée haute ordinaire, elles présentent un mouillage de 6^m89 et de 7^m63. Ces écluses s'ouvrent 1 1/2 heure avant marée haute, et se ferment environ 1 1/2 heure après celle-ci ; elles permettent donc le passage des navires pendant 3 heures à chaque marée.

Les portes d'écluses et les ponts roulants de tous les bassins sont manœuvrés à la pression hydraulique.

Le Petit Bassin, dont la largeur est de 145 mètres et la longueur de 173, communique directement avec l'Escaut au moyen d'une écluse large de 17^m34 au couronnement et de 14^m40 à la naissance du seuil ; il communique aussi avec le Grand Bassin par une écluse de 18 mètres. Sa superficie est de 2 hectares 54 et il a 630 mètres de murs de quai¹. Son tirant d'eau est de 6^m63 ; il est destiné aux lignes régulières de navigation.

Le Grand Bassin est séparé du précédent par un terre-plein sur lequel s'élevait jadis la Maison Hanséatique, détruite par un incendie en 1893. Sa longueur est de 402 mètres ; sa largeur de 173, sa superficie de 6 hectares 95 et son tirant d'eau de 6^m63.

Ses quais sont desservis par des grues hydrauliques du type dit à pyramide. Le développement de ses murs de quai se monte à 1150 mètres. Il est affecté aux importations de diverses natures, et spécialement au café, au riz et aux autres marchandises arrivant en sacs.

Le Bassin du Kattendijk est long de 678 mètres, large de 140 mètres ; sa profondeur est de 7^m18 ; sa superficie est de 9 hectares 49, et ses quais se développent sur une longueur de 1190 mètres. Il communique avec l'Escaut par une écluse de 24^m80 au couronnement et de 23^m74 à la naissance du seuil. Il y a quatre cabestans (deux sur chaque bajoyer), actionnés hydrauliquement, pour mouvoir les portes de cette écluse.

¹ DEISS. — *Anvers et la Belgique maritime. — Voies navigables de la Belgique. — Recueil de renseignements.*

Le bassin du Kattendyk communique aussi avec le grand bassin, par un bassin de jonction, avec le bassin Africa par un bassin analogue, et avec le bassin aux bois. Il est surtout affecté au commerce du guano.

Le Bassin aux bois, entouré de hangars destinés aux marchandises, est long de 532 mètres et large de 150; son tirant d'eau est de 8^m38; sa superficie est de 7 hectares 98; le développement de ses talus accostables est de 1050 mètres. Il est en communication avec le canal de la Campine et avec le bassin Asia.

Le Bassin de la Campine, qui sert au trafic des minerais et des charbons, a 377 mètres de long, 180 de large, 8^m38 de profondeur; une superficie de 6 hectares 79 et des murs de quai d'un développement de 150 mètres. Il est muni d'un « Kolentip », appareil destiné à élever et à basculer les wagons de charbon ou de coke métallique pesant 25 tonnes. Cet appareil est mû hydrauliquement, et peut décharger dix wagons à l'heure. On y trouve surtout les bateaux destinés à la navigation avec les Antilles, et les allèges employées comme magasins flottants.

Le Bassin Asia, large de 95 mètres, long de 610 mètres, profond de 8^m38, et dont les murs ont un développement de 600 mètres, est affecté au commerce des bois et à la manutention des minerais de zinc. Ses quais sont desservis par des grues hydrauliques à portique. Il communique avec le canal de la Campine qui relie l'Escaut à la Meuse. Sur ce canal est greffé un bassin pour bateaux d'intérieur de 450 mètres de longueur et 40 mètres de largeur, avec bords en talus pierrés.

Le Bassin Africa ou Lefebvre, de forme irrégulière, est bordé de vastes hangars. Il est en communication avec le bassin America. Sur ses quais se trouve un magnifique entrepôt à grains.

Le Bassin America, de forme polygonale, est spécialement affecté au service des pétroles. Les installations qui l'entourent permettent l'emmagasinage de 78 millions de litres. Il communique avec le bassin Africa, et le pont de séparation porte, en dessous du tablier, une cloison mobile destinée à plonger dans l'eau, pour le cas où un incendie se déclarerait dans le bassin;

par ce moyen, les couches superficielles avec le pétrole enflammé seraient localisées.

Ces bassins maritimes renferment 49 grues roulantes de 1 1/2 à 2 tonnes, 1 bigue de 120 tonnes, 2 grues fixes de 40 tonnes, 1 grue fixe de 10 tonnes, toutes mues hydrauliquement; il y a encore 1 grue fixe de 20 tonnes et 1 grue fixe de 5 tonnes, manœuvrées à bras.

L'ensemble des hangars, qui se trouvent sur les quais de ces divers bassins, représente une surface de 126,500 mètres cubes.

Les voies ferrées utilisées dans la région des bassins ont un développement de 47,000 mètres.

Les bassins de batelage, situés au sud de la ville, représentent ensemble une superficie de 4 hectares 10, entourés de murs de quai d'un développement de 1,800 mètres, et dotés de 2,800 mètres de voies ferrées.

Le Bassin aux Charbons, long de 237 mètres 50 et large de 50 mètres, est spécialement affecté aux charbons et aux bières.

Le Bassin des Bateliers, qui a une longueur de 237^m50 sur 90 mètres de largeur, est affecté aux lignes régulières de navigation flamande. Il communique directement avec les deux autres et avec l'Escaut au moyen d'une écluse à sas de 13 mètres de largeur, dont le busc est à deux mètres sous la marée basse — permettant donc le passage de bateaux ayant un tirant d'eau de 1^m80.

La manœuvre des portes de fer de cette écluse se fait à bras. Trois cabestans d'une tonne facilitent aux bateaux la traversée des écluses et du sas.

Le Bassin aux Briques a une longueur de 222^m50 et une largeur de 50 mètres. Il est spécialement destiné au commerce des briques.

Les trois bassins du batelage situés au sud, et celui de Looibroek, dont la superficie totale est de 6 hectares, et dont les murs de quai ont une longueur de 2,740 mètres, ont un trafic, à l'entrée, de plus de 4 millions de tonnes métriques, tandis que le trafic annuel des bassins maritimes et des quais est, à l'entrée, de six millions de tonnes.

Six cales sèches sont établies près des bassins, sur le quai ouest. Une d'elles a 24^m80 de largeur et pourrait recevoir un navire de 159 mètres de longueur, si l'écluse du Kattendyk en permettait le passage ¹. Trois cales ont 131 mètres de longueur sur 15 mètres de largeur, et deux sont larges de 10 et 12 mètres et longues de 48 et 69 mètres. L'épuisement de ces cales se fait au moyen de 8 pompes soulevantes actionnées par une machine à 2 cylindres de 250 chevaux.

Pour maintenir la profondeur utile des bassins et des chenaux des écluses, la ville d'Anvers emploie un bateau dragueur à godets, enlevant annuellement 117,000 mètres cubes. Les déblais sont transportés au loin par deux bateaux porteurs à clapets de fond, mus par la vapeur et à hélice. L'envasement annuel des surfaces d'eau est de 1^m40 pour les chenaux, de 0^m95 pour les bassins-sas et de 0^m10 pour les bassins.

Une flottille de 10 bateaux à vapeur, de grandeur et de type différents, est chargée du service du remorquage dans les bassins. Quatre de ces embarcations sont spécialement aménagées pour briser la glace pendant les hivers exceptionnellement rigoureux. On les leste à cet effet à l'arrière, de façon que l'avant monte sur la glace et la brise par son poids.

L'éclairage des quais de l'Escaut et des bassins se fait au gaz; les chenaux des deux écluses maritimes sont éclairés par l'électricité, pour faciliter la sortie des navires qui veulent profiter des marées de nuit.

Il y a aussi une installation d'éclairage électrique au quai de l'Entrepôt et au quai St-Laurent.

Toutes les voies ferrées qui desservent les quais et les bassins aboutissent aux deux gares Anvers-Bassins, à la gare aux bois, à la gare du quai du Rhin ou à la gare Anvers-Sud.

Les quatre premières, qui ont au delà de 40 kilomètres de voies et une superficie de 50 hectares, sont éclairées à l'électricité et pourvues de tous les engins nécessaires. Tout en laissant libres les voies principales, on peut y garer plus de 7,000 wagons.

La gare Anvers-Sud, qui dessert les trois premières sections des

¹ L'écluse du Kattendyk n'admet que des navires de 155 mètres.

quais, va prendre une importance particulière aujourd'hui que les 2,000 mètres de quais du sud viennent d'être achevés.

Dans la gare d'Anvers-Bassins et ses annexes sont établis des engins hydrauliques pour le chargement et le déchargement des wagons; ils sont au nombre de 46 dont 41 de 1, 1 1/2 et 2 tonnes, 4 de 5 tonnes et 1 de 10 tonnes¹. On y compte 30 cabestans pour la translation des wagons et la manœuvre de ces appareils sur les plaques tournantes.

Mouvement des gares réunies d'Anvers-Bassins (Entrepôt, transit et local) pendant l'année 1900.

MARCHANDISES.

Tonnage total	Expédié 2,689,798 t.	} Ensemble 4,643,424 t.
	Reçu 1,953,626 t.	

MOUVEMENT DES WAGONS.

Gares maritimes et locales.

Arrivés chargés 341,407	} Ensemble 553,486 wag.	} Total
" vides 212,079		
Expédiés chargés 447,346	} Ensemble 552,978 wag.	} 1,671,659
" vides 105,632		
<i>Échange de et vers Anvers-Nord, gares locales et formation.</i>		en 1900
Chargés 417,698	} Ensemble 565,195 wag.	} 1,752,219
Vides 147,497		
		en 1899.

Mouvement des gares d'Anvers-Sud pendant l'exercice 1900.

MARCHANDISES.

Tonnage total	Expédié 745,421 t.	} Ensemble 2,017,875 t.
	Reçu 1,272,454 t.	

MOUVEMENT DES WAGONS

Arrivés chargés . . .	156,349	} Ensemble 173,205 wagons
" vides . . .	16,856	
Expédiés chargés . . .	112,057	} Ensemble 173,306 wagons
" vides . . .	61,249	

¹ Installations maritimes belges.

La superficie occupée par les voies ferrées et leurs dépendances, à l'intérieur de l'enceinte d'Anvers, était ¹ :

En 1860	de	16 ^h 00 ^a
1865	»	17 ^h 94 ^a
1870	'	18 ^h 60 ^a
1875	»	64 ^h 00 ^a
1880	»	92 ^h 64 ^a
1885	»	113 ^h 40 ^a
1890	»	128 ^h 22 ^a
1895	»	141 ^h 80 ^a

¹ VAN BEVER. — *Deuxième agrandissement général d'Anvers.*

Projets d'amélioration du cours de l'Escaut et d'extension des installations maritimes.

Le commerce d'Anvers a pris un essor admirable ; il a retrouvé et dépassé son ancienne splendeur. Depuis l'affranchissement de l'Escaut déjà, les progrès sont frappants et continus. L'époque de la guerre franco-allemande fut ensuite pour le port d'Anvers une période de développement considérable. Notre métropole commerciale profita des événements internationaux et récolta les fruits des laborieux efforts combinés de son administration communale, du gouvernement et de l'initiative privée.

Depuis lors, le progrès s'est accentué encore ; pour être moins rapide, il n'en est pas moins permanent et régulier. En 30 ans, le tonnage maritime du port a presque sextuplé. Il était de 1,362,606 tonnes en 1870 ; il est monté à 6,720,150 tonnes en 1900.

Le batelage progresse aussi d'une manière remarquable ; il passe de 1,030,785 tonnes en 1870 à 4,994,247 tonnes en 1900.

Les installations maritimes d'Anvers — nous l'avons dit — ne répondent plus aux besoins d'un semblable trafic ; si le chiffre du tonnage s'est augmenté dans une sensationnelle proportion, il est à remarquer que le nombre des bateaux à voile décroît tous les jours ; le mouvement se fait aujourd'hui par la navigation à vapeur pour laquelle l'adage *Time is money* est une vérité indiscutable. La navigation rapide et intensive ne peut se contenter de points d'attache dans des bassins ; la perte de temps est trop considérable ; il lui faut des accostages dans la rade. Elle a beau en réclamer aujourd'hui, il n'en est plus à lui offrir ; tout est encombré.

Il importe aussi à la prospérité du port que la navigation soit sûre et que le port soit le plus rapproché possible de la mer. De tels desiderata, peuvent-ils se concilier avec les méandres que forme l'Escaut en aval de la ville ?

Ces divers problèmes préoccupent la Belgique entière qui est intéressée à la prospérité d'Anvers ; ils font l'objet des études et des méditations des hommes d'État comme des ingé-

nieurs. Si la question est importante, elle est aussi difficile à élucider. Le prix des travaux à exécuter importera assez peu, selon nous, le jour où l'on aura la conviction d'être en possession d'un plan, pratiquement exécutable, scientifiquement inattaquable, et propre à doter Anvers des installations nécessaires pour lui permettre de garder le rang qu'elle occupe dans le commerce mondial. Il n'est point de sacrifices trop lourds pour atteindre ce résultat. Mais il importe que la question scientifique soit complètement élucidée et que l'on se mette ensuite à l'œuvre sans trêve ni merci. Nos concurrents nous guettent; ils luttent avec acharnement; n'oublions pas qu'il en coûte des efforts surhumains pour reconquérir une position que l'on a désertée.

Les sinuosités du cours de l'Escaut en aval d'Anvers ont naturellement attiré, depuis longtemps déjà, l'attention des pouvoirs publics, des savants, des ingénieurs; et l'idée du redressement du fleuve est ancienne.

Il a fallu cependant l'exemple des grands travaux similaires entrepris en France et en Angleterre pour que le projet de rectifier le cours de l'Escaut entrât dans une voie d'études sérieuses et pratiques.

Dès 1861, l'ingénieur en chef du Waterstaat hollandais M. Caland, l'auteur du « Waterweg » de Rotterdam à la mer, préconisa l'exécution par la Belgique de grands travaux pour l'amélioration du Bas-Escaut, à Bath notamment.

Mais le premier qui ait étudié pratiquement ce problème est un officier de la marine belge, M. Stessels, qui avait été chargé du levé hydrographique du fleuve, et venait de publier une carte du cours de l'Escaut qui constitue un véritable monument scientifique. On était alors en 1863, et notre éminent ingénieur qui, durant ses longs travaux techniques, avait été frappé des dangers et des difficultés que le cours sinucieux de l'Escaut, entre Anvers et Lillo, présentait à la navigation, proposa de relier le coude d'Austruweel au centre de Lillo par une coupure qui constituât une courbe douce et presque régulière. Aucun mémoire proprement dit ne fut, à la vérité, rédigé par Stessels; il existe seulement de lui une carte de l'Escaut sur laquelle il avait indiqué, au crayon, le tracé qui, à peu de choses près, est encore la

base de maints projets, aujourd'hui à l'ordre du jour et portant le nom de *Grande Coupure*.

Il existe cependant de Stessels, au sujet de la rectification de l'Escaut, une lettre datée du 2 juin 1874, dont nous rapporterons ici quelques passages :

« D'Anvers à la mer, le fleuve est barré par plusieurs atterrissements, d'une hauteur variable.

» Les plus nuisibles à la navigation sont ceux du Zuidergat et du fort Philippe.

» Je propose un tracé qui supprime la cause de ce dernier atterrissement (fort Philippe), dont l'état sera toujours très mauvais et permanent. Ce même tracé fait également disparaître les barres d'une profondeur plus variable, telles que : celles de Liefkenshoek, du Meestove, de la Pipe de Tabac, d'Austruweel et l'atterrissement devant le canal Saint-Pierre. Le tracé, que j'avais déjà indiqué en 1863, a de plus l'avantage de supprimer les deux courbes, les plus difficiles du fleuve : celle de Sainte-Marie et celle du Kattendyk. Il a été combiné de manière à ne plus produire de barre entre Anvers et le Doel, et il facilitera beaucoup l'écoulement du jusant, en conservant des quais abordables, sur la rive droite, devant Anvers, et sur une longueur de 16 kilomètres.

» L'exécution de ce tracé est une question d'avenir ; et, entreprise par une grande compagnie, elle pourrait se faire sans entraîner l'État à beaucoup de frais.

» Je ne m'arrêterai cependant pas à démontrer la facilité de son exécution, ni la certitude de réussir. Je ne considérerai actuellement que les moyens de résoudre le problème des quais d'Anvers, sans compromettre l'exécution future de travaux qui s'imposeront nécessairement.

»

» Ayant ainsi établi à grands traits la solution que je pense la meilleure, il est facile de s'assurer qu'elle répond aux différentes conditions du programme et qu'elle n'est pas d'une exécution bien difficile.

» Il y a plus, on peut s'assurer que si le projet complet pouvait être exécuté, il aurait un effet utile sur un grand développe-

ment à l'amont, en facilitant le jeu des marées, et son effet à l'aval s'étendrait certainement jusqu'au delà du fort Frédéric.

» Je crois devoir répéter qu'il est important, dans le nouveau tracé des quais d'Anvers, de ne pas compromettre un projet qui doit inévitablement s'exécuter dans l'avenir. Car, si les saillies, telles que le Werf, sont nuisibles au maintien des passes régulières; des courbes brusques, telles que celles du Kattendyk et de Sainte-Marie, le sont beaucoup plus; et si, pour régulariser les fonds de la rade d'Anvers, on est déjà aujourd'hui disposé à faire des sacrifices considérables, combien ces sacrifices ne seraient-ils pas mieux justifiés lorsqu'il s'agit d'un travail complet qui, bien étudié au point de vue économique, présente certainement de grandes compensations. »

Au mois de février 1870, avec le concours de l'administration communale d'Anvers, le gouvernement institua une Commission chargée « de résoudre la question du redressement de l'Escaut devant la ville, de la construction de quais en eau profonde, et de l'exécution d'un plan d'ensemble des améliorations à réaliser au point de vue maritime. »

L'œuvre de cette Commission, achevée en 1885, fut considérable; on lui doit la construction d'une ligne de quais de 3,000 mètres sur la rive droite rectifiée, de deux bassins de batelage et de plusieurs travaux secondaires.

En 1874, le gouvernement belge, convaincu que la nécessité de modifier le cours de notre grand fleuve s'imposait, résolut de consulter un ingénieur anglais, sir John Hawkshaw, qui s'était fait une brillante réputation comme hydrographe, en exécutant, avec succès, de nombreux travaux maritimes et en créant un avant-port à Amsterdam.

L'avis de l'honorable ingénieur fut entièrement conforme à celui de Stessels; il préconisa également une coupure directe entre Austruweel et Lillo; mais, lui non plus, ne rédigea pas de mémoire; il se borna à remettre un plan au gouvernement et à lui adresser quelques lettres. Voici des extraits d'une de ces communications, qui est datée du 3 août 1874 :

.

» Il serait désirable de déterminer et de fixer des lignes de fleuve qui conviennent au régime général de l'Escaut et qui s'étendent à une distance considérable, tant en amont qu'en aval d'Anvers...

» Je pense aussi que la question de la dérivation du fleuve en aval d'Anvers devrait être, dès maintenant, prise en considération et, à cet effet, des trous de sondage doivent être exécutés de distance en distance régulière le long de la ligne de dérivation proposée.

» J'ai tiré des lignes de fleuve sur le plan ci-joint. Elles doivent être considérées comme approximatives seulement ; pour les fixer définitivement, il y aura besoin de beaucoup plus de soin et de connaissances locales.

» J'ai marqué une dérivation de l'Escaut juste en aval d'Anvers. Une dérivation a déjà été proposée par le lieutenant Stessels et par M. Watson, laquelle est digne d'être prise en considération par rapport à l'extension future des bassins, parce qu'il est évident que les rives de cette dérivation fourniraient des sites très convenables pour de nouveaux bassins, et leur permettraient d'être construits sans interruption au nord des bassins actuels. Il est important, si c'est possible, que tous les bassins principaux soient attenants l'un à l'autre sans être séparés par de grandes parties de la ville ou des terrains étendus consacrés à des usages n'ayant aucun rapport aux mouvements commerciaux du port.

» Comme j'ai expliqué à Votre Excellence, le temps dont je peux disposer, avant de partir pour le Brésil, est court ; mais il ne serait pas possible d'arriver à une conclusion satisfaisante sur plusieurs des questions qui vous occupent sans avoir plus amples renseignements qui demanderaient beaucoup de temps. »

Quatre ans plus tard, au cours des séances de la Chambre des Représentants des 26 février et 24 mai 1878, M. Antoine Dansaert attira l'attention de la législature sur l'utilité d'étendre le mouvement maritime de la Belgique. Les observations présentées par

l'honorable député de Bruxelles étaient plus particulièrement relatives aux quatre projets suivants :

I. Création d'un nouveau port, sur la côte du nord près de Heyst, ce port étant relié aux villes de Bruges et de Gand par un canal maritime à grande section, établi sur le territoire belge ;

II. Amélioration du lit de l'Escaut en aval d'Anvers (Escaut maritime) ;

III. Régularisation de l'Escaut entre Anvers et Gand (Bas-Escaut) ;

IV. Élargissement des canaux de Bruxelles, de Malines et de Louvain, mis en communication directe avec l'Escaut.

Par un vote émis le 24 mai 1878, la Chambre des Représentants ordonna, de l'avis conforme du gouvernement, la publication des plans, cartes, tableaux et notices que M. Dansaert avait produits à l'appui de l'ensemble des projets ci-dessus indiqués.

Le mémoire relatif aux travaux à effectuer à l'Escaut maritime et au Bas-Escaut est l'œuvre de M. Jacques Behr.

Voici quel était son projet pour l'amélioration de l'Escaut maritime en aval d'Anvers¹ :

M. Behr proposait d'appliquer à l'Escaut maritime le système préconisé par M. Bouniceau, et qui avait été suivi pour l'amélioration de la partie de la Seine située entre le Havre et Rouen.

La Seine a un débit d'eau plus considérable que l'Escaut ; son embouchure est également beaucoup plus large.

La Seine maritime a été resserrée entre des digues dont l'écartement est de 300 mètres dès le début pour s'élargir successivement à raison de 5 mètres par kilomètre. Cet établissement de l'espace entre les digues pouvait être adopté pour l'Escaut. Le fleuve, devant avoir dans la rade d'Anvers une largeur de 350 mètres, d'après les conclusions de la Commission spéciale de 1872, présenterait à l'embouchure une largeur de $350 + (50 \times 5) = 600$ mètres. M. Behr lui donnait la forme d'un entonnoir large de 600 mètres au 60^e kilomètre et augmentant alors rapidement d'ouverture.

¹ Documents parlementaires. Chambre des Représentants, 1878, n^o 174.

L'entrée de l'embouchure devait donc être égale à la largeur totale des eaux profondes devant Flessingue.

M. Behr proposait un redressement de l'Escaut entre Anvers et Flessingue; il estimait que son tracé était le plus direct possible. La longueur entre la rade d'Anvers et Flessingue, par le chenal navigable existant, est de 85,000 mètres; M. Caland, ingénieur néerlandais, avait dressé un plan de redressement du fleuve qui portait la distance à 76,500 mètres; le projet de M. Behr réduisait cette distance à 67,000 mètres.

Le redressement de l'Escaut proposé par M. Behr nécessitait la création d'un chenal de 3,500 mètres pour relier le port de Terneuzen à l'Escaut rectifié; il fallait aussi établir un chenal d'environ 2 kilomètres pour raccorder à l'Escaut le canal de Sud-Beveland.

Les courbes entre Anvers et Lillo devaient être adoucies autant que possible.

Le tracé de l'Escaut, dans la rade d'Anvers, était vicieux; il devait être redressé. La rive droite modifiée devait décrire une courbe formée de trois arcs de cercle se raccordant tangentielllement, l'arc du milieu ayant un rayon de 22,910 mètres. La rade d'Anvers aurait une largeur uniforme de 350 mètres. L'avancée du Werf et une partie des quais Jordaens et Van Dyck devaient disparaître.

A l'appui de ses projets, M. Behr faisait remarquer que, dans les parties rectilignes des rivières, c'est au milieu, à égale distance des rives, que l'on rencontre la plus grande vitesse des courants de fond et de surface; les corps flottants, les glaces, etc., sont toujours entraînés par le courant vers le milieu de la rivière. Dans les parties courbes, au contraire, c'est uniformément vers la partie concave que le courant se dirige et transporte tous les corps qu'il charrie. Il suffit d'avoir assisté à la débacle d'un fleuve, tel que le Rhin, pour se rendre un compte exact de la supériorité d'un courant en ligne droite.

Aux hommes de l'art qui préconisaient les courbes successives dans les rivières, M. Behr opposait comme argument convaincant l'irrégularité du fond de l'Escaut au plan incliné de ce fond, dans la courbe en aval d'Anvers. Il attirait également leur attention

sur l'importance des frais de construction dans les courbes et sur les dépenses d'entretien qui sont toujours fort considérables.

En 1881, M. Maus, notre savant ingénieur, qui étudiait depuis de longues années déjà le problème délicat que présente le cours irrégulier du Bas-Escaut, se déclara également partisan du système dit de *Grande Coupure*; il préconisait, avec de légers changements, le plan de Stessels.

Le chef du Corps des Ponts et Chaussées était d'avis qu'il fallait poursuivre l'œuvre commencée en 1874 et construire de nouveaux quais pour la marine à vapeur, en laissant à la disposition de la marine à voile les bassins actuels qui, dégagés des navires d'intérieur, suffiraient largement à cette destination.

Les quais alors en construction, prolongés à travers la citadelle du nord, traçaient la dérivation qui permettait de prolonger indéfiniment, sur la rive droite de l'Escaut, les établissements maritimes du port d'Anvers.

Cette dérivation devait améliorer notablement la rade d'Anvers en supprimant un coude très brusque qui déterminait une profondeur, excessive sur une rive et insuffisante sur l'autre pour les manœuvres des navires.

Enfin, le redressement de l'Escaut entre le Kattendyk et le fort Sainte-Marie améliorerait notablement le régime et la navigabilité de l'Escaut.

« De mon côté, disait l'éminent ingénieur, lorsque je compare la facilité et la promptitude des transbordements le long des quais en rivière avec l'obligation d'entrer et de circuler dans les bassins de plus en plus nombreux; l'avantage que procure à la navigation et aux régimes du fleuve la dérivation substituée au parcours sinueux et aux passes difficiles du cours actuel de l'Escaut entre Austruweel et Lillo, j'éprouve une impression pénible à voir créer des obstacles qui rendront à peu près impossible une amélioration que le développement du port d'Anvers rendra probablement nécessaire pour soutenir la concurrence avec les ports rivaux. »

Comme M. Maus estimait très utile de ne créer aucun ouvrage militaire ou autre qui pût empêcher la réalisation de ce plan, le jour où le développement du port d'Anvers le réclamerait impérieusement, il s'adressa à l'inspecteur général des fortifications

pour rechercher avec lui les moyens de concilier les intérêts de la défense militaire avec les nécessités du commerce et de la navigation.

M. le général Brialmont répondit à M. Maus que ces nécessités militaires pourraient se plier à l'immense intérêt qu'avait la ville d'Anvers à pouvoir étendre indéfiniment ses établissements maritimes sur la rive droite de l'Escaut, et à voir supprimer les deux coudes de Sainte-Marie et d'Austruweel qui constituaient un obstacle à la navigation et à l'amélioration du régime du fleuve.

Les conseils de M. Maus ne furent cependant pas entendus, et l'on construisit les bassins *America* et *Africa* sur les terrains de la citadelle du nord, c'est-à-dire sur le tracé de la coupure projetée entre Anvers et Lillo. Ces deux immenses bassins à flot, d'un mouillage suffisant pour donner accès aux plus grands transatlantiques, présentent une surface d'environ 22 hectares et un développement de quais de plus de 3,400 mètres¹. Leur utilité est incontestable, mais leur situation en fait un obstacle, comme le prévoyait M. Maus, à la réalisation de tout projet de « Grande Coupure ». La rectification du cours de l'Escaut en supprimerait une notable partie.

Au mois de février 1891, M. Dufourny, ingénieur principal des Ponts et Chaussées, donna, à la Société belge des ingénieurs et des industriels, une conférence fort intéressante sur le prolongement de la rade d'Anvers en aval du Kattendyk. C'est en cette circonstance qu'il développa les grandes lignes du projet qui porte son nom et que l'on appelle communément « la petite coupure ». Ce plan a, dans la pensée de son auteur, un caractère transactionnel ; il n'implique aucunement ni le blâme ni la critique des projets dits « de grande coupure ».

Nous devons supposer que M. Dufourny, en élaborant une combinaison moins radicale que celle qui avait été précédemment préconisée par l'administration des Ponts et Chaussées, a dû obéir au désir de mettre un terme aux hésitations et aux lenteurs que rencontrait alors et que rencontre encore aujourd'hui la solution de ce grave problème, car d'autre part, il a formellement proclamé son adhésion au principe de la grande coupure, en disant, dans sa conférence du 11 février :

¹ *Anvers port de mer*. Description du port et des établissements maritimes d'Anvers.

« Des ingénieurs du plus haut mérite, MM. Stessels, Hawkshaw, Maus et Brialmont avaient indiqué en 1880 déjà une solution fort belle, d'une conception grandiose et dont l'exécution aurait fait du port d'Anvers l'un des plus vastes ports du monde. Elle consistait à creuser pour l'Escaut, dans le prolongement de la rade actuelle, un lit nouveau de 8 et 10 kilomètres d'étendue, venant rejoindre la section droite et régulière que présente le fleuve entre les forts de Liefkenshoek et de Lillo.

» On aurait créé de la sorte une rade de 14 kilomètres d'étendue suivant une même courbe concave vers Anvers, un port sans égal comme développement, beaucoup de sécurité pour la navigation maritime, des emplacements presque indéfinis pour les dépôts de marchandises le long de la nouvelle rade et une amélioration certaine des passes de l'Escaut maritime en même temps qu'une pénétration plus facile du flot à l'amont d'Anvers¹. »

Partant de cette idée qu'il est nécessaire de remédier aux défauts de l'estuaire à l'aval d'Anvers, tant au point de vue de la propagation des courants et de la navigation maritime, qu'au point de vue du port et de la rade d'Anvers, le très distingué directeur des Ponts et Chaussées chercha une solution « respectant ce qui existe, ménageant d'une manière large l'avenir de la rade et du port et donnant au lit du fleuve un tracé aussi régulier, aussi parfait que possible, tant au point de vue de la propagation de la marée que des facilités de la navigation maritime ».

Il voulait le moyen de créer de nouveaux quais à Anvers, de prolonger les installations de l'Escaut décrétées en 1870, de surmonter les difficultés qu'oppose le coude d'Austruweel à l'extension de la rade.

Son projet modifie peu le cours et, partant, le régime du fleuve ; il aurait pour avantage, d'après l'exposé qu'il en fit à la Société des ingénieurs, de conserver toutes les installations maritimes actuelles du port d'Anvers ; de ne toucher à aucun des ouvrages militaires dont le maintien est utile ; de permettre l'utilisation des fronts de la citadelle du nord ; d'aménager la rive de

¹ DUFURNY. *Le prolongement de la rade d'Anvers en aval de Kattendyk.*
Bulletin, annales et compte rendu de la Société belge des ingénieurs et des industriels.

l'Escaut, la rive au côté d'Anvers, suivant une courbe concave de 4,600 mètres de longueur à l'aval de l'écluse du Kattendyk, de façon à rendre possible le prolongement de la ligne des quais d'une manière indéfinie ; de placer la nouvelle entrée des bassins d'Anvers dans le prolongement de la rive à grande profondeur ; d'ouvrir bien au large les coudes si fortement repliés de Calloo et d'Austruweel suivant des rayons de 1,000 mètres pour les rives convexes ; de rendre beaucoup plus facile l'entrée de l'écluse du Kattendyk ; d'unifier les directions des courants de flot et de jusant, et de supprimer tout dépôt et tout envasement ; de permettre enfin l'appropriation d'une partie du lit abandonné de l'Escaut de manière à y créer un vaste bassin de refuge et de garage.

D'après M. Dufourny, il ne s'agirait en l'espèce que d'enlever quinze millions de mètres cubes de terre pour redresser et rectifier l'Escaut au sortir d'Anvers. La dépense se monterait à douze ou quinze millions de francs.

En novembre 1891, le Roi institua une Commission spéciale chargée « d'étudier un plan général des améliorations de la rade immédiatement à l'aval du Kattendyk, ainsi qu'un plan-programme des extensions à donner aux installations maritimes d'Anvers ».

En installant cette commission, M. De Bruyn, Ministre des Travaux Publics, déclara notamment

« Que déjà antérieurement le gouvernement, répondant à un vœu depuis longtemps formulé par le commerce anversoïis, s'était déclaré disposé à désaffecter les terrains de la citadelle du nord, afin de permettre à la ville d'étendre, au nord, ses imposantes installations maritimes ;

» Que le gouvernement attendait les propositions de la Ville pour déterminer l'utilisation de ces terrains, au point de vue du développement du commerce anversoïis, et en fixer la valeur, afin de remplacer les forts destinés à la défense de la place ;

» Qu'il invitait la Commission à s'inspirer des travaux de la Commission de 1870 ;

» Que les bassins d'Anvers étaient devenus trop étroits et leur accès insuffisant, que la prospérité de notre premier port

national justifiait de nouveaux efforts pour en maintenir au loin la renommée séculaire ;

» Qu'il fallait maintenir et développer la situation prépondérante que notre commerce occupe en Europe. »

En 1892, c'est M. l'inspecteur général Troost qui élaborait, à son tour, un plan de rectification de l'Escaut. Les idées de l'honorable ingénieur rencontrèrent de chauds partisans, notamment au sein de l'administration communale d'Anvers dont le projet actuel n'est en quelque sorte que celui de M. Troost, avec de légers amendements. Il ne s'agit plus de grande coupure mais d'une simple modification du lit actuel du fleuve.

M. Troost ne recherche que l'amélioration des courbes de l'Escaut qui s'étend du fort « La Perle » jusqu'au tournant d'Austruweel, creusant une rive bien concave et remblayant en même temps la rive opposée, de manière à rendre le courant plus régulier et plus accentué. Le thalweg longeant les nouvelles courbes assurerait ainsi, par le travail du flux et du jusant, une profondeur d'au moins 30 pieds depuis en face du « Boerinneluis » (rive gauche) d'une part, et se reportant ensuite sur la rive droite vers Austruweel.

En resserrant les deux rives entre ces points et en suscitant ainsi un courant plus intense, l'auteur se dit certain d'obtenir la grande profondeur alternativement aux deux rives.

Le lit ainsi régularisé permettrait la construction sur la rive droite d'au moins 3,000 mètres de quais, et sur la rive gauche on pourrait construire une ligne encore plus importante, que l'auteur estime à 4,800 mètres. Enfin, derrière ces murs de quai, et toujours sur les deux rives, des bassins pourraient être creusés.

Il importe de remarquer ici que les constructions ainsi conçues prévoient pour la rive droite la démolition d'un coin des fortifications, mais M. Troost rappelle à ce sujet que le Génie militaire a déjà déclaré qu'il n'y met d'autre condition que l'obligation de construire une seconde coupole.

Pour la rive gauche, le projet, permettant la construction de bassins derrière la ligne des quais, rend possible la création d'un nouveau quartier sur cette rive.

Quant à l'exécution, elle ne paraît pas impliquer de grandes

difficultés. D'après l'auteur, en effet, on procéderait par des ripages, c'est-à-dire des entailles successives, les terres enlevées servant immédiatement à dessiner la rive convexe, et il ne serait créé aucune entrave à la navigation.

Les divers projets que nous venons d'indiquer, — et nous n'avons cité que les principaux — ont pour base l'extension des installations maritimes de la ville sur la rive droite de l'Escaut. L'idée d'utiliser dans ce but la rive gauche du fleuve devait nécessairement avoir rencontré également des partisans. Ils furent nombreux. Pour compléter ce travail, nous en emprunterons l'énumération au rapport intéressant qu'adressa à la Chambre de commerce d'Anvers, le 10 février 1897, la Commission spéciale qui avait été chargée de l'examen de la question de l'extension de la rade et des établissements maritimes d'Anvers.

L'idée de créer sur la rive gauche des installations maritimes est fort ancienne, mais la plupart des projets paraissent avoir échoué à cause des difficultés de communication entre les deux rives et de la grande distance qui séparerait les établissements maritimes du centre des affaires. — Ces deux obstacles semblent être atténués aujourd'hui par les progrès faits, ces dernières années, dans la construction des tunnels sousmarins, des ponts suspendus ou d'une seule travée, des transbordeurs et autres moyens de communication qui, joints au téléphone, aux trains électriques, etc., rendent la question de distance moins importante.

De tels projets méritent donc une attention particulière, non seulement parce qu'ils impliquent un agrandissement considérable de la Ville, mais à raison de leur rang d'ancienneté.

Nous voyons, en effet, qu'au commencement de ce siècle déjà, en 1809, Napoléon I^{er} signait à Schönbrunn un décret ordonnant la construction d'un port militaire sur la rive gauche du fleuve — et ce fut la chute du grand Empereur qui empêcha la réalisation de ce projet.

En 1853, l'ingénieur Tarte, reprenant l'idée de Napoléon, proposa « de construire une ville maritime à la Tête de Flandre qu'un pont aurait relié à la Tête de Grue ».

Quelques années plus tard, M. Van Alstein soumit un projet

comprenant « un changement radical au cours de l'Escaut » devant Anvers, et l'érection d'une nouvelle ville dans le polder de Borgerweert ».

En 1869, on vit paraître un projet de transformation par MM. Henri Altenrath et J. M. Ryssens-De Lauw. Les auteurs proposaient « la formation d'un quartier maritime et le » creusement de plusieurs bassins, la construction d'un pont » sur l'Escaut et la fondation sur la rive gauche d'un nouveau » port marchand muni de magasins et d'entrepôts ».

En 1870, M. l'ingénieur Henri Matthyssens proposa la » construction d'un tunnel devant relier la ville d'Anvers à » une nouvelle cité à créer sur la rive gauche ».

Deux années plus tard parut le fameux projet, tant discuté, proposé par la Société Générale pour favoriser l'Industrie Nationale et dont la paternité fut attribuée à M. Malou, alors chef du Cabinet.

Aucun de ces projets ne fut pris en considération, et le dernier provoqua même, de la part de la population anversoise, un mouvement d'opposition tel qu'il fut rapidement abandonné. On justifiait alors cette opposition en disant que la nouvelle ville serait concurrente à l'ancienne et l'on ajoutait aussi, avec plus de raison, qu'il n'y avait alors aucune nécessité d'enjamber le fleuve, Anvers disposant d'assez de terrains pour étendre ses installations maritimes sur la rive droite.

Depuis lors, la majeure partie des terrains propres à des établissements maritimes a été utilisée, il n'y a plus guère de place sur la rive droite pour créer de nouvelles installations qui puissent satisfaire aux besoins actuels et futurs du commerce et de la navigation.

Pour achever cette succincte énumération des projets d'extension sur la rive gauche, il nous reste à rappeler que, en décembre 1890, M. le baron Sadoine voulut constituer une société ayant pour but d'ériger une « ville industrielle (un nouveau » Seraing) reliée à la rive droite au moyen de deux tunnels, l'un » au sud pour le chemin de fer et l'autre en face de la ville pour » la circulation publique, et le promoteur préconisait que la partie » de ces tunnels, se trouvant au-dessous du fleuve, fût construite » en métal ».

En 1893, M. Alph. Müllender, de Liège, en collaboration avec M. Greathead, l'ingénieur anglais bien connu par la construction de plusieurs grands tunnels métalliques sous-marins à Londres, à Glasgow, etc., présenta un projet comprenant un chemin de fer électrique souterrain entre la gare de l'Est et la Tête de Flandre, un tunnel métallique pour voitures et piétons et un quartier d'une superficie de 100 hectares.

Enfin, en mai 1895, un groupe d'Anversois fondèrent le cercle de propagande « Anvers Rive Gauche », qui produisit, en juillet de l'année 1904, un plan d'ensemble de l'agrandissement d'Anvers et de l'extension de ses installations maritimes, préconisant une extension de quais et de bassins au nord de la rive droite, en même temps que l'incorporation dans Anvers d'environ 900 hectares de la rive gauche, en vue d'y établir, au fur et à mesure des besoins, un nouveau quartier maritime (quais et bassins) des établissements industriels et des habitations particulières — quartier qui serait relié à la rive droite au moyen de plusieurs voies de communication à déterminer.

En 1894, le gouvernement s'adressa à M. Franzius, ingénieur en chef, directeur des travaux de la ville de Brème, et le pria d'examiner les divers projets élaborés pour l'amélioration de l'Escaut. Dans un rapport, que cet éminent ingénieur rédigea au mois de juillet 1895, il se prononça catégoriquement pour la *grande coupure*, sous l'unique réserve que l'on exécutât, à l'amont et à l'aval de la dérivation, les travaux qu'exigerait la situation de l'Escaut modifié¹.

Le plus grand défaut de la situation de l'Escaut entre Bath et Anvers, disait l'ingénieur allemand, tant au point de vue de la navigation que de l'écoulement des glaces, réside dans les sinuosités du fleuve. Les petits rayons de courbure, et notamment les grands angles au centre qui y correspondent, rendent la navigation plus difficile en ce sens que les navires qui se rencontrent dans ces courbes, sont très exposés aux collisions. Pour l'écoulement des glaces, les courbes d'Austruweel, de Fort-la-Perle et de Kruisschans constituent les obstacles principaux.

¹ *Le Port d'Anvers. Ses améliorations.*

Pour le régime du fleuve, les fortes courbures sont également très nuisibles, attendu que les brusques changements de direction usent une partie de la force vive du flot, et que l'irrégularité du profil, inhérente aux fortes courbures (approfondissement sur la rive concave et atterrissement sur la rive convexe) entraîne une déformation du profil du lit en amont et en aval, ce qui a pour conséquence que la transition à la section suivante, droite ou autrement courbée, est accompagnée presque régulièrement de la formation de hauts-fonds.

Pour remédier à ces défauts, M. Franzius déclarait nécessaire d'obtenir :

- 1° Une profondeur augmentant uniformément de l'amont vers l'aval ;
- 2° Des sections croissant graduellement vers l'embouchure ;
- 3° Une passe navigable s'élargissant graduellement, contrairement à la section actuelle.

Il préconisait les moyens suivants :

- I. Écartement de toutes les fortes courbures ;
- II. Fixation du lit mineur par l'établissement de digues conductrices aux endroits où les largeurs sont trop grandes à marée basse ;
- III. Abaissement du niveau d'ebbe sur l'Escaut supérieur, notamment sur la section Gand-Thielrode, par l'exécution de dragages, afin d'augmenter les volumes d'eau qui se meuvent dans toute la longueur du fleuve.

D'après M. Franzius, le projet Stessels-Hawkshaw-Brialmont présente, en ce qui concerne le régime du fleuve, les plus grands avantages, en ce sens qu'il procure à l'Escaut un cours très favorable en aval de l'écluse du Kattendyk ; mais il a l'inconvénient d'entraîner d'importants sacrifices, tels que :

- La démolition du bassin America ;
- La démolition de l'écluse d'accès aux bassins Lefebvre et America ;
- La démolition de la batterie-coupoie et l'emprise dans le territoire des environs immédiats de la ville, si précieux pour les extensions futures.

Pour obvier à ces inconvénients, M. Franzius propose, au tracé du projet de *grande coupure*, une variante qui consiste à contourner les installations existantes du port et le territoire de la ville par la création d'un port qui entraînerait la démolition d'une partie de la rive gauche.

Ce projet aurait pour avantage d'offrir la possibilité de prolonger les quais ouverts, situés le long du fleuve, d'environ 2000 mètres et de créer, en outre, un bassin dont l'accès serait beaucoup plus favorable que par les chenaux d'accès actuels aux bassins existants, qui sont dirigés perpendiculairement au fleuve. La nappe d'eau limitée par la rive droite de l'Escaut et le quai gauche de la languette de port projetée, pourraient être aménagés comme bassin ouvert ou fermé. Enfin, lors de la débâcle des glaces qui rend difficile et quelquefois impossible l'accès des navires aux quais ouverts de l'Escaut, le bassin offrirait un port de refuge absolument sûr.

Au surplus, l'éminent ingénieur allemand n'insistait pas pour l'adoption de cette variante qu'il n'avait indiquée que dans la pensée de démontrer que le projet Hawkshaw-Brialmont n'était pas incompatible avec le désir de respecter le territoire de la ville à l'intérieur des fortifications et de ne pas démolir la batterie-coupole. Le seul point sur lequel il ne transigeait pas, c'était sur la nécessité d'adopter un projet dit de *Grande Coupure* dont il résumait les avantages de la manière suivante :

1° Le régime du fleuve tant en amont qu'en aval de la ville d'Anvers sera amélioré d'une manière notable et durable ;

2° La passe navigable conservera une position stable le long de la nouvelle rive droite à établir en aval de la ville, de sorte que les mouillages permettront en tout temps l'extension des quais dans la mesure des besoins ;

3° La navigation sera rendue possible sur l'Escaut, même pour les navires de mer du plus fort tirant d'eau, à tout état de la marée ;

4° La disparition de toutes les fortes courbures qu'implique la correction suffira, à elle seule, à faciliter l'évacuation des glaces pendant les hivers rigoureux, de telle manière que l'emploi de vapeurs brise-glaces ne sera probablement pas nécessaire.

« La réalisation du 3^e suppose, bien entendu, disait M. Franzius, que les conditions de navigabilité, existant en aval de la frontière hollando-belge, permettent la circulation des navires à grand tirant d'eau, même à marée basse. Si tel n'était pas le cas, je recommanderais instamment de faire entrer la disparition d'inconvénients de l'espèce dans le cadre de la correction générale projetée. Le coût élevé des vapeurs modernes, de ceux surtout qui desservent le trafic transatlantique, exige une utilisation intensive, incompatible avec les jours de planche inutiles. Il faut donc s'efforcer, en toute première ligne, d'aménager l'accès des ports de l'importance de ceux d'Anvers de telle façon que les navires arrivant à l'embouchure du fleuve puissent poursuivre leur voyage sans éprouver aucun retard. »

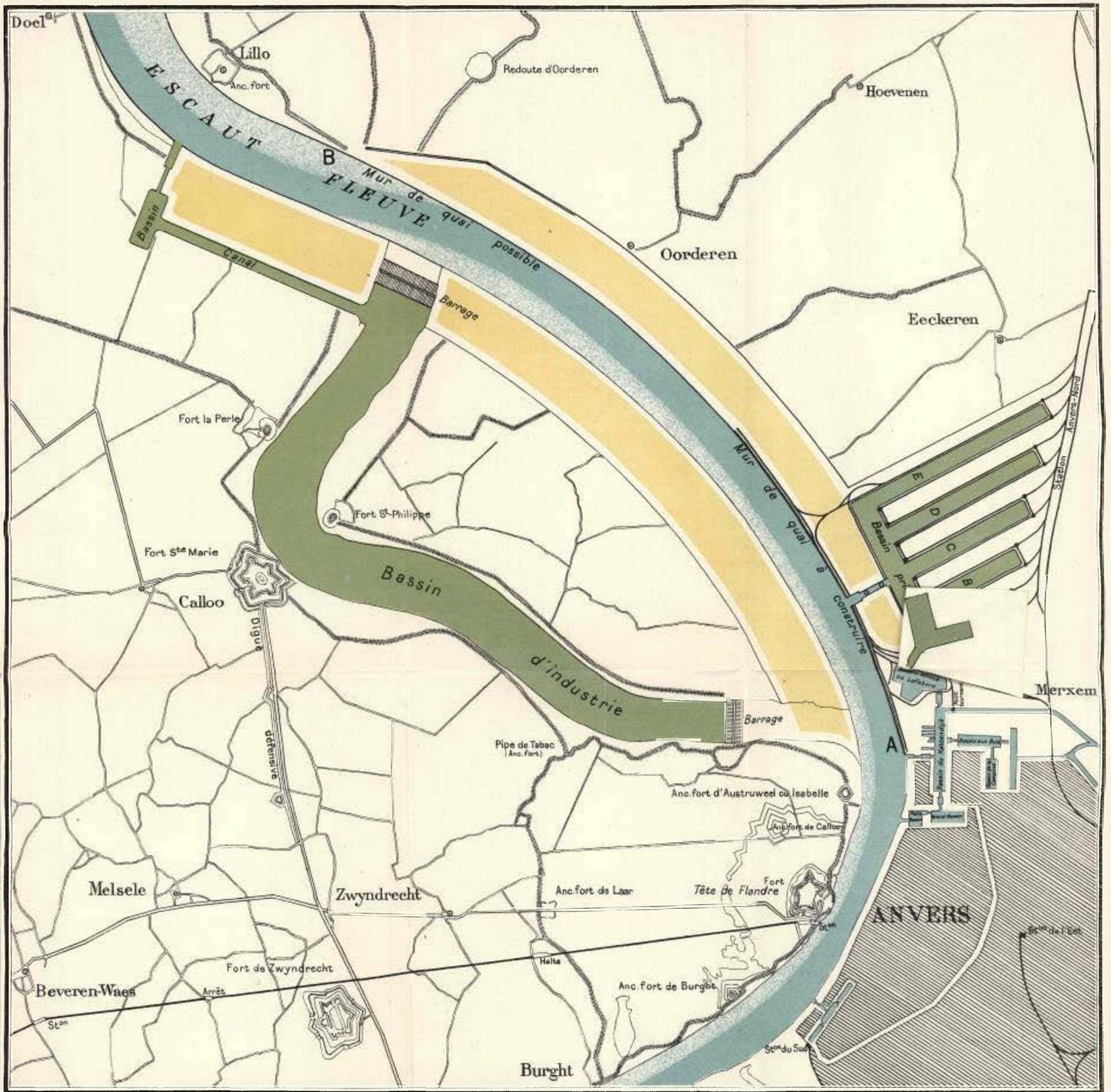
Le système dit de « Grande Coupure », indiqué tout d'abord par Stessels et préconisé ensuite par Hawkshaw et Maus, avait donc reçu encore la consécration de l'autorité de M. Franzius. Chacun de ces ingénieurs avait indiqué un tracé qui lui était propre ; mais tous restaient fidèles, dans ses grandes lignes, à l'idée de Stessels.

Il en fut de même encore de M. Van den Broeck, membre de la Chambre des Représentants, qui publia, en 1894, une couple de brochures¹ pour préconiser l'adoption du plan élaboré dans le temps « par des hommes d'un mérite transcendant et d'une compétence incontestable, MM. Maus et Hawkshaw, Stessels et Brialmont. » Il combattait les demi-mesures qui n'apporteraient pas un remède décisif aux défauts du fleuve, et maintiendraient le coude du Kruisschans, et, par conséquent, le banc du Ketel et les autres courbes, au fort Saint-Philippe et à Austruweel.

M. Van den Broeck, qui veut, comme les auteurs du plan Maus-Brialmont, établir le cours du fleuve d'après une forme conoïde régulière ; ne pas laisser subsister des inflexions trop prononcées, des hauts-fonds, des bancs gênant le développement régulier du flot ; enlever toute entrave naturelle ou artificielle, tenir le fond aussi lisse que possible ; substituer, en un mot, pour

¹ VAN DEN BROECK. — *Nos installations futures.*

PROJET dit de la Grande Coupure



Échelle (40 000)



l'Escaut, un nouveau lit régulier à l'ancien lit tortueux et encombré, cite les considérations suivantes que l'ingénieur Franzius inscrit dans son Rapport sur l'amélioration des fleuves dans leur partie maritime :

» Le principe capital pour l'amélioration des fleuves à marées consiste à faciliter, autant que possible, la pénétration du flot dans l'estuaire et son évacuation. On augmente ainsi à la fois le cube et la vitesse des eaux qui, à chaque marée, viennent labourer la partie maritime du fleuve, et on porte à son maximum la force bienfaisante de cette masse d'eau. C'est précisément là que gît la grosse différence entre la régularisation d'un fleuve dans sa partie maritime et sa régularisation dans son cours supérieur. Pour la partie fluviale, les deux facteurs de la force vive sont à peu près constants, tandis, que dans la partie maritime, il est parfois impossible de les porter au double ou au triple de leur valeur primitive.

» Les moyens à employer pour obtenir cette augmentation du cube et de la vitesse consistent, en général, à créer un chenal se rétrécissant progressivement suivant une loi déterminée de l'aval vers l'amont jusqu'à la limite maritime, et réglé de manière à ne gêner en aucune façon le jeu des marées. Afin de favoriser, autant que possible, la pénétration du flot et du jusant, le fleuve devra être débarrassé de toute inflexion trop prononcée, surtout pour le lit mineur, et il faudra s'attacher à faire disparaître toutes les déviations (produites par des îles ou de grands bancs de sable) de manière à obtenir un estuaire régulier. On devra même, autant que faire se pourra, laisser ouverts vers l'aval tous les grands bras coupés, afin qu'ils puissent laisser passage au flot et contribuer ainsi à augmenter le cube d'eau circulant à travers l'estuaire, aussi bien lors du flot que lors du reflux. Enfin les rives sont tenues aussi lisses que possible, libres de tout ouvrage de correction en saillie et débarrassées de toute proéminence naturelle ou artificielle. Les courbes brusques, les déviations, les saillies des berges sont autant de causes de diminution de la force vive de l'onde affluente et, comme celle-ci reçoit son impulsion de la mer ouverte, elle ne peut récupérer cette perte. L'amointrissement du flot entraîne l'amointrissement du jusant, si l'on fait abstraction de l'afflux des eaux fluviales. »

En 1897, enfin, M. Pierrot, ingénieur en chef, directeur des Ponts et Chaussées, chef du service de l'Escaut maritime, élabore un plan qui semble avoir reçu l'approbation du gouvernement, et que nous allons décrire sommairement, en empruntant les termes mêmes employés par son auteur.

Comme on pourra le constater par le plan ci-joint, c'est le projet Stessels auquel certaines modifications ont été apportées par MM. Pierrot et Dufourny.

De l'origine amont des quais actuels jusqu'à Kruisschans, la rive droite, concave, est formée par une série de courbes dont le rayon augmente d'abord pour diminuer ensuite, et tomber à un minimum au quai du Rhin ; puis il reprend des valeurs croissantes jusqu'à Kruisschans.

Par la réalisation de cette coupure, l'Escaut coulerait, de Burght à Kruisschans, dans un lit concave sur la rive droite, formé par une courbe fort régulière, ni trop ouverte ni trop fermée. Ces conditions sont des meilleures pour que le lit, sous l'action tant du jusant que du flot, prenne une forme stable, avec une passe profonde et large du côté de la rive concave.

Toutefois, pour que ce chenal, dans la section future Burght-Anvers-Lillo, soit le plus favorable possible à la navigation, il ne suffit pas d'exécuter le redressement en question ; il faut encore améliorer le cours actuel du fleuve en amont et en aval, afin de faciliter le développement de la vague-marée et de rendre parfaitement régulier le mouvement de l'onde.

En amont, il y aura à exécuter les travaux dont les études entamées nous feront reconnaître l'utilité.

En aval, le lit devra être régularisé en plan, en largeur et en profondeur. M. l'ingénieur en chef, directeur Franzius, a indiqué, en tracé et en profils, une cuvette à réaliser entre Bath et l'extrémité aval du redressement projeté.

M. Pierrot, tout en partageant les idées de M. Franzius, voudrait voir apporter quelques modifications à son projet. Il préconise un tracé d'une courbe plus douce ; d'après lui, il faudrait prolonger le nouveau lit jusque dans le schaar de Waarde, où l'on trouve 13 mètres d'eau à marée basse.

En adoucissant les courbures des rives, il a pour but de réaliser un chenal de navigation à courbes peu sensibles, d'une bonne largeur et d'une profondeur non exagérée, en un mot, le chenal présentant le plus de facilités possibles.

En poussant l'amélioration jusqu'en face de Waarde, il a en vue, d'abord de supprimer le passage sur le seuil du Zuidergat, où les grands navires ne trouvent assez d'eau qu'à mer un peu montée; ensuite et surtout, d'améliorer la situation près de Bath. Le fleuve forme en cet endroit un coude très prononcé et, de plus, son lit majeur est d'une largeur excessive. L'onde-marée ne pénètre et circule dans cette région qu'avec de grandes difficultés, et elle y perd beaucoup de sa puissance hydraulique. En creusant dans cette section du fleuve un lit mineur bien proportionné, dont les rives concaves seraient fixées sur des jetées constituées au moyen de plates-formes coulées jusqu'au niveau de marée basse, et figurées sur la carte par un gros trait noir renforcé, on faciliterait la translation de la vague-marée, et ce au grand profit de la partie améliorée du fleuve et de la partie située en amont d'Anvers. Au fur et à mesure de l'exécution des travaux, la puissance hydraulique de cette onde augmenterait et contribuerait grandement au creusement du lit à créer.

Le lit du fleuve ainsi modifié, les lieux géométriques des marées basses et des marées hautes prendraient une allure plus régulière que celle qu'ils affectent aujourd'hui et, de plus, diminueraient d'altitude dans la région améliorée, c'est-à-dire qu'à Anvers la marée marquerait une cote légèrement inférieure à celle qu'on lit aujourd'hui, tant à pleine qu'à basse mer. Le lit du fleuve se creuserait sensiblement, et nous aurions un chenal de navigation régulier, d'une profondeur supérieure à celle d'un peu plus de 8 mètres sur laquelle a compté M. Franzius. M. Pierrot croit pouvoir la fixer à 10 mètres.

Une autre conséquence de ces travaux serait que la violence des courants en certains endroits serait réduite, et ce au profit de la sécurité de la navigation; la vitesse moyenne serait légèrement augmentée, mais sans conséquence fâcheuse aucune.

En jetant un coup d'œil sur la carte hydrographique, on constate immédiatement que, si les améliorations préconisées — redressement entre Anvers et Lillo et régularisation du lit en

aval jusqu'à Waarde — étaient réalisées, le lit de l'Escaut se composerait d'une suite de courbes et de contre-courbes fort bien raccordées et à courbures nullement exagérées.

Le creusement de la coupure exige un déblai de 38 millions 100,000 mètres cubes, mais comme ce travail peut être fait avec des dragues à cutter, il ne demanderait pas beaucoup de temps et ne coûterait pas cher.

Le nouveau lit absorbe la batterie-coupole et le bassin America, mais il respecte le bassin Africa ou Lefebvre, ainsi que le magasin à grains construit récemment sur la rive ouest de l'America, ce qui n'était pas le cas dans le tracé primitif. La suppression du bassin America, occupé par les pétroles, constitue un grand sacrifice, mais il aurait pour résultat heureux la rélegation de cet article dangereux dans une partie du port où un incendie n'aurait pas les mêmes conséquences désastreuses qu'à l'emplacement actuel.

La rive concave du tracé est sensiblement en saillie sur le quai du Rhin. Il est possible, voire probable, que la reconstruction de ce mur de quai s'imposera dans l'avenir; il se peut toutefois qu'on échappe à cette obligation.

Dès que la dérivation sera ouverte, elle sera pratiquée immédiatement par la navigation. Quant à la vague-marée, elle se divisera en deux parties, dont l'une, la plus importante, suivra la nouvelle cunette, et l'autre, l'ancienne. Les vitesses dans les deux lits seront moindres que celles qui seraient réalisées dans un lit unique et des ensablements se produiront. Pour les réduire à un minimum, il faut hâter, autant que possible, la fermeture du bras gauche.

L'emplacement qui convient le mieux pour l'établissement d'un barrage est celui figuré sur la carte. En cet endroit se rencontreront les courants de flot montant la cunette actuelle, avec ceux qui suivront la nouvelle cunette pour redescendre ensuite dans l'ancienne. Les vitesses de courants de flot seront donc nulles en ce point, ou à peu près, circonstance favorable à la construction d'un barrage.

Dans l'intérêt du régime du fleuve, il importe que l'ancien lit soit barré le plus rapidement possible.

Toute la rive concave de la dérivation, longue de dix kilo-

mètres et demi, est susceptible de recevoir un mur de quai ; si, un jour, ce mur était entièrement construit, nous aurions sur la rive droite seize kilomètres de quais en rivière. Pour le moment, un mur de cette étendue n'est point nécessaire et on pourrait se contenter de cinq kilomètres, par exemple ; dès lors, l'écluse du Kattendyk deviendrait sensiblement le point central des installations en rivière, car on aurait à l'amont cinq kilomètres et demi et à l'aval cinq kilomètres.

Le mur de quai en dérivation pouvant être établi à sec, bien entendu avec épuisement d'eau, il sera d'une construction fort rapide et relativement peu coûteuse.

Le redressement de l'Escaut n'aura nullement pour résultat d'empêcher ou de rendre difficile l'agrandissement des bassins d'Anvers.

Comme l'indique le plan ci-annexé, M. Pierrot préconise un dispositif qui comprend un bassin principal, rectiligne, sensiblement parallèle au nouvel Escaut, d'une largeur suffisante pour que les plus grands navires puissent y virer malgré la présence à quai de bâtiments de mer. Ce bassin est en communication avec l'Escaut par une écluse à sas, laquelle pourra être pratiquée à tout moment de la marée par les bâtiments du plus fort tonnage, vu que nous aurons suffisamment de profondeur dans le fleuve. Cette écluse, si elle a des dimensions suffisantes et si elle est bien outillée, pourra suffire à un trafic fort considérable. Le bassin principal est relié au bassin Africa par un chenal de largeur convenable.

Perpendiculairement au bassin principal s'implantent des darses A, B, C, D, E, de telle largeur, qu'on jugera utile, séparées par des terre-pleins assez développés pour que les quais puissent recevoir des hangars desservis des deux côtés, par une série de voies ferrées, et pour qu'au centre il reste encore assez de place pour la voirie, même pour des bâtisses. Il va de soi que ces bassins ne seraient creusés qu'au fur et à mesure des besoins du port.

A l'origine des darses, on pourrait établir des ponts tournants, mais il ne faudrait le faire que si la nécessité en était démontrée d'une manière absolue, et cela afin de ne pas entraver la manœuvre des navires.

La superficie des bassins nouveaux est considérable ; avec les quais et les bassins actuels et les quais à construire en rivière, elle suffira longtemps à tous les besoins d'Anvers. Le jour où l'on ne se trouvera plus à l'aise, il sera facile d'étendre e core cette superficie vers le nord, pourvu que, dès maintenant, la ville se rende propriétaire des terrains dont elle pourra avoir besoin.

En vue de tirer parti du bras de l'Escaut désaffecté, M. Pierrot propose de le barrer aussi bien à son extrémité aval qu'à son extrémité amont, selon ce qui est figuré sur la carte. On créerait de la sorte un immense bassin de huit à neuf kilomètres de longueur, de 500 à 800 mètres de largeur en gueule, dont la régularisation, tant en tracé qu'en profondeur, ne coûterait pas cher. Une écluse maritime, à construire dans le coude concave de la rive gauche le plus proche de ce bassin, donc à Liefkenshoek, donnerait accès à un bout de canal à grande section, lequel conduirait au bassin ; un second accès pour petits bateaux pourrait être établi vers l'amont. Si, plus tard, ce bassin devenait insuffisant, il serait facile de l'agrandir en creusant des darses dans différentes directions.

L'État pourrait exploiter lui-même ce bassin en concédant ou en vendant les rives aux industriels, ou bien il pourrait, par convention, en abandonner l'exploitation à la ville d'Anvers.

L'honorable directeur du Corps des Ponts et Chaussées est convaincu que ce bassin, accessible aux plus grands bâtiments de mer, attirerait, en fort peu de temps, un grand nombre d'industries mettant en œuvre des matières premières d'outre-mer et qui expédient par mer une partie ou la totalité de leurs produits manufacturés. L'immense superficie de terrain non bâti et peu coûteux, disponible le long du bassin, permettrait aux industriels et à leur personnel de s'établir dans les conditions les plus avantageuses possibles. Ce serait la solution de la question dite « de la rive gauche ».

Le projet de M. Pierrot comporte aussi un détournement du canal de jonction de la Meuse et l'Escaut, et fournit des données intéressantes sur l'assèchement des terrains riverains et sur le détournement du Schyn et autres cours d'eau.

Dans le courant de l'année 1897, ce projet fut communiqué à la ville d'Anvers par le gouvernement désireux d'étendre la rade, de créer de nouveaux accostages et de donner à la navigation rapide et régulière les emplacements qu'elle réclamait.

Le Conseil communal anversoïse se prononça contre ce projet par 20 voix contre 17, conformément à l'avis de M. Royers, ingénieur en chef de la ville.

Voici en quels termes ce très distingué spécialiste résume son opinion sur les plans du gouvernement, dans le rapport qu'il adressa au bourgmestre d'Anvers, le 2 novembre 1897 :

« 1° Il n'est pas prouvé que le projet de *grande coupure* adopté par le gouvernement donnera les résultats annoncés, savoir : une amélioration du régime et une passe navigable stable le long de la nouvelle rive droite, permettant la navigation sur l'Escaut, même pour les navires du plus grand tirant d'eau à tout état de la marée.

» 2° Il est certain que l'exécution occasionnera une perturbation sérieuse et une interruption de la navigation et qu'elle expose à d'autres dangers.

» 3° Il existe au moins un projet dont la réussite finale est plus sûre et dont l'exécution n'a rien d'aléatoire. »

Nous reproduisons ici quelques passages de son rapport :

« Est-il certain que le tracé adopté par le gouvernement donnera un tirant d'eau permettant aux plus grands navires de naviguer à marée basse entre Anvers et le Kruisschans — offrant donc un chenal de quelque 8^m00 de profondeur minima — ou tout au moins ce projet créera-t-il sûrement une situation meilleure que la situation actuelle, ou meilleure que celle que d'autres projets permettraient de réaliser?

» Je suis d'avis qu'il faut répondre négativement à cette question.

» Sur quelles raisons se fonde-t-on pour la résoudre affirmativement? On a fait des calculs, se basant sur l'existence déjà séculaire d'un certain volume du lit sous le plan de la marée basse. On a trouvé des sections transversales d'une surface constante depuis longtemps, on en a conclu, avec beaucoup de

raison, que le fleuve est capable de maintenir pareil volume de lit et de semblables sections transversales.

» Au moyen de ces éléments on lui a assigné des profits transversaux, régulièrement croissants, on lui a assigné une profondeur d'environ 8^m00 à marée basse sur une largeur de quelque 300 mètres à Anvers, allant à quelque 450 mètres au Kruisschans.

» On a fait remarquer avec raison que plus court sera le tracé entre Kruisschans et Anvers, plus large sera le lit profond à Anvers. Voilà, en résumé, la méthode qui a servi à donner au projet un caractère de précision.

» Seulement, il faut remarquer que le résultat des calculs ne signifie pas plus que ceci : volume du lit connu, section d'aval connue, *longueur* du tracé connue, sections d'amont déduites de ces éléments.

» Une critique à laquelle le projet se prête, c'est que la courbure du lit nouveau ne sera pas suffisante pour assurer la stabilité du régime. Les calculs précités ne combattent pas cette critique, pour l'excellente raison qu'ils ne tiennent pas compte de la forme du fleuve en plan.

» Il n'est d'ailleurs pas possible de déterminer scientifiquement le degré de courbure qui assurera un régime stable. Chacun sait que dans les parties *droites* des cours d'eau le régime est instable, et qu'il est au contraire très stable dans les courbes brusques, mais on ne peut dire exactement quel degré de courbure il faut pour assurer la stabilité du régime. C'est un problème dans lequel il entre à la fois trop d'éléments inconnus

» Il est une objection contre le tracé à laquelle il me semble extrêmement malaisé de répondre.

» Au Kruisschans même le fleuve sera, sur une longueur de 5 kilomètres, pour ainsi dire, tout à fait droit.

» Les rives ne s'écartent d'une ligne droite que de quelques mètres de part et d'autre, sur une lieue de longueur.

» Si cette partie droite était située entre deux courbes de même sens, comme la partie presque droite des quais Van Dyck et Jordaens (entre la courbe des quais du Sud et celle du quai du Rhin) ce ne serait pas trop redoutable, mais ici elle est entre la

courbe de Wilmarsdonck où le thalweg tiendra la rive droite, et celle de Liefkenshoek où il tiendra la rive gauche. La partie toute droite est donc à l'endroit où le thalweg change de rive. Qui peut dire ce qui va se passer en ce point? La situation du croquis ci-après, par exemple, peut se réaliser parfaitement, et dans ce cas la navigation peut être en cet endroit tout aussi mauvaise, — plus mauvaise même — qu'au coude actuel du Philippe, et avec cette circonstance aggravante que l'instabilité absolue résultant de la situation locale pourrait créer des bancs de configuration journallement variable créant les plus grands dangers pour la navigation.

» Il est donc téméraire d'affirmer que la réussite finale est *certaine*. La porte reste ouverte à l'imprévu, et dans le lit nouveau, à part ce qui vient d'être dit pour son extrémité aval, il est possible que les courants de flot et de jusant ne pratiquent point la même passe et que l'un d'eux, notamment le flot, pourra parfaitement être réfléchi vers la rive gauche.

» Si le projet est loin d'être sûr quant au résultat final, il présente, d'autre part, en cours d'exécution des aléas redoutables.

» Le fond du fleuve est constitué par un sable bouillant extrêmement mobile. Introduisez un certain volume de ce sable dans un peu d'eau et vous aurez une notion, par le toucher, de la mobilité extrême de ce sable.

» D'ailleurs des faits bien connus, des déplacements de volumes énormes par suite d'obstacles insignifiants, des enlacements de navires entiers qui disparaissent ont suffisamment établi les propriétés de ce sable fluide.

» Or, la création d'un nouveau lit implique l'existence simultanée des deux lits. Le courant se partagera en deux parties à peu près égales, et il peut en résulter dans l'un et l'autre des lits des obstructions considérables. Certes, on viendra à bout de cet ensablement, quelle qu'en puisse être l'importance, les dragues Bates aidant, mais on ne peut prévoir pendant combien de temps la navigation pourra être ainsi interrompue, non seulement pour très grands navires, mais même pour navires moyens.

» La réduction de vitesse de l'eau, par suite de l'existence d'un double lit, n'est pas la seule raison pouvant produire des dépôts de grande masse.

» Lorsque le lit à supprimer sera partiellement ou même totalement barré, les tronçons restant à remplir à chaque marée montante, à vider à chaque marée descendante, seront cause de remous et de tourbillons aux points de jonction et provoqueront des déformations qu'on ne peut éviter.

· · · · ·
 » Il est utile de signaler encore un aléa qui ne manque pas d'importance au point de vue commercial.

» La nouvelle rive de l'Escaut, constituée par un mur, traversera le bassin America à peu près comme l'indique le croquis ci-après.

» Or, en arrière du mur il y aura donc, au droit du bassin actuel, un remblai artificiel. Le mur de quai à construire n'est pas un barrage et sa fondation ne sera pas de beaucoup inférieure au fond actuel du bassin. Il est à craindre qu'on ne puisse empêcher l'infiltration en sous-œuvre, c'est-à-dire la communication entre le bassin et l'Escaut.

» Le sous-sol à Anvers est extrêmement perméable. De nombreux accidents sont résultés de ce défaut; nous citerons : la destruction d'une cale sèche au sud (cale Schültz), d'une écluette rue de l'Escaut, l'obligation de renoncer en 1810 à la création de cales sèches à l'endroit où l'on a construit depuis l'Entrepôt royal, l'affouillement sous le quai Napoléon (1869), la rupture du batardeau du bassin Kattendyk, la destruction partielle de l'écluse du bassin de batelage (en 1884) et enfin l'infiltration qui a arrêté les travaux de l'écluse Lefebvre.

» C'est vainement que, pour ce dernier travail, les experts ont appliqué les moyens les plus énergiques pour oblitérer les veines souterraines.

» Il n'est pas, que je sache, de procédé connu permettant de mettre le mur de l'Escaut à l'abri d'une filtration en sous-œuvre, ni par suite le bassin Lefebvre et les navires qu'il contiendrait, à l'abri d'un accident grave.

» Enfin, il est à noter que, quoi qu'on fasse, l'exécution du projet sera de longue durée et qu'aucune partie des installations nouvelles ne pourra servir avant l'achèvement complet. Certes, on peut achever, grâce à des moyens nouveaux, — et même sans l'emploi de ces moyens, — la coupure nouvelle en un temps

relativement court, mais ce qui retardera la réalisation, ce sont les expropriations, les travaux accessoires, les études et l'exécution de nouvelles voies d'écoulement pour les eaux du Schijn et des Polders, les démolitions de murs de quai de bassins et de la coupole de la citadelle, etc.

» A propos de projets d'amélioration, il a été souvent parlé de l'évacuation des glaces et, à ce point de vue, on a cité comme un grand avantage du projet Stessels la facilité de cette évacuation.

» A notre sens aucun tracé n'aura pour conséquence d'apporter une amélioration sérieuse à la situation en cas de forte gelée. Ce qui est l'unique cause de l'encombrement par les glaces, c'est le régime de l'Escaut. Dans les circonstances les plus favorables, et quel que soit le tracé du fleuve, un glaçon se trouvant devant Anvers ne sera pas transporté jusqu'à Flessingue en moins d'une quinzaine de jours.

» Au bout de plusieurs jours de gelée il y aura donc énormément de glaçons dans l'Escaut. Ils rendront difficile la navigation dans les passes, notamment dans les coudes. Le danger réside principalement dans la difficulté de se diriger en l'absence de bouées, de signaux visibles en cas de brume, etc. Le gouvernement a adopté des moyens très efficaces pour éviter ces difficultés et les interruptions seront sûrement fort rares à l'avenir.

» Il est très utile, en tout état de cause, d'avoir des bateaux dits brise-glace, non pour briser les embâcles qui sont très rares, mais pour porter secours et assistance aux navires.

» Il faut avoir de pareils bateaux. Accessoirement ils briseront une embâcle s'il s'en présente encore jamais une.

» En tout cas, ce n'est pas parce qu'on aura créé une courbe telle que celle de Stessels qu'on évitera l'embâcle. Celle-ci se produit aussi bien dans les parties droites (Burght) que dans les fortes courbes (Kattendyk) et pourrait parfaitement se produire dans le lit nouveau en cas de très forte gelée. D'ailleurs l'embâcle en aval d'Anvers, qui ne s'est jamais produite, de mémoire d'homme, qu'une fois, pendant quelques heures et dans des circonstances tout à fait exceptionnelles, est un phénomène négligeable.

» Quant à l'évacuation des glaçons *flottants*, aucun *tracé* ne peut y contribuer efficacement.

» Il y a cependant la question de navigation dans les amas de glaçons flottants. Pour être juste, il faut reconnaître qu'elle est plus facile si la courbure du lit est moindre. Sera-t-elle encore difficile dans un lit dont le rayon de courbure minima serait de plus de mille mètres, comme c'est le cas pour les projets Bovie-Dufourny et Troost? »

Par un second rapport, daté du 2 décembre 1897, adressé également à MM. les bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers, M. Royers soumit un plan d'extension du port, que nous reproduisons ci-contre. Ce projet fut présenté à titre d'indication de ce qui pourrait et devrait être fait — comme un type réalisable, mais non comme un plan *ne varietur*. C'est en ce sens qu'il reçut l'approbation de l'administration communale.

M. Royers propose, outre des améliorations raisonnées et graduelles du cours de l'Escaut entre le Kruisschans et la ville, la construction d'un canal, ou plutôt d'un bassin muni d'écluses, et reliant les bassins actuels et le coude du Kattendyk aux tournants du Kruisschans. Cette coupure éclusée aurait une largeur de 185 mètres; les plus grands navires pourraient y virer avec facilité. Sur ce bassin prolongé jusqu'au Kruisschans et plus ou moins parallèle au fleuve, s'embrancheraient autant d'autres bassins et de telle longueur que les besoins de l'avenir le comporteront.

Comme l'indique le plan ci-contre, trois kilomètres de quais seraient établis au coude du Kattendyk, en aval des quais actuels, et trois autres kilomètres seraient construits dans le coude du Kruisschans suivant le tracé de M. Troost. La gare de formation et de manœuvre serait parallèle au bassin du canal, et lancerait des embranchements de voies entre les autres bassins ou bassins transversaux.

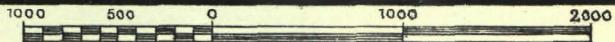
Ce plan comporte aussi une véritable ville industrielle et commerciale, des chantiers de construction navale et, en général, des espaces immenses à utiliser selon les besoins. Il se prête, dans la pensée de son auteur, à la création d'un port franc et d'un territoire industriel franc.

PLAN approuvé par le Conseil communal d'Anvers

le 20 décembre 1897



Échelle (1/40 000)



Depuis 1897, la question de l'amélioration du cours de l'Escaut en aval d'Anvers et de l'extension des installations maritimes d'Anvers prend un intérêt tous les jours grandissant; elle est devenue le point de départ de polémiques, souvent passionnées, toujours intéressantes, qui doivent faire espérer que la lumière se fera et qu'une décision interviendra bientôt pour empêcher la décadence de notre grand port national.

Nous ne songeons pas, ni à prendre parti dans ces discussions, ni même à en rendre compte; cette tâche nous entraînerait trop loin — dans des régions scientifiques que l'absence de connaissances techniques nous empêche d'aborder, ou sur un terrain où la politique, ayant peut-être eu accès, nous préférons ne pas marcher — protestant ainsi, à notre façon, contre son intrusion dans des domaines où l'intérêt national devrait seul être en jeu.

Nous nous bornerons à constater l'intervention dans le débat de deux ingénieurs étrangers distingués, M. Conrad, ancien inspecteur général du Waterstaat néerlandais, et M. Welcker, ingénieur en chef du même département, que le Collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers consulta sur les projets d'amélioration de l'Escaut près et en aval d'Anvers, et auxquels il posa les deux questions suivantes :

« 1^o Au cas où il serait procédé à l'exécution d'un des plans dénommés « Grande Coupure » par exemple : celui de Stessels-Hawkshaw-Maus-Brialmont et celui de Franzius-Pierrot, et abstraction faite des difficultés techniques inhérentes à l'entreprise, y aurait-il, dans ce cas, certitude que le chenal navigable aurait dans le lit nouveau une profondeur ininterrompue d'au moins 8 mètres et, notamment, que le courant serrerait de près la rive droite et permettrait ainsi un accostage direct aux quais de cette rive?

» 2^o Au cas où l'on déciderait d'exécuter pareil plan, y aurait-il danger d'ensablement et d'entrave à la navigation durant l'inévitable période de l'existence simultanée de l'ancien et du nouveau lit? Y a-t-il certitude que l'ancien lit pourra être barré et que le nouveau lit pourra être utilisé sans interruption de la navigation? Que si le plan devait échouer, y a-t-il dans ce cas possibilité de rouvrir l'ancien lit et de s'en servir comme aupa-

avant, sans nouvelle interruption et des dangers plus grands encore que lors de la première substitution de lit? »

Le long mémoire que remirent ces Messieurs, le 22 mars 1899, répond à ces questions d'une manière défavorable à l'exécution des projets dits de « Grande Coupure » et préconise l'adoption du tracé préconisé par M. Van Mierlo. Le plan de cet ingénieur consiste en une rectification, un raccourcissement de l'Escaut, constituant une petite coupure, entre la Maison-Bleue et un point près de Meestof, situé en face du fort La Perle.

« L'étude du problème de l'amélioration de l'Escaut entre la ville et Kruisschans et des projets publiés à ce sujet, nous a donné, disaient MM. Conrad et Welcker, la conviction que le redressement entre la Maison Bleue et Meestof, dans le sens du nouveau tracé de l'ingénieur Van Mierlo, produira l'amélioration de la passe en aval d'Anvers entre la Pipe de Tabac et Kruisschans, d'une façon définitive, répondant à tous les besoins, sans que la grande navigation entre la ville et la mer doive subir aucune entrave. »

Le mémoire des deux ingénieurs néerlandais donna lieu à une réponse de MM. Franzius et de Thierry, un de ses collègues de Brême, qui maintinrent leur manière de voir, combattirent les théories de leurs adversaires techniques et répétèrent, une fois de plus, que, comparé à tous les autres projets, le moyen radical, la *grande coupure*, était seule de nature à assurer la communication d'Anvers avec la mer par un chenal répondant à toutes les exigences, même dans un avenir éloigné. D'après eux, la *grande coupure* — indépendamment des grands avantages qu'elle présente pour la navigation et le développement nécessaire des installations du port d'Anvers — l'emporte sur tous les autres projets, qui se bornent à des modifications locales du cours actuel de l'Escaut, par l'amélioration très réelle qu'elle assure au régime de tout le cours de l'Escaut.

MM. Conrad et Welcker répliquèrent, le 8 juin 1900, sans modifier ni leurs opinions ni leurs conclusions.

Dans l'exposé qui précède, nous avons omis un grand nombre

de projets; il nous serait impossible de les citer tous, et nous avons dû nous borner aux principaux, à ceux qui présentent quelques chances d'adoption ou dont l'apparition a marqué dans le développement de la question anversoise. Nous n'indiquerons plus que le plan de M. Mavaut, ingénieur honoraire des Ponts et Chaussées, qui propose une rectification de l'Escaut¹ se faisant entièrement sur les terrains de la rive gauche, le nouveau cours du fleuve se développant suivant le prolongement rationnel de la courbure des quais du Sud, à partir de la station du pays de Waes, pour se raccorder avec la contre-courbe du fort Philippe, rectifiée suivant un tracé analogue à ceux préconisés par MM. Troost, Dufourny et Bovie.

Nous dirons enfin quelques mots de la position prise dans la question de l'extension des installations maritimes d'Anvers par le général Brialmont.

Nous mentionnerons au Chapitre des Fortifications d'Anvers le projet que l'honorable général a proposé à la Commission mixte de 1900-1901, pour augmenter la valeur défensive de l'œuvre à laquelle il a attaché son nom; nous emprunterons au Rapport de la « sous-commission chargée de l'étude de la question des forteresses » une description succincte de ce projet au point de vue militaire; mais le plan du général Brialmont a également pour but de donner satisfaction aux légitimes aspirations du commerce anversoise qui réclame les moyens d'étendre ses quais et de développer ses établissements maritimes; et, à ce titre, il mérite de fixer ici notre attention.

L'éminent ingénieur est opposé — chacun le sait — à la suppression complète de la plus forte des trois lignes de défense d'Anvers; il n'admet point qu'elle soit nécessaire au développement de la cité.

Avant la démolition de la vieille enceinte espagnole, en 1864, la ville avait une superficie de 345 hectares et une population de 125,000 âmes. Cette densité correspondait donc à 362 habitants par hectare. Depuis la construction de la grande enceinte, qui porta la superficie de la ville et de ses faubourgs à 1,722 hectares, le nombre des habitants qui vivent à l'intérieur des murs

¹ MAVAUT. *Projet de rectification de l'Escaut et d'extension des installations maritimes d'Anvers.*

militaires est de 324,550 — soit 189 par hectare. Cette densité est notablement inférieure à celle de beaucoup de grandes villes.

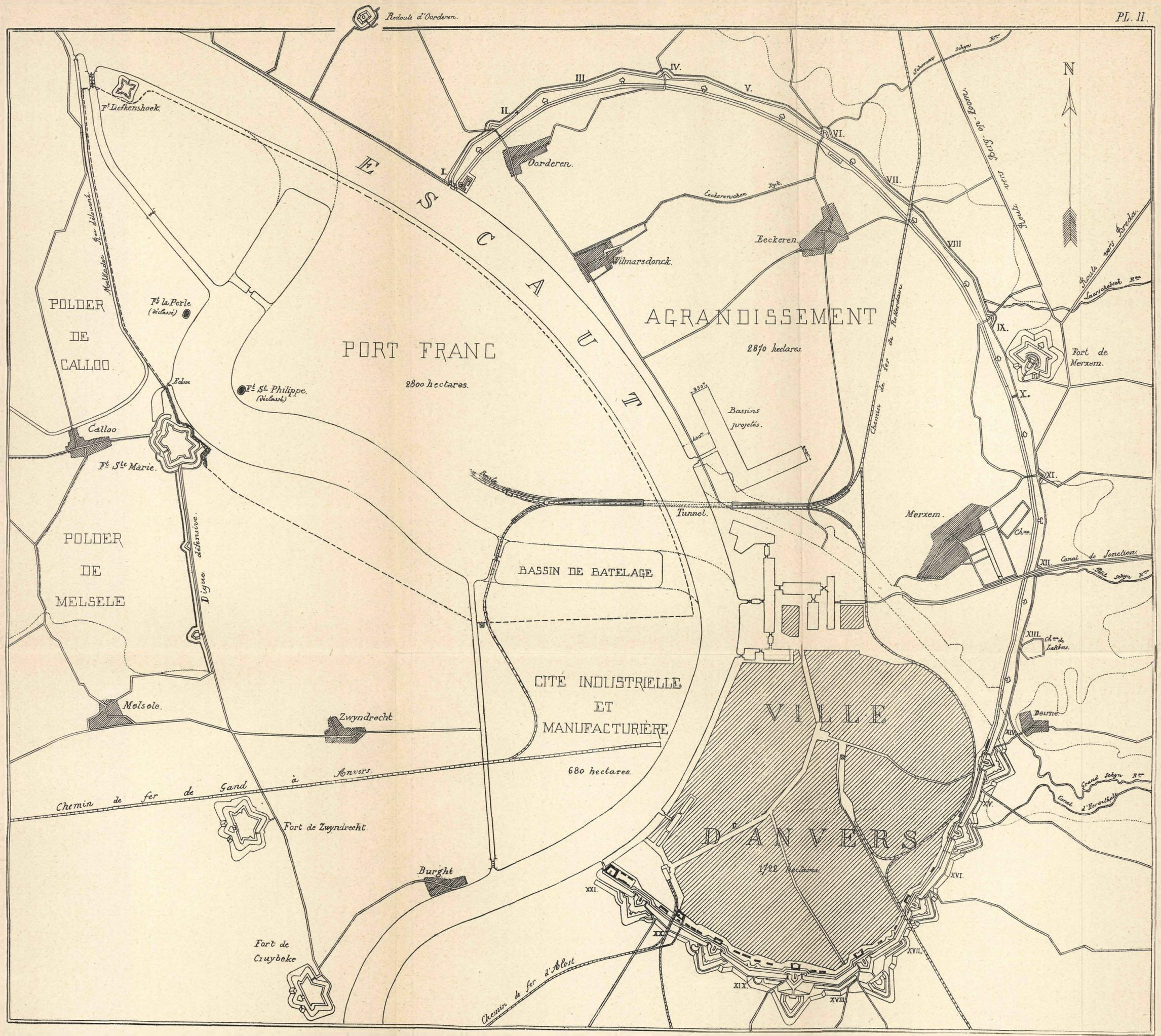
Mais l'honorable général, qui estime que le génie militaire doit trouver les moyens de donner satisfaction aux aspirations du commerce et de la navigation, dans ce qu'elles ont de légitime, a élaboré à son tour un projet qui consiste à démolir les fronts du Nord, entre Deurne et l'Escaut, et à élargir l'enceinte de ce côté en y incorporant les communes de Merxem, d'Eeckeren, d'Oorderen et de Wilmarsdonck. Ce plan suppose la rectification de l'Escaut entre Anvers et le fort de Liefkenshoek, exécutée conformément aux déclarations faites par le gouvernement au Parlement et aux plans auxquels il a donné son approbation. Il permettrait de prolonger les quais de l'Escaut de 6,500 mètres, et porterait la superficie de la ville de 1,722 à 4,592 hectares.

Voici en quels termes l'honorable général expose les avantages de son projet au point de vue de l'extension et de la transformation du port d'Anvers¹ :

« La nécessité de transformer et d'agrandir le port d'Anvers pour le mettre en état de lutter contre les ports rivaux de l'étranger a été reconnue, il y a vingt ans, par l'éminent ingénieur des Ponts et Chaussées Maus, qui avait alors la direction du service de l'Escaut, et par le célèbre ingénieur anglais Hawkshaw, que notre Ministre des Travaux Publics avait cru devoir consulter sur cette question.

» Ils proposèrent l'un et l'autre la rectification de l'Escaut entre la citadelle du Nord et le fort de Liefkenshoek. Aucune suite ne fut donnée à ce projet. On le trouva inopportun, parce que le mouvement commercial d'Anvers était encore, à ce moment, supérieur à celui de Rotterdam et de Hambourg. Le gouvernement et la ville ne le prirent en considération que lorsqu'on eut constaté que cette supériorité n'existait plus et que les deux ports rivaux avaient exécuté d'énormes travaux pendant qu'on ne faisait rien à Anvers. Cette inaction regrettable a eu cependant un bon résultat, en ce sens qu'elle a empêché qu'on n'exécutât des constructions qui ne seraient plus aujourd'hui à la

¹ BRIALMONT, *Projets d'agrandissement d'Anvers, de nouveaux travaux de défense et de port franc*



Route d'Oorderen.

F^o Liekenshoek.

Oorderen.

Leekeren.

Wilmarsdonck.

POLDER DE CALLOO.

F^o la Perle (Niclas).

PORT FRANC

2800 hectares.

AGRANDISSEMENT

2870 hectares.

F^o St^e Marie.

F^o St^e Philippe (Niclas).

POLDER DE MELSELE.

BASSIN DE BATELAGE

CITE INDUSTRIELLE ET MANUFACTURIERE

680 hectares.

VILLE

D'ANVERS

1792 hectares.

Fort de Merxem.

Merxem.

Ch^o de Tathou.

Dourne.

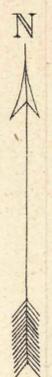
Fort de Zwynrecht.

Burghé.

Fort de Cruybeke.

Chemin de fer de Gand à Anvers.

Chemin de fer d'Alst.



hauteur des progrès réalisés dans l'aménagement et l'exploitation des grands ports. C'est seulement depuis peu d'années, en effet, qu'on a procuré au commerce et à l'industrie un nouvel élément de prospérité par la création des ports francs.

» Il existe aujourd'hui des ports francs à Brême, Hambourg, Stettin, Lubeck et Copenhague. En France, il s'est produit un mouvement presque général en faveur de ces établissements. Depuis le mois de mars dernier, trois motions ont été faites à la Chambre des députés pour inviter le gouvernement à créer des ports francs. Les *Annales des Travaux Publics de Belgique*¹ définissent les ports francs : un terrain neutre, dénationalisé, exterritorialisé, soustrait à l'action des douanes et placé en dehors de sa ligne, où tous les navires, quelle que soit leur nationalité, ont libre et franc accès, et où toutes les marchandises, qu'elle qu'en soit la nature ou la provenance, peuvent être introduites, manipulées et exportées sans aucune formalité ni restriction, et sans avoir à acquitter aucun droit de douane, tant qu'elles ne pénètrent pas dans l'intérieur du pays. C'est donc une sorte d'entrepôt réel, mais libre, illimité, ouvert au commerce du monde, une véritable foire perpétuelle, un marché universel.

» Les avantages des ports francs peuvent se résumer en trois mots : Liberté, économie, célérité.

» Le port franc de Hambourg a puissamment contribué à l'expansion commerciale et industrielle du pays tout entier, si bien qu'on a pu dire fort justement : C'est par Hambourg que l'Allemagne respire commercialement. De même à Copenhague².

» M. Dufourny, directeur des Ponts et Chaussées, a proposé, dans une conférence donnée en février 1891 à la Société des Ingénieurs, d'approprier en bassin à flot la partie de l'Escaut qui serait supprimée par l'exécution de la *grande coupure*. Ce bassin permettrait de créer, dans les meilleures conditions, le port franc que réclament depuis longtemps un grand nombre de négociants et d'industriels du pays.

» Les établissements qu'on y construirait et les opérations de toute espèce qui s'y feraient, mettraient en valeur les terrains du

1 Premier fascicule de 1900.

2 *Annales des Travaux Publics*, 1900.

polder de Borgerweert, où la société Taskin, Terwagne, Plissart et C^e a proposé, en 1890, de former une *Cité des industries et des manufactures*. C'est sur ce terrain que l'on construirait les usines qui doivent fonctionner jour et nuit, ainsi que les logements des ouvriers et employés du port franc, car dans cet établissement il ne pourrait y avoir aucune habitation et tout travail nocturne serait interdit. C'est là également que s'établiraient de préférence les négociants et les industriels qui auraient intérêt à ne pas trop s'éloigner du centre des affaires (la Bourse). Reliée à la ville par un tunnel ou un transbordeur, la cité de la rive gauche serait un jour aussi peuplée que la ville.

» L'exécution de la *grande coupure* et l'aménagement de l'ancien lit de l'Escaut en bassin à flot ayant reçu l'approbation du Conseil des Ponts et Chaussées, j'ai cru devoir indiquer, sur mon plan d'agrandissement d'Anvers¹, un tracé de port franc satisfaisant à toutes les conditions exigées d'un pareil établissement, sans causer de préjudice à la défense de la place.

» Le bassin à flot communiquerait avec l'Escaut, en aval, par un canal de 100 mètres de largeur, à l'entrée duquel se trouveraient deux écluses avec sas de 200 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur.

» La communication du batelage avec l'Escaut en amont serait assurée par un canal de 40 mètres de largeur au débouché duquel il y aurait une écluse avec sas de 120 mètres de longueur sur 12 mètres de largeur.

» Le port franc serait clôturé par un mur ou une grille. Les ouvertures nécessaires au passage des routes et des voies ferrées seraient surveillées par des postes de douaniers, dont le principal occuperait le vieux fort de Liefkenshoek.

» Les communications avec la ville se feraient par trois tunnels accolés, de 6 mètres de largeur : deux pour chemin de fer, avec trottoirs pour piétons, et un pour chevaux et voitures. Les voies qui traverseraient ces tunnels seraient raccordées avec le chemin de fer de Rotterdam, le chemin de fer de Gand et la gare de l'Est à Anvers.

» Il n'entre pas dans mon programme de traiter la question de l'aménagement et de l'outillage du port franc, ni d'indiquer les

¹ Ce plan est ci-annexé.

améliorations qui devront être apportées à l'Escaut en aval de la *grande-coupure*.

» Les bâtiments des forts déclassés, la Perle et Saint-Philippe, seraient vendus ou loués comme magasins de port franc.

» Pour inonder, en temps de guerre, les polders de Melsele et de Calloō, on construirait un batardeau éclusé dans la digue au nord du fort Sainte-Marie. Les eaux empruntées au bassin du port franc lui seraient restituées en ouvrant, à marée haute, une des écluses à l'entrée du canal.

» Le *Melkader*, qui déverse actuellement les eaux des polders dans l'Escaut, par trois petites écluses, serait détourné le long de la digue, servant de limite au port franc, et déboucherait dans le fleuve, près du canal.

» Le port franc, dans les limites indiquées au plan, aurait une superficie de 2,800 hectares qu'on pourrait réduire à volonté.

» La superficie de la *cité industrielle* serait de 680 hectares. En ajoutant à cette superficie les 1,722 hectares compris dans l'enceinte actuelle et les 2,870 hectares de l'agrandissement proposé, on obtient un total de 5,272 hectares qui permettrait à la population et au commerce de se développer librement durant une période dont la durée dépasserait un siècle, même dans la supposition, assurément trop optimiste, que cette longue période ne serait marquée par aucun arrêt ni ralentissement dans la prospérité de notre grand port maritime. »

Tout le monde est donc d'accord pour déclarer que le cours de l'Escaut, en aval d'Anvers, est défectueux, et que les installations maritimes du port sont insuffisantes. Mais les remèdes que l'on propose pour obvier à ces inconvénients sont très nombreux.

En fait, il ne reste cependant aujourd'hui en présence que deux projets de redressement de l'Escaut, qui se partagent les sympathies des pouvoirs publics et de l'opinion ; ils sont connus sous les dénominations suivantes :

La grande coupure, c'est-à-dire le projet Stessels-Maus dont le projet Franzius n'est qu'une variante, et

La petite coupure, ou projet Dufourny, et les variantes de Troost et Royers.

Le tracé Franzius semble patronné par le gouvernement ; et l'administration communale d'Anvers préfère le projet Troost-Royers.

Les partisans de la première de ces combinaisons veulent trouver dans une notable augmentation des quais la principale extension des installations maritimes de la ville, tandis que les défenseurs de la seconde recherchent surtout la multiplication du nombre des bassins.

Enfin l'introduction dans le projet Franzius de l'idée émise précédemment par M. Dufourny, et qui consiste à utiliser dans l'hypothèse de la *grande coupure*, une notable partie de l'ancien lit de l'Escaut pour y installer d'énormes bassins, semble donner satisfaction à ceux qui demandent que les travaux que l'on va entreprendre soient conçus de façon à pouvoir répondre à toutes les exigences du développement commercial d'Anvers pendant de longues années.

La question de l'extension des installations maritimes d'Anvers a donné lieu, récemment, à un assez long débat à la Chambre des Représentants, dans les séances des 29 avril et 6 mai 1902, à la suite d'une interpellation de M. Delbeke. Le but de l'honorable député était d'attirer l'attention du gouvernement et du pays sur l'urgente nécessité de résoudre sans retard la question du port d'Anvers ; il ne prenait pas absolument position entre les partisans de la *grande coupure* et les défenseurs du système sinusoidal ; il se contentait de dire que si, à son avis, la *grande coupure* ne soulève pas les terribles doutes qui font trembler les édiles de la métropole, il croit, d'autre part, « que la *grande coupure* n'est pas la seule solution de la question du port d'Anvers ; que d'autres projets, qui n'éveillent pas ces craintes, offrent une solution tout aussi bonne et aussi définitive et, à certains égards, meilleure, et que, par conséquent, rien ne s'oppose à l'adoption, d'accord avec la ville d'Anvers, d'un autre projet ».

La discussion fut des plus intéressante ; plusieurs orateurs y prirent part et c'est à regret que nous nous bornerons ici à une couple de citations. Nous emprunterons à l'honorable bourg-

mestre d'Anvers son lumineux exposé de la question ; nous citerons ensuite les conclusions pleines de sagesse, de bon sens et de loyauté de l'honorable chef du Cabinet, M. le comte de Smet de Naeyer :

« Il y a quelque trente ans, dit l'honorable M. Van Rijswijk, notre mouvement maritime se chiffrait par 1 million de tonnes à l'entrée ; actuellement, ce chiffre est devenu 7 millions. C'est vous dire que si nous sommes gênés dans nos entournures, nous tenons cependant une place honorable parmi les grands ports de l'Europe.

» A Amsterdam, il n'y a que 1,800,000 tonnes à l'entrée ; à Rotterdam, qui nous suit de très près, 6 1/2 millions ; à Brème, 2 1/2 millions ; à Hambourg, 8 millions ; à Dunkerque, 1,300,000 ; au Havre, 2,200,000 ; à Marseille, 4 millions ; à Londres, plus de 15 millions. Je ne connais pas le chiffre de Liverpool, mais ce doit être 10 millions de tonnes environ.

» Donc, avec nos 7 millions de tonnes, inférieurs à Hambourg, mais supérieurs à Rotterdam, nous faisons assez convenable figure.

» Est-ce à dire qu'il faut s'en contenter ? Non, certes ! Tout en étant excellent, l'Escaut offre, à certains endroits, des passes difficiles : il en est ainsi à Bath, sur le territoire néerlandais, et, sur notre territoire, entre Anvers et Lillo.

» Dans cette dernière section, la rivière fait deux coudes qui incommode la navigation et peuvent même constituer un danger.

» C'est une situation à modifier, si la chose est faisable.

» A côté de la navigabilité de l'Escaut, il y a le manque d'accostage dans nos bassins et à nos quais. Si possible, il faudrait faciliter aussi l'accostage.

» Voilà le problème.

» Pour le résoudre, il y a deux moyens : un moyen radical, mais comportant de grands dangers, et un moyen qui, pour n'être pas radical, est excellent dans ses résultats et exempt de toute chance mauvaise.

» C'est, à coup sûr, celui que la prudence enseigne.

» Voici en quoi consiste le moyen radical : on creuserait

d'Anvers au Kruisschans, près de Lillo, un lit nouveau, suivant une courbe à très grand rayon et qui affecterait presque la forme d'une ligne droite, de manière à reséquer les deux coudes gênants, puis on ferait passer le vieil Escaut, par voie de substitution complète. C'est ce qu'on appelle la *grande coupure*.

» Il y a un second moyen, c'est la correction des rives actuelles du fleuve. Au lieu de creuser un Escaut nouveau dans lequel on prierait l'onde de se transvaser (*on rit*), on essaierait d'améliorer les coudes existants par la voie dite de « ripage », c'est-à-dire en laissant subsister le fleuve et ses rives, mais en enlevant à la drague, lentement et sûrement, l'une des deux protubérances, afin de normaliser le cours. Ce système a fait ses preuves chez nous et ailleurs; il ne présente aucun inconvénient et c'est, d'après nous, celui qu'à coup sûr il faut adopter. »

Voici un court passage de la réponse que M. le Ministre des Finances fit à l'interpellation du député d'Anvers :

« M. Delbeke a dit que, grâce à la construction des nouveaux quais et des bassins intercalaires et à la désaffectation du bassin au pétrole, Anvers pourra suffire d'ici à dix ans à toutes les nécessités de son commerce; j'en tombe d'accord avec mon honorable ami.

» On le voit, le gouvernement n'est pas resté inactif; il a eu la vision très nette de son devoir et il l'a rempli; il est guidé par le souci des grands intérêts d'Anvers sans aucune autre préoccupation que la question technique et économique.

» A diverses reprises, le gouvernement s'est déclaré partisan de la *grande coupure*. Il n'écarte cependant aucun élément d'appréciation; il continuera de s'éclairer jusqu'au dernier moment. Mais il n'en résulte pas que le gouvernement soit responsable d'aucun retard de nature à nuire au développement du port d'Anvers.

» Il y a deux ans, j'ai obtenu de haute lutte, à la Chambre, l'autorisation d'acquérir tous les terrains s'étendant entre Anvers et la courbe du Kruisschans. Je déclarais alors que, même en supposant que la *grande coupure* ne se fit pas, ces terrains pourraient néanmoins être utilisés. Depuis lors, le gouvernement a acquis 132 hectares à l'amiable, c'est-à-dire tout ce qu'il faut pour

l'établissement des bassins intercalaires ; ces terrains sont, dès à présent, à la disposition de la ville d'Anvers. De plus, nous avons acquis, au nord d'Anvers, 700 hectares pour la somme de 5,700,000 francs. On sait cependant quelles difficultés suscite notre malheureuse loi sur l'expropriation.

» En tout cas, les travaux de la *grande coupure* ne pourraient être entamés avant deux ou trois ans ; nous avons donc allié la prudence avec le désir d'étendre les installations maritimes. Les arguments contre la *grande coupure* ne m'ont pas converti : Anvers ne peut se contenter d'à peu près ; il faut améliorer le fleuve et se préoccuper spécialement de la longueur des navires, laquelle atteint 200 mètres et au delà.

» Vouloir faire manœuvrer ces grands steamers dans un fleuve aussi sinueux que l'Escaut, est fort dangereux : s'il survenait à l'un de ces colosses une avarie aux machines et qu'il fût réduit à jeter l'ancre, il pourrait barrer la rivière et échouer au renversement de la marée. La construction des navires fait des progrès incessants et tout le monde sait qu'il faut prévoir actuellement des tirants d'eau de neuf à dix mètres.

» Je ne conteste pas qu'il serait possible d'améliorer la situation, mais ce ne serait pas une solution définitive. Le problème consiste à savoir quelles sont les conditions de navigabilité imposées au fleuve par les nécessités du trafic moderne. Et ce que la nature ne peut faire seule, il faut que l'art l'aide à le faire.

» En présence des résultats des travaux effectués à la côte, pourrait-on hésiter devant la nécessité de donner à l'Escaut le profil et la profondeur nécessaires ?

» Quoi qu'il en soit, je crois avoir démontré que le gouvernement exécute en ce moment à Anvers, avec le concours de la ville, des travaux considérables, qui assurent l'avenir du port pendant dix ans. Pour le surplus, j'affirme ma foi profonde dans la *grande coupure*. Si ses adversaires ne parviennent pas à me convaincre, le gouvernement devra trancher le problème d'autorité. La Chambre de commerce d'Anvers a déclaré avoir pleine confiance dans les études et les décisions du gouvernement. »

CHAPITRE VIII

Les Fortifications d'Anvers

La Belgique forme un État indépendant et perpétuellement neutre.

Le plus essentiel des attributs de l'indépendance est le droit de conservation, le droit de défendre son existence. Ce principe a été consacré, en 1831, par la Conférence de Londres qui, après avoir stipulé dans le Traité des XVIII articles que la Belgique serait neutre, ajoutait que, « par une juste réciprocité, la Belgique » sera tenue d'observer cette même neutralité envers tous les » États et de ne porter aucune atteinte à leur sécurité intérieure » ni extérieure, *en conservant toujours le droit de se défendre » contre toute agression étrangère »*.

On connaît les motifs pour lesquels le Traité du 26 juin 1831 ne fut accepté que par la Belgique, et les événements qui retardèrent jusqu'en 1839 la conclusion de la paix avec la Hollande. Le Traité du 19 avril ne reproduit plus les dispositions que nous venons de citer ; le texte est plus laconique, mais la forme nouvelle donnée à la clause de neutralité n'implique aucune modification de la signification qui lui était donnée en 1831 par la Conférence de Londres.

Cette interprétation de la pensée des Puissances a été maintes fois proclamée en Belgique, sans avoir jamais, à notre connaissance, donné lieu à aucune protestation internationale. Il y a plus : l'Europe a fait en quelque sorte revivre, en 1867, la clause des Préliminaires de paix de 1831. Le Traité du 11 mai 1867 avait décrété la neutralisation du Grand-Duché de Luxembourg ; l'article 3 de cet acte international stipulait que le maintien et

l'établissement de places fortes sur le territoire grand-ducal était devenu sans objet; la Conférence — voulant marquer que le régime de neutralité qui était imposé au Luxembourg constituait une exception, et ne pouvait être assimilé à la position internationale faite à la Belgique — inséra dans son quatrième Protocole la déclaration suivante :

« Il est bien entendu que l'article 3 ne porte pas atteinte aux
» droits des autres Puissances neutres de conserver et, au besoin,
» d'améliorer leurs places fortes et autres moyens de défense. »

La Belgique a donc le droit de se défendre. Elle en a aussi le devoir.

La première obligation d'une Puissance neutre est de sauvegarder l'intégrité de son territoire, et d'empêcher que des États belligérants puissent s'en servir comme base de leurs opérations militaires et y chercher un point d'appui stratégique.

La neutralité de la Belgique n'a, d'ailleurs, pas été réellement *consentie* à son profit; mais elle lui a été *imposée* dans un intérêt européen, pour la sécurité des autres États, dans une pensée d'équilibre international. On nous a confié un territoire, envié par tous et qui fut le théâtre de tant de luttes, pour que dorénavant personne ne s'en emparât, ne l'occupât.

C'est donc pour nous un devoir impérieux, aussi bien vis-à-vis de nous-mêmes que vis-à-vis de l'Europe, de le défendre avec toutes nos forces. Il est à remarquer d'ailleurs que ce devoir nous a été rappelé déjà à plusieurs reprises, et notamment en 1870, au début de la guerre franco-allemande, lorsque les belligérants nous ont solennellement et formellement demandé si nous étions en état de faire respecter l'inviolabilité de nos frontières.

C'est le patriotique souci d'assurer à la fois la sauvegarde de notre indépendance et l'exécution de nos obligations internationales qui a déterminé nos gouvernants à doter la Belgique d'une armée sérieuse, appuyée sur des moyens de défense solides.

Quelle que soit la confiance que nous inspirent les garanties auxquelles les Puissances ont souscrit en notre faveur par les traités constitutifs de notre indépendance; quelque précieux que soient les gages d'intérêt et de bienveillance qu'elles nous ont

donnés depuis 1830, tous les hommes d'État belges, qui se sont succédés au-pouvoir, ont reconnu qu'il n'était pour nous qu'un seul moyen d'échapper à la fatalité de voir un jour nos provinces servir de théâtre à quelque guerre européenne, c'était de nous mettre à même de faire respecter nous-mêmes notre neutralité, tout en nous montrant impartiaux dans l'organisation de nos moyens de défense.

L'idée de faire de la position d'Anvers une base d'opérations et un lieu de refuge pour l'armée en campagne remonte à 1848. Antérieurement à cette date, le système défensif de la Belgique se composait d'une série de forteresses dont l'origine remontait à la création du royaume des Pays-Bas. C'est à cette époque que nous devons remonter pour comprendre la genèse de notre organisation défensive.

En 1814, l'organisation politique de nos provinces fut le problème qui embarrassa le plus la diplomatie. Deux combinaisons s'offraient aux Puissances : ou bien constituer notre pays en État séparé dont les forteresses, qu'on s'occupait à reconstruire, seraient défendues par les troupes alliées ; ou bien incorporer ces provinces à la Hollande pour former ainsi, de ces deux pays réunis, un État capable de se défendre contre ses puissants voisins. C'est l'idée d'annexion qui prévalut ; mais il est intéressant de relire aujourd'hui quelles étaient, à cette époque, les vues du duc de Wellington sur la défense de la Belgique. Comme le faisait remarquer un officier distingué de notre armée¹, le mémoire de l'illustre général anglais, que nous reproduisons ci-dessous, prouve clairement le souci de trouver un système de défense qui, avec une armée de moyenne force, permit de conserver momentanément, et sans livrer bataille, l'importance stratégique de la Belgique en faveur des alliés et contre une invasion française.

**Mémoire sur la défense de la Belgique, rédigé en 1814
par le duc de Wellington.**

I. — L'objet de ce mémoire est d'indiquer sur quels principes doit se diriger la défense de la frontière, qui s'étend depuis

¹ VANDEVELDE. — *De la défense de la Belgique.*

Liège, le long de la Meuse et de la Sambre, jusqu'à Namur et jusqu'à Charleroi, puis de là par Mons et par Tournai jusqu'à la mer.

II. — Cette frontière est entrecoupée de routes, de canaux, de rivières, venant du territoire français, suivant toutes les directions, et plusieurs des nombreuses forteresses de la France y font face.

III. — La contrée est généralement ouverte et n'offre aucune base naturelle sur laquelle on puisse compter et appuyer un système de défense¹.

IV. — Il faut cependant, malgré tous ces désavantages, défendre le pays le moins mal possible. Quel que soit le mode de défense que l'on veuille adopter, un objet essentiel à atteindre, c'est de garantir la communication avec l'Angleterre et avec le nord de l'Allemagne, et surtout avec Breda et Berg-op-Zoom, ainsi qu'avec les places hollandaises de la Meuse inférieure et du Bas Rhin.

V. — Les opérations des guerres de la révolution ont contribué, jusqu'à un certain point, à mettre les places fortes hors de vogue ; et l'on a vu s'accréditer l'opinion que les places fortes n'ont que très peu d'utilité, et qu'en tout cas elles ne valent pas les dépenses qu'on y consacre. La dernière campagne a confirmé, en grande partie, cette opinion. L'on pourrait faire beaucoup d'objections contre ces nouvelles doctrines, même en les examinant d'une manière générale et indépendante du théâtre de la guerre où il s'agirait de les appliquer. Mais, quant à la Belgique, il suffit de rappeler à ceux qui devront méditer et prendre une décision sur ce sujet, que, dans les guerres de la révolution, les Pays-Bas autrichiens et le pays de Liège, depuis la frontière de France jusqu'à la Meuse inférieure, tombèrent entièrement au pouvoir de l'ennemi à la suite d'une seule bataille malheureuse, assez peu importante en elle-même, livrée près de Mons ; que les alliés les reconquirent avec une égale rapidité dans la campagne suivante, dès qu'ils eurent de leur côté la supériorité.

¹ Il faut rappeler que l'Empereur Joseph II avait fait démanteler la plupart de nos forteresses.

rité du nombre; mais quelques ouvrages de campagne très imparfaits ayant été érigés sur différents points par les alliés durant la période de leur occupation, l'ennemi ne trouva plus l'invasion aussi facile qu'auparavant; et il lui fallut beaucoup plus de temps pour prendre possession de la contrée, lorsqu'il eut récupéré la supériorité du nombre, en l'année 1794, bien que cette supériorité fût alors beaucoup plus imposante qu'elle n'avait été en novembre 1792.

VI. — L'on ne peut pas espérer que, les hostilités venant à s'ouvrir, les Français ne se trouvent, au premier abord, supérieurs aux alliés dans la Belgique; et, à moins que l'on ne fortifie jusqu'à un certain point la frontière, il faut s'attendre aux mêmes désastres qui ont eu lieu en 1792.

VII. — Le discrédit général attaché aux fortifications, les dépenses qu'elles entraînent, et la difficulté de remédier aux défauts du site de quelques-unes des anciennes forteresses de la Belgique, m'ont conduit à rechercher une position qui, étant bien fortifiée, pût protéger la contrée, et que l'ennemi n'osât hasarder de dépasser; mais je n'ai pu trouver aucune position qui répondit au but. D'abord il n'y a nulle part, dans la contrée, d'emplacement qui jouisse d'avantages particuliers pour y faire une forteresse, ou qui couvre et protège une certaine étendue de pays; secondement, il n'y a aucun point dont l'ennemi ne puisse approcher aisément, tant par terre que par eau, et où il ne lui soit facile d'amener l'artillerie et les approvisionnements nécessaires pour un siège; et troisièmement, il n'y a pas un seul point de la contrée qui, étant supposé fortifié, ne pût néanmoins être dépassé sans danger par l'ennemi; et celui-ci, en cas de revers et d'une retraite forcée, ne saurait manquer de trouver un très grand nombre de routes pour le conduire sous quelques-unes des places fortes de la frontière française.

VIII. — C'est pourquoi la construction d'une place pareille pourrait donner lieu aux conséquences les plus désastreuses pour les alliés, tandis qu'en tout état de choses, elle ne saurait occasionner que de faibles inconvénients à la France.

Il est clair que la contrée doit être fortifiée suivant les

anciens principes; et quand je considère par qui elle l'a été primitivement, quand je réfléchis aux avantages locaux du site de quelques-unes des vieilles forteresses, quand je songe qu'elles fournissent, la plupart, le moyen d'inonder le pays, ce qui est d'une très haute importance pour le défendre, quand j'envisage, enfin, la réduction des dépenses qu'on peut obtenir, presque partout, en se conformant aux anciens tracés des places, j'incline vers l'opinion qu'il convient de choisir tous les anciens emplacements, et de profiter, à peu près sur tous les points, des sites primitifs, en introduisant, dans les nouvelles constructions, les perfectionnements modernes relatifs au flanquement.

IX. — Observer que, par l'adoption du système recommandé plus haut, l'on atteint tous les principaux objets dont il faut s'assurer. La droite de la ligne, depuis l'Escaut jusqu'à la mer, sera assez bien défendue avec le secours des inondations, pour être complètement hors d'insulte, même quand elle serait abandonnée tout à fait aux garnisons des places; et qu'on le remarque, les frais des ouvrages à construire et le temps requis se trouveront beaucoup plus diminués. L'armée en campagne, ayant sa communication avec la Hollande assurée par les fortifications de la droite de la ligne d'opérations et par Anvers, pourra être employée exclusivement à la défense de la gauche, etc., etc.

» (S.) WELLINGTON. »

Les termes de ce mémoire prouvent qu'il y avait lutte, dans l'esprit du noble duc, entre les préjugés de l'esprit de routine, qui préconisaient l'ancien système de places fortes nombreuses et disséminées, et le génie du général qui lui révélait la nécessité de ne fortifier en Belgique qu'un seul point, une place, qui eût un tel développement qu'elle pût servir de bases d'opérations à toute une armée.

Mais le mémoire du duc de Wellington est, avant tout, un document politique de la plus haute importance, car il ordonne d'ériger en Belgique un système défensif en faveur des alliés et hostile à la France. Cette pensée a présidé à la constitution du royaume des Pays-Bas qui, dans les plans de ses fondateurs, devait prendre une part active, de concert avec la Prusse et

l'Angleterre, à toute guerre européenne et devait « être la tête de pont de l'Europe du côté de Paris ». On avait élevé sur son territoire une série de forteresses, tellement nombreuses, que les troupes du Roi Guillaume eussent été absolument insuffisantes pour les défendre; « elles constituaient, en réalité, un système à l'usage des trois Puissances engagées dans les mêmes desseins. »

La Convention de Londres du 13 août 1814 portait, en effet, dans son article 2, que l'Angleterre contribuerait pour une somme de deux millions de livres sterling aux dépenses destinées à « augmenter et à fortifier une ligne de défense dans les Pays-Bas ». Par l'article 3, l'Angleterre s'engageait à contribuer, au besoin, pour une autre somme de trois millions de livres sterling, « à tels frais ultérieurs qui pourraient être réglés et arrêtés d'un commun accord entre les parties contractantes et leurs alliés, dans le but de consolider et d'établir finalement, d'une manière satisfaisante, l'union des Pays-Bas avec la Hollande sous la domination de la Maison d'Orange¹ ».

Le Traité du 20 novembre 1815² stipula le droit pour les Puissances alliées d'élever des forteresses dans quelques pays limitrophes de la France. Une somme de 60 millions de francs fut attribuée au Roi des Pays-Bas pour lui permettre de construire et de réparer les forteresses belges.

Le système défensif, érigé en 1815, consistait en trois lignes successives de forteresses.

La première se composait des places de Nieuport, Ypres, Menin, Tournai, Ath, Mons, Charleroi, Namur, Dinant, Huy, Philippeville, Mariembourg, Luxembourg et Bouillon.

Dans la seconde ligne se trouvaient Ostende, Gand, Termonde et Anvers. Audenarde était placée en avant de cette ligne, sur l'Escaut.

La troisième ligne était gardée par les forteresses de Flessingue, Breskens, Bergen-op-Zoom, Breda, Bois-le-Duc, Grave et Venloo.

Ces travaux considérables furent exécutés pendant les années 1816 à 1824; ils coûtèrent la somme de 191,212,453 fr.

¹ MARTENS. — Supplément au *Recueil des principaux Traités*.

² MARTENS. — *Idem, ibidem*.

L'armée néerlandaise était trop faible — nous l'avons dit — pour garder et défendre ces formidables lignes de défense ; aussi les Puissances signèrent-elles à Utrecht, en 1818, une convention secrète en vertu de laquelle certaines places de l'Escaut et du littoral auraient été occupées, en cas de guerre, par des troupes anglaises, tandis que des troupes prussiennes auraient été chargées de défendre les forteresses situées sur la Meuse et la Sambre. Le duc de Wellington, devenu feld-maréchal dans l'armée des Pays-Bas, inspectait périodiquement ces places au nom des Puissances.

Telle était la situation, renouvelée en quelque sorte du Traité de la Barrière, que trouva la révolution de 1830. Elle attira aussitôt l'attention de la Conférence de Londres qui, dans la réunion du 17 avril 1831, rédigea le protocole suivant, en l'absence du représentant de la France :

« Les plénipotentiaires d'Autriche, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie s'étant réunis, ont porté leur attention sur les forteresses construites aux frais des quatre Cours, depuis l'année 1815, dans le royaume des Pays-Bas, et sur les déterminations qu'il conviendrait de prendre à l'égard de ces forteresses, lorsque la séparation de la Belgique d'avec la Hollande serait définitivement effectuée.

» Après avoir mûrement examiné cette question, les plénipotentiaires des quatre Cours ont été unanimement d'opinion que la situation nouvelle où la Belgique serait placée, et sa neutralité reconnue et garantie par la France, devaient changer le système de défense militaire adopté pour le royaume des Pays-Bas ; que les forteresses dont il s'agit seraient trop nombreuses pour qu'il ne fût difficile aux Belges de fournir à leur entretien et à leur défense ; que d'ailleurs l'inviolabilité unanimement admise du territoire belge offrait une sûreté qui n'existait pas auparavant ; qu'enfin une partie des forteresses construites dans des circonstances différentes pourraient désormais être rasées.

» Les plénipotentiaires ont éventuellement arrêté en conséquence qu'à l'époque où il existerait en Belgique un gouvernement reconnu par les Puissances qui prennent part aux Conférences de Londres, il serait entamé entre les quatre Cours et ce gouverne-

ment une négociation à l'effet de déterminer celles des dites forteresses qui devraient être démolies. »

Ce protocole ne fut officiellement notifié au plénipotentiaire français à Londres que le 14 juillet 1831, et au gouvernement belge, le 28 du même mois. Il posait d'ailleurs en principe que la négociation serait ouverte entre les quatre Puissances et la Belgique; la France devait en être exclue. Comme elle n'avait pas contribué aux frais de construction des forteresses, les autres Cours ne lui reconnaissaient pas le droit d'intervenir dans les mesures relatives à leur démolition¹.

Quant au gouvernement belge, voici en quels termes le protocole du 17 avril lui fut signifié, par une lettre que lord Palmerston adressa à M. Lebeau, le 26 juillet² :

« J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence, afin qu'elle en informe le gouvernement belge, la copie du protocole de la Conférence tenue le 17 avril dernier au sujet du système militaire de défense qui conviendrait le mieux à la Belgique, sous le rapport de sa position comme barrière devant servir aux autres États de l'Europe contre une invasion possible de la part de la France.

» Votre Excellence verra par le texte du protocole que le temps n'est pas encore arrivé où les parties qui l'ont signé puissent le communiquer officiellement au Roi des Belges.

» Mais des circonstances s'étant présentées qui ont forcé de communiquer au Parlement ce document et la lettre qui l'accompagnait, le gouvernement de Sa Majesté n'aimerait pas que ce document parvint à la connaissance du gouvernement belge par la voie au moyen de laquelle ce qui se passe dans le sein du Parlement anglais arrive ordinairement à la connaissance du public.

» Conséquemment, quoique le temps voulu ne soit pas encore écoulé pour que des communications formelles entre S. M. le Roi des Belges et les autres Cours mettent en demeure toutes les parties d'entamer les négociations qu'on a en vue, le gouvernement de Sa Majesté désire qu'aucun retard à cet égard ne puisse

1 THONISSEN. — *La Belgique sous le règne de Léopold I^{er}.*

2 TRUMPER. — *Considérations politiques et financières sur les forteresses de la Belgique.*

paraître impliquer le moindre manque de cette considération qui est due à l'honneur et à l'indépendance du royaume de Belgique. »

Nous ne songeons ni à examiner ici l'impression assez complexe que la publication du *Traité secret* produisit en France, ni à faire valoir les considérations qui engagèrent le Roi Louis-Philippe à feindre une satisfaction qu'il n'éprouvait guère, et à insérer dans son discours d'ouverture des Chambres françaises, le 23 juillet 1831, le paragraphe suivant qui blessa profondément le légitime amour-propre, la dignité même de la nation belge :

« Le Royaume des Pays-Bas, tel que l'avaient constitué les *Traités de 1814 et de 1815*, a cessé d'exister. L'indépendance de la Belgique et sa séparation de la Hollande ont été reconnues par les grandes Puissances..... *Les places élevées pour menacer la France, et non pour protéger la Belgique, seront démolies*; une neutralité reconnue par l'Europe et l'amitié de la France assureront à nos voisins une indépendance dont nous avons été le premier appui. »

Au moment où le Roi des Français prononçait ces paroles hautaines et brèves, en quelque sorte impératives, la Belgique n'avait pas encore été mise au courant des décisions prises à Londres, le 17 avril; aussi l'irritation fut-elle très vive. « Les forteresses dont la Belgique est hérissée, disait le *Moniteur* du 26 juillet, nous appartiennent comme le sol dont elle ne sont que des accessoires ». Trois jours plus tard, après la communication du Protocole du 17 avril, l'organe du Cabinet publiait un article pour établir que rien n'était résolu, qu'il existait seulement une promesse de négociation et rien de plus; que la démolition des forteresses n'avait pu être résolue sans l'intervention de la Belgique.

Mais les ressources financières du nouveau royaume n'eussent point été en harmonie avec les énormes frais qu'exigeait la conservation d'un aussi grand nombre d'ouvrages militaires. Source de dépenses ruineuses pendant la paix, ces places fortes étaient de nature à provoquer, en temps de guerre, la convoitise des belligérants. Il importait donc de consentir à la négociation

prévue par le Protocole, en prenant soin d'y sauvegarder les droits et la dignité du pays.

Telle fut la détermination que prirent le Souverain et ses conseillers. Dans le discours royal, prononcé à l'ouverture de la première session des Chambres, le gouvernement belge déterminait habilement la position qu'il entendait prendre :

» La neutralité de la Belgique, garantie par les cinq Puissances, disait le Roi, a fait concevoir la possibilité d'apporter des modifications à notre système défensif. Cette possibilité, admise en principe par les Puissances qui ont pris part à l'érection des forteresses en 1815, sera, je n'en doute point, reconnue par la nation. Des négociations auront lieu pour régler l'exécution des mesures qui se rattachent à la démolition de quelques-unes de ces places. Heureuse de pouvoir resserrer encore les liens qui unissent les deux peuples, la Belgique donnera dans cette occasion une preuve de sa reconnaissance envers la France, l'Europe un gage éclatant de sa juste confiance dans la loyauté du Roi des Français. »

D'autre part, le gouvernement belge faisait connaître, dès cette époque, au Cabinet des Tuileries, que le Roi Léopold consentait et s'occupait, conformément au principe posé dans le Protocole du 17 avril, à prendre, de concert avec les quatre Puissances aux frais desquelles les forteresses avaient été en grande partie construites, des mesures pour la prompte démolition des forteresses de Charleroi, Mons, Tournai, Ath et Menin¹.

Une Convention provisoire fut signée le 15 novembre 1834 ; elle fut suivie, le 14 décembre suivant, d'un Traité définitif entre la Belgique et les quatre Puissances ; en voici les principales dispositions² :

« S. M. le Roi des Belges, d'une part, et LL. MM. l'Empereur d'Autriche, le Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le Roi de Prusse et l'Empereur de toutes les Russies, de l'autre, ayant pris en considération l'état actuel de la Belgique, et les changements opérés dans la position relative de ce pays,

1 NOTHOMB. — *Essai historique et politique sur la révolution belge.*

2 NOTHOMB. — *Idem.*

par son indépendance politique, ainsi que par la neutralité perpétuelle qui lui est garantie, et voulant concerter les modifications que cette situation nouvelle de la Belgique rend indispensables dans le système de défense militaire qui y avait été adopté par suite des traités et engagements de l'année 1815, ont résolu de consigner à cet égard, dans une convention particulière, une série de déterminations communes.

» ARTICLE PREMIER. — En conséquence des changements que l'indépendance et la neutralité de la Belgique ont apportés dans la situation militaire de ce pays, ainsi que dans les moyens dont il pourra disposer pour sa défense, les Hautes Parties contractantes conviennent de faire démolir, parmi les places fortes élevées, réparées ou étendues dans la Belgique depuis 1815, en tout ou en partie, aux frais des Cours de la Grande Bretagne, d'Autriche, de Prusse et de Russie, celles dont l'entretien ne constituerait désormais qu'une charge inutile.

» D'après ce principe, tous les ouvrages de fortification des places de Menin, Ath, Mons, Philippeville et Mariembourg seront démolis dans les délais fixés par les articles ci-dessous :

»

» ART. 4. — Les forteresses de la Belgique qui ne sont pas mentionnées dans l'article de la présente Convention comme destinées à être démolies, seront conservées. S. M. le Roi des Belges s'engage à les entretenir constamment en bon état.

» ART. 5. — Dans le cas où, à la suite du décompte qui sera établi, les quatre Cours (ou l'une d'elles) se trouveraient avoir à leur disposition un résidu des sommes originairement affectées au système de défense de la Belgique, ce résidu sera remis à S. M. le Roi des Belges pour servir à l'objet auquel les dites sommes avaient été destinées.

» ART. 6. — Les Cours de la Grande-Bretagne, d'Autriche, de Prusse et de Russie se réservent de s'assurer, aux termes fixés dans les articles 2 et 3, de l'exécution pleine et entière des dits articles. »

Le gouvernement français ayant témoigné le désir que l'échange

des ratifications de cet acte fût accompagné de quelques explications, les plénipotentiaires des quatre Cours signèrent, le 23 janvier 1832, la déclaration suivante¹ :

« Les plénipotentiaires des Cours d'Autriche, de la Grande Bretagne, de Prusse et de Russie, en procédant à l'échange des ratifications de la Convention du 14 décembre dernier, déclarent à cette occasion :

» 1° Que les stipulations de la Convention du 14 décembre dernier, motivées par le changement survenu dans la situation politique de la Belgique, ne peuvent et ne doivent être entendues que sous la réserve de la souveraineté pleine et entière de S. M. le Roi des Belges sur les forteresses indiquées dans la dite Convention, ainsi que sous celle de la neutralité et de l'indépendance de la Belgique, indépendance et neutralité qui, garanties aux mêmes titres et aux mêmes droits par les cinq Puissances, établissent sous ce rapport un lien identique entre elles et la Belgique ;

» 2° Que les sommes dont il est question dans l'article 5 ne seront mentionnées que pour décompte, l'intention des Cours étant que, si le décompte offrait un résidu, ce résidu serve à soulager la Belgique dans les dépenses qu'elle aura à faire pour la démolition des forteresses indiquées dans l'article premier ;

» 3° Qu'enfin, la réserve faite par les quatre Cours à l'article 6 n'ayant rapport qu'aux articles 2 et 3, ne s'applique par conséquent qu'aux places à démolir.

» Par cette déclaration sur les trois points qui précèdent, les plénipotentiaires des Cours d'Autriche, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie placent hors de doute que toutes les clauses de la Convention du 14 décembre sont en parfaite harmonie avec le caractère de Puissance indépendante et neutre, qui a été reconnu à la Belgique par les cinq Cours. »

Tels étaient les actes patents ; mais le représentant de la Belgique, M. le général comte Goblet, dut souscrire, en outre, à une Convention additionnelle secrète. Voici le texte que proposaient les plénipotentiaires des Puissances² :

1 NOTHOMB. — *Essai historique et politique sur la révolution belge.*

2 Comte GOBLET D'ALVIELLA. — *Des cinq grandes Puissances de l'Europe dans leurs rapports politiques et militaires avec la Belgique.*

« Il est entendu que, si S. M. le Roi des Belges succède à tous les droits que S. M. le Roi des Pays-Bas exerçait sur les forteresses élevées, réparées ou étendues dans la Belgique, en tout ou en partie, aux frais des Cours d'Autriche, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie, et qui doivent être conservées en vertu de la Convention patente de ce jour, il est également entendu qu'à l'égard de ces forteresses S. M. le Roi des Belges se trouvera placé dans la position où se trouvait S. M. le Roi des Pays-Bas envers les quatre Cours nommées ci-dessus, en vertu de son accession à leurs conventions réservées d'Aix-la-Chapelle du mois de novembre 1818, sauf les obligations qu'impose à S. M. le Roi des Belges, et aux quatre Cours elles-mêmes, la neutralité perpétuelle de la Belgique.

» En conséquence, dans le cas où, par malheur, cette neutralité venait à être menacée, S. M. le Roi des Belges concerterait avec les Cours d'Autriche, de la Grande-Bretagne, de Prusse ou de Russie, les mesures nécessaires pour le maintien des dites conventions, ainsi que pour la sûreté des forteresses conservées en Belgique, d'après la Convention particulière de ce jour. »

Le général Goblet fit de vains efforts pour engager les Puissances à renoncer à cet article séparé qu'il considérait comme inutile et compromettant. Mais « il leur répugnait de » s'avouer à elles-mêmes que les Traités de 1815 et leurs conséquences n'existaient plus pour la Belgique ». Le plénipotentiaire belge chercha, tout au moins, à empêcher la mention des stipulations d'Aix-la-Chapelle, et il réussit sur ce point. Le second paragraphe de l'article fut libellé de la manière suivante :

« Il est également entendu qu'à l'égard de ces forteresses, S. M. le Roi des Belges se trouve placé dans la position où se trouvait le Roi des Pays-Bas envers les quatre Cours ci-dessus, sauf les obligations qu'impose à S. M. le Roi des Belges et aux quatre Cours elle-mêmes, la neutralité perpétuelle de la Belgique.

» En conséquence, dans le cas où, par malheur, la sûreté des forteresses dont il est question viendrait à être compromise, S. M. le Roi des Belges concertera avec les Cours d'Autriche, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie, toutes les mesures

que réclamera la conservation de ces forteresses, toujours sous la réserve de la neutralité de la Belgique. »

Au moment de signer la Convention du 14 décembre, le général Goblet que la rédaction de l'article réservé ne satisfaisait pas encore, adressa aux Puissances une note destinée à préciser, d'une manière plus explicite encore, la nature des « droits auxquels succédait le Roi des Belges ». Cette note, dont nous reproduisons ici le texte, fut acceptée sans difficulté¹ :

» Le soussigné, plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges, a l'honneur de porter à la connaissance de Leurs Excellences les plénipotentiaires des Cours d'Autriche, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie, qu'il peut conclure et signer la Convention relative aux forteresses de la Belgique telle qu'elle fut arrêtée, d'un commun accord, dans la conférence tenue au Foreign-Office, le 3 de ce mois.

» Le soussigné ne peut se dispenser de déclarer, à cette occasion, qu'il considère : 1° que les droits auxquels succède Sa Majesté le Roi des Belges, et dont il est fait mention dans l'article séparé, sont ceux d'une souveraineté pleine et entière sur les forteresses en question, sauf les stipulations contenues dans la Convention patente et l'article séparé ; 2° que la position particulière de ce souverain entre les quatre Cours, relativement aux forteresses, se trouve expliquée par l'article séparé et secret qui prévoit le cas où, par malheur, la sécurité de ces forteresses se trouverait compromise. »

La prise en considération de cette note fut constatée par un Protocole dont la signature précéda immédiatement celle de la Convention. En voici les termes :

« Les plénipotentiaires d'Autriche, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie s'étant réunis avec le plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi des Belges, ont pris acte de la déclaration de ce dernier, portant qu'il était autorisé à conclure et à signer la Convention relative aux forteresses de la Belgique, arrêtée d'un

¹ COMTE GOBLET D'ALVIELLA. — *Les cinq grandes Puissances de l'Europe dans leurs rapports politiques et militaires avec la Belgique.*

commun accord, dans la Conférence tenue au Foreign-Office, le 3 de ce mois.

» La note du plénipotentiaire de la Belgique qui contient cette déclaration a été annexée au présent protocole, sub littera A. Cette note renfermant, outre la déclaration susmentionnée, une autre déclaration sur le sens dans lequel doivent être considérés les droits auxquels Sa Majesté le Roi des Belges succède et la position dans laquelle Elle se trouvera relativement aux forteresses, les plénipotentiaires d'Autriche, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie ont déclaré, de leur côté, qu'ils regardaient les termes dans lesquels le plénipotentiaire belge avait présenté les droits et la position d'un souverain, à l'égard des forteresses en question, comme entièrement conformes au sens et à l'esprit des transactions, qu'ils étaient prêts à conclure avec Sa Majesté le Roi des Belges.

» Sur cela, les plénipotentiaires des quatre Cours ont convenu de signer la Convention patente et l'article séparé et secret dont copies sont annexées au présent protocole, sub littera B et C. »

En reproduisant ce document, en 1863, M. le général Goblet faisait remarquer que, si les quatre Puissances avaient tenu à cet article séparé, ce n'était certes point pour le parti que l'on pouvait en tirer, mais parce qu'elles le regardaient comme une espèce de protestation contre l'atteinte portée aux Traités de 1815 par la révolution belge.

L'échange des ratifications de la Convention du 14 décembre 1831 avait été fixé au 31 mars 1832; mais il n'eut lieu que le 5 mai de cette année, le lendemain du jour où le Traité des XXIV articles fut ratifié par les Puissances et par la Belgique.

En vertu de la Convention du 14 décembre 1831, les fortifications devaient être démolies le 31 décembre 1833. Il n'en fut rien. L'opposition que fit la Hollande jusqu'en 1839 pour signer la paix avec la Belgique, détourna l'attention de l'Europe; le gouvernement belge, qui n'avait jamais soumis à l'approbation des Chambres l'Acte du 14 décembre, attendait son heure pour réorganiser le système de défense du pays, dans la plénitude de ses droits de souveraineté. Il n'entendait consulter que ses convenances et ses intérêts pour supprimer, en temps opportun, les

places fortes qu'il jugerait inutiles pour la défense militaire du royaume.

Il semble qu'une discussion qui eut lieu, à ce sujet, aux Chambres belges, en 1843, ait rappelé aux Puissances que la Convention du 14 décembre n'avait jamais reçu d'exécution. Les Cabinets de Vienne, de Berlin et de Londres en firent l'observation et engagèrent les Ministres du Roi Léopold à ne plus tarder à exécuter les engagements qu'ils avaient pris. Mais cet appel ne fut pas entendu ; la question ne devait recevoir de solution que le jour où elle fut réclamée par les intérêts mêmes du pays, considérés par les pouvoirs publics dans une complète et souveraine indépendance.

La Convention secrète de 1831, dont le texte fut reproduit pour la première fois en 1863, par M. le général Goblet, donna lieu, il y a quelques années, à une polémique de presse assez vive ; certains journaux étrangers voulurent y trouver le droit pour la Prusse d'occuper, en cas de guerre, certaines forteresses belges. M. Beernaert, Président du Conseil et Ministre des Finances, saisit cette occasion pour démontrer, du haut de la tribune nationale, l'inanité de ces allégations¹. Dans un discours remarquable, l'éminent homme d'État établit péremptoirement que la Belgique n'avait jamais tenu compte, et n'avait jamais eu à tenir compte, ni de la Convention patente du 14 décembre 1831, ni de la clause séparée ; qu'elle n'avait jamais cessé d'user sans restriction de ce droit de souveraineté que le général Goblet avait habilement fait reconnaître par les Puissances ; qu'elle avait modifié tout son système de défense sans consulter personne, et que, après avoir d'abord conservé des forteresses désignées pour être démolies, elle en avait ensuite démoli d'autres qui auraient dû être conservées.

« On sait, dit M. Beernaert, qu'aux termes de la Constitution belge, le Souverain peut, moyennant le contre-seing ministériel, conclure des traités ; mais, du moment où ces traités peuvent soit grever l'État, soit lier individuellement des Belges, ils n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des Chambres.

» Or, ni l'article séparé, ni même la Convention patente n'ont

¹ Chambre des Représentants, *Annales parlementaires*, séance du 13 août 1891.

jamais été soumis à la Législature et, partant, ils sont et devaient demeurer sans effet.

» L'article secret n'a d'ailleurs jamais eu aucune valeur pratique. Et comment aurait-il pu en être autrement, puisqu'il réserve et confirme les obligations de la Belgique du chef de la neutralité qui lui est garantie ?

» C'est ce que le général Goblet avait fait remarquer aux Puissances, lorsque cette convention additionnelle lui fut demandée.

» C'est ce qu'il constate de nouveau dans le livre dont je viens de parler et dont les négociations qui eurent lieu à Londres, à cette époque, forment l'objet :

« Quand, dit-il, on en vint à l'article séparé, je présentai de
 » nouveau toutes les considérations que j'ai précédemment déve-
 » loppées sur sa complète inutilité et sa nature compromettante ;
 » mais je n'eus pas de succès. Il répugnait aux quatre Puis-
 » sances de s'avouer à elles-mêmes que les Traités de 1815
 » n'existaient plus pour la Belgique. »

» Et un peu plus loin, il dit encore :

« Il était évident que, si les quatre Puissances tenaient encore
 » à l'article séparé, ce n'était certes pas pour le parti que l'on
 » pourrait en tirer, mais parce qu'elles le regardaient comme
 » une espèce de protestation contre l'atteinte portée aux Traités
 » de 1815 par la révolution belge. »

» En effet, du moment où la neutralité de la Belgique demeu-
 rait le principe dominant de la situation, il est évident qu'elle
 ne pouvait ouvrir ses forteresses à des troupes étrangères et, si
 cette neutralité elle-même venait à être menacée ou mise en
 péril, nous pouvons appeler les Puissances garantes à notre
 secours, sans avoir besoin, pour cela, d'invoquer aucune stipu-
 lation secrète.

»

» La clause secrète, sans force obligatoire pour le pays, n'a donc jamais eu d'importance.

» Et, de même que le général Goblet l'avait itérativement constaté, même au cours des négociations, le Roi Léopold I^{er} le constate à son tour dans une lettre qu'il lui écrivit sous la date

du 17 décembre 1831 et qui a été publiée dans la biographie du Roi par M. Juste.

» J'approuve, disait Sa Majesté, l'article séparé, qui est rédigé de manière à être tout à fait inoffensif. »

Le Traité du 14 décembre 1831 avait donc stipulé la démolition des ouvrages de fortification des places de Menin, Ath, Mons, Philippeville et Mariembourg; mais n'avait pas été exécuté.

Ces places fortes de 1815 ne constituaient pas, à la vérité, un obstacle à l'invasion du pays; mais présentaient, au contraire, un véritable danger pour la sécurité du royaume, car elles eussent été précieuses à l'ennemi qui aurait tenté de s'emparer de la Belgique. Elles nécessitaient d'ailleurs d'importantes garnisons pour être mises à l'abri d'une surprise.

Il importait de modifier profondément les moyens de défense du pays pour répondre, autant que possible, aux exigences de sa situation politique, militaire et financière¹. « Il fallait au moins par de bonnes dispositions éloigner les probabilités d'une violation de territoire, tout en constituant un système tel que, si cette malheureuse circonstance venait à se réaliser, le pays fut délivré le plus promptement possible des fléaux de la guerre. C'était là incontestablement le but des quatre Puissances qui avaient provoqué la Convention du 14 décembre 1831; elles considéraient la Belgique comme impuissante à s'opposer directement à l'agresseur, et elles voulaient qu'on leur ménageât les moyens de menacer ses communications quand elles arriveraient au secours du pays envahi. »

Le Ministère comprit, enfin, que le moment était venu de donner satisfaction à l'opinion publique qu'émouvait profondément l'absence de toute organisation de nos moyens de défense et, par un arrêté du 15 septembre 1847, il institua une Commission militaire, composée de nombreux généraux et officiers supérieurs, qu'elle chargea de l'examen de toutes les questions relatives à l'armée.

¹ Comte GOBLET D'ALVIELLA. — *Des cinq grandes Puissances de l'Europe dans leurs rapports politiques et militaires avec la Belgique.*

Cette Commission nomma dans son sein un Comité de défense qui reconnut bientôt que trois conditions s'imposaient tout d'abord à toute solution du problème soumis à ses délibérations : 1° Préserver le pouvoir de toute désorganisation, en mettant en sûreté le centre d'action du gouvernement ; 2° assurer à l'armée en campagne, contrainte de se retirer devant des forces supérieures, une position de retraite qui ne la privât pas de relations avec le pouvoir ; 3° favoriser d'une manière décisive les opérations des armées de secours.

Le Comité proposa donc, au commencement de l'année 1848 :

1° De raser les places de Menin, Ypres, Ath, Philippeville et Mariembourg ;

2° De faire d'Anvers la base d'opération et le lieu de refuge de l'armée en campagne, et d'y créer à cet effet un camp retranché, composé de sept fortins et d'une lunette¹.

Ces propositions furent renouvelées par la Commission instituée par arrêté royal du 14 octobre 1851 pour examiner l'établissement militaire du pays, et les forteresses furent démolies durant les années 1853 à 1856 ; quant au camp retranché d'Anvers, commencé en 1852, il fut entièrement terminé en 1854.

Voici sur quels principes reposait, en 1854, le système de défense de la Belgique¹ :

1° Destruction d'une partie des places fortes élevées, après 1815, dans un but et pour des éventualités qui n'existaient plus ;

2° Conservation des forteresses qui, au point de vue de la neutralité belge, pouvaient servir à notre défense propre, ou, en cas d'invasion, favoriser les opérations des armées protectrices de notre indépendance et de notre nationalité ;

3° Organisation d'une armée de 100,000 hommes, dont 60,000 pour l'armée de campagne et 40,000 pour la réserve, destinée à la garnison des places fortes ; une partie de celle-ci

¹ BRIALMONT. — *Anvers et la défense du pays*. Dans la « Belgique Illustrée ».

¹ Procès-verbaux des séances de la Commission instituée, en 1866, pour examiner l'organisation de l'armée. Rapport de la Sous-Commission.

devait être organisée de façon à renforcer au besoin les forces actives et à coopérer à leurs opérations;

4° Enfin, création d'un camp retranché en avant d'Anvers, destiné à servir d'abri au gouvernement en temps de guerre et au besoin, en cas d'isolement, de refuge à l'armée.

Comme le disait le général baron Guillaume¹, l'organisation militaire d'un pays ne peut ni ne doit rester immuable et stationnaire; elle est nécessairement subordonnée à la situation politique; les inventions nouvelles, les perfectionnements de la science militaire conduisent en outre à des modifications dans l'organisation des armées.

Si nous jetons, dès à présent, un coup d'œil retrospectif sur les circonstances qui, depuis l'émancipation politique de la Belgique, ont présidé à l'organisation militaire, nous constatons, en effet, que des modifications profondes dans notre système de défense se sont imposées invinciblement par suite des changements considérables qu'ont subis notre état politique et nos relations avec les nations voisines.

Durant les premières années qui ont suivi les événements de 1830, alors que l'indépendance et la neutralité de la Belgique venaient d'être proclamées et garanties par les grandes Puissances de l'Europe, la Belgique ne pouvait avoir d'autre préoccupation militaire que de se créer une armée assez forte pour soutenir une lutte éventuelle avec la Hollande.

Après la signature du Traité de 1839 et l'établissement de relations cordiales avec nos voisins d'outre-Moerdyk, la Belgique, comprenant que, pour être efficace et utile, la neutralité devait être armée, s'appliqua à se mettre en mesure de remplir dignement les devoirs que l'Europe lui avait imposés; son système militaire n'avait à prévoir que les atteintes qui pourraient être portées à sa neutralité.

A la chute du trône du Roi Louis-Philippe, la sécurité dont le pays avait joui précédemment fut ébranlée; l'avènement du régime républicain en France, d'abord; la création ensuite de

¹ Général baron GUILLAUME. — *Histoire militaire et État militaire dans la « Patria Belgica ».*

L'Empire napoléonien firent naître des craintes patriotiques pour l'intégrité de nos frontières; la prévision d'une lutte à soutenir pour sauvegarder l'indépendance nationale amena le pays à prendre de nouvelles mesures pour sa défense. C'est de 1848 que date le premier projet d'établir sous Anvers un refuge pour l'armée et la nation, et la loi organique de 1853 porta à 100,000 hommes l'effectif général de l'armée.

Les ouvrages du camp retranché d'Anvers, établi en 1854, avaient peu de valeur; ils furent bientôt reconnus insuffisants; ils n'étaient plus en rapport avec les progrès accomplis dans l'art de l'ingénieur, et ils nuisaient au développement de la ville. « Cédant aux vives instances de la population, le gouvernement proposa, en 1858, d'agrandir l'enceinte espagnole au nord de la place, de manière à incorporer dans la ville 187 hectares de terrains, et de construire au delà des fortins existants, six grands forts, dont les distances à la tour de la cathédrale auraient varié entre 4,000 et 5,000 mètres. Cette solution eût exigé une dépense de 20,200,000 francs. Elle parut insuffisante à la population et au commerce qui demandaient la démolition totale de la vieille enceinte et l'incorporation de tous les faubourgs dans une enceinte nouvelle, cinq fois plus grande; elle parut insuffisante aussi et même défectueuse à l'élément militaire, parce que les nouveaux forts eussent été trop rapprochés de la ville pour mettre celle-ci à l'abri du bombardement, et parce que la vieille enceinte n'était plus défendable, à cause de l'imperfection de ses ouvrages et des énormes faubourgs qui en masquaient les feux¹. »

Le plan du gouvernement fut repoussé par la Chambre, dans la séance du 4 août 1858. Comme le dit le général Brialmont, cet échec fut causé par les défauts du projet; le principe même de l'extension des fortifications n'était pas en cause. On reconnaissait que l'armée nationale ne pouvait trouver, dans le système des fortifications alors existant, un appui suffisant pour l'accomplissement de sa tâche patriotique. On savait que les traités qui proclament notre indépendance prouvent que la défense de la

1. Général BRIALMONT. — *Anvers et la défense du pays*, dans « *La Belgique Illustrée*. »

neutralité est, pour la Belgique, une dette du pays vis-à-vis de l'Europe. On n'ignorait pas les enseignements de l'histoire qui démontrent qu'une neutralité désarmée, purement diplomatique, est un vain mot ; mais un dissentiment s'était élevé entre le gouvernement et la section centrale de la Chambre sur l'unique point de savoir si l'agrandissement général d'Anvers serait immédiatement et complètement réalisé. Le gouvernement se bornait à demander un agrandissement partiel qu'il comptait compléter plus tard. La section centrale, effrayée par le danger qu'offrirait pour Anvers et pour le pays, en cas de guerre, la période transitoire, voulait immédiatement établir cette vaste enceinte vers laquelle le Ministère n'entendait marcher que pas à pas¹.

Voici la résolution finale prise par la section centrale chargée de l'examen du projet de 1858, et consignée dans le rapport du général Goblet :

« La section centrale, par toutes les considérations qui précèdent, est d'avis que, si c'est à Anvers que l'on entend concentrer la défense du pays, il est indispensable de démolir l'enceinte actuelle, d'en construire une nouvelle à la hauteur des fortifications existantes, en supprimant toutefois le n° 4, et enfin d'exécuter en avant de l'enceinte nouvelle les forts du camp retranché proposés par le gouvernement. »

L'année suivante, le Ministère soumit la question de la défense nationale et celle de l'agrandissement d'Anvers à une Commission militaire, composée de 27 membres, qui se prononcèrent en faveur d'un système de défense concentrée, et la création à Anvers d'un pivot stratégique de premier ordre, composé d'une grande enceinte et d'une ligne de forts détachés².

Voici les résolutions votées par la Commission :

1° Le principe d'une grande enceinte couvrant Borgerhout et Berchem ;

2° La création d'une ligne de forts détachés en avant de cette enceinte ;

¹ *Recueil des pièces imprimées par ordre de la Chambre des Représentants. Session extraordinaire de 1859. Rapport de M. ORTS, n° 14.*

² Général BRIALMONT. — *Anvers et la défense du pays*, dans « la Belgique Illustrée »

3° L'application à l'enceinte et aux forts du tracé polygonal à caponnières flanquantes, de préférence au tracé bastionné ;

4° La reconstruction des forts La Perle et Philippe, sur le Bas Escaut, l'établissement d'un petit fort à l'emplacement de l'ancien fort La Croix, la création d'une flottille de canonnières pour la défense du fleuve et des polders inondés ; enfin, l'établissement de petits postes fortifiés pour la protection des digues intérieures.

C'est dans la séance du 20 juillet 1859 que le gouvernement présenta aux Chambres un projet de loi destiné à la fois à donner une importante extension aux fortifications d'Anvers, et à accorder une satisfaction aux intérêts du commerce et de la population par un agrandissement notable de la cité.

Nous reproduisons ici la note que le Cabinet remit à la Chambre pour justifier ses propositions¹ :

« La discussion et le rejet du projet de loi sur les fortifications d'Anvers, dans la session de 1858, imposaient au gouvernement le devoir de soumettre à un nouvel examen l'ensemble des questions relatives à la défense générale du pays.

» Cet examen a été fait par une Commission de vingt-sept membres choisis parmi les officiers de toutes armes qui, en raison de leurs positions spéciales, de leurs travaux personnels ou même de la divergence de leurs vues, pouvaient se livrer avec fruit à la discussion des points controversés.

» La Commission a été unanime pour reconnaître que, dans l'état actuel de l'art de la guerre, le système de défense du pays doit être basé sur le principe de la concentration des forces défensives, principe incompatible avec le maintien de toutes les places frontières créées après 1815, en vue d'une situation qui n'existe plus.

» Ces places ont d'ailleurs, pour la plupart, perdu leur importance militaire par suite des nombreuses voies de communication qui sillonnent nos frontières et par suite des bâtisses nuisibles à la défense que l'on a élevées dans le voisinage de quelques-unes, en contravention à la loi sur les servitudes.

¹ *Recueil des pièces imprimées par ordre de la Chambre des Représentants. Session extraordinaire de 1859. N° 4.*

» En disséminant notre armée dans un cordon de places construites pour la défense du royaume des Pays-Bas et qui, dans certaines éventualités, devaient être occupées par 60,000 hommes de troupes étrangères, nous serions faibles partout et le pays n'aurait qu'une sécurité apparente.

» Frappée de cet inconvénient et s'inspirant des opinions émises sur la défense des petits États par les plus illustres capitaines, la Commission a proposé de ne garder que les places existantes au nombre strictement nécessaire, et de concentrer notre armée et notre matériel de guerre sur une grande position stratégique organisée pour une défense opiniâtre.

» Après une discussion approfondie sur le choix de cette position, la Commission s'est prononcée pour Anvers qui, sous tous les rapports, a été jugée préférable à la position de Bruxelles comme centre de la défense nationale.

» Il a été reconnu que la position d'Anvers présente, au point de vue militaire, des avantages tels que notre armée, concentrée sur ce point, pourrait, dans toutes les hypothèses d'invasion, jouer un rôle plus important et protéger plus efficacement le pays que ne le feraient des détachements de quelques mille hommes disséminés dans des places fortes, sans influence désormais sur les opérations de la guerre.

» Le gouvernement n'a su méconnaître ce grand principe, déjà admis en 1847, et qui a été partiellement appliqué, peu de temps après, par la construction du camp retranché actuel.

» Il s'agit aujourd'hui d'appliquer ce principe d'une manière plus complète en assurant à l'armée les moyens de tirer de la position d'Anvers tout le parti possible.

» Consultée sur ce point, la Commission a été d'avis que l'intérêt militaire, autant que les intérêts du commerce et de la population, rendent nécessaire l'agrandissement général de la place d'Anvers.

» L'agrandissement au nord, présenté dans la session extraordinaire de 1858, lui a paru moins avantageux que l'agrandissement général admis en principe par le gouvernement dès 1856. Ce dernier agrandissement donne une satisfaction complète aux intérêts commerciaux du pays et de la ville d'Anvers et constitue, tant sous ce rapport que sous le rapport militaire, une solution

définitive satisfaisant à tous les besoins du moment comme à toutes les nécessités de l'avenir.

» Parmi les avantages que présente le projet définitif soumis à la Législature, on peut signaler les suivants :

» 1° La ligne de forts du camp retranché se trouvant à 6,700 mètres environ du centre de la ville d'Anvers, on peut considérer cette ville comme à l'abri d'un bombardement, même en tenant compte de la grande portée des nouvelles bouches à feu ;

» 2° L'enceinte, enveloppant les faubourgs de Berchem et de Borgerhout, pourra, en cas de siège, recevoir toutes les forces disponibles du pays et l'immense matériel nécessaire à sa défense, sans qu'il en résulte le moindre encombrement ;

» 3° L'armée trouvera, en avant comme en arrière de cette enceinte, de larges espaces libres favorables à la défense et au campement des troupes ;

» 4° La nouvelle enceinte n'ayant pas, comme l'enceinte actuelle, de vastes faubourgs au pied des glacis, pourra se défendre énergiquement et assurer au camp retranché une protection efficace.

» Le gouvernement n'a jamais méconnu ces avantages. Tous les projets présentés pour l'établissement d'un nouveau système de forts détachés ont été conçus de manière à n'apporter aucun obstacle à l'agrandissement général de la ville et, dans la discussion qui a eu lieu l'année dernière à la Chambre, on n'a pas contesté que, dans l'avenir, l'agrandissement général deviendrait nécessaire aussi bien au point de vue militaire qu'au point de vue des intérêts de la population.

» Depuis cette discussion, plus de trois cents constructions particulières ont été élevées dans l'intérieur du camp retranché, et tout fait présager que le mouvement ascendant de la population d'Anvers — qui, depuis quelque temps, s'accroît de 3000 âmes par an — ne s'arrêtera pas.

» En présence de cette situation et de l'avis exprimé par la Commission, le gouvernement n'hésite pas à soumettre à la Législature un projet d'ensemble qui, par ses avantages nombreux et, surtout, par le système de la centralisation des forces défensives qu'il consacre définitivement, aura pour résultat de donner satisfaction à un grand intérêt civil, et de permettre à la

Belgique de remplir dignement et efficacement les devoirs que sa neutralité lui impose. En votant ce projet, la Législature augmentera la confiance et la force morale de l'armée et la sécurité du pays, tout en donnant à l'Europe une nouvelle preuve de patriotisme et d'intelligence politique.

» Le gouvernement aura soin de régler les travaux de cette entreprise nationale de manière que notre principale position défensive acquière, dès le commencement des travaux, un nouveau degré de force.

» Le système de fortifications adopté et la combinaison de la nouvelle enceinte avec la ligne des fortins existants, permettront d'atteindre ce but sans la moindre difficulté.

» Pour ce qui regarde la nature et l'importance des ouvrages proposés, il suffira de faire observer que le gouvernement n'a rien négligé pour que les nouvelles fortifications d'Anvers fussent à la hauteur des progrès que l'art de l'ingénieur et celui de l'artillerie ont réalisés en Belgique et dans d'autres pays.

» Le projet soumis à la Législature comporte :

» 1° La construction d'une enceinte fortifiée partant de l'Escaut, entre le fort du Nord et l'ancien fort Piémontel, passant entre Dam et Merxem et entre Borgerhout et Deurne, puis longeant la gorge des forts n° 4, 3, 5, 6 et 7, et se reliant à la citadelle actuelle ;

» 2° L'établissement d'un système de forts détachés, dont le plus rapproché se trouve à 2,500 mètres environ de la nouvelle enceinte ;

» 3° La construction d'un ouvrage destiné à servir de réduit à un fort en terre que l'on construira, en cas de siège, devant Merxem, pour empêcher le bombardement de la ville de ce côté ;

» 4° La construction d'un fort en terrassements sur la rive gauche de l'Escaut, en regard d'Austruweel, fort destiné à compléter le système de défense du fleuve.

» Ces travaux sont évalués à 48,927,000 francs : 20,000,000 seraient prélevés sur le produit de l'emprunt ; 18,927,000 francs seraient couverts par les ressources ordinaires ; les 10,000,000 restants le seront au moyen de pareille somme que la ville d'Anvers s'est engagée à verser dans les caisses de l'État.

» La Chambre comprendra que le gouvernement ne peut livrer à la publicité les documents relatifs aux travaux de la Commission instituée par lui. Ces documents, assez volumineux, les plans et devis détaillés des ouvrages à construire, ainsi que plusieurs mémoires et notes explicatifs des décisions prises, sont réunis et déposés au Département de la Guerre. Le chef de ce Département et les membres de la Commission, qu'il a désignés dans ce but, seront à la disposition de MM. les membres de la Législature qui voudraient prendre communication de ces documents, ou qui désireraient recevoir des explications détaillées sur toutes les parties du système de défense et de fortifications soumis à leurs délibérations. »

Après de vifs débats, le projet du gouvernement fut adopté par la Chambre des Représentants, dans sa séance du 30 août 1859, par 49 voix contre 29 et 5 abstentions; et par le Sénat, dans sa séance du 7 septembre, par 31 voix contre 15 et 5 abstentions.

Nous donnerons ici, encore une fois, la parole à l'éminent ingénieur qui, après avoir élaboré les plans des fortifications d'Anvers, en a dirigé l'exécution. Il nous donnera, sur ces travaux, quelques détails intéressants¹ :

« La loi qui décrète l'agrandissement d'Anvers et la construction des nouvelles fortifications est du 8 septembre 1859.

» Les travaux furent adjugés en un seul lot, le 30 novembre, à la Compagnie des matériels de chemin de fer, à la tête de laquelle se trouvaient trois hommes de talent et d'initiative : M. Du Pré, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées; M. François Pauwels, industriel, et M. Félix Pauwels, architecte.

» L'entreprise comprenait quatorze millions de mètres cubes de terrassements et un million de mètres cubes de maçonneries. Elle devait être terminée en quatre ans. Pour remplir cette condition, il fallut déployer une activité prodigieuse et prendre des mesures exceptionnelles, en rapport avec l'étendue et la difficulté du travail. L'hiver suffit à la société pour réunir l'immense matériel qui lui était nécessaire : brouettes, camions, planches

¹ General BRIALMONT. — *Anvers et la défense du pays*. Dans la « Belgique Illustrée ».

de roulage, pilons, sonnettes, machines d'épuisement, locomotives, waggons, moulins à mortier, etc. ; pour recruter un nombreux personnel de surveillance et d'exécution : ingénieurs, piqueurs, comptables, ouvriers, etc. ; pour construire des embarcadères, des chemins de fer, des écuries pour plusieurs centaines de chevaux de trait, des baraques pour le logement des ouvriers, un hôpital pour les travailleurs malades, etc.

» Il fallut en outre acquérir et organiser de vastes briqueteries, la production ordinaire de la province d'Anvers étant insuffisante pour un travail aussi colossal. Ces briqueteries où plusieurs milliers d'ouvriers furent logés et nourris par les soins de la société, produisirent en moyenne quinze cent mille briques par jour.

» Pour transporter les matériaux, depuis les briqueteries et les quais d'Anvers jusqu'aux points où ils devaient être mis en œuvre, il fallut construire 75 kilomètres de chemins de fer, acquérir sept locomotives et six cents waggons.

» Afin d'assurer la prompte exécution des travaux, de maintenir l'ordre dans les chantiers et de prévenir le renchérissement exagéré du prix de la main-d'œuvre, le gouvernement mit à la disposition des entrepreneurs 6,000 soldats d'infanterie, qui travaillèrent les uns comme terrassiers, les autres comme maçons.

» Les terrassements furent entamés, le 3 mars 1860, au fort n° 3, et, peu de jours après, à la citadelle du Nord.

» Pendant les années 1861, 1862, 1863 et 1864, il y eut, en moyenne, 13,000 ouvriers sur les chantiers et 5,000 dans les briqueteries et dans les carrières appartenant à la société.

» Grâce à toutes ces mesures, les travaux purent être achevés dans le délai prescrit. Pour les diriger et les surveiller, il fallut le concours de cinquante officiers du génie et de trente officiers d'infanterie.

» Malgré la grande rapidité avec laquelle on éleva les terrassements et les maçonneries, aucun accident de quelque importance ne s'est produit ni pendant ni après l'exécution.

» La vieille enceinte n'avait qu'un espace intérieur de 250 hectares. Les nouvelles fortifications portèrent cet espace à 1,300 hectares. Elles comprenaient une enceinte de onze fronts de 1,000 mètres environ de longueur, une nouvelle citadelle

(citadelle du Nord) occupant une superficie de 136 hectares, la vieille citadelle du duc d'Albe (citadelle du Sud) que l'on crut devoir conserver provisoirement, et huit forts, espacés de 2,000 mètres et occupant chacun une surface de 36 hectares. Le fort le plus rapproché est à 3,000 mètres de l'enceinte et le plus éloigné, à 4,500 mètres; la distance moyenne des forts à la tour de Notre-Dame est de 7,500 mètres.

» Pour l'exécution de ces travaux, les Chambres votèrent un premier crédit de 48,925,000 francs, en 1859, et un second crédit de 5,575,000 francs en 1864.

» Les terrains expropriés, d'une contenance de 784 hectares, ont coûté 10,723,000 francs.

» Le prix total des nouvelles fortifications s'est donc élevé à 54,500,000 francs, y compris dix millions payés par la ville d'Anvers, en échange des terrains occupés par les vieilles fortifications, qu'on lui remit le 8 septembre 1864. »

Nous avons indiqué plus haut à quelles préoccupations obéirent nos gouvernants dans l'organisation des forces défensives du pays, pendant les trente années qui suivirent la révolution. Jusqu'en 1839, on n'eut en vue que la situation de la Belgique vis-à-vis de la Hollande; jusqu'en 1848, notre système militaire n'avait à prévoir que les atteintes qui pouvaient être portées à notre neutralité; à partir de 1848, on dut prévoir l'éventualité d'une menace d'invasion et d'annexion.

Les changements que les événements de 1870 apportèrent aux limites des grands États voisins de la Belgique, nous apportèrent de nouveaux soucis et nous imposèrent de nouveaux devoirs. Nous n'avions plus seulement à redouter une menace d'annexion toujours possible, mais à nous prémunir contre la violation de notre neutralité par le passage de belligérants au travers de notre territoire. Il s'agissait de faire disparaître — de diminuer, tout au moins — les avantages que nos puissants voisins pourraient retirer de la violation de nos frontières; il fallait intercepter les principales voies qui relient l'Allemagne à la France. C'est de cette pensée que sont nées les fortifications de la Meuse décrétées en 1887, et exécutées sur les plans et sous la direction du géné-

ral Brialmont. Un barrage a été établi sur la vallée de la Meuse par l'édification des forts de Liège et de Namur.

Mais la construction de ces deux places n'a pas modifié le système général de notre défense nationale, et n'a diminué en rien l'importance qui avait été assignée à la position d'Anvers.

« En résumé, disait M. le général Brassine¹, en fortifiant la Meuse, le gouvernement n'a, en aucune façon, voulu blâmer le système de défense adopté en 1859, sous l'empire de préoccupations politiques toutes différentes de celles d'aujourd'hui. Il a voulu parer à une situation internationale nouvelle par des moyens qui s'y trouvent appropriés. La grande œuvre de 1859 n'a donc pas été désavouée; elle a été seulement modifiée et complétée pour répondre aux éventualités que nul homme politique n'aurait pu prévoir, il y a trente ans. »

Le système de défense de la Belgique restait tel qu'il avait servi de base à l'organisation de l'armée en 1868; il consistait alors, comme il consiste encore aujourd'hui, à opposer une résistance aussi énergique, aussi longue que possible à tout ennemi extérieur qui chercherait à envahir le pays; puis, dans le cas où la résistance serait rendue impossible, par la supériorité numérique de l'envahisseur, à concentrer l'armée derrière les Nèthes et, finalement, dans le camp retranché d'Anvers, où elle attendrait, soit le moment favorable pour un retour offensif, soit le concours d'une armée de secours².

Aussi le gouvernement avait-il pour devoir de maintenir les fortifications d'Anvers au niveau de tous les progrès de la science militaire, de telle sorte qu'elles fussent toujours, et en tout temps, en situation de remplir le rôle qui leur fut assigné.

En 1870, on construisit trois grands forts, situés l'un sur la rive droite de l'Escaut, en avant de Merxem, et les deux autres sur la rive gauche, en avant de Cruybeke et de Zwyndrecht.

On établit, en même temps, entre ce dernier fort et le fort de Sainte-Marie, une digue défensive destinée à battre l'inondation

¹ Discours du général Brassine, au Sénat, le 4 avril 1894.

² Général Baron GUILLAUME. — *Histoire militaire et État militaire dans la « Patria Belgica »*.

de la rive gauche et à l'empêcher de s'étendre sur la zone comprise entre la Tête de Flandre et le Blokkersdyk.

On rasa ensuite le fortin Sainte-Marie, et l'on y substitua un fort bastionné de grande dimension, qui fut renforcé ensuite par une puissante batterie cuirassée en fonte durcie, du système Gruson.

On établit deux forts à coupoles sur les emplacements de La Perle et de Saint-Philippe¹.

Les sièges entrepris par les Allemands en 1870, ayant démontré la possibilité de bombarder des villes à des distances allant jusqu'à 7,000 mètres, le gouvernement belge reconnut que les forts du camp retranché de 1859 n'étaient plus suffisants pour mettre la ville d'Anvers à l'abri d'un bombardement; il devenait nécessaire d'établir des ouvrages nouveaux à une distance beaucoup plus grande.

Cette ligne avancée fut commencée en 1878 par la construction de deux forts, à Waelhem et à Lierre; elle fut continuée plus tard par la construction du fort de Schooten et des redoutes du chemin de fer et de Cappellen.

On construisit également, en 1882, le fort de Rupelmonde sur la rive gauche de l'Escaut, en remplacement de la citadelle de Gand démolie, et d'un ouvrage projeté sur la rive gauche de l'Escaut à Termonde².

Pour nous résumer³, nous dirons que le système défensif de la position d'Anvers se compose : d'une enceinte, de deux ceintures de forts, redoutes, et d'un système spécial pour la défense du Bas-Escaut; soit donc, en dehors de ce dernier, trois lignes de défense que nous allons faire connaître :

1° L'enceinte est située sur la rive droite seulement.

Elle a son origine au nord, à l'Escaut, en deçà du canal Saint-Jean, situé dans les polders d'Austruweel; elle contourne la ville, ainsi que les faubourgs de Berchem et de Borgerhout, pour

1 Général BRIALMONT. — *Anvers et la défense du pays*. Dans « La Belgique illustrée ».

2 Procès-verbaux des séances de la Commission chargée de l'étude des questions relatives à la situation militaire 1900-1901. Discours de M. le général LIENART.

3 Nous empruntons cette énumération des ouvrages de défense de la position d'Anvers à la brochure : *Deuxième agrandissement général d'Anvers*, par le colonel VAN BEVER.

aboutir au sud, à proximité de la grande écluse, située dans la digue de l'Escaut ;

2° La première ceinture d'ouvrages défensifs comprend : Le fort de Merxem, les forts nos 1 à 8, les forts de Cruybeke, de Zwyndrecht et la digue défensive jusqu'au fort Sainte-Marie.

Le fort de Merxem est situé au nord-est de l'enceinte, à 9 kilomètres environ de la digue de mer ; le fort n° 1 est à l'est du fort de Merxem, dont il est distant d'environ 5 kilomètres, et six kilomètres suivant la ligne de défense. Les intervalles entre les forts nos 1 à 8 varient de 1,200 à 1,700 mètres.

Le dernier est à 800 mètres environ de la digue de mer, soit donc à environ 1,200 mètres de la digue opposée ou rive gauche.

Le fort de Cruybeke est à environ 2,500 mètres en retraite sur la ligne de défense des ouvrages précédents, et à 200 mètres environ de la digue de mer.

L'intervalle entre les forts de Cruybeke et de Zwyndrecht est d'environ 1,600 mètres.

La distance entre ce dernier fort et celui de Sainte-Marie est d'environ 4,400 mètres.

3° La seconde ceinture d'ouvrages défensifs comprend : La redoute de Cappellen, les forts de Schooten, de Lierre, la redoute du chemin de fer, les forts de Waelhem et de Rupelmonde.

La redoute de Cappellen est à environ 9 kilomètres au nord de l'enceinte, à 10 kilomètres environ de la digue de mer et à 7 kilomètres environ de la limite de l'inondation défensive.

Les intervalles entre le fort de Schooten et les ouvrages collatéraux sont d'environ 6,000 mètres et 20,000 mètres ; ils sont de 8,000 mètres et de 2,200 mètres à gauche et à droite de la redoute du chemin de fer.

Le fort de Waelhem se trouve à environ 14 kilomètres au sud de l'enceinte, et à 16,600 mètres de la digue de mer.

La plus grande partie de territoire, qui s'étend sur la rive gauche du Rupel-Nèthe, doit être submergée par les inondations défensives à tendre avant l'investissement. Nous devons donc admettre que c'est la digue Rupel-Nèthe renforcée par les inondations défensives qui a fait donner cette grande extension à la ligne de défense de la position.

La défense du territoire désigné sous la dénomination de Bas-Escaut se compose d'un groupe de trois forts, dont deux situés sur la rive gauche et un troisième sur la rive droite; d'une batterie sous-marine de torpilles et d'un barrage aux torpilles mixtes. Les forts de Lillo et Liefkenshoek ont été déclassés en 1894, comme inutiles pour protéger Anvers contre une attaque navale. Ils sont désarmés.

La défense des terrains longeant les rives du fleuve en aval d'Anvers est demandée à leur submersion, et au concours de quatre redoutes, situées au milieu des polders.

Malgré l'importance des travaux accomplis pour la défense d'Anvers et du Bas-Escaut, malgré les nombreuses améliorations et les compléments importants qui y ont été apportés, — et dont nous venons de citer les principaux — la question des fortifications d'Anvers est plus que jamais à l'ordre du jour. Des travaux nouveaux et très considérables sont réclamés, tant au nom des intérêts locaux de notre métropole commerciale, que pour répondre aux nécessités de la défense nationale.

Depuis 1863, des groupes anversois réclamaient la démolition de l'enceinte et de la citadelle du Nord, dont la défense devait entraîner, selon eux, la ruine et la destruction de la ville et qui empêchaient le développement de la cité. Aucun échec ne rebuta leur persévérance. De même qu'ils avaient obtenu, en 1874, la démolition de l'ancienne citadelle du Sud qui avait été cédée, en 1870, par l'État au docteur Strousberg, pour y créer un quartier nouveau, ils obtinrent aussi, en 1881, la cession du terre-plein de la citadelle du Nord et des terrains militaires voisins.

Voici le texte de la Convention qui fut conclue, à cet effet, entre le gouvernement et la ville d'Anvers, le 19 janvier 1881 :

« ARTICLE PREMIER. — L'État belge cède en toute propriété à la ville d'Anvers, qui accepte, les immeubles suivants :

» 1° Le terre-plein de la citadelle du Nord et les terrains adjacents ou voisins, d'une contenance de 33 hectares, 82 ares et 94 centiares, figurés aux deux plans ci-annexés;

» 2° La Maison Hanséatique, d'une superficie de 49 ares 56 centiares, située à Anvers entre les deux anciens bassins, faisant front à l'est au quai de Hambourg et limitée des autres côtés par la place Hanséatique, les quais de Brème et de Lubeck, cadastrée s^m A, n° 30 ;

» 3° L'ancienne caserne de Hesse, située place de Hesse, à Anvers, cadastrée s^m B, n° 182, pour une contenance de 14 ares 53 centiares ;

» 4° Un terrain de 227^m.16, restant de la parcelle de 3,692^m.81, située près de l'emplacement de l'ancien canal de l'Ancre, à Anvers, dont il a été fait une emprise de 1,421^m.65, cédée à la ville d'Anvers suivant convention en date du 13 septembre 1878, pour être incorporée dans la voie de trente mètres de largeur établie entre les quais de l'Escaut et l'avenue du Commerce.

» ART. 2. — Il s'engage, en outre, à exécuter à ses frais, risques et périls, dans le délai de deux ans, à compter de la date de la publication au *Moniteur* de la loi approuvant la présente convention, le détournement du petit et du grand Schijn, par l'avant-fossé de l'enceinte fortifiée et de la citadelle du Nord, à partir du point où ce cours d'eau se jette actuellement dans l'avant-fossé du front 4-5.

» Ce travail sera effectué de façon à ne pas intercepter la communication des eaux à la porte du Schijn, entre l'intérieur de la ville et l'extérieur de l'enceinte.

» ART. 3. — La ville d'Anvers s'engage à payer à l'État, tant comme prix d'achat des immeubles énumérés dans l'article premier que pour sa part d'intervention, fixée à forfait, dans les travaux qui font l'objet de l'article 2, une somme de trois millions sept cent soixante-seize mille francs.

» Cette somme sera due à partir du jour de la délivrance des immeubles vendus, qui aura lieu aussitôt après l'approbation de la présente convention.

ART. 4. — La ville d'Anvers s'engage à conserver l'intégralité ou telle partie de la somme stipulée en l'article précédent qu'il conviendra au gouvernement de ne pas recevoir au comptant ;

elle s'oblige à payer sur la somme, dont elle demeurera ainsi débitrice, un intérêt annuel de fr. 3.75 p. c.

Le gouvernement aura la faculté de réclamer en tout temps, moyennant un préavis de deux mois, le paiement de telle partie du prix qu'il jugera utile.

Toutefois, si les sommes dont le paiement a été demandé ne s'élèvent pas au moins à un million le 1^{er} janvier 1884, à deux millions le 1^{er} janvier 1885, à trois millions le 1^{er} janvier 1886, la ville d'Anvers aura la faculté de se libérer à chacune de ces dates, jusqu'à concurrence des sommes précitées. Elle remboursera, le 1^{er} janvier 1887, le montant intégral des sommes dont elle sera encore débitrice à cette date.

ART. 5. — Les immeubles vendus seront délivrés à la ville d'Anvers dans l'état où ils se trouvent actuellement.

Toutefois le Département de la Guerre se réserve la faculté d'enlever des fronts intérieurs destinés à être démolis et des glacis de la place d'armes de ces fronts, et ce sans avoir à payer aucune indemnité, cent mille mètres cubes de terre, ainsi que tous les matériaux en fer, pierre, pavé, briques et bois qu'il lui conviendra d'utiliser. Ces terres et ces matériaux seront enlevés dans le délai de quinze mois à compter du jour de la publication de la loi approuvant la présente convention.

ART. 6. — La ville d'Anvers soumettra à l'approbation du gouvernement les plans des établissements maritimes pour la construction desquels le terre-plein de la citadelle du Nord lui est cédé. Ces plans contiendront l'indication des voies de communication de toute nature que la ville se propose d'ouvrir et celle des terrains dont elle jugera l'expropriation nécessaire pour l'exécution de ces travaux. L'approbation sera donnée dans le délai de six mois à dater de la remise des plans quant à l'emplacement et au dispositif de l'écluse de mer, et dans le délai de trois mois pour tous les autres ouvrages.

Le gouvernement s'engage envers la ville d'Anvers à établir les voies et les installations de chemin de fer nécessaires à une bonne exploitation des nouveaux bassins. La ville mettra gratuitement à la disposition de l'État les terrains nécessaires à cet effet.

ART. 7. — La ville d'Anvers s'engage à appliquer aux nouveaux bassins les mêmes règlements-tarifs que ceux qui régissent les bassins actuellement existants.

ART. 8. — Les travaux à effectuer par la ville d'Anvers sont déclarés d'utilité publique.

Le droit de poursuivre les expropriations des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux sera accordé à la ville d'Anvers.

ART. 9. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe¹.

Mais il s'agissait d'obtenir, en outre, la réalisation complète du programme du Conseil communal d'Anvers, et une campagne intense fut entreprise. Après une longue attente, elle trouva enfin un accueil favorable auprès du gouvernement en 1897. Le Ministère entrevoyait la possibilité de concilier les désirs de la population anversoise avec les nouvelles nécessités de la défense nationale. Voici en quels termes M. Van den Peereboom, Ministre de la Guerre *ad interim*, fit connaître à la Chambre des Représentants les intentions du Cabinet, dans la séance du 14 mai 1897 :

« La question la plus importante qui ait été traitée au cours de cette discussion est celle relative aux fortifications d'Anvers.

» L'honorable M. de Landsheere a demandé mon appréciation sur le degré de résistance des fortifications d'Anvers.

» A l'époque de l'achèvement des fortifications comprenant une enceinte et huit forts avancés, on peut affirmer qu'elles étaient à la hauteur de tous les progrès.

» Les sommités militaires de l'Europe ont rendu hommage à l'œuvre du général Brialmont.

» Il s'est produit depuis lors deux faits : d'abord la puissance de la nouvelle artillerie, la portée du tir ayant plus que doublé ; ensuite l'invention des obus-torpilles, qui nécessite le renforcement des voûtes des anciens ouvrages et le placement des canons sous coupes.

» Il en résulte : 1° que les fortifications primitives ne mettent

¹ Cette convention fut approuvée par une loi du 14 février 1881.

plus Anvers à l'abri d'un bombardement, et 2^o que les installations actuelles se trouvent considérablement affaiblies.

» C'est en présence de cette situation que, depuis une douzaine d'années, la Législature a décidé la construction des forts de Rupelmonde, Waelhem, Lierre, Schooten et des redoutes du chemin de fer à Duffel et de celles de Cappellen, Oorderen et Beirendrecht.

» Ces forts et redoutes constituent les premiers éléments d'une ligne avancée. Elle devra, si on veut assurer la défense d'Anvers, être complétée par la construction de quelques redoutes intermédiaires, afin de combler les intervalles trop grands entre les ouvrages actuels.

» Je pense que l'exécution de ces travaux est absolument nécessaire.

» Il se présente une seconde question : Faut-il apporter des modifications et améliorations aux ouvrages actuels?

» La Chambre sait que les installations maritimes d'Anvers et les quais doivent prochainement être agrandis. L'exécution de ces travaux ne sera possible qu'en déplaçant tout au moins une partie de l'enceinte.

» Il y a donc une connexité entre les travaux civils et les travaux militaires¹. »

Cette déclaration était de nature à encourager tous les zèles, toutes les ambitions. On se mit à l'œuvre de toute part avec une ardeur nouvelle et le Conseil communal d'Anvers vota, à l'unanimité, un vœu en faveur de la démolition de l'enceinte; le bourgmestre insista, quelques mois après, pour que le gouvernement prit une décision relativement à un projet d'agrandissement d'Anvers qui était préconisé par l'administration municipale. Des négociations s'en suivirent qui aboutirent à la déclaration suivante faite, à la Chambre des Représentants, dans la séance du 22 juin 1899, par M. Van den Peereboom :

« Il est à remarquer que la place commence à manquer à Anvers; si l'on n'arrive pas à supprimer son enceinte actuelle, la ville déclinera; elle a besoin de nouveaux terrains pour

¹ Chambre des Représentants. *Annales Parlementaires*. Séance du 14 mai 1897.

s'étendre. Il faut donc absolument arriver à raser l'enceinte, sauf à lui donner un équivalent militaire. Je sais qu'on est d'accord sur cette question à Anvers depuis longtemps. Mais, en même temps qu'on s'occupera des fortifications d'Anvers, il faudra s'occuper également de celles de Termonde. Si la Chambre veut montrer de la bonne volonté, j'espère que nous arriverons bientôt à résoudre cette triple question concernant à la fois les intérêts d'Anvers, ceux de Termonde et la défense du pays.

» J'espère que la solution que le gouvernement proposera sera accueillie par la Chambre. »

Le projet du Ministre de la Guerre intérimaire reposait sur les données suivantes :

1° Démolition de l'enceinte actuelle et sa reconstruction sur la ligne des forts ;

2° Continuation de l'enceinte jusqu'à l'Escaut, en avant du village de Wilmarsdonck, et englobant le village d'Eeckeren, à l'intérieur de la nouvelle ville ;

3° La question de la *grande coupure* serait réservée.

Depuis lors, M. Van den Peereboom a quitté le pouvoir et M. le comte de Smet de Naeyer, Ministre des Finances, a repris les négociations avec les autorités communales d'Anvers ; mais il semble qu'elles n'aient point encore abouti, puisque le gouvernement n'a pas fait connaître officiellement ses intentions. Aucun projet d'agrandissement d'Anvers n'a été jusqu'ici présenté aux Chambres.

Comme nous l'avons dit, ce ne sont pas seulement les habitants, ou un certain nombre d'entre eux, qui réclament une modification aux travaux militaires d'Anvers ; plusieurs chefs distingués de l'armée sont d'avis que ces fortifications ne satisfont plus aux conditions voulues pour assurer à Anvers une défense suffisante.

La Commission mixte instituée par le gouvernement, en 1900, pour l'étude des problèmes relatifs à la situation militaire, chargea de l'examen de la question des forteresses une sous-commission dont le rapport nous éclaire sur ce point. J'en reproduis ici le troisième paragraphe :

3. — Les fortifications d'Anvers satisfont-elles actuellement aux conditions voulues?

La place d'Anvers comprend trois parties bien distinctes : la partie située sur la rive droite, la partie située sur la rive gauche et le Bas-Escaut.

A. — RIVE DROITE. — Sur la rive droite existent trois lignes de défense successives : la ligne avancée établie à hauteur du Rupel et de la Nèthe, la deuxième ligne appelée communément camp retranché, et l'enceinte formant troisième ligne.

a) *Ligne avancée.* — Elle comprend actuellement trois forts et deux redoutes satisfaisant complètement aux exigences de la poliorcétique moderne et défendant efficacement un espace de 20 kilomètres. Un espace de même étendue peut être couvert par des inondations.

Or, la ligne avancée a un développement de 72 kilomètres; il reste donc 32 kilomètres sans aucune défense permanente. Il serait d'ailleurs illusoire, vu les progrès de la poliorcétique et la rapidité des opérations des guerres modernes, de compter, pour boucher les énormes trouées de la ligne avancée, sur l'efficacité d'ouvrages semi-permanents, complétés au dernier moment. Quant à notre armée de campagne, elle serait également impuissante à défendre ces trouées, vu leur étendue hors de toute proportion avec ses effectifs.

Il résulte de l'exposé précédent que l'ennemi serait en mesure d'attaquer directement la deuxième ligne.

b) *Deuxième ligne.* — Les ouvrages de la deuxième ligne datent de 1860 et n'ont subi depuis lors aucune modification importante. Ils sont hors d'état de résister aux projectiles actuels de l'artillerie; un simple bombardement en aurait promptement raison.

c) *Troisième ligne.* — Non seulement l'enceinte est dans les mêmes conditions que la deuxième ligne, mais elle pourrait être détruite, sans changement de position, par les batteries construites contre cette deuxième ligne. Ces batteries pourraient même bombarder la ville jusqu'à 4 kilomètres des remparts, c'est-à-dire jusqu'à l'Escaut.

B. — RIVE GAUCHE. — Sur la rive gauche existent deux lignes ;

a) *Une ligne avancée* qui se réduit actuellement au fort de Rupelmonde ; ce fort, dans la pensée de son auteur, devrait être relié au moment de la guerre au fort de Cruybeke par des ouvrages provisoires sur l'efficacité desquels on ne peut compter pour empêcher le bombardement ;

b) *Une deuxième ligne*, composée des forts de Cruybeke et de Zwynrecht et de la ligne défensive. Le fort de Rupelmonde peut fournir une défense sérieuse ; ceux de Cruybeke et de Zwynrecht ne le peuvent pas ; ils sont dans le même état que les forts de deuxième ligne de la rive droite.

Dans l'état actuel des fortifications de la rive gauche, l'ennemi pourrait établir des batteries à la fois contre le fort de Rupelmonde et ceux de Cruybeke et de Zwynrecht et de ces mêmes batteries bombarder la ville.

C. — BAS-ESCAUT. — Le Bas-Escaut possède deux lignes de défense, l'une située au coude de Calloo, à hauteur du camp retranché, l'autre formée par la coupole qui termine l'enceinte au nord. Les ouvrages du coude de Calloo (fort Sainte-Marie, fort Saint-Philippe, fort inachevé de La Perle, batterie sous-marine, redoutes d'Oorderen et de Beirendrecht) satisfont très incomplètement dans leur ensemble aux conditions d'une bonne défense, soit à cause de leur constitution, soit à cause de leur armement, soit à cause de leur action insuffisante sur le fleuve.

En résumé, des navires pourraient s'emboîser à hauteur de Liefkenshoek et de là bombarder le port et la ville d'Anvers, sans que les fortifications existantes puissent les en empêcher.

Il ressort à l'évidence des divers considérations précédentes que ni les fortifications de la rive droite ni celles de la rive gauche, ni, enfin, celles du Bas-Escaut ne satisfont aux conditions voulues pour effectuer à Anvers une défense suffisante.

Au sein de la Commission mixte de 1900-1901, M. le lieutenant-général Liénart a fourni le très-intéressant tableau suivant comprenant les dépenses faites, de 1859 à 1900, pour l'érection d'ouvrages de fortifications à Anvers, y compris le coût des

immeubles acquis ou expropriés, mais à l'exception des dépenses annuelles faites pour l'entretien de ces ouvrages :

Années	Dépenses de construction
1859	831,848.94
1860	10,827,031.67
1861	8,575,905.09
1862	9,925,271.96
1863	8,593,180.81
1864	10,205,168.90
1865	2,855,341.00
1866	717,361.68
1867	570,886.48
1868	168,588.30
1869	12,366.40
1870	2,938,885.55
1871	3,861,038.03
1872	2,354,156.61
1873	1,235,064.81
1874	1,036,883.01
1875	1,242,532.99
1876	1,826,988.72
1877	2,568,857.57
1878	2,267,538.64
1879	2,199,692.64
1880	1,565,236.44
1881	860,594.24
1882	728,873.94
1883	467,042.54
1884	934,137.25
1885	999,552.82
1886	588,972.90
1887	2,055,406.36
1888	2,327,034.56
1889	1,846,868.87
1890	885,894.81
1891	1,275,005.77
A reporter.	89,349,210.30

Années	Reports.	Dépenses de construction
		89,349,210.30
1892		3,133,698.55
1893		654,440.65
1894		730,088.10
1895		180,641.58
1896		599,930.50
1897		796,903.64
1898		83,671.24
1899		51,182.43
1900		190,562.72
		<hr/>
		95,770,329.71

M. le général Liénart n'a pas donné la somme des dépenses auxquelles a entraîné l'entretien des ouvrages d'Anvers depuis leur construction ; mais il a déclaré que les travaux d'entretien ordinaire et de réparation de ces fortifications occasionnent actuellement une dépense annuelle de 60,000 à 70,000 francs.

Les sommes consacrées, depuis 1859, à l'armement des forts d'Anvers se sont élevées à 27,140,000 francs.

Plusieurs projets pour le complément des fortifications d'Anvers ont été soumis au jugement de la Commission mixte de 1900 ; nous nous bornerons à reproduire ici le résumé qu'en a fait la sous-commission chargée de l'étude de la question des forteresses — tout en constatant cependant que, parmi les projets préconisés par les autorités militaires, il en est qui semblent pouvoir, jusqu'à un certain point, se concilier avec les *desiderata* de ceux qui parlent au nom de l'agrandissement et des embellissements de la métropole commerciale.

Description succincte des projets du lieutenant-général Liénart, du lieutenant-général Brialmont et du colonel Van Bever.

I. — PROJET DU LIEUTENANT-GENERAL LIENART

A. RIVE DROITE. — Deux lignes de défense, la première ligne ou ligne principale ou avancée et la deuxième ligne ou enceinte.

a) *Ligne principale.* — Elle est distante de la deuxième ligne d'environ 7 kilomètres du côté nord, de 11 kilomètres du côté sud, où elle s'étend sur la rive gauche du Rupel et de la Nèthe, et de 8 à 11 kilomètres du côté est. Elle comprend le fort de Waelhem, la redoute du chemin de fer, le fort de Lierre, ouvrages déjà construits et douze forts nouveaux. Son développement est de 100 kilomètres. Les ouvrages existants de Schooten et de Cappellen sont conservés en deçà de la ligne principale. La ligne principale met à l'abri du bombardement non seulement la ville, mais aussi le terrain compris dans l'enceinte projetée.

(b) *Seconde ligne ou enceinte.* — L'enceinte actuelle est démolie et reportée sur la ligne des anciens forts (forts de deuxième ligne ou du camp retranché de la place actuelle). Du fort n° 8 au fort de Merxem, les forts mis en état de résister aux obus-torpilles serviraient de points d'appui et seraient reliés entre eux par de simples courtines défensives flanquées par des coupoles armées de canons à tir rapide. Au delà du fort de Merxem, la nouvelle enceinte, couverte sur toute son étendue par l'inondation, se composerait d'un certain nombre de fronts semblables aux fronts inondables du corps de place actuel. La nouvelle enceinte serait terminée au nord et au sud par une batterie à coupoles destinée à battre l'Escaut; elle aurait un développement total de 28 kilomètres et pourrait soutenir un siège en règle.

Le projet suppose la rectification du fleuve; si l'Escaut conservait son cours actuel, la batterie à coupoles serait placée au nord sur le fort Saint-Philippe, auquel aboutirait la nouvelle enceinte.

B. RIVE GAUCHE. — Deux lignes de défense, la première ligne ou ligne avancée ou principale et la deuxième ligne.

a) *Ligne principale.* — Elle est distante de 9 kilomètres de la deuxième et se compose du fort actuel de Rupelmonde et de trois ouvrages nouveaux; elle met à l'abri du bombardement tout ce qui se trouve à l'intérieur de la deuxième ligne.

b) *Seconde ligne.* — Elle comprend les forts actuels de Cruybeke, de Zwyndrecht, de Sainte-Marie et de Saint-Philippe et la

digue existante entre Zwyndrecht et Sainte-Marie ; celle-ci serait prolongée vers l'est jusqu'à l'Escaut redressé, où elle se terminerait par un ouvrage à coupes destiné à battre le fleuve. Si l'Escaut conserve son cours actuel, cet ouvrage serait le fort Sainte-Marie, auquel se terminerait alors la deuxième ligne. Cette seconde ligne n'est pas entièrement continue, elle offre une solution de continuité de 1,600 mètres entre les forts de Cruybeke et de Zwyndrecht.

C. BAS-ESCAUT. — Deux lignes de défense ; la première ligne ou ligne avancée ou principale et la deuxième ligne.

a) *Ligne principale.* — Elle est située à 8 kilomètres de l'enceinte projetée et se compose de deux forts et d'une batterie sous-marine. Elle met la ville à l'abri d'un bombardement par la marine.

b) *Seconde ligne.* — Elle comprend les deux ouvrages à coupes élevées, l'un à l'extrémité nord de la seconde ligne de la rive droite, l'autre à l'extrémité nord de la seconde ligne de la rive gauche.

II. — PROJET DU LIEUTENANT-GENERAL BRIALMONT

Il suffit, pour le caractériser, de signaler les différences qu'il présente avec le projet précédent.

A. RIVE DROITE. — Au sud et au sud-est, la ligne avancée se confond avec celle du projet Liénart, puis s'en éloigne pour se rapprocher de la place, afin d'utiliser les ouvrages existants de Schooten et de Cappellen. La ligne avancée a 97 kilomètres de développement.

L'enceinte actuelle n'est supprimée au nord que sur 5 fronts seulement qui sont remplacés par 13 fronts semblables (fronts inondables), ce qui donne à la nouvelle enceinte une étendue de 22 kilomètres.

Les forts 1 à 8 et le fort de Merxem sont conservés et renforcés.

La place aurait donc trois lignes de défense au sud et à l'est (ligne avancée, ligne des anciens forts et enceinte) et deux au nord (ligne avancée et enceinte).

B. RIVE GAUCHE. — Au lieu de continuer, comme dans le projet précédent, la ligne avancée sur la rive gauche, le lieutenant-général Brialmont se contente de constituer complètement, dès le temps de paix, la tête de pont latérale de Basel par la construction d'un ouvrage en avant de cette localité. Cette tête de pont comporterait donc, outre ce nouvel ouvrage, les forts existants de Rupelmonde et de Cruybeke.

Les forts de Zwyndrecht et de Sainte-Marie et la ligne défensive seraient conservés; les forts La Perle et Saint-Philippe seraient déclassés.

C. BAS-ESCAUT. — Comme dans le projet précédent, les défenses du Bas-Escaut comporteraient deux lignes. Au lieu de deux ouvrages à coupoles élevées de part et d'autre du fleuve, la deuxième ligne comporterait une coupole et un cavalier avec traverses bétonnées, construits sur la rive droite, à quelque distance de l'Escaut, et dont l'action serait combinée avec celle de la redoute d'Oorderen.

III. — PROJET DU COLONEL VAN BEVER

A. RIVE DROITE ET RIVE GAUCHE. — Une seule ligne de défense composée de batteries espacées de 2,000 mètres et ayant en arrière d'elles, à 500 mètres environ, un rempart d'un faible profil n'ayant d'autre but que celui de masquer les mouvements des troupes. Cette ligne de défense serait établie sur la rive droite de la Nèthe et du Rupel, à 2,500 mètres environ de ces rivières; elle comprendrait sur la rive droite vingt ouvrages, dont ceux de Schooten et de Cappellen, déjà construits, et, sur la rive gauche, quatre ouvrages, dont le fort de Rupelmonde.

B. BAS-ESCAUT. — Les défenses du Bas-Escaut consisteraient en un certain nombre de batteries indépendantes échelonnées le long du fleuve.

La sous-commission chargée de l'étude de la question des forteresses prit les conclusions suivantes en ce qui concerne le tracé général de la ligne avancée des trois projets analysés ci-dessus :

1° Le projet du lieutenant-général Liénart satisfait à toutes les conditions désirables ;

2° Le projet du lieutenant-général Brialmont encourt deux critiques : celle de tenir au nord et au nord-est la ligne avancée trop rapprochée de la place par l'utilisation des ouvrages existants de Schooten et de Cappellen, et celle de ne point continuer cette ligne avancée sur la rive gauche, le camp retranché latéral de Basel ne soustrayant pas la ville au bombardement ;

3° Le projet du colonel Van Bever est à rejeter à cause de l'emplacement de la ligne avancée sur la rive droite du Rupel et de la Nèthe et de son trop grand rapprochement de la place, au nord, par l'utilisation des ouvrages existants de Schooten et de Cappellen.

Après de fort longues discussions, la Commission mixte adopta, par 13 voix et 11 abstentions, l'ordre du jour suivant, que lui avait proposé M. le général Docteur :

1° La position d'Anvers étant notre forteresse principale, il est urgent d'achever sa ligne de défense extérieure, tant sur la rive droite de l'Escaut que sur la rive gauche et au Bas-Escaut ;

2° L'enceinte pourra être déclassée dès que cette ligne aura été achevée et que l'on aura organisé une deuxième ligne de défense à hauteur des forts de l'ancien camp retranché.

Cette deuxième ligne de défense sera continue, au moins, sur la rive droite ;

3° Les places de Liège et de Namur répondent au rôle stratégique en vue duquel elles ont été créées ;

4° Il n'y a pas lieu d'incorporer Termonde dans la position d'Anvers, les dimensions de cette place, ainsi agrandie, n'étant pas en harmonie avec les moyens dont nous disposons ;

5° Pour Termonde, il suffira de compléter la ligne des batteries existantes et de renforcer celles-ci ; l'enceinte pourra alors être démolie ;

6° Le fort de Diest n'est plus nécessaire pour la défense du pays.

CHAPITRE IX

Admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et les ports belges¹.

Jusqu'au commencement de cette année, aucun règlement n'avait établi les conditions d'admission des navires et bâtiments de guerre étrangers dans les eaux belges.

Le gouvernement s'était tracé certaines règles conformes aux principes généralement consacrés par le droit des gens; mais aucune disposition légale n'en avait précisé le caractère, déterminé les limites, réglementé l'application. La Belgique ayant adhéré à la déclaration du Congrès de Paris de 1856, ne croyait pas pouvoir donner refuge dans ses ports à des bateaux corsaires; les navires de guerre des belligérants étaient admis dans les eaux belges à la condition de n'y séjourner que vingt-quatre heures, de n'y augmenter ni leur armement ni leur équipement, et de n'en sortir que vingt-quatre heures après le départ des navires de guerre ou de commerce, appartenant à un autre belligérant, qui auraient également cherché un refuge temporaire dans le même port. Si les navires de guerre convoaient des prises, ils ne pouvaient être admis qu'en cas de relâche forcée et devaient reprendre la mer aussitôt que possible. Les navires de guerre appartenant à des Puissances neutres avaient la faculté de visiter nos ports et d'y séjourner; mais le gouvernement se réservait le droit, si l'intérêt du pays l'exigeait, de mettre aussi des restrictions à l'admission de ces bâtiments.

Comme nous l'avons dit, ces principes, tout en étant dans leur

¹ Ce chapitre a été publié par la *Revue du Droit international et de Législation comparée*. Deuxième série. — Tome III. — 1901.

ensemble conformes aux préceptes du droit international et aux règles généralement établies par les Puissances maritimes, demandaient cependant à être précisés et développés. Cette lacune a été récemment comblée par la publication d'un *Arrêté royal réglant l'admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et ports belges*, qui porte la date du 18 février 1901¹.

Nous dirons avec Calvo² que « tous les auteurs sont d'accord sur la différence radicale à établir entre l'asile accordé aux forces navales et celui qui l'est aux troupes de terre. En effet, lorsqu'une armée en fuite ou en déroute franchit les frontières d'une nation neutre, celle-ci doit aussitôt la désarmer, l'interner et l'éloigner le plus possible du théâtre des hostilités. Les mêmes mesures ne sont évidemment pas praticables à l'égard des navires qui entrent dans les ports et qu'un usage universellement établi autorise, au contraire, à s'approvisionner, à se réparer et à faire soigner leurs blessés, sauf à remettre en mer dès qu'ils auront pourvu à leurs besoins. La raison de cette différence de traitement ne repose pas seulement, comme l'indique Galiani, sur les dangers inhérents à la vie maritime et auxquels le soldat n'est pas exposé, mais plutôt sur ce que les navires sont respectés comme faisant partie du territoire de la nation dont ils portent le pavillon, et comme ne cessant jamais, à ce titre, d'être soumis pour leur régime intérieur à la juridiction de leur souverain.

» Bien que le droit d'asile ait reçu la consécration d'un assez grand nombre de stipulations conventionnelles, il faut reconnaître pourtant que les règles de la loi des nations sur cette matière sont loin encore d'être arrivées à une uniformité complète.

» Dans l'état actuel du droit des gens, les navires de guerre chassés par la tempête ou autre fortune de mer et courant un danger imminent de naufrage ou d'échouement sont, comme les navires marchands, reçus et secourus dans les ports neutres aussi bien que dans les ports ennemis. L'Angleterre, dans le cours du siècle dernier, a prouvé qu'elle n'admettait pas que, dans la

¹ Publié au *Moniteur belge* du 27 février 1901.

² CALVO. — *Le Droit international théorique et pratique*. Paris, 1880. Tome III, pp. 489 et 490.

rigueur du droit, deux peuples en guerre fussent tenus d'accorder réciproquement asile aux bâtiments de leur marine militaire. »

D'après Ortolan¹, « lorsqu'il s'agit du passage d'une armée ou même d'un corps partiel de troupes à travers un territoire continental neutre, ce passage, en raison des inconvénients et des dommages qu'il occasionne nécessairement, ne peut être considéré comme innocent. L'État auquel appartient le territoire a d'ailleurs, en vertu de son droit exclusif de propriété, le droit de s'y opposer même par la force, et s'il l'accorde à l'une des parties ennemies, il ne peut, dans des circonstances égales, le refuser à l'autre partie sans commettre un acte de partialité, et sans sortir par conséquent de l'exacte neutralité.

» Au contraire, lorsqu'un bâtiment isolé, une escadre ou une armée navale faisant route pour une destination quelconque, traverse des mers territoriales, ce passage ne porte aucune atteinte au droit de propriété de l'État dont relève cette mer, et il n'en résulte aucun dommage. Ainsi que nous l'avons dit en traitant de la mer territoriale, une nation ne possède un droit exclusif de propriété que sur ses ports et sur ses rades fermées ou foraines, et sur ses golfes et baies, qui peuvent être assimilées à ces dernières ; elle n'a sur l'espace ouvert des eaux, mesuré à partir de ses côtes par la portée du canon, qu'un droit d'empire, qu'un pouvoir de législation, de surveillance et de juridiction, en vertu desquels, si elle est maîtresse de surveiller les navires étrangers qui y passent, et d'empêcher qu'ils ne s'y établissent d'une manière permanente et nuisible, elle ne peut s'opposer à un transit inoffensif, qui n'est que l'usage légitime d'un élément commun à tous. »

Wheaton² s'exprime ainsi : « Quelques jurisconsultes émettent l'opinion que les croiseurs belligérants ont non seulement le droit de chercher un asile et l'hospitalité dans les ports neutres, mais encore celui d'y conduire et d'y vendre leurs prises. Mais il ne paraît y avoir rien dans les principes de droit public établis qui

1 ORTOLAN. — *Règles internationales et diplomatiques de la mer*. Paris, 1864, Tome II, pp. 284 et 285.

2 WHEATON. — *Éléments du droit international*. Leipzig, 1864. Tome II, pp. 93 et 94.

puisse empêcher l'État neutre de s'opposer à l'exercice de ce privilège d'une manière impartiale pour toutes les Puissances belligérantes, ou même de l'accorder à l'une d'elles et de le refuser aux autres, quand ce privilège est stipulé par traité existant avant la guerre. L'usage des nations, ainsi que le prouvent leurs ordonnances maritimes, montre que c'est un exercice légitime de l'autorité souveraine que possède chaque État, de régler la police de ses ports et de maintenir la paix publique dans son territoire. Mais l'absence positive de prohibition implique la permission d'entrer dans les ports neutres pour les effets ci-dessus. »

Alphonse Rivier¹ subordonne la question à la nécessité créée par les dangers de mer : « L'État neutre, dit-il, peut interdire à l'un des belligérants, d'une façon générale, l'entrée de ses ports, pourvu qu'il l'interdise aussi à l'autre. Il est même tenu d'interdire l'entrée de certains ports, à raison de leur condition ou de leur situation, ou de la subordonner à des restrictions particulières.

» Les dangers de mer font exception à la défense. Le cas d'un navire de guerre de l'un des belligérants qui se voit forcé par la tempête de s'abriter dans un port neutre, est comparable à celui de troupes en détresse se réfugiant sur le territoire terrestre; cependant, il existe entre ces deux cas de grandes différences. Comme il serait inhumain de repousser le navire, on lui permet d'entrer dans le port. Mais on ne l'y retient pas; au contraire, on ne lui permet pas d'y stationner plus qu'il n'est strictement nécessaire. Il pourra réparer ses avaries et se ravitailler, même compléter son équipage dans la mesure indispensable, mais non s'approvisionner de munitions de guerre. La même conduite devra être suivie à l'égard de l'autre belligérant. »

Hautefeuille² s'étend longuement sur le droit d'asile qu'il n'entend pas confondre avec le droit de refuge : « Tous les bâtiments battus par la tempête, assaillis par un de ces dangers si fréquents à la mer, ou même poursuivis par l'ennemi, sont reçus

¹ ALPHONSE RIVIER. — *Principes du droit des gens*. Paris, 1896. Tome II, p. 405.

² HAUTEFEUILLE. — *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*. Paris, 1858. Tome I, pp. 345 à 347.

sur toutes les rades des nations neutres et souvent même sur celles de l'ennemi. Ils ne sont pas admis dans l'intérieur des ports ; on ne leur accorde que les secours strictement nécessaires pour reprendre la mer et regagner un port de leur pays. Ils ne trouvent qu'un simple abri contre le danger. On ne remplit à leur égard que les devoirs d'humanité. C'est le refuge. Mais lorsqu'un bâtiment, en danger ou non, est accueilli dans un port ; lorsqu'il y reçoit non seulement les secours indispensables, mais encore une aide, une protection bienveillante ; lorsqu'en un mot on remplit à son égard les devoirs de sociabilité, il reçoit l'asile. C'est de l'asile que nous avons à nous occuper.

» Les navires belligérants ont, d'après l'usage admis par toutes les nations maritimes, le droit de traverser pacifiquement les mers territoriales ouvertes des peuples pacifiques ; il n'en est pas de même de l'entrée dans les ports, dans les rades et autres mers fermées. Les vaisseaux étrangers, quelle que soit leur qualité, de guerre ou marchands, belligérants ou neutres, ne peuvent entrer dans ces eaux qu'avec la permission expresse du souverain territorial. Il a le droit de les exclure tous, de n'en admettre que quelques-uns, de repousser les bâtiments de guerre et non ceux de commerce ; en un mot, son pouvoir à cet égard est absolu. De ce droit dérive celui d'accueillir dans ses ports les navigateurs belligérants, de les admettre sous certaines conditions fixées par le prince : en un mot, le droit d'asile. Les nations, en guerre ou en paix, ne peuvent jamais réclamer l'admission dans les ports comme une chose d'ue, ni même se tenir pour offensées du refus d'admission. Cependant, en temps de guerre, l'impartialité, ce devoir essentiel du neutre, exige que le peuple dont le désir est de demeurer pacifique, traite également les deux belligérants ; qu'il accorde l'asile ou le refuse à tous deux également ; c'est la seule restriction que souffre ce droit du neutre. Cette différence entre l'asile et le passage sur les eaux territoriales est essentielle à constater, parce que, seule, elle peut expliquer certaines prescriptions, dont nous aurons à nous occuper, et qui sont complètement obscures, si on regarde l'asile comme un droit des belligérants. L'asile est donc un droit du neutre. »

Et plus loin : « Le droit d'asile maritime diffère essentiellement de celui que les neutres peuvent exercer en faveur des

belligérants, sur le territoire continental. Dans les guerres terrestres, lorsqu'une armée, fuyant devant son ennemi, vient se réfugier sur un territoire neutre, elle y est reçue, il est vrai ; elle y trouve tous les secours d'humanité. Mais l'armée est dissoute, les hommes qui la composent sont désarmés et éloignés du théâtre de la guerre : en un mot, on remplit les devoirs d'humanité à l'égard des individus, mais on n'accorde pas l'asile à l'armée prise comme corps. Le neutre qui, au lieu d'agir ainsi que je viens de le dire, accueillerait les troupes ennemies, leur fournirait des vivres, leur donnerait le temps de se remettre de leurs fatigues, de soigner leurs malades et leurs blessés, et leur permettrait ensuite de retourner sur le théâtre des opérations militaires, ne serait pas considéré comme neutre ; il manquerait à tous les devoirs de son état. L'asile maritime, au contraire, consiste à recevoir dans les rades fermées, même dans les ports, les bâtiments des belligérants, que leur entrée soit volontaire ou nécessitée par la tempête, par le manque de vivres ou par toute autre cause, même par la poursuite de l'ennemi. Les vaisseaux admis peuvent acheter les vivres qui leur sont nécessaires, réparer les avaries faites, soit par les accidents de mer, soit par le combat, soigner leurs malades ou leurs blessés, puis sortir librement pour aller livrer de nouveaux combats. Ils ne sont pas, par conséquent, soumis au désarmement comme les troupes de terre. »

Bluntschli¹ se borne à dire que « l'Etat neutre a également le droit d'accueillir et de protéger dans ses ports les navires de guerre en détresse ». Il ajoute : « C'est là aussi un droit d'asile et une assistance commandée par l'humanité. Elle est donc toujours permise. Ce n'est pas une assistance donnée à l'un des belligérants dans un but militaire. »

Charles Dupuis² dit expressément : « Le droit d'asile existe dans les ports neutres au profit des navires de guerre belligérants que l'état de la mer, leurs avaries ou le manque de provisions mettent dans l'impossibilité de poursuivre leur route ;

¹ BLUNTSCHLI. — *Le droit international codifié*. Paris, 1886, § 775, p. 447.

² CHARLES DUPUIS. — *Le droit de la guerre maritime*. Paris, 1899, pp. 425 à 427.

l'État neutre ne peut, en pareil cas, refuser l'entrée de ses ports, ni y retenir le croiseur réfugié.

» La raison principale de cette différence entre la guerre continentale et la guerre maritime doit, sans doute, être cherchée dans la différence des coutumes du temps de paix. En temps de paix, tandis que les armées d'un État ne peuvent jamais pénétrer sur le territoire d'un autre État, les navires de guerre sont reçus sans difficulté dans les ports étrangers. En temps de guerre, la présence d'un vaisseau de guerre belligérant dans un port neutre n'entraîne pas les mêmes dangers que la présence d'une armée belligérante sur territoire neutre ; elle n'appelle pas nécessairement les hostilités en pays neutre. Des navires de guerre de l'autre belligérant peuvent entrer au même port sans qu'un combat s'ensuive, sans que le port soit troublé. L'État neutre ne se trouve point menacé.

» L'avantage offert aux vaisseaux réfugiés est d'ailleurs moindre que ne serait, pour une armée, l'asile sur territoire neutre. Les troupes réduites à se dérober derrière la frontière neutre y sont poussées par la défaite ; les vaisseaux qui pénètrent dans un port neutre y peuvent être conduits par la crainte d'accidents de mer ou par des nécessités de ravitaillement. Le secours qu'ils y trouvent a certes son importance, mais il ne les soustrait pas d'habitude à la destruction dont les menacerait l'ennemi. »

Et plus loin : « Le droit d'asile, toutefois, est restreint au cas où l'état de la mer, le manque de provisions ou des avaries graves ne permettraient pas aux vaisseaux qui l'invoquent de poursuivre leur route sans danger évident. »

Richard Kleen¹ ne partage pas, en cette matière, l'opinion de la plupart des jurisconsultes. Il est d'avis que, sauf dans le cas de détresse, d'accidents de mer, on devrait appliquer aux navires réfugiés les mêmes principes que ceux qui sont en vigueur à l'égard des troupes de terre. « Comme les ports neutres deviendraient tout autant base des opérations pour les navires réfugiés, que le sol neutre pour les troupes réfugiées, si les fuyards pouvaient, étant hors de danger après avoir profité de l'asile,

1. RICHARD KLEEN. — *Lois et usages de la neutralité*. Paris, 1900. Tome II, pp. 29, 30, 37 et 38.

ressortir pour reprendre la lutte contre l'ennemi dans des conditions meilleures, une force navale en fuite doit naturellement, comme il a été dit, être, aussi bien qu'une force terrestre, désarmée et retenue dans l'asile jusqu'à la cessation des hostilités, et l'une doit, à tout prendre, être traitée d'après les mêmes lois et les mêmes règles que l'autre.

» Ce nonobstant, cette égalité dans le traitement a été négligée jusqu'ici, à cause de la déférence partielle témoignée à la guerre maritime. On retrouve non seulement chez des publicistes plus anciens, mais encore chez des contemporains, l'opinion héritée de l'époque où les prétentions des belligérants sur mer se passaient de tout motif rationnel, que les forces navales fuyant dans les ports neutres n'ont pas besoin de se soumettre au désarmement et à la détention, quand même les forces terrestres y sont soumises, et que celles-là doivent pouvoir, après avoir joui du refuge sous la souveraineté neutre contre la poursuite de l'ennemi, et après s'y être remises, reprendre le large et les hostilités. »

Quand il s'agit de navires en détresse, R. Kleen pose le principe suivant : « L'État neutre a le droit d'accorder un asile momentané avec secours dans ses ports et ses eaux aux navires de guerre des belligérants et à leurs équipages, dans le cas de naufrage, d'avarie et d'autre détresse mentionnée aux §§ 78 et 122 ci-dessus, avec les restrictions et sous les conditions qui y sont prescrites »

» L'asile donné, en vertu de ce paragraphe, est un supplément en faveur des belligérants sur mer, au delà de ce qu'on leur accorde sur terre; les objets du droit d'asile indépendants des deux éléments étant limités aux fuyards, aux malades et aux blessés. »

Nous trouvons d'ailleurs, en un autre passage de son traité de la neutralité¹, un résumé concis des opinions de R. Kleen en matière d'asile. En voici les termes :

« Les ports et rades neutres sont fermés aux navires de guerre des belligérants, hors les cas de détresse par suite de tempête,

1. Ouvrage cité. Tome I, p. 529.

sinistre, péril, défaite, manque d'eau, de charbon, ou de vivres ou besoins de réparations.

» Relâche n'est pas accordée au delà du but de délivrance. Refuge contre péril de mer n'est donné que tant que dure le danger. Eau, charbon et vivres ne sont fournis que dans la quantité nécessaire pour atteindre le port national le plus proche. Réparation n'est permise que pour simple navigabilité. Et, ces mesures de sauvetage accomplies, le navire doit immédiatement quitter le port et les eaux neutres. »

Il résulte donc de l'opinion des jurisconsultes que, d'une manière générale, l'asile accordé aux forces navales n'entraîne pas, à l'égard des devoirs de la neutralité, les mêmes conséquences que s'il s'agissait de troupes de terre. Cette thèse est conforme aux pratiques usitées par les Puissances maritimes qui reconnaissent toutes la légitimité du droit d'asile; mais il importe de remarquer que l'usage de ce droit est universellement subordonné à des règles strictes et précises qui en déterminent l'exercice et en limitent notablement la portée.

Il appartient certes à tout gouvernement de prendre à ce sujet des dispositions dans la plénitude de ses droits de souveraineté; mais il est, en cette matière, une doctrine en quelque sorte consacrée par les usages internationaux; il serait difficile de la méconnaître sans s'exposer à donner au droit d'asile une extension qui le placerait en opposition avec les devoirs de la neutralité.

Voici les conditions que, d'après Calvo¹, l'usage impose aux bâtiments de guerre mouillés dans les ports étrangers, sans arrière pensée hostile :

1° Les bâtiments doivent entretenir des relations amicales et pacifiques non seulement avec tous les autres navires mouillés dans le même port, mais surtout avec les bâtiments armés appartenant à leurs ennemis ;

2° Ils ne peuvent augmenter le nombre et le calibre de leurs canons, ni acheter et embarquer des armes ou des munitions de guerre ;

1. Ouvrage cité. Tome III. pp. 493 et 494.

3° Il leur est défendu de renforcer leur équipage et de faire des enrôlements volontaires, même parmi leurs nationaux ;

4° Ils doivent s'abstenir de toute enquête sur les forces, l'emplacement ou les ressources de leurs ennemis, et ne pas mettre brusquement à la voile pour poursuivre ceux qui leur seraient signalés ;

5° Il leur est également défendu de sortir du port moins de vingt-quatre heures après le navire ennemi qui l'a quitté avant eux ;

6° Ils ne peuvent employer ni la force ni la ruse pour recousser les prises faites sur leurs concitoyens, ou pour délivrer des prisonniers de leur nation ;

7° Il leur est interdit de procéder à la vente des prises qu'ils ont pu faire tant qu'il n'est pas intervenu un jugement de condamnation et avant d'en avoir obtenu l'autorisation du souverain territorial.

Ortolan¹ dit : « Ainsi il appartient à l'autorité qui commande dans les lieux neutres où des navires belligérants, soit de guerre, soit de commerce, ont été reçus, de prendre les mesures nécessaires pour que l'asile accordé ne tourne pas en machination hostile contre l'un des belligérants ; pour empêcher, spécialement, qu'il ne devienne un lieu d'où les bâtiments de guerre ou les corsaires surveillent les navires ennemis pour les poursuivre et les combattre, et les capturer lorsqu'ils seront parvenus au delà de la mer territoriale. Une de ces mesures consiste à empêcher la sortie simultanée des navires appartenant à des Puissances ennemies l'une de l'autre. Dans la règle sanctionnée par la coutume, par les ordonnances particulières de diverses nations, et par les clauses expresses de quelques traités publics, notamment par les traités avec les Puissances barbaresques, un intervalle d'au moins vingt-quatre heures doit être mis entre les appareillages de ces navires. »

Hautefeuille² insiste tout particulièrement sur ce point que l'asile est un droit du neutre ; il peut l'accorder ou le refuser à

¹ Ouvrage cité. Tome II, pp. 291 et 292.

² Ouvrage cité. Tome I, pp. 346, 354 et 355.

son gré aux deux belligérants, pourvu qu'il les traite tous deux également ; il énumère ensuite les conditions qu'il convient d'imposer aux navires de guerre qui séjournent dans un port neutre, dans le but d'assurer la paix et la tranquillité du port, de faire respecter l'asile accordé également aux deux parties ennemies et d'empêcher que les vaisseaux admis dans cet asile ne profitent de l'hospitalité qui leur est accordée, pour augmenter les moyens d'attaque ou de résistance qu'ils possédaient au moment où ils sont entrés dans le port. Voici ces conditions :

1° Les navires de guerre admis dans une rade ou dans un port neutre doivent vivre dans la tranquillité la plus parfaite et dans la paix la plus complète avec tous les navires qui s'y trouvent, même avec les bâtiments de guerre ou armés en guerre de leur ennemi ;

2° Ils ne peuvent augmenter leur équipage en engageant des matelots de quelque nation qu'ils soient, même leurs compatriotes ;

3° Il leur est expressément défendu d'augmenter le nombre ou le calibre de leurs canons, d'acheter ou d'embarquer des armes portatives, et même des munitions de guerre ;

4° Il est également défendu de se tenir en vedette, dans les ports ou rades, pour guetter les navires ennemis arrivant ou sortant, et même de chercher à se procurer des renseignements sur ceux qui sont attendus ou qui doivent sortir, comme aussi de mettre à la voile pour courir sur un navire ennemi aperçu et signalé ;

5° Ils ne peuvent mettre à la voile immédiatement après un bâtiment d'une nation ennemie ou neutre ;

6° Pendant leur séjour, ils ne peuvent employer ni la force, ni la ruse pour recouvrer des prises faites sur leurs concitoyens, et qui se trouvent dans le même asile, ou pour délivrer des prisonniers de leur nation ;

7° Enfin, ils ne peuvent procéder, dans le port neutre, à la vente ni au rachat des prises faites par eux sur l'ennemi, avant que la validité de la prise ait été prononcée par les tribunaux compétents.

Arendt¹ dit :

« Il est reconnu que le neutre peut fixer le nombre de vaisseaux de guerre d'un belligérant qu'il veut admettre dans ses ports, pendant la durée des hostilités. Un exemple de l'usage de ce droit se trouve déjà dans le Traité d'Utrecht, dans lequel il est stipulé que le port neutre de Malte ne recevrait, en temps de guerre, que quatre vaisseaux à la fois d'une Puissance belligérante ; dans la suite, cette disposition a souvent encore été appliquée dans d'autres pays. Pour prévenir dans le second cas des rencontres sur le territoire du neutre, les règlements de neutralité prescrivent ordinairement qu'un intervalle de vingt-quatre heures doit s'écouler entre le départ de deux navires ennemis, et que celui d'entre eux qui est arrivé le premier dans le port a aussi le droit d'en sortir le premier. »

Charles Dupuis² trace, d'une manière générale, les restrictions au droit d'asile que les Puissances ont coutume d'apporter pour sauvegarder le principe de leur neutralité : « Que l'entrée dans les ports ait été accordée par suite du droit d'asile ou par concession gracieuse, l'État neutre a droit, en tout cas, de prendre les mesures voulues pour que sa neutralité ne soit pas compromise. Il a droit d'empêcher le belligérant de prendre au port plus qu'il ne lui est nécessaire pour reprendre sa route et gagner le port le plus proche de sa nation. S'il doit lui garantir la sécurité dans ses eaux, il a droit de prendre ses précautions pour éviter que l'asile ne serve à préparer une attaque.

» Lorsque deux navires belligérants appartenant à deux parties adverses se trouvent dans le même port, ou bien l'on exige des commandants de ces navires l'engagement de ne point commencer les hostilités dans les eaux territoriales neutres ou à proximité de leurs limites, ou, plus généralement, on impose un délai de vingt-quatre heures entre le départ du premier et celui du second. La règle des vingt-quatre heures, en usage en France comme en Angleterre, est appliquée aussi bien lorsqu'un des navires est un navire marchand que lorsque les deux bâtiments

1 ARENDT. — *Essai sur la neutralité de la Belgique*, Bruxelles, 1843, pp. 143 et 144.

2 Ouvrage cité, p. 428.

sont des vaisseaux de guerre. Il importe, en effet, de ne pas donner plus de facilités pour la capture que pour le combat; la capture est un acte de guerre aussi bien qu'une bataille. »

Voici les termes qu'emploie Richard Kleen¹ pour indiquer dans quelle mesure il convient qu'un État neutre permette aux navires étrangers l'usage de ses ports et de ses rades, comme de ses eaux territoriales en général :

« Par ces raisons, la loi nationale impose généralement, à titre de garanties, aux navires belligérants, le devoir d'observer certaines conditions pour la jouissance de l'hospitalité dans les ports neutres. Les prescriptions y relatives, qui ne visent qu'à assurer la neutralité et le bon ordre, et qui sont de l'intérêt tant des belligérants que du trafic général, enjoignent aux navires un certain tour de rôle et contiennent des mesures pour prévenir des troubles, des collisions, des actes d'hostilité et des abus du territoire pour la guerre. En partant du principe général que le caractère de combattant est suspendu tant que les navires se trouvent sous la protection de l'État neutre, et qu'étant égaux en leur qualité d'hôtes de cet État, ils doivent supporter la présence les uns des autres, ces lois de police, bien que très divergentes dans les différents États, contiennent généralement les dispositions suivantes concernant, 1° le nombre des navires de guerre d'un seul et même pavillon admis simultanément; 2° la durée de leur séjour; 3° l'ordre à observer dans le port; 4° la sortie :

» 1° Afin d'éviter les dangers et inconvénients résultant de la présence simultanée, dans un port, de trop de navires de guerre, notamment du même État, plusieurs législations ont, depuis longtemps, fixé un certain nombre pour chaque pavillon, comme maximum de ces navires admis en même temps.

» 2° Les États qui, étant neutres, admettent encore les navires de guerre des belligérants dans leurs ports, même sans détresse, comme par exemple l'Angleterre et l'Italie, limitent

¹ Ouvrage cité. Tome I, pp. 535 à 537.

alors le droit de séjour à un temps très court (vingt-quatre heures).

» 3° Pendant leur séjour au port neutre, les navires des belligérants doivent se comporter paisiblement et s'abstenir de tout différend et de toute violence.

» 4° Des navires ennemis ne doivent pas sortir d'un port ou d'une rade neutre simultanément. Ils doivent se soumettre à un intervalle, de vingt-quatre heures au moins, entre leurs départs, fixé par l'autorité du port. »

Telle est la doctrine; il importe de rechercher maintenant quelle application les Puissances donnent à ces principes.

Il semble superflu de remonter à l'origine des règlements édictés en la matière par les divers États; nous croyons suffisant d'indiquer les règles que quelques-uns d'entre eux ont adoptées, en 1898, pour sauvegarder leur neutralité à l'occasion de la guerre survenue entre l'Espagne et les États-Unis d'Amérique. Nous en citerons ici les passages qui concernent le droit d'asile¹ :

DANEMARK.

Note du Ministre plénipotentiaire de Danemark à Madrid à M. le Ministre d'État, du 4 mai 1898.

1° Les bateaux de guerre des belligérants et les transports appartenant à leurs flottes pourront entrer dans les ports et eaux territoriales des îles, mais ne pourront pas séjourner plus de vingt-quatre heures, à moins d'embaras causés par mauvais temps, manque de provisions, avaries et autres circonstances analogues. Le délai de vingt-quatre heures commencera à compter du moment où l'embaras aura cessé d'exister et où les réparations seront terminées. Un intervalle de vingt-quatre heures doit séparer le départ d'un bateau de guerre d'un belligérant du départ d'un bateau de guerre ou de commerce appartenant à

¹ *Revue générale de droit international public*. Tome X, 1898. Documents, pp. 6 et suivantes.

l'autre belligérant. Les corsaires ne seront admis dans les ports ou dans les eaux territoriales que dans le cas d'embaras manifeste.

2° Les bateaux appartenant aux flottes des deux belligérants pourront se fournir dans les ports et eaux territoriales des provisions et marchandises qui leur seront nécessaires, à l'exception des articles réputés contrebande de guerre. Néanmoins, ils ne pourront prendre au delà des vivres nécessaires pour la subsistance de l'équipage et du charbon indispensable pour conduire le bateau au port le plus voisin de leur nation ou d'une autre destination plus prochaine. Cette faculté de s'approvisionner de charbon dans un port ou dans les eaux territoriales des îles ne sera pas accordée au même bateau plus d'une fois tous les trois mois, à moins qu'il ne soit spécialement autorisé par le gouvernement.

3° Les ports et eaux territoriales des îles seront fermés aux prises des belligérants, excepté en cas d'embaras.

FRANCE.

Instructions données, en date du 26 avril 1898, par le Ministre de la Marine, sur la conduite à tenir à l'occasion de la guerre survenue entre l'Espagne et les États-Unis d'Amérique¹.

Il n'est permis à aucun navire belligérant d'entrer et de séjourner avec des prises dans les ports ou rades de la France, de ses colonies et des pays protégés pendant plus de vingt-quatre heures, hors le cas de relâche forcée ou de nécessité justifiée. Aucune vente d'objets provenant de prises ne pourra avoir lieu dans les dits ports ou rades. Les personnes qui contreviendraient aux défenses susmentionnées ne pourront prétendre à aucune protection du gouvernement ou de ses agents, contre les actes ou mesures que, conformément au droit des gens, les belligérants pourraient exercer ou décréter, et seront poursuivies, s'il y a lieu, conformément aux lois de la république. Je crois devoir ajouter à ces règles principales quelques observations complémentaires

¹ Journal officiel français du 27 avril 1898.

résumant les traditions du gouvernement français : 1° en aucun cas, un belligérant ne peut faire usage d'un port français ou appartenant à un État protégé, dans un but de guerre ou pour s'y approvisionner d'armes ou de munitions de guerre ou pour y exécuter, sous prétexte de réparations, des travaux ayant pour but d'augmenter sa puissance militaire ; 2° la durée du séjour dans nos ports de belligérants non accompagnés d'une prise n'a été limitée par aucune disposition spéciale. Mais, pour être autorisés à y séjourner, ils sont tenus de se conformer aux conditions ordinaires de la neutralité, qui peuvent se résumer ainsi qu'il suit : *a)* les bâtiments admis au bénéfice de l'asile doivent entretenir des relations pacifiques avec tous les navires mouillés dans le même port et, en particulier, avec les bâtiments appartenant à leurs ennemis ; *b)* les dits navires ne peuvent, à l'aide de ressources puisées à terre, augmenter leur matériel de guerre, renforcer leurs équipages, ni faire des enrôlements volontaires, même parmi leurs nationaux ; *c)* ils doivent s'abstenir de toute enquête sur les forces, l'emplacement ou les ressources de leurs ennemis, ne pas appareiller brusquement pour poursuivre ceux qui leur seraient signalés, en un mot, s'abstenir de faire du lieu de leur résidence la base d'une opération quelconque contre l'ennemi, ni n'employer la force ni la ruse pour recousser les prises faites par l'ennemi ou pour délivrer des prisonniers de leur nation ; 3° il ne peut être fourni à un belligérant que les vivres, denrées, approvisionnements et moyens de réparations nécessaires à la subsistance de son équipage et à la sécurité de sa navigation ; 4° lorsque des belligérants ou navires de commerce des deux parties belligérantes se trouveront ensemble dans un port français, il y aura un intervalle qui ne pourra être moindre de vingt-quatre heures entre le départ de tout navire de l'un des belligérants et le départ subséquent de tout bâtiment de l'autre belligérant. Ce délai sera étendu, en cas de besoin, sur l'ordre de l'autorité maritime, autant que cela pourra être nécessaire ; 5° il est interdit aux belligérants de se livrer à aucun acte d'hostilité dans toute l'étendue des eaux territoriales. Si une violation de cette règle venait à votre connaissance, sans que vous ayez pu la prévenir, vous auriez à m'en rendre compte immédiatement, afin que le gouvernement puisse faire entendre, auprès de qui de

droit, les protestations et réclamations nécessaires. Il en sera de même si des navires de commerce portant le pavillon français ou celui d'un des États protégés par la France venaient à être molestés dans l'exercice du droit de visite qui appartient aux belligérants.

GRANDE-BRETAGNE.

*Le très honorable sir Mathew White Ridley, Bart., M. P.,
aux Lords Commissaires de l'Amirauté¹.*

RÈGLE PREMIÈRE. — Pendant la durée du présent état de guerre, il sera défendu à tous les navires de guerre de l'un ou de l'autre belligérant de se servir d'aucun port ou rade dans le Royaume-Uni, l'île Man ou les îles de la Manche, ou dans aucune des possessions ou dépendances étrangères de Sa Majesté, ou d'aucune eau sujette à la juridiction territoriale de la Couronne britannique, comme place ou lieu de rendez-vous pour un combat (*or any warlike purpose*), ou dans le but de se procurer des facilités d'équipement militaire, et aucun navire de l'un ou de l'autre belligérant ne sera autorisé de quitter, dorénavant, un de ces ports, rades ou mers, d'où un navire de l'autre belligérant sera parti précédemment (que ce dernier soit un vaisseau de guerre ou un navire marchand), qu'après l'expiration d'un délai d'au moins vingt-quatre heures, à partir du moment où le navire aura franchi la limite de la juridiction territoriale de Sa Majesté.

RÈGLE DEUXIÈME. — Si, actuellement, il se trouve dans un de ces ports, rades ou eaux soumis à la juridiction territoriale de la Couronne britannique, un vaisseau de guerre de l'un ou de l'autre belligérant, ce vaisseau de guerre doit quitter ces ports, rades ou eaux, dans un espace de temps qui ne soit pas inférieur à vingt-quatre heures et qui soit raisonnable, eu égard à toutes les circonstances et à l'état d'un tel navire quant aux réparations, provisions, ou choses nécessaires à la subsistance de son équipage, et si, à partir de cette date, un vaisseau de guerre de l'un

¹ *The London Gazette*, numéro extraordinaire 26960, du 26 avril 1898.

ou de l'autre belligérant entrant dans un port, rade ou eaux soumis à la juridiction de la Couronne britannique, ce vaisseau doit quitter ces ports, rades ou eaux territoriales et gagner la mer dans l'espace de vingt-quatre heures après son entrée dans un de ces ports, rades ou eaux, à moins que le temps ne soit mauvais, ou que le navire ne soit à court de provisions ou d'autres choses nécessaires à la subsistance de l'équipage, ou qu'il ne doive être réparé; dans chacun de ces cas, les autorités du port ou du port le plus proche (suivant le cas) devront exiger que le navire gagne la mer, aussitôt que possible, après l'expiration des vingt-quatre-heures, sans lui permettre de prendre à bord plus de provisions que ne lui seront nécessaires pour son usage immédiat; et aucun navire auquel il a été permis de rester dans les eaux britanniques pour cause de réparations ne pourra continuer à rester dans un port, une rade ou une mer, pour un temps supérieur à vingt-quatre heures après que les réparations auront été terminées. Il doit être cependant entendu que, dans tous les cas où il y aurait dans le port, la rade ou les eaux comprises dans la juridiction de Sa Majesté, des navires (soit vaisseaux de guerre, soit navires marchands) appartenant à deux belligérants, il doit exister un intervalle d'au moins vingt-quatre heures entre le départ d'un de ces navires (soit vaisseau de guerre, soit navire marchand) appartenant à l'un des belligérants et le départ du même endroit d'un navire de guerre de l'autre belligérant, et le temps ainsi fixé pour le départ des navires de guerre de l'un ou de l'autre belligérant devra toujours être augmenté, au cas de nécessité, autant qu'il sera nécessaire pour rendre effective cette disposition, — mais ce délai ne devra subir ni d'autres augmentations, ni des augmentations pour d'autres causes.

RÈGLE TROISIÈME. — Aucun navire de guerre de l'un ou de l'autre belligérant ne pourra, en outre, pendant qu'il se trouve dans un de ces ports, rades ou eaux sujets à la juridiction territoriale de Sa Majesté, charger des provisions, excepté les ravitaillements et autres choses qui sont nécessaires pour la subsistance de son équipage, et excepté la quantité de charbon suffisante pour permettre à ce navire d'aller jusqu'au port le plus rapproché de son propre pays ou pour quelque destination plus proche, et

on ne devra plus fournir de nouveau du charbon à ce navire de guerre dans le même port, ou dans un autre port, rade ou eaux sujets à la juridiction territoriale de Sa Majesté, sans permission spéciale, avant l'expiration de trois mois à partir du temps où on lui aura fourni pour la dernière fois du charbon en eaux britanniques comme susdit.

RÈGLE QUATRIÈME. — Il sera interdit aux navires armés de l'un ou de l'autre belligérant d'emmener les prises faites par eux, dans aucun port, rade ou eaux du Royaume-Uni, l'île de Man, les îles de la Manche, ou dans aucune des colonies ou possessions de Sa Majesté.

ITALIE.

*Décret royal du 6 avril 1864 relatif à la neutralité des ports*¹.

ARTICLE PREMIER. — Il ne sera permis à aucun bateau de guerre ou armé en course d'aucun État belligérant d'entrer ou de séjourner avec des prises dans les ports et rades du royaume, si ce n'est en cas de relâche forcée.

ART. 2. — En cas de relâche forcée, les bateaux de guerre ou armés en course à qui se réfère l'article précédent, devront s'éloigner des côtes du royaume, aussitôt que cessera la cause qui les a obligés à s'y réfugier, sauf la disposition de l'art. 11.

ART. 3. — Aucune vente, échange ou donation des objets provenant des prises ne pourra être effectué sous aucun prétexte dans les ports, rades ou plages du royaume.

ART. 7. — Aucun bateau de guerre ou corsaire belligérant ne pourra demeurer plus de vingt-quatre heures dans un port, rade ou plage du royaume, ou dans les eaux adjacentes, même s'il se présente isolément, sauf le cas de relâche forcée pour cause de mauvais temps, d'avarie ou de manque de provisions nécessaires à la sécurité de la navigation.

¹ *Gazzetta ufficiale* du 25 avril 1868.

ART. 8. — Les bateaux de guerre d'une Puissance amie, même belligérante, pourront relâcher et séjourner dans les ports, rades ou plages du royaume, toutes les fois que l'objet de leur mission sera exclusivement scientifique.

ART. 9. — En aucun cas, un bateau belligérant ne pourra se servir d'un port italien dans un but de guerre ou pour s'approvisionner d'armes ou de munitions; il ne pourra, sous prétexte de réparation, faire exécuter des travaux qui, de quelque manière que ce soit, augmenteraient sa force guerrière.

ART. 10. — On ne fournira aux bateaux de guerre ou corsaires belligérants que les vivres, marchandises et moyens de subsistance strictement nécessaires pour l'entretien de l'équipage et la sécurité de leur navigation. Les bateaux de guerre ou corsaires belligérants qui voudraient se munir de charbon de terre ne pourront le faire que vingt-quatre heures après leur arrivée.

ART. 11. — Dans les cas où les bateaux de guerre, corsaires ou de commerce des deux belligérants se rencontreraient ensemble dans un port, rade ou plage du royaume, il devra s'écouler un délai d'au moins vingt-quatre heures entre le départ de l'un quelconque des navires belligérants et le départ de l'autre. Ce délai pourra être augmenté suivant les circonstances par l'autorité maritime du lieu.

PAYS-BAS.

Notes émanant des Ministères des Affaires Étrangères, de la Justice, de la Marine et de la Guerre au sujet de la neutralité observée par le royaume des Pays-Bas dans le conflit hispano-américain, en date du 3 mai 1898¹.

La deuxième note prévient les autorités maritimes qu'elles ne devront consentir à laisser des navires de guerre des deux parties belligérantes séjourner dans les ports néerlandais que vingt-

¹ Journal officiel néerlandais du 26 avril 1898.

quatre heures au plus, sauf le cas de relâche forcée. Ces navires de guerre pourront se procurer, dans l'intervalle, les vivres nécessaires à l'entretien de leurs équipages, ainsi que la quantité de charbon dont ils auront besoin pour atteindre chacun le port le plus rapproché de son pays d'origine. Des mesures identiques seront prises à l'égard des corsaires. Enfin, si les navires de guerre ou corsaires des deux parties adverses se trouvent ensemble dans le même port hollandais, un intervalle de vingt-quatre heures devra toujours être observé entre les départs respectifs des navires en état d'hostilité.

Nous croyons, d'ailleurs, utile de reproduire ici le texte des dispositions générales qui ont été édictées, en cette matière, le 2 février 1893, par le gouvernement des Pays-Bas; car ce règlement est très bien fait, et a pu servir de guide pour l'élaboration de l'arrêté royal du 18 février 1901 :

Dispositions concernant l'admission de navires et bâtiments de guerre étrangers dans les passes de mer et eaux intérieures du royaume des Pays-Bas.

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

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

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

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

Sont considérées également comme eaux intérieures le Friesche Zeegat, les chenaux de Vlieland et de Terschelling, le Zuiderzee avec ses entrées de la rade du Texel et le Marsdiep, ainsi que le chenal du Hoek van Holland.

ART. 3. — Aucun des navires ou bâtiments visés à l'article 1^{er}, ni aucun de ceux qui auraient obtenu l'autorisation mentionnée à l'article 2, ne sera admis à séjourner dans le royaume pendant plus de quatorze jours consécutifs.

ART. 4. — Les mesures restrictives mentionnées à l'article 1^{er} et les dispositions des articles 2 et 3 ne sont pas applicables :

a) Au bâtiment étranger à bord duquel, ainsi que le fait connaître le guidon flottant ou pavillon qu'il porte, se trouve un prince régnant, un membre d'une dynastie régnante, le président d'une république ou un envoyé ou chef de mission, accrédité près notre Cour ;

b) En cas de relâche forcée du chef de danger ou d'avarie pendant le délai que, pour une de ces causes ou pour toutes deux, sera jugé nécessaire par le Ministre de la Marine.

ART. 5. — L'autorisation mentionnée à l'article 2, pour autant qu'elle n'aura pas été obtenue par voie diplomatique, devra être demandée en ce qui concerne l'entrée dans les ports fortifiés du royaume :

Pour le port le Nieuwediep et les ports de Hellevoetsluis : par l'intermédiaire du directeur et commandant en chef de la marine ; pour le port d'Ymuiden : par l'intermédiaire du commandant du bâtiment de guerre stationnaire ou, à défaut d'un pareil bâtiment, par l'intermédiaire du commandant de la garnison du fort et, en ce qui concerne la navigation sur les eaux intérieures, pour le chenal du Hoek van Holland : par l'intermédiaire du commandant du bâtiment par l'entremise du commandant de la garnison du fort ; pour les autres eaux intérieures : par l'intermédiaire des autorités mentionnées dans le présent article ou à l'article 7.

ART. 6. — Nous nous réservons, en général, le droit d'amplifier, de restreindre et même d'abroger entièrement, dans des circonstances particulières, les dispositions relatives à l'admission

et le séjour de navires et de bâtiments de guerre étrangers dans les passes de mer et les ports du royaume, en ce qui concerne le nombre de ces navires et bâtiments et la durée de leur séjour.

Les navires et bâtiments de guerre étrangers sont tenus de prendre le large dans les six heures, dès qu'ils y auront été invités par le Ministre de la Marine ou sur son ordre, même quand le terme fixé pour leur séjour ne serait pas encore expiré.

ART. 7. — A l'entrée de navires ou de bâtiments de guerre étrangers dans les ports fortifiés du royaume, il en sera donné immédiatement avis par voie télégraphique au Ministre de la Marine par ou de la part des autorités de la place en question, mentionnées dans l'article 5.

Dans les ports non fortifiés, il en sera donné avis par la même voie au Ministre susdit par le commandant du bâtiment de guerre stationnaire ou de sa part ; à défaut d'un pareil bâtiment, par le capitaine du port ou de sa part ; à défaut des deux autorités susdites, par le commissaire de pilotage ou de sa part, et, à défaut de toutes les autorités susmentionnées, par le bourgmestre ou de la part de celui-ci.

Par ou de la part de l'autorité fonctionnant aux termes du présent article un exemplaire des présentes dispositions sera remis au commandant du navire ou bâtiment étranger à son arrivée ; à cette fin, il en sera fourni des exemplaires en différentes langues par le Département de la Marine.

ART. 8. — Le commandant de tout navire ou bâtiment de guerre étranger sera invité à son arrivée par l'officier chargé de le complimenter ou, à défaut de celui-ci, par une des autorités mentionnées dans l'article 7, à remplir un formulaire, arrêté par le Ministre de la Marine, et contenant des questions concernant le pavillon, la force du vaisseau, son nom, son équipage, son armement, le port de départ, la durée du voyage, la durée du séjour projeté, la destination, l'état sanitaire, etc.

Après avoir été rempli, ce formulaire sera expédié immédiatement au Ministre de la Marine.

ART. 9. — En temps de paix, le pavillon néerlandais sera arboré journellement dans les ports fortifiés, sur un point des

fortifications visible pour les navires et bâtiments qui approchent, où il devra flotter tant qu'il sera suffisamment clair pour le distinguer, et, dans tous les cas, depuis le lever du soleil jusqu'à son coucher.

ART. 10. — Il est interdit aux navires ou bâtiments de guerre étrangers de faire des relevés de côtes ou de terrains dans les passes de mer ou les eaux territoriales du royaume, et en général à l'intérieur des limites du royaume, ou d'y faire des exercices de débarquement ou d'y faire, sans avoir obtenu l'autorisation du Ministre de la Marine, des exercices de tir.

L'équipage ne pourra descendre à terre que sans armes, à l'exception des officiers et sous-officiers, en ce qui concerne l'épée et le poignard, faisant partie de leur uniforme.

De même, les embarcations ne pourront naviguer que sans être armées.

Si, dans le cas d'une pompe funèbre à terre, il était désirable d'admettre une exception à la défense contenue dans l'alinéa 3 du présent article, l'autorisation en devra être demandée au Ministre de la Marine par l'entremise des autorités mentionnées aux articles 5 ou 7.

ART. 11. — Les navires ou bâtiments de guerre étrangers sont obligés d'observer les ordonnances et dispositions législatives en vigueur, concernant la police, la santé publique et les mesures fiscales, de même que de se soumettre aux règlements de ports pour autant que, dans l'un et l'autre cas, les navires et bâtiments de guerre de la marine néerlandaise y sont obligés.

ART. 12. — Dans le cas où il serait contrevenu par un navire ou bâtiment de guerre étranger aux dispositions qui précèdent ou aux dispositions à prendre en exécution de l'article 6, il pourra lui être enjoint de partir et, au besoin, il y pourra être contraint par la force.

Dans ce dernier cas, l'autorité maritime ou militaire compétente fera appuyer l'ordre de partir par un coup de canon à boulet, à une distance d'environ 500 mètres du bâtiment, ensuite par un deuxième coup à environ la moitié de cette distance, et,

si cela est encore nécessaire, par des coups de canon à boulet dans le gréement et ensuite dans la coque.

ART. 13. — Les présentes dispositions seront portées à la connaissance des pilotes néerlandais stationnant à l'embouchure des passes d'entrée, et il leur sera donné avis de la permission d'entrée, donnée aux navires et bâtiments de guerre étrangers, ainsi que, le cas échéant, du nombre de navires portant le même pavillon, auxquels cette permission est accordée.

Ils seront informés en outre de l'autorité à laquelle il faudra s'adresser, dans chaque cas séparé, pour obtenir les autorisations nécessaires, et enfin au cas où un salut fait au pavillon néerlandais pourra être rendu ; ainsi que, dans l'affirmative, en quel endroit.

Ils en donneront communication, pour autant que nécessaire, au commandant du navire ou bâtiment de guerre étranger qu'ils pilotent, et fourniront en outre à ce commandant tous les renseignements que celui-ci pourrait leur demander par rapport aux dispositions qui précèdent.

La Haye, le 2 février 1893.

PORTUGAL.

Déclaration de neutralité du 28 avril 1898 à l'occasion de la guerre hispano-américaine¹.

ART. 2. — Est également défendue, dans les ports et les eaux dont il est fait mention à l'article précédent, l'entrée des corsaires et des prises faites par eux ou par les bateaux de guerre des Puissances belligérantes.

Paragraphe unique. Sont exceptés des dispositions du présent article les cas de force majeure dans lesquels, suivant le droit des gens, l'hospitalité devient indispensable sans qu'il soit cependant permis de réaliser la vente d'objets provenant de prises, ou que les embarcations conduisant des prises puissent séjourner plus de temps qu'il n'est utile pour recevoir les secours nécessaires.

¹ *Diario do Governo*, n° 93, du 29 avril 1898.

ART. 3. — Est permise, dans les ports et les eaux dont il s'agit à l'article premier, l'entrée et le séjour à court délai des embarcations appartenant à l'une ou l'autre des Puissances belligérantes, ne conduisant pas des prises et qui se conforment aux prescriptions mentionnées aux paragraphes suivants :

§ 1^{er}. — Les navires de l'une et de l'autre Puissances belligérantes ne se livreront dans les ports et les eaux du Portugal à aucun acte d'hostilité contre les navires ou les nationaux d'une autre Puissance quelconque, même de celle avec laquelle se trouve en guerre la Puissance à laquelle ils appartiendraient.

§ 2. — Les navires susmentionnés ne pourront, dans les dits ports et eaux, augmenter leurs équipages en enrôlant des marins, sujets d'une nation quelconque, même de celle à laquelle appartiendraient les navires eux-mêmes.

§ 3. — Est également interdit à ces navires d'augmenter, dans les ports et eaux susmentionnés, le nombre ou le calibre de leur armement et de recevoir à bord des armes portatives ou des munitions de guerre.

§ 4. — Les dits navires ne pourront pas sortir des ports dans le délai de vingt-quatre heures à compter de la sortie de tout navire appartenant à l'autre Puissance belligérante, sauf s'ils obtenaient de l'autorité compétente remise du délai fixé ci-dessus, après avoir donné les garanties nécessaires qu'ils ne profiteront pas de cette circonstance pour pratiquer un acte quelconque d'hostilité contre le navire ennemi.

RUSSIE.

Déclaration de neutralité de la Russie du 18/30 avril 1898 à l'occasion de la guerre hispano-américaine¹.

Le gouvernement impérial a pris acte des déclarations des gouvernements espagnol et américain relativement à leur intention

¹ *Bulletin des lois russes*, n° 43.

de se conformer, pendant toute la durée de la guerre, aux principes généralement reconnus du droit international, à savoir :

1° Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre ;

2° La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi, et

3° Le blocus, pour être obligatoire, doit être effectif. — Tous les sujets de S. M. l'Empereur, de même que toutes les personnes qui se trouvent sous la protection des lois de l'empire, sont tenus de remplir les obligations que comporte la neutralité. Ceux qui contreviendraient à ces dispositions seront responsables devant la loi et ne pourront, en aucun cas, recevoir aide ou protection de la part du gouvernement impérial ou de ses agents diplomatiques et consulaires à l'étranger. — Le gouvernement impérial déclare, en outre, que les bâtiments des deux Puissances belligérantes ne pourront entrer dans les ports russes que pour vingt-quatre heures. Dans les cas de mauvais temps, d'absence à bord d'objets ou de provisions nécessaires à l'entretien de l'équipage ou bien pour cause de réparations indispensables, la prolongation du délai susindiqué ne pourra être accordée chaque fois que sur une autorisation spéciale du gouvernement impérial. Dans le cas où des navires appartenant aux deux parties belligérantes entreraient dans un port russe, le navire marchand ou le navire de guerre de l'une des parties belligérantes ne pourra sortir du port que vingt-quatre heures après que le navire de l'autre partie aura quitté le même port. — La vente des prises est absolument défendue dans les ports russes.

L'arrêté royal du 18 février 1901, qui est appelé à régler, d'une manière générale et permanente, l'admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et ports belges, s'inspire naturellement tant de la doctrine professée par les jurisconsultes que des usages admis par la majorité des Puissances. Il prévoit l'admission des bâtiments de guerre dans trois hypothèses : le temps de paix, le temps de guerre entre deux ou plusieurs nations, et le cas de mobilisation de l'armée belge.

Pour le temps de paix, les bâtiments de guerre étrangers peuvent entrer librement dans les ports belges de la mer du Nord à la condition que leur nombre ne soit pas supérieur à trois; mais, pour entrer dans les eaux belges de l'Escaut, la rade d'Anvers et les eaux intérieures du pays, ils doivent y être autorisés par le Ministre des Affaires Étrangères.

Les navires de guerre étrangers ne peuvent séjourner plus de quinze jours dans les eaux belges; ils doivent s'éloigner dans un délai de six heures s'il y sont invités; ils ne peuvent faire ni des relevés de terrain, ni des exercices de débarquement ou de tir; ils doivent, enfin, observer les lois et règlements belges concernant la police, la santé, les impôts et les taxes.

Lorsqu'il s'agit de vaisseaux de guerre appartenant à des nations belligérantes, ils ne sont admis dans les eaux territoriales et les ports belges de la mer du Nord que pour vingt-quatre heures. Sauf autorisation spéciale, ils ne peuvent pénétrer jusque dans les eaux belges de l'Escaut.

Les bâtiments de guerre convoyant des prises et les navires armés en course naviguant avec ou sans prises, ne sont reçus dans les eaux territoriales et les ports belges de la mer du Nord qu'en cas de danger de mer, d'avaries graves, de manque de vivres ou de combustible; encore devront-ils reprendre le large aussitôt que les circonstances le permettront.

On ne pourra fournir aux bâtiments de guerre appartenant à des nations belligérantes ou à des navires armés en course que les approvisionnements ou les moyens de réparations indispensables pour qu'ils puissent atteindre le port le plus prochain de leur pays ou d'un pays allié. Ces vaisseaux ne pourront, par ces moyens, augmenter leur matériel de guerre ou leur équipage, ou accroître leur puissance militaire; ils ne pourront, non plus, débarquer, pour les rapatrier par les voies de terre, les hommes, marins ou soldats, se trouvant à bord.

Nous mentionnerons, enfin, pour ces bâtiments de guerre, l'obligation de s'abstenir de tout acte d'hostilité; ils ne pourront faire du lieu d'asile une base d'opérations contre leurs ennemis.

Les prises ne pourront être ni vendues, ni échangées dans les eaux belges.

Lorsque des bâtiments, appartenant à deux nations en état de

guerre, se trouveront dans des eaux belges, les navires de l'un des belligérants ne pourront sortir que vingt-quatre heures après les navires de l'autre.

En cas de mobilisation de l'armée belge, il faudra une autorisation préalable pour que des bâtiments de guerre étrangers puissent entrer dans les eaux belges.

Telle est la substance des règles édictées récemment par le gouvernement; nous croyons utile, d'ailleurs, d'en citer ici les termes :

Arrêté royal réglant l'admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et ports belges (18 février 1901¹).

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Considérant qu'il y a lieu de régler, conformément au droit international et aux obligations de la neutralité perpétuelle, l'admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et ports du royaume;

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères, de la Guerre, et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Dispositions générales en temps de paix.

ARTICLE PREMIER. — En temps de paix, les bâtiments de guerre appartenant à des Puissances étrangères peuvent entrer librement dans les ports belges de la mer du Nord et mouiller devant ces ports dans les eaux territoriales, pourvu que le nombre de ces bâtiments portant le même pavillon, en y comprenant ceux qui se trouveraient déjà dans cette zone ou dans un port, ne soit pas supérieur à trois.

ART. 2. — Les bâtiments de guerre étrangers ne peuvent entrer dans les eaux belges de l'Escaut, mouiller en rade d'Anvers ou pénétrer dans les eaux intérieures du royaume sans avoir obtenu l'autorisation du Ministre des Affaires Étrangères.

¹ *Moniteur belge* du 27 février 1901.

Cette autorisation sera demandée par l'entremise du sous-inspecteur du pilotage belge à Flessingue.

ART. 3. — Les bâtiments de guerre étrangers, à moins d'une autorisation spéciale du gouvernement, ne peuvent séjourner pendant plus de quinze jours dans les eaux territoriales et ports belges.

Ils sont tenus de prendre le large dans les six heures, s'ils y sont invités par l'administration de la marine ou les autorités militaires territoriales, même dans le cas où le terme fixé pour leur séjour ne serait pas expiré.

ART. 4. — Si des circonstances particulières l'exigent, le gouvernement se réserve la faculté d'apporter des modifications aux restrictions imposées ci-dessus à l'entrée et au séjour des bâtiments de guerre étrangers dans les ports et eaux belges.

ART. 5. — Les dispositions des articles 1^{er}, 2 et 3 ne s'appliquent pas aux bâtiments de guerre dont l'admission a été autorisée par la voie diplomatique, ni aux navires à bord desquels se trouve soit un chef d'État, soit un prince d'une dynastie régnante, soit un agent diplomatique accrédité auprès du Roi ou du gouvernement.

ART. 6. — Il est interdit aux bâtiments de guerre étrangers, se trouvant dans les eaux belges, de faire des relevés de terrain et des sondages, ainsi que des exercices de débarquement ou de tir.

Les hommes de l'équipage devront être sans armes lorsqu'ils descendront à terre. Les officiers et sous-officiers pourront porter les armes qui font partie de leur uniforme.

Les embarcations qui circuleront dans les ports et les eaux territoriales ne pourront être armées.

Si des honneurs funèbres doivent être rendus à terre, une exception au paragraphe 2 du présent article pourra être autorisée par le Ministre de la Guerre, sur la demande des autorités militaires territoriales.

ART. 7. — Les commandants des bâtiments de guerre étrangers sont tenus d'observer les lois et les règlements concernant la police, la santé publique et les impôts et taxes, à moins d'exceptions établies par des conventions particulières ou par les usages internationaux.

Admission des navires de guerre appartenant à des nations belligérantes.

ART. 8. — Les bâtiments appartenant à la marine militaire d'un État engagé dans une guerre maritime ne sont admis dans les eaux territoriales et les ports belges de la mer du Nord que pour une durée de vingt-quatre heures.

Le même navire ne peut être admis deux fois dans l'espace de trois mois.

ART. 9. — L'accès des eaux belges de l'Escaut est interdit, à moins d'autorisation spéciale du gouvernement, aux bâtiments de guerre appartenant à un État engagé dans une guerre maritime.

Aucun pilote ne peut être fourni à ces bâtiments s'ils ne sont pas pourvus de la dite autorisation.

Si l'autorisation n'a pas été obtenue par la voie diplomatique, elle doit être demandée par l'entremise du sous-inspecteur du pilotage belge à Flessingue, qui transmettra la décision au commandant du navire.

ART. 10. — Sauf en cas de danger de mer, d'avaries graves, de manque de vivres ou de combustible, l'accès des eaux territoriales et ports belges de la mer du Nord est interdit aux bâtiments de guerre convoyant des prises et aux bâtiments armés en course naviguant avec ou sans prises.

ART. 11. — Si des bâtiments de guerre ou des navires armés en course, appartenant à une nation engagée dans une guerre maritime, sont contraints de se réfugier dans les eaux ou ports belges de la mer du Nord, par suite de danger de mer, d'avaries graves, de manque de vivres ou de combustible, ils reprendront le large aussitôt que le temps le permettra ou bien dans les vingt-quatre heures qui suivront soit l'achèvement des réparations autorisées, soit l'embarquement des provisions dont la nécessité aura été démontrée.

ART. 12. — Le commandant de tout bâtiment de guerre d'une Puissance belligérante, aussitôt après son entrée dans les eaux ou ports belges de la mer du Nord, sera, à l'intervention de l'administration de la marine, invité à fournir des indications précises

concernant le pavillon, le nom, le tonnage, la force des machines, l'équipage du bâtiment, son armement, le port de départ, la destination, ainsi que les autres renseignements nécessaires pour déterminer, le cas échéant, les réparations ou les approvisionnements en vivres et charbon qui pourraient être nécessaires.

ART. 13. — En aucun cas, il ne peut être fourni aux bâtiments de guerre ou aux navires armés en course d'une nation engagée dans une guerre maritime, des approvisionnements ou moyens de réparations au delà de la mesure indispensable pour qu'ils puissent atteindre le port le plus rapproché de leur pays ou d'un pays allié au leur pendant la guerre.

Un même navire ne pourra être, sans autorisation spéciale, pourvu de charbon une seconde fois que trois mois au moins après un premier chargement dans un port belge.

ART. 14. — Les bâtiments spécifiés à l'article précédent ne peuvent, à l'aide de fournitures prises sur le territoire belge, augmenter, de quelque manière que ce soit, leur matériel de guerre, ni renforcer leur équipage, ni faire des enrôlements, même parmi leurs nationaux, ni exécuter, sous prétexte de réparation, des travaux susceptibles d'accroître leur puissance militaire, ni débarquer pour les rapatrier par les voies de terre, des hommes, marins ou soldats se trouvant à bord.

ART. 15. — Ils doivent s'abstenir de tout acte ayant pour but de faire du lieu d'asile la base d'une opération quelconque contre leurs ennemis, comme aussi de toute investigation sur les ressources, les forces et l'emplacement de leurs ennemis.

ART. 16. — Ils sont tenus de se conformer aux prescriptions des articles 6 et 7 du présent arrêté et d'entretenir des relations pacifiques avec tous les navires, amis ou ennemis, mouillés dans le même port ou dans la même zone territoriale belge.

ART. 17. — L'échange, la vente ou la cession gratuite de prises ou de butin de guerre sont interdits dans les eaux et ports belges.

ART. 18. — Tout acte d'hostilité est interdit aux bâtiments de guerre étrangers dans les eaux belges.

ART. 19. — Si des bâtiments de guerre ou de commerce de deux nations en état de guerre se trouvent en même temps dans un port ou dans les eaux belges, il y aura un intervalle de vingt-quatre heures au moins, fixé par les autorités compétentes, entre le départ d'un navire de l'un des belligérants et le départ subséquent d'un navire de l'autre belligérant.

Dans ce cas, il pourra être fait exception aux prescriptions de l'article 8.

La priorité de la demande assure la priorité de la sortie. Toutefois, le plus faible des deux bâtiments pourra être autorisé à sortir le premier.

ART. 20. — Le gouvernement se réserve la faculté de modifier les dispositions des articles 8 et suivants du présent arrêté, en vue de prendre dans les cas spéciaux et si des circonstances exceptionnelles se présentent, toutes les mesures que la stricte observation de la neutralité rendrait opportunes ou nécessaires.

ART. 21. — Dans le cas d'une violation des dispositions du présent arrêté, les autorités locales désignées par le gouvernement prendront toutes les mesures que les instructions spéciales leur prescrivent et elles avertiront, sans délai, le gouvernement qui introduira auprès des Puissances étrangères les protestations et réclamations nécessaires.

Dispositions spéciales en cas de mobilisation de l'armée.

ART. 22. — Aussitôt que la mobilisation de l'armée est décrétée, il est interdit à tous bâtiments de guerre étrangers de mouiller dans les eaux et ports belges de la mer du Nord sans autorisation préalable du gouvernement, sauf les cas de danger de mer, de manque d'approvisionnements ou d'avaries graves.

Aucun pilote ne pourra, hors les cas de force majeure prévus ci-dessus, être fourni aux dits navires s'ils n'ont pas obtenu l'autorisation préalable requise.

En ce qui concerne les eaux belges de l'Escaut, lorsque l'autorisation d'y pénétrer aura été accordée dans ces circonstances, le sous-inspecteur du pilotage belge à Flessingue pré-

viendra le commandant du navire qu'il doit s'arrêter en vue du fort Frédéric pour communiquer cette autorisation au délégué du gouverneur militaire de la position d'Anvers, qui sera muni des instructions nécessaires.

Le pavillon belge est hissé sur l'ancien fort Frédéric en un point visible pour les navires qui approchent.

Dispositions finales.

ART. 23. — Un exemplaire du présent arrêté sera remis par les autorités maritimes au commandant de tout bâtiment de guerre ou navire armé en course aussitôt après qu'il aura été autorisé à mouiller dans les eaux belges.

ART. 24. — Nos Ministres des Affaires Étrangères, de la Guerre et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes sont chargés, chacun dans la limite de ses attributions, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 18 février 1901.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

P. DE FAVEREAU.

Le Ministre de la Guerre,

A. COUSEBANT D'ALKEMADE.

Le Ministre des Chemins de fer,

Postes et Télégraphes,

J. LIEBAERT.

Nous l'avons déjà dit, cet arrêté royal, très sérieusement étudié et très soigneusement conçu, est, dans ses lignes générales, d'accord avec la jurisprudence et avec les usages établis. Deux points cependant méritent de fixer notre attention; d'une part, le gouvernement belge a introduit dans ce règlement la mention d'une nouvelle application du principe de l'inviolabilité du territoire neutre; d'autre part, il a tranché une question très

controversée : un État neutre peut-il admettre dans ses ports un bâtiment de guerre convoyant des prises et un navire armé en course ?

Comme nous venons de le voir, l'arrêté royal du 18 février 1901 porte, en son article 14 :

« Les bâtiments spécifiés à l'article précédent ne peuvent. . . »
 »
 » ni débarquer, pour les rapatrier par les voies de terre, des
 » hommes, marins ou soldats se trouvant à bord. »

Nous ne connaissons, ni dans les règlements publiés par les Puissances étrangères relativement à l'asile, ni dans les traités de droit des gens, aucune disposition visant le cas où un navire de guerre, appartenant à une nation belligérante, userait de la courte station qu'il serait autorisé à faire dans les eaux territoriales d'un pays neutre, pour débarquer ses hommes dans le but de les faire échapper à une capture par un navire ennemi, et de les rapatrier par les voies de terre.

Il est très remarquable que l'on ne trouve non plus, dans aucune déclaration de neutralité édictée en vue d'une guerre déterminée, la moindre mention de cette hypothèse, très admissible cependant, d'un commandant de bateau qui sachant qu'il est poursuivi et exposé à une capture probable, cherchera à sauver ses hommes en les jetant sur un territoire neutre, d'où ils pourront regagner leur pays. Il lui sera aisé de remplir les conditions voulues pour être admis dans le port neutre ; il n'aura qu'à causer quelque avarie à sa machine, ou à jeter à la mer son charbon et ses approvisionnements pour avoir droit à y faire un séjour d'une certaine durée ; les règlements lui permettront de laisser descendre à terre, sans armes, les hommes placés sous ses ordres ; ceux-ci ne retourneront plus à bord et chercheront à rentrer dans leur patrie par la voie de terre.

La situation des marins et soldats, ainsi sauvés des périls de la guerre, grâce à l'asile qu'ils auraient trouvé sur un territoire neutre, serait semblable, sous bien des rapports, à celle des troupes françaises qui, après la bataille de Sedan, ont été dés-

armées à nos frontières, et retenues en Belgique comme prisonniers de guerre. Il est à remarquer toutefois que, s'il était impossible d'empêcher, en 1870, une partie de l'armée française, vaincue et poursuivie, d'entrer sur le territoire belge, et si le gouvernement belge n'avait d'autre ressource que de l'interner, rien n'empêche de stipuler la défense de débarquer des marins ou des soldats que leur commandant chercherait à rapatrier ainsi par un territoire neutre. En édictant cette défense, la Belgique a donné une nouvelle preuve du soin qu'elle prend toujours de remplir scrupuleusement les devoirs de la neutralité.

La question de l'admission dans les eaux territoriales et dans les ports belges de la mer du Nord des bâtiments de guerre convoyant des prises et des navires armés en course, était plus difficile à élucider. D'après l'arrêté royal du 18 février 1901, cette admission n'est autorisée qu'en cas de danger de mer, d'avaries graves, de manque de vivres ou de combustible.

La nation neutre a toujours la faculté de mesurer l'étendue de l'asile qu'elle veut accorder, de manière à sauvegarder sa propre sûreté et à conserver les moyens de faire respecter tant sa souveraineté que les devoirs de sa neutralité. Elle est donc en droit d'exclure les prises de guerre de ses ports, soit d'une manière absolue, soit avec certaines réserves pour le cas de détresse. La légitimité et la légalité de l'arrêté royal du 18 février 1901 ne peuvent ainsi être mises en doute ; mais il reste loisible de se demander si le système admis par le gouvernement belge est conforme à la doctrine et aux usages.

Ortolan¹ est d'avis qu'en matière d'asile le fait qu'un navire de guerre contient des prises n'a aucune importance, et ne doit pas exercer d'influence sur l'attitude des nations neutres à son égard. « L'asile que les navires de guerre et les corsaires réguliers des Puissances belligérantes sont admis à recevoir dans les ports neutres, s'applique aussi à ceux de ces navires qui arrivent avec des prises. Un État neutre n'ayant pas le droit de s'ingérer dans les résultats des actes exercés par un belligérant en conformité

¹ Ouvrage cité, p. 303.

des lois de la guerre, du moment que le capteur a hissé le pavillon de l'État auquel il appartient à bord de la prise qu'il a faite, cette prise doit être considérée, provisoirement du moins, comme propriété de cet État ou de ses sujets, et à ce titre on est fondé à réclamer pour elle l'hospitalité dans les ports amis. » Mais il ajoute cependant : « Comme l'admission des prises peut être une cause plus fréquente d'embarras ou de trouble, comme elle met le neutre plus directement en contact avec les conséquences de la guerre, on conçoit qu'il use plus largement, à cet égard, du droit qu'il a de refuser cette admission, ou de la limiter en la réglementant. C'est ce qu'ont fait quelques Puissances maritimes par des lois ou ordonnances particulières. »

Vattel¹ est du même avis. « Quand la prise est consommée, dit-il, le butin est absolument en la puissance de l'ennemi; on ne s'informe point d'où lui viennent ses effets; ils sont à lui, il en dispose en pays neutre. Un armateur conduit sa prise dans le premier port neutre et l'y vend librement. Mais il ne pourrait y mettre à terre ses prisonniers pour les tenir captifs; parce que garder et retenir des prisonniers de guerre, c'est une continuation d'hostilités. »

Hautefeuille² partage aussi cette manière de voir; il dit : « Plusieurs peuples refusent absolument d'accorder l'asile aux prises faites par les belligérants, ne leur accordent que le simple refuge en cas de danger imminent et se bornent à remplir strictement les devoirs de l'humanité; mais c'est l'exception. En général, les prises sont admises à jouir de l'asile dans les ports neutres. Cette admission me paraît plus conforme à l'humanité, tant à l'égard des croiseurs qu'à l'égard des prisonniers. Toutes les nations commerçantes et maritimes sont d'accord pour approuver la conduite des nations qui accordent l'asile aux prises et aux corsaires. Je crois donc que les deux Puissances³, qui ont toujours persisté dans la politique contraire, devraient se ranger au système suivi par toutes les autres : ouvrir leurs ports aux corsaires et aux prises. Elles ont pu s'assurer que cette conduite,

1 Vattel. — *Le Droit des gens*. Paris, 1863. Tome II, p. 481.

2 Ouvrage cité. Tome I. pp. 394, 395 et 399.

3 Le Portugal et la Suède.

lorsqu'elle est parfaitement impartiale, ne peut les compromettre vis-à-vis des belligérants et qu'elle présente l'immense avantage d'adoucir, à l'égard des prisonniers, les rigueurs de la guerre. »

Il n'est pas moins explicite sur la question de la vente des prises. « Au reste, dit-il, ce droit n'a jamais été réellement contesté au neutre ; jamais la discussion sur ce point n'a été élevée sérieusement par une Puissance belligérante, parce que le pouvoir d'autoriser la vente est la suite, la conséquence du droit d'accorder l'asile. Je ne crains pas de conclure que ce pouvoir découle de la loi primitive, source du droit d'asile et du privilège des mers territoriales. C'est donc à tort qu'un auteur moderne¹ regarde la vente de la prise comme un acte d'hostilité et refuse au neutre le droit de l'autoriser sur son territoire. Le dernier acte des hostilités est la sentence qui adjuge la prise au capteur ; dès qu'elle est rendue, le propriétaire est dépouillé ; le preneur est en possession légitime ; le navire est en quelque sorte dénationalisé, à ce point que, chez toutes les nations maritimes, il est désormais assimilé aux bâtiments construits dans le pays même et qu'il participe aux privilèges réservés aux navires nationaux. Le capteur, désormais possesseur légitime, peut vendre le navire partout où il le juge convenable, comme il vendrait celui même dont il s'est servi pour faire la prise, ou tout autre lui appartenant. »

Charles Dupuis² dit :

« Le droit d'asile est ouvert, en cas de nécessité pressante, aux corsaires aussi bien qu'aux navires de guerre, aux prises aussi bien qu'aux capteurs. Les équipages capturés ne sauraient compter sur l'intervention de l'État neutre pour procurer leur libération ; l'asile laisse intacts les droits du capteur. Mais, par contre, le capteur ne pourrait requérir l'assistance des autorités neutres pour faire réintégrer à bord les prisonniers qui auraient réussi à s'évader durant le séjour au port.

» Il fut une époque où l'État neutre exigeait la remise des effets pris, appartenant à ses sujets ; actuellement, il ne prétend

¹ KLUBER. — *Droit des gens modernes de l'Europe.*

² Ouvrage cité, p. 427.

exercer aucun contrôle, aucune revendication sur les prises régulièrement faites, en haute mer, lorsqu'elles sont amenées dans ses ports. » Et plus loin : « Hormis le cas de nécessité, l'État neutre est en droit de refuser l'entrée de ses ports aux croiseurs et corsaires des belligérants, ainsi qu'à leurs prises. En général, les neutres admettent sans difficulté les vaisseaux de guerre ; ils se montrent plus stricts en ce qui concerne les corsaires ou les prises ; plusieurs les excluent complètement. »

Richard Kleen¹ est d'avis que l'asile, que les neutres sont autorisés à donner aux belligérants, n'est pas applicable aux corsaires, dans les limites des États qui ont adhéré à l'abolition de la course. Il n'admet d'exception que pour le cas de détresse.

Rivier² enseigne que « le navire de guerre du belligérant ne pourra entrer dans un port neutre avec sa capture qu'en cas de nécessité de mer ; il n'y restera que le temps strictement nécessaire. Cette doctrine, dit-il, a été suivie en divers cas récents, tandis qu'en d'autres cas on a admis l'entrée même sans absolue nécessité de mer ; mais alors on a limité le séjour à un temps très bref, de vingt-quatre heures ».

Rivier est aussi d'avis qu'aucune prise ne peut être vendue dans un port neutre avant que la condamnation n'ait été prononcée en dernier ressort. Il cite, enfin, le règlement de l'Institut de droit international qui dit : « § 59. — Le navire saisi ne pourra être conduit dans un port d'une Puissance neutre que pour cause de péril de mer, ou lorsque le navire de guerre sera poursuivi par une force ennemie supérieure. § 60. — Lorsque, pour cause de péril de mer, le navire de guerre s'est réfugié avec le navire saisi dans un port neutre, ils devront quitter ce port aussitôt que possible, après que la tempête aura cessé. L'État neutre a le droit et le devoir de surveiller le navire de guerre et le navire saisi durant leur séjour dans le port. § 61. — Lorsque le navire de guerre s'est réfugié avec le navire saisi dans un port neutre parce qu'il était poursuivi par une force ennemie supérieure, la prise sera relâchée. »

¹ Ouvrage cité. Tome II, p. 44.

² Ouvrage cité. Tome II, pp. 404 et 405.

Quant à Calvo¹, il fait remarquer que les navires armés en course ne jouissent pas de la considération et des égards ou des immunités généralement accordées aux bâtiments de guerre, et que certains États leur refusent la jouissance du droit d'asile proprement dit ; ne leur accordant qu'un simple refuge en cas de force majeure. Mais il ajoute que la plupart des nations maritimes les reçoivent cependant dans leurs ports, à l'égal des navires de guerre, moyennant le respect de certaines conditions spéciales.

Lors de la guerre de la sécession aux États-Unis, le gouvernement anglais déclara que les prises faites par l'un ou l'autre des belligérants ne seraient reçues dans aucun port du Royaume-Uni. Calvo², qui cite ce fait, estime que les dispositions anglaises étaient trop absolues, et il en donne comme preuve que, sur la réclamation du Cabinet de Washington, le règlement général qui fut publié en Angleterre, au début de l'année 1862, stipulait l'admission des corsaires des belligérants dans les eaux et ports britanniques, pour une durée de vingt-quatre heures ; ce délai ne pouvant être prolongé qu'en cas de tempête, d'avaries ou de manque de vivres.

Il semblerait donc résulter de ce court aperçu des théories généralement professées, que l'arrêté royal du 18 février 1901 s'est placé en opposition avec l'opinion de la majorité des jurisconsultes, en refusant, sauf en cas de détresse, l'accès des eaux territoriales et des ports belges de la mer du Nord aux bâtiments de guerre convoyant des prises et aux vaisseaux armés en course ; en interdisant l'échange, la vente ou la cession gratuite des prises dans les eaux et ports belges.

Mais il est à constater cependant que, lors de la guerre hispano-américaine de 1898, le Danemark, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Portugal et la Suède ont stipulé expressément qu'ils n'admettraient pas les corsaires et les prises dans leurs ports, sauf pour les cas de détresse ; la France, l'Italie, le Portugal, la Russie et la Suède ont formellement interdit la vente des prises dans leurs ports ou rades.

¹ Ouvrage cité. Tome III, pp. 496 et 497.

² Ouvrage cité. Tome III, pp. 491 et 492.

La pratique des nations ne semble donc pas, en cette matière, être d'accord avec la doctrine, et le gouvernement a fait sans doute chose sage en suivant le conseil que donne M. Arendt dans son *Essai sur la neutralité belge*¹ :

« Cependant, comme la question de la légalité des prises souève souvent de nombreuses difficultés desquelles il peut même résulter des embarras de plus d'une espèce pour le gouvernement neutre, il est plus sûr de fermer, par mesure générale, les ports neutres aux croiseurs de tous les belligérants arrivant avec des prises, ou, quand ils sont forcés d'y entrer par suite d'accidents de mer, de leur défendre la vente de leurs prises tant qu'ils y restent. »

Nous n'hésitons pas à louer le gouvernement d'avoir comblé une lacune de notre législation administrative, et d'avoir apporté un soin méticuleux à l'élaboration du règlement que nous venons d'analyser. C'est une voie dans laquelle nous formons le vœu de le voir persévérer. Il est encore quelques problèmes de ce genre qui n'ont pas été suffisamment étudiés jusqu'ici; on compte maintes questions de haute importance — des questions de droit public international et de droit des gens — qui n'ont jamais été élucidées, bien qu'elles intéressent directement et puissamment la sécurité du pays, la défense de son indépendance et de sa neutralité. Elles réclament un examen approfondi et une solution judicieuse, sage, prudente.

¹ Ouvrage cité, p. 143.

CHAPITRE X

La défense de l'Escaut occidental par la Hollande

La position d'Anvers a été choisie comme centre de notre système défensif et dernier refuge de notre indépendance, à cause de cette admirable situation sur l'Escaut qui la met en communication avec la mer.

Les principes modernes sur la liberté des fleuves assurent à la place d'Anvers les moyens de se ravitailler, dans toutes les hypothèses, sauf celle — heureusement bien improbable — d'un conflit armé avec la Hollande. La guerre ne porte pas atteinte à la liberté commerciale de navigation. Que nos voisins du Nord soient nos alliés ou qu'ils entendent rester neutres en présence du différend dans lequel la Belgique serait entraînée, ils n'auraient ni le devoir, ni même le droit de s'opposer au passage des navires de commerce, et partant au ravitaillement d'Anvers. Ce n'est que dans l'hypothèse où, se trouvant en guerre avec nous, les nécessités militaires exigeraient l'emploi de ce moyen d'action, que la Hollande pourrait couper nos relations commerciales avec la mer.

Mais il est une autre question qui intéresse au plus haut degré notre sécurité et qui mérite un examen attentif, c'est l'attitude que prendraient nos voisins du Nord à l'égard de navires de guerre qui, en temps de guerre, chercheraient à remonter l'Escaut pour atteindre la Belgique.

La majeure partie du fleuve en aval d'Anvers, ainsi que son embouchure se trouvent situées en territoire néerlandais. De quelle façon le gouvernement hollandais comprendra-t-il ses devoirs d'État riverain ?

Si nos voisins s'allient à nous, plus de difficulté; ils accorderont naturellement le libre passage à toute flotte qui viendrait au secours de la place d'Anvers et de la Belgique, tandis qu'ils s'opposeraient au transit des navires qui auraient un but hostile à notre égard.

Mais, si les Pays-Bas entendent rester neutres devant le conflit, et veulent respecter toutes les règles de cette neutralité, quelle ligne de conduite adopteront-ils? — Comment interpréteront-ils les devoirs que le droit des gens leur impose?

C'est dans cette hypothèse que la question de la liberté de la navigation de l'Escaut occidental, en temps de guerre, a été examinée, à plusieurs reprises, en Hollande; elle a fait maintes fois l'objet des délibérations des États-Généraux — sans avoir d'ailleurs été complètement élucidée. Comme on le constatera par la succincte analyse de ces délibérations qui suit, le problème n'est en somme pas encore résolu; le gouvernement, comme tel, n'a jamais fait connaître son opinion, bien que cette question touche à deux intérêts vitaux pour le pays : la défense nationale et la position internationale de la Néerlande.

En 1874, les États-Généraux des Pays-Bas furent appelés à statuer sur un projet de loi de fortifications qui leur avait été présenté par le général Weitzel, Ministre de la Guerre.

Le gouvernement préconisait le système de la *défense concentrée*; Amsterdam et Utrecht en étaient les bases.

Le Ministre de la Guerre, pour rester d'accord avec l'esprit général du projet de loi, proposait la suppression des positions du Bas-Yssel; mais, ce même principe de concentration, il le sacrifiait en proposant la conservation des forteresses de Neuzen et d'Ellewoutsdyk, sur l'Escaut occidental.

L'approbation de la majeure partie des membres des États-Généraux était acquise à l'ensemble du projet de loi quant au principe du système de *défense concentrée*; mais la question du maintien des forts sur l'Escaut souleva une discussion violente et souvent confuse.

Il y avait là un problème de neutralité à côté d'une question

de défense nationale, et plusieurs orateurs confondirent les deux points de vue.

Quoi qu'il en soit, voici, en résumé, les arguments donnés par les défenseurs et par les adversaires du maintien des forts établis sur l'Escaut occidental.

Les premiers demandaient le maintien des forts de Neuzen et d'Ellewoutsdyk dans le but de pouvoir protéger le territoire de la Belgique; car ils considéraient l'indépendance de ce pays comme une question de vie ou de mort pour les Pays-Bas.

L'occupation par la France ou par l'Allemagne du territoire belge serait une menace perpétuelle pour la Hollande; un pareil motif devrait suffire pour légitimer le maintien des forts qui défendaient le passage de l'Escaut.

De plus, une question de droit international est ici en jeu, disait-on; car il est du devoir de la Hollande d'empêcher le passage de tout belligérant par l'Escaut occidental, c'est-à-dire par son propre territoire. En n'opposant aucune résistance à des navires de guerre qui remonteraient l'Escaut jusqu'à Anvers, les Pays-Bas permettraient une violation de leur neutralité, qui leur serait imputable.

Cette question de droit des gens était comprise d'une toute autre façon par les adversaires du maintien des forts; à leur avis, il était plus sage et plus prudent de ne disposer d'aucun moyen d'arrêter une flotte qui remonterait l'Escaut, car le gouvernement néerlandais pourrait être fort embarrassé en se trouvant dans la nécessité de décider quels seraient les navires qu'il devrait empêcher de passer.

L'intérêt même que prend la Hollande au maintien de la nationalité belge devenait ainsi un argument contre l'existence des forts de Neuzen et d'Ellewoutsdyk; car on prétendait que le gouvernement néerlandais serait forcé d'arrêter au passage aussi bien les navires qui pourraient venir au secours de la Belgique, que toute flotte étrangère qui projeterait de l'attaquer. Faire une distinction à ce sujet, ce serait violer la neutralité et prendre parti pour un des belligérants contre l'autre.

Après une longue discussion, le maintien des forts de Neuzen et d'Ellewoutsdyk fut cependant voté par 38 voix contre 30.

Quelques années plus tard, la question du maintien de la neutralité de l'Escaut occidental fut soulevée aux États-Généraux des Pays-Bas par M. Kool, membre de la Seconde Chambre, qui en fit l'objet d'une interpellation au Ministre des Affaires Étrangères. Il signalait l'importance du problème à résoudre ; l'intérêt qu'avait la Belgique à connaître les vues du gouvernement néerlandais en cette matière, et faisait remarquer combien il importait, pour les petits États, d'observer toujours les principes les plus généralement admis du droit international. M. le baron van Lynden van Sandenburg, Ministre des Affaires Étrangères, se borna à répondre que la question n'était pas perdue de vue et qu'elle faisait l'objet des méditations du Cabinet.

Quelques mois plus tard, au mois de janvier 1880, à la Première Chambre des États Généraux, M. Borsius demanda au Ministère ses vues relativement à la défense de la neutralité des Pays-Bas sur l'Escaut occidental ; il exprima nettement l'avis que son pays n'avait pas à baser son attitude sur les intérêts de la défense du territoire belge ; qu'il ne devait prendre en considération que la position de la Hollande. Il faisait remarquer qu'il ne pourrait en être autrement que dans l'hypothèse d'une alliance défensive entre les deux pays — mais que cette combinaison était complètement irréalisable puisque la neutralité perpétuelle de la Belgique lui interdisait de conclure avec qui que ce soit des traités de ce genre.

Lorsqu'un cours d'eau, passant par un État neutre, donne accès à un autre État, disait M. Borsius, chaque Puissance peut revendiquer un droit international de passage, non seulement en temps de paix, mais même en temps de guerre. La Puissance neutre que traverse ce fleuve n'a d'autre droit, si elle veut conserver sa neutralité, que de prévenir une lutte sur son territoire. Si elle accordait à une flotte le droit de passage en le refusant à une autre, elle perdrait tous les privilèges dus à la neutralité. Peut-on admettre que les Pays-Bas neutres aient la faculté d'empêcher des navires de remonter l'Escaut occidental pour aller attaquer la ville d'Anvers, tout en permettant la navigation des vaisseaux qui viendraient au secours de cette place ?

— M. Borsius concluait en disant que, si l'on maintenait les deux forts de Neuzen et d'Ellewoutsdyk, il devait être entendu qu'il ne s'agissait que de l'intérêt des Pays-Bas, de sa propre défense et du maintien de sa neutralité — sans chercher, en aucune façon, à faire servir ces travaux à la protection d'une Puissance voisine et à l'avantage de ses intérêts.

La réponse du Ministre des Affaires Étrangères fut obscure, ambiguë; mais il promit encore une fois de porter à cette question toute l'attention qu'elle méritait.

La section néerlandaise de l'Association pour la réforme et la codification des lois internationales s'occupa, à son tour, le 25 mai 1880, de la question de la neutralité de l'Escaut. La séance était présidée par M. Cremers, membre de la Seconde Chambre des États-Généraux et ancien Ministre des Affaires Étrangères, qui exposa lui-même les principes sur lesquels les Pays-Bas devaient, selon lui, se baser pour interdire l'entrée de l'Escaut aux navires de guerre appartenant à des États belligérants.

Le journal *Weekblad van het Recht*, du 1^{er} juin de la même année, a publié un résumé des débats du 25 mai. Nous reproduisons ici la substance de l'important discours de M. Cremers :

L'orateur attire l'attention de l'assemblée sur l'importance considérable que revêt la question de la neutralité de l'Escaut occidental, tant au point de vue théorique qu'au point de vue pratique, et rappelle les discussions qui eurent lieu aux États-Généraux, en 1874, à l'occasion de la discussion du projet de loi sur les fortifications.

On put constater chez les jurisconsultes, comme chez les officiers, une profonde divergence d'opinion sur le point de savoir si les Pays-Bas doivent défendre leur neutralité sur l'Escaut occidental, dans le cas où une escadre tenterait de remonter le fleuve pour attaquer Anvers.

Les discussions furent confuses; on ne parvint pas à se mettre d'accord. La Hollande, devait-elle s'opposer par la force au passage d'une flotte étrangère, ou pouvait-elle se borner à une protestation pure et simple? Cette dernière manière de voir eut des

défenseurs ; quant au capitaine Rooseboom, il était d'avis que la navigation sur l'Escaut était libre en temps de guerre comme en temps de paix, attendu que la souveraineté du pays sur ce fleuve avait été en quelque sorte limitée par des traités.

M. Cremers posa tout d'abord la question de savoir quels sont les droits de l'État sur les mers, les parties de mer et les rivières.

Pour ce qui concerne la mer, après avoir exposé les divers systèmes qui prévalurent successivement, ainsi que les théories de Grotius, Puffendorf, Coccejus et Ortolan, l'ancien Ministre des Affaires Étrangères se rallie à l'opinion de Heffter qui reconnaît que les États ont un droit incontestable d'exercer une surveillance active sur leurs côtes, d'interdire l'accès de leur territoire à ceux qu'ils ne veulent pas recevoir, de faire valoir enfin un droit de souveraineté sur les dites côtes. Pour les mêmes motifs, on reconnaît généralement aux États riverains une espèce de droit — *imperium* et non *dominium* — sur la partie de la mer qui se trouve à portée d'un coup de canon de leurs côtes.

Quant aux fleuves et rivières qui traversent plusieurs États, il est évident que, si des clauses de traités accordent aux Puissances étrangères, dans un intérêt commercial, la libre navigation en temps de paix, ces stipulations n'impliquent aucune restriction du droit de propriété — mais uniquement une restriction de l'exercice de ce droit. Les Pays-Bas ont consenti aussi, par convention, à des restrictions semblables. L'art. 109 de l'Acte du Congrès de Vienne de 1815 a proclamé la liberté de navigation sur les rivières et les fleuves qui traversent les territoires appartenant aux souverains signataires des traités ; et les articles 108-117 du Traité de Vienne ont été insérés dans le Traité de paix du 19 avril 1839 — devenant ainsi applicables aux rivières navigables qui traversent le territoire belge et le territoire néerlandais.

La Hollande continue de posséder ainsi la pleine souveraineté sur les parties de l'Escaut qui la traversent ; mais elle en a aliéné partiellement l'exercice en y admettant, en temps de paix, une libre navigation internationale.

Pour le temps de guerre, la situation est absolument différente, et il importe de se demander s'il serait conforme aux devoirs de la neutralité de permettre, en temps de guerre, à des navires

ennemis de remonter l'Escaut, de traverser donc le territoire néerlandais pour prêter leur appui à la Belgique ou pour l'attaquer.

Certains jurisconsultes soutiennent qu'un État neutre peut permettre le passage sur son territoire, soit par terre, soit par eau, à des forces belligérantes, pourvu que la faculté en soit accordée également aux deux parties. M. Cremers estime avec Hautefeuille — qu'une semblable autorisation sera toujours plus avantageuse à l'un des belligérants qu'à l'autre, et il est d'avis que les Pays-Bas compromettraient et perdraient même leur neutralité en consentant au passage, sur l'Escaut, en temps de guerre, de navires qui auraient des intentions hostiles à l'égard de la Belgique.

Il n'est pas douteux que l'Escaut occidental soit un fleuve — et non un bras de mer, comme on a cherché à le démontrer; le Traité de Munster de 1648 et le Traité du 19 avril 1839 le prouvent en qualifiant l'Escaut de *rivière*. S'il en est ainsi, on ne saurait contester que les Pays-Bas fussent considérés comme prenant part à la guerre, s'ils permettaient le passage, par l'Escaut occidental, de navires de guerre étrangers destinés à attaquer la position d'Anvers. Bien que l'on puisse prévoir qu'il serait impossible pour la Hollande de rester neutre le jour où la Belgique serait attaquée, il importe cependant, du moment où l'on discute la question au point de vue juridique, de considérer l'hypothèse où les Pays-Bas entendraient maintenir leur neutralité.

En 1882, le Cabinet néerlandais soumit au Parlement un projet de loi destiné à modifier la loi du 18 avril 1874 qui avait réglé le système de défense du pays. Il proposait la suppression de plusieurs forteresses, parmi lesquelles se trouvaient celles de Neuzen et de Ellewoutsdyk, étant d'avis « que les travaux de l'Escaut occidental ne peuvent pas être compris dans le système de défense concentrée, que ces travaux ne peuvent pas être utiles à la défense du pays, tandis qu'ils sont complètement insuffisants pour la défense armée de la neutralité de la Hollande; de sorte qu'ils doivent être considérés plutôt comme nuisibles qu'utiles au pays ».

Lors de l'examen de ces projets par les sections de la Seconde

Chambre, la grande majorité des députés, tout en approuvant la suppression de certaines forteresses, s'opposa très vivement à celle des travaux de l'Escaut; le maintien de ces ouvrages leur paraissant exigé aussi bien par l'intérêt politique du pays que par ses obligations internationales.

« La défense de la neutralité de l'Escaut occidental, dit le rapport des sections, est une de nos obligations internationales les plus importantes. Une fois en possession des travaux de fortifications sur l'Escaut, il serait impardonnable de les abandonner. Il ne s'agit pas ici de savoir si, en réalité, ces travaux ont une certaine importance pour nous, mais, le cas échéant d'une guerre entre Puissances étrangères, nous nous exposerions à juste titre au reproche de mauvais vouloir en abandonnant les dits travaux, de propos délibéré, en renonçant à l'appui d'auxiliaires qui pourraient nous faciliter la défense du passage de navires de guerre étrangers qui, seulement dans un but hostile, voudraient naviguer sur l'Escaut. Au surplus, il pourrait être dans l'intérêt de la Néerlande, eu égard à certaines éventualités politiques, de pouvoir disposer d'un point fortifié dans la Zélande. »

« L'État, disaient les Ministres dans leur réponse, doit être libre quant au choix des moyens nécessaires à la défense éventuelle de la neutralité du territoire. Le gouvernement se refuse à admettre l'obligation de construire ou de maintenir des travaux de fortifications qui ne sont pas en rapport avec le système de défense adopté pour le pays.

» Du reste, les travaux de l'Escaut occidental sont complètement insuffisants pour le maintien de la neutralité; la conservation de ces forteresses ne constituerait qu'un simulacre de défense. Croirait-on que ce serait dans l'intérêt réel de l'Etat?

» Au surplus, même si l'on était prêt à dépenser des sommes énormes pour l'amélioration de ces fortifications, leur situation ne leur permettrait pas de remplir le rôle auquel on les destine.

» Veut-on réellement l'application des principes du barrage de l'Escaut appuyé par des fortifications de telle sorte qu'il soit permis d'en attendre les résultats voulus?

» Il est nécessaire alors de prendre des mesures plus efficaces ; il faudrait construire des forteresses modernes aux bouches de l'Escaut, ce qui exigerait de très fortes dépenses.

» Le gouvernement est d'avis que l'on aurait grand tort de s'y décider ; le cas échéant, tout devra se borner à une action maritime pour défendre la neutralité sur l'Escaut. Aussi, dans l'intérêt du pays, le gouvernement maintient-il sa proposition de supprimer les travaux de l'Escaut occidental. »

Le Ministère fut renversé et le projet de loi militaire fut retiré — non sans avoir soulevé de nombreuses polémiques dans les journaux et les revues d'outre-Moerdijk. Nous ne citerons ici qu'un article dû à la plume du Jonkheer Klerck et publié, en 1883, par le *Militaire Gids*. Bien que nous n'en acceptions pas toutes les conclusions, ce travail est remarquable, et nous y renvoyons nos lecteurs qui y trouveront un historique intéressant de la question. Nous ferons cependant itérativement remarquer que l'auteur n'est certes pas l'interprète fidèle de ses concitoyens lorsqu'il adresse aux Belges, au cours de cet article, quelques phrases peu courtoises et injustes ; elles ne sont nullement en rapport avec les excellentes relations qui existent entre les deux gouvernements et les sentiments de réciproque cordialité qui unissent les deux peuples.

La question des fortifications de Neuzen et d'Ellewoutsdyk et des devoirs de neutralité qui incombent aux Pays-Bas, revint encore devant les États-Généraux néerlandais, au mois de janvier 1893, lors de la discussion du budget du Ministère de la Guerre. Un député de la Zélande, M. Fokker, réclama la suppression de la forteresse de Terneuzen qu'il ne considérait pas comme nécessaire à la défense du pays. Voici un résumé des arguments présentés par l'honorable député :

« Je demande la suppression des fortifications de Terneuzen. On ne saurait invoquer, pour leur maintien, les exigences de la défense nationale ; l'inutilité de ces ouvrages militaires au point de vue stratégique se passe de démonstration. Dans les docu-

ments échangés en 1873 et en 1874, au moment de la discussion de la loi des fortifications, je ne trouve consigné aucun argument en faveur de leur maintien dans l'intérêt de la défense du pays ; il y est seulement allégué que ce maintien est exigé par les devoirs de notre neutralité. Ces documents disent que les obligations qui incombent à notre pays en qualité de Puissance neutre comportent la possibilité de pouvoir fermer l'Escaut aux navires de guerre qui essaieraient de remonter le fleuve jusqu'à Anvers.

» Le système général admis pour notre défense nationale repose sur ce principe que l'on ne pourrait établir de lignes de défense dans les provinces-frontières. Dans ces conditions, je ne trouve pas de motif suffisant pour justifier une exception pour le passage de l'Escaut sur Anvers.

» Par le Traité de 1839, qui mit fin aux difficultés entre la Belgique et les Pays-Bas, la neutralité de nos voisins du Sud a été garantie par les cinq grandes Puissances. Je pourrais admettre à la rigueur que, si l'on a derrière soi un État qui n'est pas neutre, l'on puisse se croire obligé d'empêcher le passage par eau vers cet État, afin de maintenir sa neutralité à soi ; mais je ne puis comprendre que nous, les Pays-Bas, nous puissions être appelés à garantir une obligation qui a été assurée par cinq grandes Puissances entre elles et vis-à-vis de l'Europe. La déclaration qui fait de la Belgique un État neutre est un excellent argument en faveur de notre abstention en cette matière. Je ne saurais admettre que nous fussions tenus d'empêcher par la force le passage de l'Escaut sous peine d'être accusés de manquer à nos devoirs. L'importance capitale qui s'attache à la neutralité de la Belgique a été démontrée en 1870, lorsque l'Angleterre, malgré l'existence du Traité de 1839, trouva opportun de conclure successivement avec la France et la Prusse une convention dans laquelle il était stipulé que l'indépendance et la neutralité de la Belgique seraient garanties.

» Il est donc constant que la situation politique internationale de la Belgique est garantie par les grandes Puissances ; dans ces conditions, pourquoi devrions-nous veiller encore à ce que — malgré cette garantie — personne n'essaie de s'attaquer à Anvers ?

» Il y a plus. Je suis d'avis que, dans aucun cas, il ne saurait

être du devoir d'une Puissance neutre de s'opposer *via facti* au passage par mer vers une place située en arrière de son territoire et qui n'en fait pas partie, et je crois pouvoir m'appuyer à ce sujet sur l'opinion des auteurs de droit des gens.

» Le droit international établit une distinction entre le passage sur terre et le passage par mer. L'on est entièrement d'accord sur ce point qu'il est du devoir d'une Puissance neutre d'empêcher le passage sur terre, même par la force ; mais que cette obligation n'existe pas lors d'un passage par mer. Lorsque des bâtiments de guerre appartenant à des belligérants traversent un territoire maritime ou côtier neutre, il y a violation de neutralité si cette navigation a lieu nonobstant une défense expresse de la part de l'État neutre.

» Mais, si la Puissance en question viole ainsi la neutralité, il ne s'en suit aucunement pour l'État neutre l'obligation de s'opposer à cette navigation, quoiqu'il ait qualité pour le faire.

» Il serait absurde de vouloir astreindre un État neutre à s'opposer à un passage par mer ; il est infiniment plus facile d'empêcher le passage sur un territoire continental que sur un territoire maritime, car la largeur des bras de mer rend cette tâche peu aisée.

» En admettant même qu'une Puissance neutre puisse avoir non seulement le droit, mais encore le devoir de s'opposer à un passage par un bras de mer, ce devoir ne peut exister, dans tous les cas, que si la Puissance située en arrière de l'État neutre ne se trouve pas en position de pourvoir elle-même efficacement à cette défense.

» Tel n'est pas le cas dans l'hypothèse qui nous occupe. Il est bien plus difficile pour nous de fermer l'Escaut à son embouchure que pour les Belges de fermer le fleuve sur leur territoire. En Belgique, la passe navigable de l'Escaut est si étroite qu'il suffirait d'y couler un petit bâtiment pour l'intercepter.

» Je crois donc avoir démontré que le devoir d'un État neutre ne peut être compris en ce sens qu'il serait taxé de négligence envers une autre Puissance s'il ne s'opposait pas effectivement à un passage par eau ; je crois avoir prouvé aussi que, dans l'espèce, l'obligation de fermer l'Escaut n'existe pas pour nous, parce que les Belges pourraient le faire plus aisément que nous sur leur

territoire; j'ai insisté enfin sur les conditions spéciales qui sont faites à la Belgique par le fait de la garantie des grandes Puissances. Je crois donc avoir prouvé que nous ne sommes pas tenus de fermer l'Escaut au profit de la Belgique.

» Si cette obligation n'existe pas, j'estime qu'il serait dangereux pour nous de nous y soumettre, car nous pourrions nous exposer à faire ou trop, ou trop peu.

» D'une part, supposons le cas où l'Angleterre voudrait fournir un secours direct à Anvers pour la défense de la neutralité belge. Si nous occupons Terneuzen et que nous laissons passer par l'Escaut des navires de guerre britanniques, nous prenons parti pour une Puissance belligérante et nous violons notre neutralité.

» D'autre part, si nous admettons pour nous l'obligation de défendre le passage par l'Escaut, l'une ou l'autre Puissance peut nous y contraindre; et il ressort des documents communiqués en 1873 et en 1874 que, si la position de Terneuzen est assez forte pour empêcher le passage de petits bâtiments non cuirassés, les forts de Terneuzen et d'Ellewoutsdyk ne suffiraient pas à arrêter des cuirassés de grande vitesse.

» Si l'on entend, malgré tout, être en position de pouvoir fermer l'Escaut, ne serait-il pas plus efficace d'établir cette fermeture à l'embouchure du fleuve?

» J'aborde maintenant un autre ordre d'idées.

» Lors de la discussion de la question des forteresses, M. de Roo disait :

» « La vérité est que Terneuzen et Ellewoutsdyk ne commandent en aucune façon le passage, dans le sens de le barrer.
 » De nos jours, c'est un axiome militaire qu'aucune passe navigable ne saurait être fermée par des fortifications ou des batteries seulement. Les bâtiments se meuvent très rapidement
 » et sont peu vulnérables. Pour barrer une voie navigable, il est
 » absolument nécessaire de pouvoir contraindre les bâtiments de
 » l'ennemi à séjourner quelque temps sous le feu des batteries,
 » soit à l'aide d'un barrage artificiel, soit à l'aide de navires.
 » Mais dans le bras de mer qui nous occupe, il est impossible
 » d'établir un barrage. »

» La question est donc de savoir si, la place de Terneuzen

n'étant pas assez forte pour empêcher le passage par l'Escaut, on fera coopérer notre marine à ce but ? Telles n'étaient pas les vues du gouvernement, en 1873, lors du dépôt de la loi des fortifications. Ne serait-il pas imprudent d'entrer dans cette voie, car — comme le disait M. de Roo à cette époque — il serait fort dangereux de faire stationner en cet endroit quelques-uns de nos navires de guerre, attendu que leur retraite serait loin d'être assurée. Les bâtiments qui se trouveraient devant Terneuzen, devraient, pour ne point être capturés, se sauver à Anvers, et seraient mis ainsi dans l'impossibilité de prendre part à la défense proprement dite du pays. ».

M. Fokker terminait son discours en disant : « Voici le » conseil que je donne au Ministre : De concert avec vos » collègues, reprenez cette question en sérieuse considération ; » d'après moi, elle concerne encore d'autres Départements que » ceux de la Guerre et de la Marine. Je forme le vœu qu'un mûr » examen amène le gouvernement à conclure que, dans l'intérêt » de l'État autant que dans celui de la commune, il est plus sûr » et préférable de supprimer les fortifications de Terneuzen ».

Dans sa réponse, le Ministre de la Guerre laissa de côté la question de droit international ; il se borna à promettre d'étudier avec son collègue de la Marine, la possibilité de la suppression des fortifications de Terneuzen, et de l'établissement, en compensation, d'une batterie à coupole. M. Seyffardt stipula cependant certaines réserves sur l'assimilation établie par M. Fokker entre l'Escaut occidental et un bras de mer ; il fit encore cette réflexion qu'en admettant que les fortifications de Terneuzen et d'Ellewoutsdyk ne répondissent plus à toutes les exigences des temps présents, il fallait reconnaître cependant que des canons, même d'un système suranné, combinés avec des navires de guerre, peuvent toujours opposer un obstacle sérieux à un envahisseur, quel qu'il soit.

Tout récemment enfin, lors de la discussion aux États-Généraux du budget des fortifications pour l'exercice 1902, un député de la Zélande, M. Hennequin, souleva de nouveau la question de la défense de l'Escaut occidental.

L'honorable député cita l'opinion d'un officier du génie, M. Pop, qui, dans la revue *Onze Eeuw* du mois de décembre 1904, avait déclaré que le maintien de la forteresse de Terneuzen, sans rapport aucun avec les autres parties du système défensif des Pays-Bas, n'avait d'autre but que de mettre le pays à même de satisfaire à ses obligations quant au maintien de la neutralité de l'Escaut occidental; mais qu'il importait, à ce titre, d'entretenir les travaux de défense existants dans leur état actuel.

« En admettant, dit M. Hennequin, qu'il soit établi que la neutralité doive être maintenue sur l'Escaut, on aurait dû laisser subsister les travaux de défense aux bouches de l'Escaut à Breskens et à Flessingue; mais ceux-ci ont été abandonnés; aussi l'ennemi peut-il débarquer des troupes dans cette dernière ville et utiliser ensuite les voies ferrées. Il pourrait aussi faire passer les navires par le canal de Walcheren, le Zandkreek et le canal de Zuid-Beveland, ou bien par le Veergat, le Zandkreek et le Zuid-Beveland. Rien n'est protégé de ce côté et, de cette façon, l'ennemi n'a rien à craindre ni de Terneuzen ni de Hellewoutsdyk. »

D'après l'honorable député pour la Zélande, il conviendrait de tenir compte des difficultés que les fortifications apportent au développement de la ville de Terneuzen; de vendre les terrains qui forment la citadelle et de construire une batterie de côte, comme le proposait naguère M. Seyffardt.

Voici un résumé de la réponse du Ministre de la Guerre :

« M. Hennequin a parlé des intérêts de la place de Terneuzen; il en a fait l'historique. Je n'y reviendrai pas. Il est parfaitement vrai que la forteresse de Terneuzen et celle d'Hellewoutsdyk n'ont d'autre raison d'être que de coopérer, en cas de besoin, au maintien de notre neutralité. Quels que soient les traités existants, ce devoir nous est toujours imposé. Si la forteresse d'Hellewoutsdyk peut accomplir cette mission, il me paraît que nous n'avons plus besoin de celle de Terneuzen, qui pourrait être remplacée par une bonne batterie de côte. Nos canons sont suffisants pour remplir cet office; ils sont vieux, mais ils n'ont rien perdu de leur valeur pendant cette longue période de repos.

» Je serais heureux de pouvoir en arriver à une entente, à ce sujet, avec la commune de Terneuzen, mais je ne saurais faire de promesse formelle. Des négociations ont été entamées ; je désire leur succès, mais je ne puis en dire plus pour le moment. »

Nous avons reproduit ci-dessus, aussi fidèlement que possible, et en donnant aux arguments produits tout le développement désirable, les diverses opinions qui furent défendues aux États Généraux des Pays-Bas relativement aux devoirs que la neutralité impose au gouvernement néerlandais quant à la liberté de navigation sur l'Escaut.

Nous demandons maintenant la permission d'examiner nous-mêmes cette question au regard des obligations que crée le droit conventionnel et à la lumière du droit international.

Le premier point à élucider est la question de savoir si la partie de l'Escaut qui traverse les Pays-Bas doit être considérée comme un fleuve ou comme un bras de mer.

De nombreuses controverses se sont élevées à ce sujet ; on a recherché si l'Escaut occidental a été formé par le flux des eaux marines ou par le cours du fleuve ; et l'on n'est point parvenu à se mettre d'accord.

Comme le problème que nous cherchons ici à résoudre est purement juridique et concerne uniquement les devoirs que le droit des gens impose aux nations, nous croyons plus rationnel de chercher à éclairer cette question en recherchant quelle a été, à cet égard, depuis de longues années, la conception du droit international¹.

L'article XIV du Traité de Munster porte :

« Les rivières de l'Escaut, comme aussi les canaux de Sas, »
 » Zwyn et autres bouches de mer y aboutissantes, seront tenues »
 » closes du côté des dits Seigneurs-États. »

¹ Jhr H.-A. CROMMELIN. — *De Verplichtingen van Nederland als neutrale Mogendheid ten opzichte der Schelde*. Leiden, Somerwil, 1880.

L'article VII du Traité de Fontainebleau du 8 novembre 1785¹ dit :

« Leurs Hautes Puissances reconnaissent le plein droit de souveraineté absolue et indépendante de S. M. I. sur toute la partie de l'Escaut depuis Anvers jusqu'au bout du pays de Saftingen, conformément à la ligne jaune S T. laquelle retombe en T sur la limite du Brabant, suivant que l'indique la carte signée par les ambassadeurs respectifs. Les États-Généraux renoncent en conséquence à la perception et levée d'aucun péage et impôt dans cette partie de l'Escaut, à quelque titre et sous quelque forme que cela puisse être ; de même à y gêner en aucune manière la navigation et le commerce des sujets de S. M. Impériale. Le reste du fleuve, depuis la ligne démarquée jusqu'à la mer, dont la souveraineté continuera d'appartenir aux États-Généraux, sera tenu clos de leur côté, ainsi que les canaux du Sas, du Swin et autres bouches de mer y aboutissants, conformément au Traité de Munster. »

L'article 9, § 1^{er} du Traité de Londres du 19 avril 1839² porte :

« Les dispositions des articles 108 jusqu'à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais. »

L'Escaut occidental est également considéré comme un fleuve par toutes les parties contractantes dans le Traité du 12 mai 1863 et le Traité général du 16 juillet 1863 relatifs au rachat du péage de l'Escaut.

Enfin, un incident diplomatique qui surgit, en 1864, entre le Cabinet de La Haye et le Cabinet de Madrid, prouve que les deux gouvernements considéraient comme applicable à l'Escaut le droit de neutralité des rivières.

¹ G.-F. DE MARTENS. — *Recueil de Traités*, t. IV. Gottingue, Dieterich, 1818.

² GARCIA DE LA VEGA. — *Recueil des Traités et Conventions concernant le royaume de Belgique*, t. I. Bruxelles, Greuse, 1850.

Au moment où la guerre allait éclater entre l'Espagne, le Pérou et le Chili, un navire cuirassé péruvien entra dans l'Escaut. Immédiatement l'Espagne insista auprès des Pays-Bas pour que, faisant usage de leur droit de souveraineté sur l'Escaut, ils missent l'embargo sur le vaisseau, construit et armé pour la guerre en Angleterre.

Le gouvernement néerlandais alléguait qu'il n'avait pas été avisé de la guerre ; que les dernières nouvelles reçues laissaient espérer une solution pacifique du différend et que les Pays-Bas ne se trouvaient donc pas en présence des devoirs de la neutralité. On fit remarquer d'ailleurs que, si même la guerre avait été déclarée, on n'était pas en droit de saisir un navire construit et équipé dans un autre pays, et qui venait par mer dans les eaux hollandaises. On promit toutefois que, si les hostilités commençaient, on veillerait à ce que le navire ne pût pas augmenter ses moyens d'attaque sur le territoire néerlandais.

Il résulte de cet incident que les gouvernements hollandais et espagnol estimaient tous deux que les stipulations du droit international relatives à la neutralité des fleuves et rivières étaient applicables à l'Escaut.

Il est un autre mode, d'ailleurs, de prouver que l'Escaut oriental doit être considéré, au point de vue diplomatique et juridique, comme étant un fleuve et que les stipulations qui concernent les fleuves et les rivières doivent lui être appliquées.

Ce mode consiste à rechercher le régime convenu pour la partie inférieure du Rhin dont les embouchures ont de nombreux points de ressemblance avec celles de l'Escaut :

L'article premier du Règlement du 24 mars 1815, concernant la navigation du Rhin, stipule le régime de la liberté pour ce fleuve, « du point où il devient navigable *jusqu'à la mer* ; » tandis que l'article 9 de l'Acte final du Congrès de Vienne dit :

« La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable *jusqu'à son embouchure*, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne... »

Le gouvernement néerlandais, s'appuyant sur ce dernier texte, soutint que les mots « jusqu'à la mer » n'étaient pas synonymes de « jusque dans la mer » et refusa d'appliquer les stipulations du Congrès de Vienne à la partie inférieure du Rhin néerlandais, c'est-à-dire au Waal, au Leck et à la Merwede, qu'il considérait comme des bras de mer ; mais cette argumentation ne fut pas admise et les Pays-Bas durent finalement céder¹. La Convention signée à Mayence, le 31 mars 1831, entre la France et les gouvernements des États riverains du Rhin, déclara que le Leck et le Waal devaient être considérés tous deux comme la continuation du Rhin dans le royaume des Pays-Bas.

Nous croyons utile de reproduire ici le texte même du préambule de ce Traité qui pose nettement la question à régler² :

« La confection d'un règlement définitif pour la navigation du Rhin, selon les dispositions de l'Acte du Congrès de Vienne, ayant éprouvé des difficultés, par suite de la manière dont les gouvernements riverains ont entendu appliquer les principes généraux de cet Acte aux bâtiments venant de l'Allemagne et traversant en droiture les Pays-Bas pour se rendre dans la pleine mer et *vice versa* ; attendu que S. M. le Roi des Pays-Bas a soutenu que ses droits de souveraineté s'étendaient, sans restriction quelconque, sur la mer qui baigne ses États, même là où elle se mêle aux eaux du Rhin, et que, d'après les conférences préalables à l'Acte du Congrès de Vienne, le Leck seul devait être regardé comme la continuation de ce fleuve dans les Pays-Bas, tandis que S. M. le Roi de Prusse, S. M. le Roi de Bavière et S. A. R. le Grand-Duc de Hesse ont soutenu que l'Acte du Congrès de Vienne avait apporté des restrictions à l'exercice de ces droits, pour autant qu'ils s'appliqueraient aux navires passant du Rhin dans la pleine mer et *vice versa*, et que, sous la dénomination du Rhin, le dit Acte avait compris tous les cours, tous les embranchements et toutes les embouchures de ce fleuve dans les Pays-Bas, sans distinction aucune ; vues auxquelles S. M. le Roi des Français et S. A. R. le Grand-Duc de Bade

¹ PHILLIMORE. — *Commentaries upon International Law*. Tome I, pp. 236 à 240. London, Butterworths 1879.

² DE CLERCQ. — *Recueil des Traités de la France*. Tome IV. Paris, Amyot 1864.

ont maintenant également adhéré : les États riverains ont jugé à propos de laisser intactes toutes les questions élevées sur les principes généraux de l'Acte du Congrès de Vienne, ayant rapport à la navigation du Rhin, ainsi que les conséquences qui pourraient en dériver, et de concerter les mesures et les dispositions réglementaires dont la navigation du Rhin ne peut se passer plus longtemps, sur la base d'un ensemble de propositions faites et acceptées réciproquement, sous la réserve expresse toutefois que cet accord ne portera aucun préjudice aux droits et aux principes soutenus de part et d'autre. »

L'analogie entre les embouchures de l'Escaut et celles du Rhin est manifeste, et il nous est permis de conclure de ce qui précède que, juridiquement, l'Escaut occidental n'est pas un bras de mer mais un fleuve, et nous dirons, avec le *Traité* du 19 avril 1839, qu'il y a lieu de lui appliquer les dispositions de l'Acte général du Congrès de Vienne qui sont relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables.

La navigation de l'Escaut occidental est donc libre en vertu de l'article 109 du dit Acte de Vienne qui stipule :

« La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations. »

Quel est le caractère de cette liberté? Doit-elle s'entendre uniquement du temps de paix, où faut-il l'appliquer aussi à la navigation en temps de guerre?

La navigation sur ces rivières est-elle libre seulement pour les navires marchands, ou cette liberté s'applique-t-elle aussi aux navires de guerre?

Il importe de remonter tout d'abord à l'origine de l'article 109 du *Traité de Vienne* pour connaître la pensée des hommes d'État qui l'ont rédigé.

Le *Traité de paix* signé à Paris, le 30 mai 1814, entre la France, l'Autriche, la Russie, la Grande-Bretagne et la Prusse¹ porte en son article 5 :

« La navigation du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne ; et l'on s'occupera au futur Congrès des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les États riverains, de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.

» Il sera examiné et décidé de même, dans le futur Congrès, de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents États. »

Le *Traité* du 30 mai 1814 contenait un certain nombre d'articles séparés et secrets au nombre desquels il en est un, le 3^e, qui porte :

« La liberté de navigation sur l'Escaut sera établie sur le même principe qui a réglé la navigation du Rhin dans l'article 5 du présent *Traité*. »

Telle est donc l'origine de l'assimilation de l'Escaut au Rhin quant à la liberté de la navigation ; nous la retrouvons inscrite plus tard dans le *Traité de séparation* de 1839.

Il est incontestable que l'article 5 du *Traité de Paris* que nous avons cité plus haut — sans dire explicitement que la liberté de la navigation du Rhin n'est stipulée que pour les navires marchands — indique cependant d'une manière assez claire le soin que devra porter le futur Congrès à trouver les moyens de favoriser les intérêts commerciaux des peuples.

1 DE CLERCQ. — *Recueil des Traités de la France*. Tome II. Paris, Amyot 1864.

Voyons maintenant quelles ont été les décisions du Congrès de Vienne pour l'application du principe international proclamé en 1814.

Dès le 14 décembre 1814, le Comité européen des huit Puissances nomma une Commission, composée des plénipotentiaires de l'Autriche, de la France, de la Grande-Bretagne et de la Russie, chargée de rechercher les moyens d'étendre à tous les fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents « États », les principes proclamés par l'article 5 du Traité de Paris¹.

A la première séance de cette Commission, le 2 février 1815², on donna lecture d'un « projet de rédaction pour les arrangements relatifs à la navigation du Rhin et des autres rivières », dont nous citerons ici trois articles :

« ART. 1. — Le Rhin, depuis le point où il devient navigable jusqu'à la mer, sera, sous le rapport du commerce et de la navigation, considéré comme un fleuve commun entre les divers États qui le séparent ou le traversent.

« ART. 2. — La navigation, dans tout son cours, soit en montant, soit en descendant, sera entièrement libre et ne pourra être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlements qui seront arrêtés pour sa police, d'après le mode qui sera établi.

» ART. 16. — Quant aux fleuves et rivières qui tombent dans le Rhin, soit à droite, soit à gauche, tels que le Necker, le Mein, la Moselle et ses embranchements en Hollande, le Waal, le Lech et l'Yssel, ainsi que l'Escaut et la Meuse, les commissaires arrêteront, de concert avec ceux nommés par les gouvernements dont les États sont arrosés, séparés ou traversés par les dits fleuves et rivières, les règlements de police et de perception, d'après lesquels la navigation des dits fleuves devra être régie par la suite. Ils adopteront pour base de ces règlements le système d'uniformité d'administration et de police arrêté pour la navigation du Rhin. »

¹ ET. CARATHEODORY. — *Du Droit international concernant les grands cours d'eau*. Leipzig, Brockhaus, 1861.

² KLUBER. — *Acten des Wiener Congresses*, 3^e volume. Erlanger, 1821.

Dans la séance de la Commission du 24 février 1815, M. de Humboldt présenta une nouvelle rédaction des articles 1 à 16 du projet de M. le duc de Dalberg ; et ce nouveau texte, après quelques légers changements, fut adopté par l'assemblée. Voici le libellé de ce nouvel article premier :

« La navigation dans tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en remontant, soit en descendant, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlements qui seront arrêtés pour la police d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations. »

La différence entre ce texte et celui qui avait été présenté par le duc de Dalberg ne porte guère que sur l'adjonction des mots « sous le rapport du commerce », qui indiquent d'une façon pertinente, selon nous, que, dans la pensée de M. de Humboldt, le principe de la liberté de navigation stipulée pour le Rhin ne devait s'appliquer qu'aux navires marchands ; qu'il ne s'agissait pas de faciliter la navigation de navires de guerre, mais de favoriser la circulation des bateaux de commerce, de multiplier les relations d'échange entre les nations.

Nous lisons dans le procès-verbal de la séance de la Commission du 16 mars :

« Quant à l'Escaut, il a été également convenu que la libre navigation sur cette rivière serait nommément exprimée ; en abandonnant, au reste, à la France et à la Hollande le soin de prendre entre elles, sur ce point, des arrangements conformes aux principes généralement établis.

» On a de plus arrêté que, lorsqu'à la prochaine séance on serait d'accord sur tout ce qui concerne la navigation de ces rivières, M. le baron de Humboldt serait invité à présenter une rédaction générale de ce qui concerne les cinq rivières susdites, afin de réunir, sous un point de vue général, ces divers objets dans un même rapport à la Commission centrale. »

La rédaction présentée par M. de Humboldt, dans la séance du 20 mars, et adoptée après de légers changements, portait :

« ARTICLE PREMIER. — La liberté de la navigation, telle qu'elle a été déterminée pour le Rhin, est étendue au Necker, au Mein, à la Moselle, à la Meuse et à l'Escaut, du point où chacune de ces rivières devient navigable jusqu'à son embouchure.

»

» ART. 7. — Tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement sur la navigation de l'Escaut, outre la liberté de la navigation sur cette rivière, prononcée à l'article premier, sera définitivement réglé de la manière la plus favorable au commerce et à la navigation, et la plus analogue à ce qui a été fixé pour le Rhin. »

Enfin, dans sa séance du 24 mars 1815, la Commission rédigea une Déclaration en neuf articles, contenant les principes généraux sur la liberté des « rivières qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents États » ; cette Déclaration fut sanctionnée presque textuellement par le Congrès de Vienne qui en fit le texte des articles 108 à 117 de l'Acte final du 9 juin 1815.

La Déclaration du 24 mars contenait, outre les neuf articles qui furent insérés dans le Traité de Vienne, trente-deux articles concernant la navigation du Rhin, et sept articles relatifs à la navigation du Necker, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut. L'ensemble de toutes ces dispositions forme le « Règlement du 24 mars 1815 concernant la libre navigation des rivières ». C'est l'annexe n° 16 de l'Acte final du Congrès. Toutes ces annexes sont considérées comme parties intégrantes des arrangements du Congrès, et ont la même force et la même valeur que si elles avaient été insérées mot à mot dans le Traité général.

Voici le texte du premier des articles qui concernent la navigation du Necker, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut :

« La liberté de navigation, telle qu'elle a été déterminée pour le Rhin, est étendue au Necker, au Mein, à la Moselle, à la Meuse et à l'Escaut, du point où chacune de ces rivières devient navigable jusqu'à leur embouchure. »

L'article 7 dit encore :

» Tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement sur la navigation de l'Escaut, outre la liberté de la navigation sur cette rivière prononcée à l'article premier, sera définitivement réglé de la manière la plus favorable au commerce et à la navigation, et la plus analogue à ce qui a été fixé pour le Rhin¹. »

Tel est l'ensemble des dispositions arrêtées en 1814 et en 1815 relativement aux rivières qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents États.

C'est à ces stipulations que nous devons remonter aujourd'hui encore pour connaître le régime international de l'Escaut, puisque le Traité du 19 avril 1839, qui a réglé les rapports de la Belgique avec la Hollande, porte en son article 9 :

« Les dispositions des articles 108 jusqu'à 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais. »

Or, il résulte de l'examen minutieux, auquel nous venons de nous livrer, de tous les documents qui reflètent la pensée des négociateurs de 1814 et de 1815 : 1° Que la liberté de navigation sur les fleuves internationaux fut stipulée « sous le rapport du commerce », donc en faveur des intérêts commerciaux des peuples et au profit de leurs navires marchands ;

2° Qu'il n'est fait aucune mention d'une suspension de cette liberté « sous le rapport du commerce », en temps de guerre.

3° Que le principe de la liberté de navigation pour les navires de guerre n'a été ni proposé ni admis lors des délibérations qui ont amené la signature de l'Acte général du Congrès de Vienne.

Pouvait-il en être autrement quant aux bâtiments de guerre ?

Tous les auteurs du droit des gens sont d'accord pour reconnaître que les fleuves font partie des territoires qu'ils traversent.

¹ DE CLERCQ. — *Recueil des Traités de la France* (déjà cité).

Pour éviter des citations surabondantes, nous nous bornerons à reproduire ici la définition du territoire que donne Calvo¹ :

« On entend par *territoire* d'une nation tous les lieux sur lesquels le souverain ou l'autorité supérieure de cette nation exerce sa juridiction, et dont les habitants obéissent à ses lois. Le territoire national comprend non seulement le sol sur lequel habitent les sujets, les possessions que la nation a outre-mer sous le nom de colonies, de comptoirs de commerce, ou sous toute autre dénomination, mais encore leurs dépendances, telles que la partie de la mer qui les baigne, les lacs, les rivières, les plages, les golfes, etc. »

Un principe nouveau, que les Puissances ont proclamé dans le Traité de Paris de 1814 et consacré par divers autres actes, entre autres par les Traités de Vienne en 1815 et de Berlin en 1885, stipule que les cours d'eau internationaux — c'est-à-dire ceux qui traversent un ou plusieurs États avant de se jeter dans la mer — tout en faisant partie des territoires qu'ils traversent, sont ouverts à tous les États, au point de vue de la navigation commerciale².

L'application de ce principe de liberté implique certainement une limitation de la souveraineté de l'État riverain ; mais nous avons vu que l'intervention de M. de Humboldt, qui a fait insérer les mots « par rapport au commerce » dans l'article 109 de l'Acte général du Congrès de Vienne, avait considérablement restreint l'étendue de cette limitation ; il est à remarquer, d'ailleurs, qu'il ne s'agit ici que d'une exception au principe général de la souveraineté ; elle doit être, à ce titre, de stricte interprétation.

L'Escaut est un fleuve international qui bénéficie donc des principes libéraux introduits, en 1814, dans la jurisprudence du droit des gens ; la souveraineté des Pays-Bas sur l'Escaut occidental est limitée par l'article 109 de l'Acte du Congrès de Vienne, consacré à nouveau par le Traité du 19 avril 1839 ;

1 CALVO. — *Le Droit international théorique et pratique*. Paris, Guillaumin, 1881.

2 RIVIER. — *Principes du droit des gens*. Paris, Rousseau, 1896.

d'autres conventions, consenties par le gouvernement néerlandais, ont apporté encore certaines restrictions nouvelles à ces droits de souveraineté ; mais aucun de ces actes n'a pu entamer le principe général qui fait de l'Escaut occidental une partie intégrante du territoire néerlandais, soumise en temps de guerre, comme le reste du pays, aux obligations que créent les relations internationales et le droit des gens. Le jour où, en présence d'un conflit armé entre deux ou plusieurs Puissances, la Hollande déclarera vouloir jouir des avantages de la neutralité, et par conséquent en remplir les devoirs, elle ne pourra exonérer de ces obligations aucune partie de son territoire : son territoire tout entier doit être inviolable.

Il est vrai que les anciens auteurs du droit international sont presque tous d'avis que l'État neutre peut donner l'accès de ses voies de communication, par terre et par eau, aux parties belligérantes, pourvu que la même mesure soit appliquée à toutes deux, et que certains jurisconsultes contemporains partagent encore cet avis ; mais, en cette matière, le droit des gens s'est considérablement modifié et la nouvelle conception des devoirs imposés par la neutralité ne permet plus aujourd'hui aux nations neutres d'ouvrir leur territoire aux belligérants.

Nous reproduisons ici l'opinion d'un certain nombre de publicistes dont les ouvrages font autorité en matière de droit international.

Grotius¹ disait :

« En retour, le devoir de ceux qui se tiennent en dehors de la guerre est de ne rien faire qui puisse rendre plus fort celui qui soutient une cause injuste, ou qui empêche les mouvements de celui qui fait une guerre juste, suivant ce qui a été dit par nous plus haut ; mais, en cas douteux, de tenir une conduite égale entre les deux, en ce qui concerne la permission du passage, les vivres à fournir aux légions, le refus de secours aux assiégés. »

¹ GROTIUS. — *Le Droit de la guerre et de la paix*. Livre III, Chapitre xvii. Paris, Guillaumin, 1867.

Bijnkershoek¹ va plus loin encore en affirmant qu'un combat entamé sur le terrain de l'un des belligérants ou sur la haute mer peut, dans la chaleur de l'action, être même continué sur territoire neutre.

La théorie de Vattel² est particulièrement spécieuse et offre de graves dangers :

« Le passage innocent est dû à toutes les nations avec lesquelles on vit en paix, et ce devoir s'étend aux troupes comme aux particuliers. Mais c'est au maître du territoire de juger si le passage est innocent, et il est très difficile que celui d'une armée le soit entièrement.

» Le passage des troupes, et surtout d'une armée entière, n'étant donc point une chose indifférente, celui qui veut passer dans un pays neutre avec des troupes, doit en demander la permission au Souverain. Entrer dans son territoire sans son aveu, c'est violer ses droits de souveraineté et de haut domaine, en vertu desquels nul ne peut disposer de ce territoire, pour quelque usage que ce soit, sans sa permission expresse ou tacite. Or, on ne peut présumer une permission tacite pour l'entrée d'un corps de troupes, entrée qui peut avoir des suites sérieuses.

» Si le Souverain neutre a de bonnes raisons pour refuser le passage, il n'est point obligé de l'accorder, puisqu'en ce cas il n'est plus innocent.

»

» Si l'injustice du refus était manifeste, si l'usage, et dans le cas dont nous parlons le passage était indubitablement innocent, une nation pourrait se faire justice à elle-même, et prendre de force ce qu'on lui refuserait injustement. Mais, nous l'avons déjà dit, il est très difficile que le passage d'une armée soit entièrement innocent, et qu'il le soit bien évidemment...

» La tranquillité et la sûreté commune des nations exigent donc que chacune soit maîtresse de son territoire et libre d'en refuser l'entrée à toute armée étrangère, quand elle n'a point dérogé là-dessus à sa liberté naturelle par des traités. »

¹ BIJNKERSHOEK. — *Quaestiones juris publici*.

² VATTEL. — *Le Droit des gens*. Tome II, Paris, Guillaumin 1863.

Martens¹ appartient aussi à l'école des jurisconsultes qui admettent la faculté du passage innocent. Nous citerons :

« Tandis que, en cas de rupture entre deux nations, un État neutre conserve la pleine jouissance de ses droits territoriaux, il faut, à défaut de traités, défendre pendant la guerre comme en temps de paix tout passage ou séjour de troupes étrangères, et à plus forte raison leur défendre l'occupation de ses forteresses, la levée de recrues, les rassemblements et les exercices militaires, et il peut user de la force contre ceux qui tenteraient de violer sa défense.

» Mais ce n'est pas non plus violer la neutralité que d'accorder aux deux parties, ou à celui qui l'en sollicite, la permission de faire passer par ses États un corps de troupes, soit armé, soit sans armes et de le laisser jouir de ces droits qu'exige essentiellement le passage, ou dont il est convenu avec lui à cette fin. Moins encore la neutralité qu'il professe peut-elle lui imposer l'obligation de s'opposer de force à un tel passage.

» Celui-là, au contraire, blesse les devoirs de la neutralité qui, sans engagements antérieurs, permet à l'une des Puissances belligérantes le passage ou la levée de recrues en les défendant à l'autre. »

Bluntschli² dit expressément :

« L'État neutre ne peut permettre que les belligérants usent de son territoire pour réaliser les buts qu'ils se proposent en faisant la guerre.

» L'État neutre doit faire respecter la neutralité de son territoire ; or, ce ne serait pas le cas, si l'un des belligérants venait y faire la guerre ou s'en servait pour arriver à ses fins.

» Le passage à travers le territoire neutre doit en conséquence être refusé aux belligérants.

» La neutralité exige qu'on refuse aux troupes belligérantes le passage à travers le territoire neutre, même lorsque les voies

¹ MARTENS. — *Précis du droit des gens moderne de l'Europe*. Tome II. Paris, Guillaumin, 1864.

² BLUNTSCHLI. — *Le Droit international codifié*. Paris, Guillaumin, 1874.

régulières de communication entre les deux États en guerre traversent ce territoire.

» Il se peut que la constitution, une servitude d'ordre public, ou encore une convention conclue avant que la guerre pût être prévue, imposent à un État neutre l'obligation de tolérer le passage des troupes de l'une des parties belligérantes. L'accomplissement de cette obligation ne doit point être envisagé comme une assistance donnée à ce belligérant et comme une violation des devoirs qu'impose la neutralité.

» Mais l'État neutre ne doit pas permettre aux navires de guerre des belligérants d'entrer dans ses ports, ni de naviguer dans ses fleuves, rivières ou canaux, si ce n'est dans un but manifestement pacifique, par exemple, pour faire de l'eau et du charbon, pour prendre des vivres ou encore pour des réparations urgentes. Il ne leur est jamais permis d'y pénétrer pour renouveler ou renforcer leurs provisions de guerre. »

Klüber¹ dit que « l'État neutre ne peut prêter secours de guerre à l'un des deux ennemis, ni permettre à ses sujets d'en prêter, notamment en qualité d'armateurs, ni souffrir volontairement que l'une des parties belligérantes commette, sur son territoire neutre, continental ou maritime, des actes d'hostilité. Une violation de ces lois autoriserait incontinent l'autre partie belligérante à user de violence contre l'État neutre et à poursuivre son ennemi sur le territoire où il aurait secours et protection. »

Et plus loin :

« L'État entièrement neutre est de son côté en droit d'exiger, même de force, s'il le faut, que les Puissances belligérantes n'usent point de son territoire neutre pour la guerre ; . . .

qu'aucun corps de leurs troupes armées ou non armées y passe. »

¹ KLÜBER. — *Droit des gens moderne de l'Europe*. Paris, Guillaumin, 1874.

Moser¹ est formel :

« On ne doit pas permettre le passage d'armées ou de corps d'armée entiers sur le territoire neutre. Autrement, on s'expose, selon les circonstances, à perdre la qualité de neutre. Accorder le passage à l'une des parties et le refuser à l'autre, c'est évidemment un acte de partialité. »

Heffter² s'exprime ainsi :

« Il y a une autre question sur laquelle les anciens auteurs sont tombés dans une grave erreur. Ils ont prétendu que le belligérant avait le droit absolu d'exiger le passage de ses armées sur le territoire neutre toutes les fois qu'il en avait besoin ou qu'il le jugeait à propos, et que le Souverain neutre ne pouvait le refuser sans commettre une injustice. Non seulement le passage de troupes armées sur le territoire neutre n'est pas un droit, mais encore la concession du passage est, de la part du neutre, une violation de ses devoirs qui donne à l'autre partie un juste motif de lui déclarer la guerre et de le traiter en ennemi

» Presque toujours la situation du territoire neutre se prête plus facilement aux opérations de guerre de l'une que de l'autre partie. Leur en accorder simultanément le passage, c'est en réalité faire un acte direct d'hostilité contre l'une d'entre elles. »

Hautefeuille³ est absolument formel pour la défense du passage :

« Supposons, par exemple, un peuple trop faible pour résister à l'un des belligérants, et forcé de lui remettre, pendant le temps de la guerre, une place forte ou un port, d'accorder le passage pour les troupes, à l'effet d'aller attaquer l'ennemi. Ce peuple n'a

1 MOSER. — *Versuch des neuesten europäischen Völkerrechts in Friedens- und Kriegszelten.*

2 HEFFTER. — *Le Droit international public de l'Europe.* Paris, Cotillon, 1857.

3 HAUTEFEUILLE. — *Des Droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime.* Tome I. Paris, Guillaumin, 1858.

cédé qu'à la violence; cependant, il n'est plus neutre, par cela seul qu'il a aidé l'un des belligérants dans les opérations de la guerre. L'autre partie lésée peut attaquer la place remise à son adversaire, s'en emparer, la conserver ou la détruire; poursuivre les troupes ennemies et même aller au-devant d'elles sur le territoire du prétendu neutre, les y attaquer; transférer le théâtre de la guerre sur ce territoire, sans demander aucune permission, aucune autorisation au Souverain; il a même le droit incontestable de le traiter en ennemi.

» Certes, s'il existe des motifs graves, des motifs supérieurs, comme le dit Hubner, la faiblesse du peuple neutre doit être rangée dans cette classe. Et, cependant, les conséquences qu'entraîne la violation, même forcée, des devoirs, démontrent évidemment que le peuple, je ne dirai pas coupable, mais victime d'un abus de la force, commis par l'un des belligérants, a cessé d'être neutre. »

Et plus loin :

« Le passage des troupes d'un belligérant sur un territoire neutre, soit pour aller attaquer l'ennemi, soit pour échapper à sa poursuite, après une défaite, est un acte d'immixtion dans les hostilités, qui, ainsi que je viens de le dire, constitue de la part du peuple qui l'accorde la violation de ses devoirs comme neutre. »

Ortolan¹, pour être moins clair, n'en partage-t-il pas moins l'opinion de ceux qui repoussent l'hypothèse d'un passage inoffensif, soit par terre, soit par les eaux intérieures d'un État. Il établit la distinction à faire en cette matière entre le territoire et la mer territoriale. Voici un passage de sa démonstration :

« Au contraire, lorsqu'un bâtiment isolé, une escadre ou une armée navale, faisant route pour une destination quelconque, traverse des mers territoriales, ce passage ne porte aucune atteinte au droit de propriété de l'État dont relève cette mer, et il n'en résulte aucun dommage. Ainsi que nous l'avons dit en

1 ORTOLAN. — *Règles internationales et diplomatie de la mer*. Paris, Plon, 1864.

traitant de la mer territoriale, une nation ne possède un droit exclusif de propriété que sur ses ports et sur ses rades fermées ou foraines, et sur ses golfes et baies qui peuvent être assimilés à ces dernières ; elle n'a sur l'espace ouvert des eaux, mesuré à partir de ses côtes par la portée du canon, qu'un droit d'empire, qu'un pouvoir de législation, de surveillance et de juridiction, en vertu desquels, si elle est maîtresse de surveiller les navires étrangers qui y passent, et d'empêcher qu'ils ne s'y établissent d'une manière permanente et nuisible, elle ne peut s'opposer à un transit inoffensif, qui n'est que l'usage légitime d'un élément commun à tous. C'est donc sur la nature même des choses, sur la différence des droits appartenant à l'État neutre, que repose la distinction à faire entre le passage à travers le territoire d'un tel État, soit par terre, soit par des eaux intérieures lui appartenant en toute propriété, et le passage par eau navigable, le long des côtes. Dans le premier cas, le passage ne peut jamais rigoureusement avoir lieu sans qu'il en résulte un détriment, un inconvénient pour l'État dont le territoire est traversé, surtout s'il s'agit de corps nombreux de troupes, et il s'effectue d'ailleurs sur un lieu dont l'État a la propriété. Dans le cas, au contraire, du passage par eau le long des côtes, aucun préjudice n'est éprouvé, et le passage s'effectue, du reste, sur un espace dont l'usage est commun à tous. »

Wheaton¹ dit :

« Les droits de la guerre ne peuvent être exercés que dans le territoire des Puissances belligérantes ou en pleine mer, ou dans un territoire n'appartenant à personne. Il suit de là que les hostilités ne peuvent être loyalement exercées dans la juridiction territoriale de l'État neutre qui est l'ami commun des deux parties. Cette exemption s'étend au passage d'une armée ou d'une flotte dans les limites de la juridiction territoriale, qui ne peut être aisément considéré comme passage innocent, tel qu'une nation a le droit de le demander à l'autre. »

La théorie de Calvo² est peu précise ; il dénie aux belligérants

¹ WHEATON. — *Éléments du droit international*. Tome II. Leipzig, Brockhaus, 1864.

² CALVO. — *Le Droit international théorique et pratique*, déjà cité.

le droit de violer le territoire neutre ; mais sans absolument défendre à l'Etat, qui veut respecter les devoirs de sa neutralité, d'autoriser le passage :

« Tous les publicistes sont d'accord pour admettre que le territoire d'une nation constitue une véritable propriété, qui doit à ce titre être absolument inviolable et sur laquelle personne ne peut pénétrer sans le consentement tacite ou exprès de son propriétaire légitime. En un mot, le territoire neutre doit être à l'abri de toutes les entreprises des belligérants de quelque nature qu'elles soient ; les neutres ont le droit incontestable de s'opposer par tous les moyens en leur pouvoir, même par la force des armes, à toutes les tentatives qu'un belligérant pourrait faire pour user de leur territoire.

» Grotius, Wolff et d'autres auteurs soutiennent qu'un belligérant dont la cause est juste peut, pour aller à la rencontre de son ennemi, traverser avec ses armées le territoire d'une nation neutre, quand même elle lui en refuserait le passage.

» Nous avons déjà exposé les considérations qui nous empêchent de nous rallier à cette doctrine, greffée un peu légèrement sur la théorie de la liberté absolue des voies de communication internationales et sur la justice que chaque belligérant attribue à la cause qu'il défend. »

Citons enfin Rivier¹, qui est absolument formel en cette matière :

« Il est évident, d'après ce qui précède, que le passage à travers son territoire ne saurait être accordé par l'Etat neutre durant la guerre aux soldats de l'un des belligérants, et pas plus à des soldats isolés qu'à des corps de troupes. Jadis le passage était réclamé par les belligérants comme un droit ; plus tard, on permit au neutre de l'accorder, pourvu qu'il l'accordât aux deux parties ; puis, cette faculté fut restreinte au cas où le passage était dû en vertu d'un traité ou d'une servitude. Le principe juste est celui du refus absolu aux deux parties, et dans tous les cas. C'est la seule solution qui soit conforme à l'impartialité. Et le neutre doit empêcher le passage réellement. Il ne

¹ RIVIER. — *Principes du droit des gens*, déjà cité.

lui suffirait pas, s'il se laissait faire violence, de s'excuser en alléguant la force majeure, car il doit se mettre en mesure de défendre sa neutralité d'une manière efficace. »

Nous croyons avoir établi, par les nombreuses citations qui précèdent, qu'il est aujourd'hui de constante jurisprudence que l'État neutre est tenu d'empêcher le passage des belligérants par son territoire ; comme nous avons établi antérieurement que les fleuves et rivières sont unanimement considérés comme faisant partie du territoire qu'ils arrosent, nous avons prouvé l'obligation pour le gouvernement néerlandais, en cas de guerre de la Belgique avec une ou plusieurs Puissances, d'empêcher des navires appartenant aux belligérants de remonter l'Escaut occidental.

Nous avons vu que le Cabinet de La Haye a, selon les époques, émis des opinions diverses sur l'utilité de la conservation des forts de Terneuzen et d'Ellewoutsdyk ; mais nul n'a mieux caractérisé les devoirs qu'impose la neutralité aux riverains de l'Escaut que ne le fit, en 1873, M. le Ministre de la Guerre du Roi Guillaume lorsqu'il disait :

« La neutralité que nous espérons conserver ne consiste pas dans le fait de ne pas prendre part à la guerre entre des tiers et de maintenir la paix sur son propre territoire. Un État neutre ne peut permettre que les parties belligérantes fassent usage de son territoire à l'effet de réaliser leurs plans de guerre. On doit par conséquent leur refuser le passage sur ou par le territoire neutre, et au besoin les en empêcher par la force. »

Il n'est donc pas discutable pour nous que le gouvernement néerlandais se trouve en présence d'un devoir précis à remplir ; mais nul ne peut lui contester le droit, puisé dans sa souveraineté, de prendre les mesures qu'il juge convenables pour s'acquitter de ces obligations internationales ; il n'appartient à aucune Puissance de lui dicter les moyens qu'elle doit employer pour sauvegarder l'inviolabilité de son territoire et sa neutralité en cas de conflits armés chez ses voisins.

Les forteresses de Terneuzen et d'Ellewoutsdyk, dont la

démolition a maintes fois déjà été discutée, sont-elles dans un état de conservation suffisante pour remplir la mission qui leur serait dévolue, si elles étaient appelées à empêcher le passage par l'Escaut occidental de navires de guerre? Leur construction répond-elle aux progrès introduits depuis quelques années dans la confection des armes de guerre? Sont-elles nécessaires pour appuyer l'action de la flotte néerlandaise ou celle-ci a-t-elle les moyens, à elle seule, d'empêcher la violation, par l'Escaut occidental, de la neutralité de la Hollande? Ce sont là des questions techniques sur lesquelles de profondes divergences de vue se sont manifestées aux États-Généraux néerlandais lors de la discussion, en 1873 et en 1874, du projet de loi sur les fortifications présenté par le Ministre Weitzel; en 1882, lorsque le gouvernement néerlandais proposa certaines modifications à la loi du 18 avril 1874, réglant le système de défense du pays; et, plus récemment, en 1893, lorsqu'au cours de la discussion du budget de la guerre, M. Fokker, député de la Zélande, a réclamé la démolition de la forteresse de Terneuzen. Notre incompétence en cette matière ne nous permet pas d'exprimer une opinion sur ce grave problème; nous avons voulu prouver seulement que le gouvernement néerlandais avait le devoir d'empêcher le passage par l'Escaut occidental de navires de guerre venant attaquer le port d'Anvers; il lui appartient — nous le répétons — de prendre dans la plénitude de sa souveraineté les mesures propres à remplir ses obligations internationales.

Au cours du discours que M. Fokker prononça à la Première Chambre des États-Généraux des Pays-Bas, le 30 janvier 1893 — discours que nous avons eu déjà l'occasion de citer et d'analyser, l'honorable député de la Zélande disait :

« Si nous occupons Terneuzen, et si nous laissons ouvert le passage par l'Escaut en faveur de l'Angleterre, alors que cette Puissance serait en guerre avec une autre, nous prenons parti pour elle et nous violons notre neutralité; nous nous engageons ainsi, de propos délibéré, dans le conflit. »

Telle était aussi l'opinion exprimée, dix ans auparavant,

par M. Klerck, dans son important article du *Militaire Gids*, également cité plus haut. D'après lui, le gouvernement néerlandais aurait à fermer aussi l'Escaut aux navires qui viendraient au secours d'Anvers, s'il ne voulait voir la guerre transportée sur son propre territoire.

Nous ne saurions partager cet avis. Non seulement les devoirs de la neutralité n'imposent pas aux Pays-Bas l'obligation de prendre semblable mesure, mais nous estimons qu'une pareille attitude de sa part devrait être considérée comme une atteinte à ses devoirs conventionnels. Elle n'a pas le droit de s'opposer au passage de la flotte d'un État qui viendrait, par l'Escaut, remplir les obligations de garantie qu'imposent les Traités de 1839.

Remontons à ces Traités qui, ont définitivement réglé la position de la Belgique vis-à-vis des Pays-Bas et des cinq Puissances auxquelles le Roi Guillaume avait fait appel après la révolution de 1830, et dont les plénipotentiaires formèrent la Conférence de Londres.

Trois Actes mémorables furent signés le 19 avril 1839 :

1° Un Traité entre les Pays-Bas, d'une part, et l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, d'autre part, dont voici les deux premiers articles¹ :

ARTICLE PREMIER. — Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, s'engage à faire immédiatement convertir en traité avec Sa Majesté le Roi des Belges, les articles annexés au présent Acte et arrêtés d'un commun accord sous les auspices des Cours d'Autriche, de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie.

ART. 2. — Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, Sa Majesté le Roi des Français, Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies déclarent que les articles mentionnés dans l'article qui

¹ LAGEMANS. — *Recueil des Traités et Conventions conclus par le royaume des Pays-Bas*, Tome I. La Haye, Belinfante. 1838.

précède sont considérés comme ayant la même force et valeur que s'ils étaient insérés textuellement dans le présent Acte; et qu'ils se trouvent ainsi placés sous la garantie de Leurs dites Majestés.

2° Un Traité entre la Belgique et les Pays-Bas.

Ce Traité comprend les articles annexés à l'Acte diplomatique précédent, et arrêtés d'un commun accord sous les auspices des Cours d'Autriche, de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie. Les dits articles ont la même force et valeur que s'ils avaient été insérés textuellement dans le dit Acte diplomatique.

3° Enfin un Traité entre la Belgique, d'une part, et l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, d'autre part, dont l'article premier est rédigé en ces termes¹ :

ARTICLE PREMIER. — Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, Sa Majesté le Roi des Français, Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, déclarent que les articles ci-annexés, et formant la teneur du Traité conclu en ce jour entre Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, sont considérés comme ayant la même force et valeur, que s'ils étaient textuellement insérés dans le présent Acte, et qu'ils se trouvent ainsi placés sous la garantie de Leurs dites Majestés.

Il résulte de ces citations que la Hollande a apposé sa signature au bas de deux Actes dont l'un déclare que la Belgique formera un État indépendant et perpétuellement neutre, et l'autre stipule que le premier est placé sous la garantie de l'Autriche, de la France, de la Grande-Bretagne, de la Prusse et de la Russie. Elle connaît donc l'état de neutralité perpétuelle qui a été imposé à la Belgique; elle sait que les Puissances se sont engagées à défendre cette neutralité; elle fut partie aux traités qui

¹ GARCIA DE LA VEGA. — *Recueil des Traités et Conventions conclus par la Belgique*, déjà cité.

consignaient ces engagements ; comment est-il possible de soutenir qu'elle serait en droit de s'opposer à l'exercice de cette garantie ?

Les auteurs de *Droit des gens* n'ont pas négligé de mentionner les exceptions qui s'imposent parfois aux États et ne leur permettent pas de s'opposer aux passages de belligérants sur leur territoire.

Bluntschli¹, après avoir stipulé que la neutralité exige qu'on refuse aux troupes belligérantes le passage à travers le territoire neutre, ajoute :

« Il se peut que la constitution, une servitude d'ordre public, ou encore une convention conclue avant que la guerre pût être prévue, imposent à un État neutre l'obligation de tolérer le passage des troupes de l'une des parties belligérantes. — L'accomplissement de cette obligation ne doit pas être envisagé comme une assistance donnée à ce belligérant et comme une violation des devoirs qu'impose la neutralité. »

Calvo² partage cette manière de voir et formule son opinion en des termes presque identiques. Hautefeuille³ pose en principe que nulle nation, à moins de traités spéciaux, n'a le droit de réclamer le passage de ses armées sur le territoire neutre. Mais nous ne multiplierons pas ici les citations ; nous n'examinerons même pas jusqu'à quel point il pourrait être fait usage, en cette circonstance, de la théorie de Vattel⁴ sur le droit de passage innocent que Martens reprend dans son *Précis du Droit des gens*. Nous n'aurions à chercher, dans la doctrine du droit international, que des arguments *a fortiori*, puisqu'elle ne traite généralement que du passage de belligérants et de faits de guerre. Or, nous soutenons que le passage par l'Escaut d'une flotte ayant pour but de venir remplir les devoirs de garantie stipulés par les Traités de 1839, ne saurait être considéré comme un fait de guerre ; les navires de cette flotte ne seraient pas nécessaire-

1 BLUNTSCHLI. — *Le Droit international codifié*, déjà cité.

2 CALVO. — *Le Droit international théorique et pratique*, déjà cité.

3 HAUTEFEUILLE. — *Des Droits et des devoirs des nations neutres*, déjà cité.

4 VATTEL. — *Le Droit des gens*, déjà cité.

ment des belligérants aux yeux d'une Puissance signataire des actes qui placent la Belgique sous la dite garantie.

L'exercice de ces devoirs de garantie peut devenir le point de départ de faits de guerre; mais on ne pourrait le considérer lui-même comme tel.

Nous ne pouvons d'ailleurs établir d'une façon plus certaine et plus précise que le passage d'une force armée, destinée à remplir un devoir de garantie, ne constitue pas un acte de guerre, qu'en faisant remarquer que l'exercice des devoirs assumés par les garants pourrait, dans telles circonstances données, précéder un état de guerre et revêtir un caractère préventif dans un moment de danger imminent.

Mais, nous le répétons, tout appel à la doctrine semble ici superflu. Le droit positif, dont la voix est plus haute encore, nous fournit des éléments suffisants pour déterminer la ligne à suivre, en cette matière, par le gouvernement des Pays-Bas.

La garantie fournie à la Belgique par les Puissances garantes les oblige à agir toutes en commun, et chacune d'elles isolément, pour assurer l'exécution de la clause qui les engage, — que la neutralité soit violée par un État étranger au Traité, ou par un des garants. Comment admettre que l'application de stipulations aussi formelles puisse être empêchée par un État qui a apposé sa signature sur l'Acte qui créait ces obligations? La Hollande, par les engagements qu'elle a pris en 1839, n'a pas garanti l'indépendance et la neutralité de la Belgique, mais elle les a reconnues; elle ne nous a accordé elle-même aucune garantie, mais elle est partie co-contractante du traité par lequel les Puissances qui avaient formé la Conférence de Londres ont pris, à notre égard, des engagements précis et solennels.

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

Il est enfin une autre question qui mérite d'attirer quelques instants notre attention, bien que sa solution ne puisse être douteuse, en présence du développement actuel du droit international, le blocus de l'Escaut.

L'embouchure d'un fleuve international peut-elle être bloquée?

Rivier traite ce point de droit avec une concision et une netteté particulières dans son remarquable ouvrage sur les *Principes du droit des gens*. Il pose tout d'abord le cadre même du problème en faisant remarquer que la liberté de la navigation, assurée sur le cours d'eau international à tous les pavillons, n'est point en elle-même un obstacle au blocus, puisque la mer aussi est libre. L'empêchement proviendra du fait que le fleuve appartient aux États qu'il traverse, si l'un de ces États est neutre.

Nous n'examinerons point avec lui l'hypothèse du condominium qui ne nous intéresse pas; nous admettons seulement deux éventualités : celle où le cours d'eau conduit à un territoire neutre situé en amont, et celle où l'embouchure même appartient à un neutre. Ce dernier cas est celui d'un état de guerre entre la Belgique et une tierce Puissance; les embouchures de l'Escaut appartiennent à la Hollande que nous supposons vouloir rester neutre dans le conflit; Rivier déclare, alors, tout blocus « évidemment impossible ».

Dans le premier cas, c'est au contraire notre voisin du nord qui serait en guerre avec une tierce Puissance, et il s'agit de savoir si le blocus de l'Escaut serait admissible. Rivier est d'avis que, dans cette hypothèse, on doit laisser passer les navires neutres qui se dirigent vers un territoire neutre ou en viennent.

La Bavière et le Wurtemberg ont protesté en 1854, contre la fermeture du Danube, décrétée par les alliés de la guerre de Crimée, dans le but d'entraver l'approvisionnement des ports russes de Reni et d'Ismail. Il est vrai que l'Autriche ne s'est pas opposée au blocus de la région inférieure du Danube en 1877; mais ce fait ne saurait infirmer la règle raisonnable et juridique posée par Rivier.

Engelhardt¹ va plus loin. Partant de ce principe qu'on n'a le

¹ ENGELHARDT. — « Du principe de neutralité dans son application aux fleuves internationaux. » — *Revue de Droit international*, T. XVIII, 1868.

droit de bloquer que les lieux appartenant à l'ennemi, les opérations de guerre ne pouvant légitimement s'accomplir qu'entre belligérants, il pose cette règle que les embouchures d'un fleuve international ne seraient susceptibles de blocus qu'autant que le bloquant se trouverait en guerre avec tous les riverains de ce fleuve. « Si un seul d'entre ceux-ci était neutre, dit-il, fût-il situé à la partie extrême de l'amont navigable, le blocus des embouchures serait illégitime, car il priverait le territoire d'amont de la communication naturelle avec la mer. »

Cette théorie est un peu absolue peut-être, et nous préférons admettre, avec Rivier, l'obligation pour le bloquant de laisser passer les navires neutres dont le but du voyage ou le point de départ est un port neutre du fleuve.

Hautefeuille¹ stipule que tous les lieux possédés, à titre de souveraineté, par un belligérant, tous les lieux susceptibles d'être conquis par l'ennemi, peuvent être soumis au blocus. Mais que cette mesure de guerre ne peut s'étendre au delà des droits mêmes de l'ennemi; elle ne peut frapper que les lieux dont le domaine souverain est tout entier entre ses mains. L'embouchure d'un fleuve qui, dans son cours, arrose plusieurs États indépendants, n'est pas la propriété du peuple qui possède une ou même les deux rives de l'embouchure. Ces lieux ne peuvent donc pas être bloqués.

Calvo² professe la même opinion que Rivier. Après avoir posé en principe que le droit de blocus peut s'appliquer à l'embouchure d'une rivière ou à un détroit, il pose à l'exercice de ce droit une restriction qu'il déclare fondée en équité, comme en fait, et il dit : « Le blocus rigoureux de l'embouchure d'une rivière ne peut être établi légalement que lorsque le cours de cette rivière est tout entier dans le pays ennemi; mais si la rivière conduit à des pays avec lesquels le belligérant n'est pas en guerre, celui-ci ne peut en interdire le passage aux navires neutres en destination pour ces pays. Lorsque les deux rivages de la rivière ou du détroit n'appartiennent pas à l'ennemi, un

¹ HAUTEFEUILLE. — *Des droits et des devoirs des nations neutres*, déjà cité.

² CALVO. — *Le droit international théorique et pratique*, déjà cité.

blocus effectif devient presque impraticable ; car, si le bloquant peut empêcher le passage du côté de l'ennemi, il est tenu de le laisser libre de l'autre ».

Ortolan¹ admet aussi que le blocus rigoureux de l'embouchure d'un fleuve ne peut avoir lieu légalement qu'autant que le cours navigable de ce fleuve soit tout entier dans le pays ennemi. Il professe que les droits du belligérant sur l'espace qu'il bloque ne peuvent aller au delà des droits que son ennemi avait sur le même espace avant l'occupation. Si donc l'entrée d'un fleuve conduit à des pays neutres, le belligérant qui tient le blocus ne peut empêcher le passage des navires en destination pour ces pays.

Enfin Perels² professe que le blocus des bouches d'un fleuve ne devrait être valable que si tout le cours navigable du fleuve, jusqu'à son embouchure, se trouvait en pays ennemi ; car, s'il traversait aussi un territoire neutre, le blocus atteindrait le commerce de cette nation avec celles qui sont également neutres, ce que rien ne pourrait justifier en droit.

Est-il nécessaire, en présence de textes aussi explicites, de démontrer encore que le droit international ne se borne pas à défendre à un belligérant de bloquer un fleuve dont les embouchures appartiennent à une nation neutre, mais qu'il lui interdit également de bloquer la partie du fleuve qui traverse le pays avec lequel il se trouve en état de guerre ? Une telle opération serait matériellement impossible puisque, comme nous l'avons déjà démontré, la Puissance neutre qui détient les bouches de la rivière serait tenue d'empêcher le passage des navires de guerre destinés à établir le blocus.

Nous croyons donc pouvoir affirmer que, d'une part, dans l'hypothèse d'une attaque contre la Belgique, la neutralité des Pays-Bas mettrait obstacle au blocus de l'embouchure de l'Escaut

¹ ORTOLAN. — *Règles internationales et diplomatie de la mer*, déjà cité.

² PERELS. — *Manuel de droit maritime international*, traduit de l'allemand par L. ARENDT. Paris, Guillaumin, 1884.

par notre ennemi ; et que, d'autre part, le jour où la Hollande serait entraînée dans un conflit avec une tierce Puissance, le blocus qui pourrait être établi aux bouches du fleuve ne pourrait interdire nos communications avec la mer.

Il n'est qu'un seul cas, nous l'avons déjà dit, et cette éventualité est heureusement fort peu probable — où les dites communications pourraient nous être coupées, c'est dans l'hypothèse d'un conflit armé avec nos voisins d'outre-Moerdijk. Les nécessités de la guerre feraient loi ; notre adversaire ne s'attarderait sans doute pas à rechercher jusqu'à quel point le droit positif lui permettrait d'isoler la Belgique des Puissances qui ont garanti son indépendance et sa neutralité par un Acte solennel sur lequel les Plénipotentiaires néerlandais ont apposé leur signature ; il userait certes de ce moyen d'action comme de tous les autres qui sont autorisés par les lois et les coutumes de la guerre.

Nous constatons avec satisfaction, qu'en vertu des principes les plus solidement établis du droit des gens, il n'est qu'une éventualité improbable qui puisse nous faire redouter les graves préjudices que pourrait nous causer le blocus de l'Escaut. Nous sommes en droit de considérer, qu'en cas de conflit, il ne pourrait être fait obstacle au ravitaillement d'Anvers, le pivot de notre défense et le dernier refuge de notre nationalité.

Les relations pleines de sympathie et de confiance, basées sur une estime réciproque, qui unissent la Belgique et la Hollande, ont fréquemment inspiré des projets d'alliance. On n'a jamais mis en doute que, au point de vue du maintien de leur indépendance et de leur neutralité, les intérêts des deux pays sont identiques, et qu'aucun des deux ne saurait rester indifférent au sort de l'autre ; mais on s'est demandé jusqu'à quel point la constitution internationale de la Belgique lui permettrait de contracter des alliances. Le problème est délicat, et sa solution réclamerait certaines distinctions ; mais son examen nous ferait sortir du cadre assigné à ce travail, et nous nous bornons à constater que rien ne pourrait s'opposer, au point de vue du droit positif, à des échanges de vues avec nos voisins du nord au sujet de nos moyens respectifs de défense ; de sem-

blables « conversations » pourraient avoir, croyons-nous, de sérieux avantages pour les deux pays.

Il semble incontestable, cependant, qu'aucune vue d'ensemble, qu'aucune recherche de concours mutuel n'a présidé jusqu'ici à l'élaboration des plans de défense des deux pays.

La Belgique a planté au travers de la vallée de la Meuse des fortifications destinées à empêcher la violation de sa neutralité par un passage de belligérants au travers de son territoire; elle a fait d'Anvers le siège de sa défense suprême et le dernier refuge de la nationalité belge.

Le système défensif de la Hollande, décrété en 1874, comprend¹ :

a) La nouvelle ligne d'eau² hollandaise, du Zuiderzee au Lek par Utrecht, et du Lek à la Merwede au travers du pays d'Altène jusqu'à la nouvelle Merwede;

b) La position (stelling) de la vallée de la Gueldre avec celle de la Betuwe-inférieure, comme position d'avant-postes de la ligne d'eau précédente;

c) La position du Hollandsch-Diep et du Volkerak;

d) La position des bouches de la Meuse et du Haringsvliet;

e) La position du Helder;

f) Les ouvrages (werken) qui couvrent le passage des rivières et permettent de recueillir les troupes près de l'Yssel, du Wahal et de la Meuse;

g) La position d'Amsterdam;

h) La ligne d'eau du sud, depuis la Meuse, en amont du fort Saint-André, jusqu'à l'Amer, en aval de Gertruidenberg;

¹ NOTEBAERT. — *Étude générale du système de défense de la Hollande*. Bruxelles, Muquardt, 1879.

² Par ligne d'eau on entend une série d'ouvrages défensifs de tout ordre, comprenant aussi bien des places et des forts que de simples batteries, ne laissant échapper à leur action aucun point de leurs intervalles et ainsi reliés entre eux comme les anneaux d'une longue chaîne, dont les deux extrémités, appuyées d'ordinaire à des obstacles — fleuve ou mer — que l'on ne peut tourner, sont séparées par des distances considérables. Tout ce front défensif est couvert plus ou moins uniformément, sur son développement, par une inondation non interrompue, dont la largeur variable peut atteindre plusieurs kilomètres. Au-dessus de cette surface liquide, qui recouvre et noie toutes les routes ordinaires à niveau, on voit émerger seulement les longues chaussées construites en remblai et les sommets des digues d'enceinte avec leurs routes. Ces voies étroites sont les seules qui restent ouvertes aux mouvements de l'ennemi, mais alors elles aboutissent toutes aux ouvrages défensifs qui les enlèvent ou les battent dans tous les sens. (NOTEBAERT.)

i) Les ouvrages de l'Escaut occidental.

En résumé, la défense des Pays-Bas réside principalement dans les positions centrales d'Utrecht et d'Amsterdam. Comme le faisait remarquer, en 1870, le général Van Mulken, l'adoption de ce système n'implique pas la décision de n'accorder aucune protection aux contrées laissées en dehors des lignes indiquées pour la défense du côté de l'est et du côté du sud; ce serait livrer immédiatement à l'envahisseur les provinces du Nord-Brabant, de Zélande, du Limbourg, de Gueldre, une partie de la province d'Utrecht, et les provinces d'Overijssel, de la Drenthe, de Frise et de Groningue. Il importe, en cas d'attaque, que l'armée se concentre derrière l'Yssel; mais des troupes d'avant-garde passeront sur la rive droite où elles auront un rôle utile à remplir, non seulement pour protéger les habitants contre les reconnaissances de l'ennemi, mais encore pour se renseigner sur les mouvements de l'adversaire, et pour arrêter ou retarder sa marche.

Quoi qu'il en soit, tel que sont placés les redans des deux systèmes de défense belge et hollandais, il reste entre eux, sur l'Escaut et sur la Meuse, une trouée qui rend difficile une action commune des deux armées.

Espérons que, au jour du danger, une Puissance amie, sur laquelle la Belgique s'est toujours cru le droit de compter, une Puissance qui, en toutes circonstances, et dès les premiers jours de notre indépendance, nous a donné tant de marques de sympathie éclairée, — espérons qu'elle se chargera d'opérer, au moyen de sa flotte, la jonction entre ces deux centres de défense.

CHAPITRE XI

La Police de la Navigation de l'Escaut maritime

SOMMAIRE

RÈGLEMENTS DE POLICE ET DE NAVIGATION DE L'ESCAUT MARITIME.

- § 1. — Arrêté royal du 7 novembre 1880 créant un service spécial pour l'examen des questions relatives à l'amélioration du régime de l'Escaut maritime et de ses affluents soumis à la marée.
- § 2. — Institution d'une Commission chargée de reviser les règlements pour la navigation de l'Escaut.
- § 3. — Arrêté royal du 24 juillet 1892. — Règlement de navigation de la partie de l'Escaut maritime située en aval du Melkhuis, origine amont de la rade d'Anvers.
- § 4. — Arrêté royal du 24 juillet 1892. — Règlement de police pour les rades d'Anvers et d'Austruweel.
- § 5. — Arrêté royal du 25 juillet 1892. — Répartition, entre le service du pilotage et celui des Ponts et Chaussées, de la police de la partie belge de l'Escaut maritime.
- § 6. — Arrêté royal du 24 août 1892. — Règlement de police de la partie de l'Escaut maritime comprise entre le Melkhuis (origine amont de la rade d'Anvers) et la frontière néerlandaise.
- § 7. — Arrêté royal du 15 décembre 1896. — Usage des passes de Krankeloon et du Philippe.
- § 8. — Arrêté royal du 31 mars 1897. — Règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.
- § 9. — Arrêté royal du 8 mars 1898. — Signaux imposés pour les navires non visités à la station de Doel.

LOIS ET RÉGLEMENTS SUR LES FABRIQUES, LES DÉPÔTS, LE DÉBIT,
LE TRANSPORT, LA DÉTENTION ET L'EMPLOI DES PRODUITS EXPLOSIFS.

- § 10. — Loi du 15 octobre 1881 sur les dépôts, le débit et le transport de la poudre à tirer, de la dynamite et de toutes autres substances explosives.
- § 11. — Loi du 22 mai 1886 portant revision de la loi du 15 octobre 1881 sur les matières explosives.
- § 12. — Arrêté royal du 29 octobre 1894 portant règlement général sur les fabriques, les dépôts, le débit, le transport, la détention et l'emploi des produits explosifs.
- § 13. — Arrêté royal du 28 janvier 1895. — Produits explosifs. Réglementation.
- § 14. — Arrêté royal du 30 septembre 1895. — Produits explosifs. Réglementation.
- § 15. — Arrêté royal du 18 décembre 1896. — Produits explosifs. Réglementation.
- § 16. — Arrêté royal du 25 octobre 1897. — Règlement général sur les explosifs. Modifications à l'article 177.
- § 17. — Arrêté royal du 3 juin 1898. — Produits explosifs. Réglementation.
- § 18. — Arrêté ministériel du 30 avril 1899. — Service des explosifs.

**Règlements de Police et de Navigation
de l'Escaut maritime**

L'Escaut est navigable sur toute l'étendue de son parcours en Belgique. Il comprend une partie fluviale et une partie maritime. La première, dite *Haut-Escaut*, s'étend de la frontière française jusqu'à la tête aval de l'écluse de Gentbrugge, à Gand, sur une longueur de 103 kilomètres. L'Escaut maritime, ou *Bas-Escaut*, comprenant la partie du fleuve qui est soumise à l'action des marées, s'étend de l'écluse de Gentbrugge à la frontière néerlandaise, soit un parcours de 108 kilomètres¹.

Les *Pandectes belges*, auxquelles nous empruntons la définition reproduite ci-dessus, font remarquer que cette distinction n'a d'importance qu'au point de vue de l'application des lois de police, des règlements concernant la navigation. En effet, la navigation sur le Bas-Escaut est régie, à ce point de vue, par des dispositions entièrement différentes de celles qui concernent la navigation sur le Haut-Escaut.

Ces règlements, ayant le caractère de mesures de police, s'appliquent à tous les navires se trouvant dans les eaux pour

¹ *Pandectes belges*. — Escaut. — Tome XXXVII.

lesquelles lesdits règlements ont été édictés. Qu'il s'agisse d'un navire de mer ou d'un bateau d'intérieur, il sera soumis, sur le Haut-Escaut, aux dispositions qui s'appliquent à cette partie du fleuve; il en sera de même sur le Bas-Escaut.

Nous avons classé chronologiquement — et nous reproduisons ci-après — les dispositions relatives à la police de la navigation sur l'Escaut maritime, groupant sous une rubrique spéciale toute la réglementation qui concerne les dépôts, le débit et le transport des produits explosifs.

§ 1^{er}. — Arrêté royal du 7 novembre 1880 créant un service spécial pour l'examen des questions relatives à l'amélioration du régime de l'Escaut maritime et de ses affluents soumis à la marée¹.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Considérant que, pour améliorer le régime de l'Escaut maritime, il est nécessaire de procéder à des études faites avec unité et suite;

Que, pour arriver à un résultat efficace et pratique, il convient qu'un service unique s'occupe spécialement et exclusivement des questions à résoudre;

Qu'en vue d'atteindre ce but, il y a lieu, en outre, de faire participer à l'examen de ces questions les divers services techniques qui ont dans leurs attributions l'Escaut et ses affluents;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — Il est créé un service spécial comprenant :

1^o L'Escaut, depuis le barrage de Gentbrugge, immédiatement en aval de la ville de Gand, jusqu'à la frontière néerlandaise.

2^o Les affluents soumis à la marée, savoir :

a) La Durme, jusqu'au Moervaert;

b) Le Rupel;

¹ *Moniteur belge* du 9 novembre 1880.

- c) La Nèthe inférieure, jusqu'à l'entrée de la ville de Lierre;
 d) La Dyle, jusqu'à l'entrée de la ville de Malines.

3° Les wateringues et polders évacuant leurs eaux dans les cours d'eau ou parties de cours d'eau susmentionnés.

ART. 2. — Ce service sera divisé en arrondissements, districts et cantons.

Notre Ministre des Travaux Publics réglera cette subdivision.

ART. 3. — La direction du service spécial, créé par l'article 1^{er}, sera confiée à un ingénieur en chef ou à un ingénieur principal des Ponts et Chaussées.

Notre Ministre des Travaux Publics désignera les fonctionnaires auxiliaires et agents à attacher à ce service.

ART. 4. — Il est institué une Commission technique consultative pour l'examen des questions relatives au régime de l'Escaut inférieur et de ses affluents maritimes.

ART. 5. — Cette Commission est composée comme suit :

Le directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines, président ;

L'inspecteur général des Ponts et Chaussées du bassin de l'Escaut ;

L'inspecteur général de la Marine ;

Le chef du service spécial ;

Le chef du service de l'hydrographie.

Elle choisira un secrétaire dans son sein.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 7 novembre 1880.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINCTELETTE.

2. — Institution d'une Commission chargée de reviser les règlements pour la navigation de l'Escaut.

Jusqu'en 1889, la navigation de l'Escaut était régie par une réglementation surannée qui n'était pas en rapport avec le Code universellement adopté par les Puissances maritimes pour prévenir les abordages en mer. Cette opposition avait les plus graves inconvénients, car elle mettait les navires, qui arrivaient de la pleine mer dans l'Escaut, dans l'impossibilité d'observer les ordonnances édictées par l'administration belge pour la navigation dans le fleuve. Nous citerons, à titre d'exemple, l'arrêté royal du 4 mars 1851 qui imposait à tout bateau à vapeur de porter la nuit, quand il était en marche dans l'Escaut, un feu vert à l'avant et un feu rouge à l'arrière, tandis que l'arrêté royal du 1^{er} août 1880 le forçait à porter, en mer, un feu blanc au mât de misaine, à tribord un feu vert, et à bâbord un feu rouge.

Ce manque d'harmonie était la source de nombreuses contestations et les tribunaux allaient même quelquefois jusqu'à soulever des doutes sur la validité des règlements.

Le tribunal de commerce d'Anvers, estimant que les règles particulières pour l'Escaut étaient virtuellement abrogées par la mise en vigueur, en Belgique, du règlement universel des routes, feux et signaux à la mer, et considérant, en outre, qu'il était pratiquement impossible à un vapeur venant de la mer de modifier ses feux réglementaires lorsqu'il pénétrait dans l'Escaut, avait adopté comme jurisprudence de tenir le règlement de mer pour applicable dans toute la partie de l'Escaut soumis à l'action de la marée.

Mais l'arrêté royal du 4 mars 1851 n'en restait pas moins debout et celui qui naviguait dans l'Escaut avait à se conformer à ses prescriptions.

Des lacunes existaient également dans les règlements particuliers pour la navigation sur le fleuve; ainsi, aucun feu, par exemple, n'était prévu pour le navire à voiles lorsqu'il était à l'ancre.

En présence de cet état de choses, le gouvernement belge institua, par un arrêté royal du 8 janvier 1889¹, une Commission

¹ *Moniteur belge* du 10 janvier 1889.

de quinze membres chargée de procéder à une revision et à la coordination des diverses dispositions relatives aux mesures de précaution à observer : 1° à la mer par les bâtiments nationaux ; 2° par les bâtiments et bateaux de toute nationalité dans les ports, rivières et canaux du royaume.

Cette Commission décréta tout d'abord qu'il importait de rendre applicables à l'Escaut maritime les règles essentielles prescrites pour la mer, sauf à compléter ces dispositions par les stipulations particulières que réclamait la navigation en rivière. Le règlement universel pour la mer prévoit et admet d'ailleurs la nécessité de ces mesures.

Le gouvernement des États-Unis ayant convié toutes les nations maritimes à se faire représenter à une Conférence à Washington, chargée de reviser les règles de route, et la détermination des feux et signaux prescrits pour éviter les collisions en mer, la Commission belge, instituée par l'arrêté royal du 8 janvier 1889, put s'abstenir de tout examen de cette réglementation, et aborder immédiatement l'étude des règles de police et de navigation applicables à l'Escaut — non sans avoir dû commencer par déterminer, d'une manière précise, la section belge du fleuve sur laquelle les nouveaux règlements seraient applicables.

L'article 9, § 1^{er} du Traité du 19 avril 1839 ayant rendu applicables à la navigation dans l'Escaut les articles 108 à 117 de l'Acte général du Congrès de Vienne, parmi lesquels il en est un — l'article 110 — qui stipule que le système à établir pour le maintien de la police serait, autant que possible, le même pour tout le cours d'une rivière, il importait qu'un accord s'établît entre la Belgique et la Hollande quant à la réglementation de la navigation sur l'Escaut. Le gouvernement belge communiqua donc au Cabinet de La Haye le projet de la Commission qui concernait la navigation en aval d'Anvers.

L'administration néerlandaise qui, de son côté, procédait aussi à une revision de sa réglementation relative aux cours d'eau, soumit au gouvernement belge un contre-projet. Des négociations s'en suivirent qui aboutirent à l'adoption, par les deux pays, d'un règlement identique. Un arrêté royal du 24 juillet 1892, dont nous reproduisons plus loin les termes, a rendu ce règlement

obligatoire en Belgique pour la partie de l'Escaut maritime située en aval du Melkhuis, origine amont de la rade d'Anvers.

Les dispositions uniformes adoptées par les deux gouvernements pour la sécurité de la navigation dans l'Escaut même, n'empêchaient d'ailleurs pas chacun d'eux de prendre pour ses rades telles mesures qu'il jugerait utiles ou nécessaires.

La Commission belge prépara donc un nouveau règlement de police pour les rades d'Anvers et d'Austruwcel, qui devint l'arrêté royal du 24 juillet 1892.

Un arrêté du 25 du même mois compléta les diverses dispositions concernant la navigation dans l'Escaut, en déterminant les attributions respectives du service du pilotage et de celui des Ponts et Chaussées pour assurer l'exécution des mesures édictées.

Quant au nouveau règlement élaboré à Washington pour prévenir les abordages en mer, il donna lieu, avant d'être adopté, à de longues négociations entre les États intéressés, et ne put être mis en vigueur qu'à partir du 1^{er} juillet 1897 (arrêté royal, en Belgique, du 31 mars 1897.)

§ 3. — Arrêté royal du 24 juillet 1892. — Règlement de navigation de la partie de l'Escaut maritime située en aval du Melkhuis, origine amont de la rade d'Anvers¹.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ARTICLE PREMIER. — A partir du 1^{er} septembre 1892, les navires de mer et les bateaux d'intérieur seront assujettis sur l'Escaut, en aval des balises² placées sur la rive droite, à l'endroit dit

¹ *Moniteur belge* du 5 août 1892.

² Elles consistent en deux poteaux d'alignement munis d'une plaque portant en blanc sur fond bleu l'inscription « Melkhuis. »

« Melkhuis », aux règles ci-après, qui ont pour objet de prévenir les accidents.

Pour l'application de ces règles, on considère :

Tout bâtiment destiné à naviguer en mer comme navire de mer et tout bâtiment non destiné à naviguer en mer comme bateau d'intérieur ;

Tout bâtiment, même à vapeur, qui est sous voiles et non sous vapeur, comme bâtiment à voiles, et tout bâtiment sous vapeur, qu'il se serve de voiles ou non, comme bâtiment à vapeur ;

Le temps entre le lever et le coucher du soleil, comme jour ;

Le temps entre le coucher et le lever du soleil, comme nuit.

ART. 2. — Rien dans les règles du présent règlement ne doit entraver l'application des règles spéciales édictées par l'autorité compétente, relativement à la navigation dans une rade, ou dans une étendue d'eau quelconque.

ART. 3. — Rien de ce qui est recommandé ici ne peut exonérer un navire, ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles le navire ou le bateau se trouve.

ART. 4. — Pour l'application du présent règlement, les capitaines des navires de mer et les patrons des bateaux d'intérieur, doivent tenir compte des exigences d'une bonne pratique du marin, lorsque celles-ci comportent, dans des conditions spéciales, une dérogation aux dispositions du présent règlement.

CHAPITRE II

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES FEUX ET LES SIGNAUX.

NAVIRES DE MER

ART. 5¹. — Les navires de mer font les signaux et portent les feux prescrits pour la navigation en mer.

¹ Voir arrêté royal du 31 mars 1897.

Toutefois, pour la navigation régie par le présent règlement, les petits navires de mer et les navires non pontés qui ne peuvent maintenir le feu vert et le feu rouge de côté à leur bord respectif, sont considérés comme bateaux d'intérieur; en conséquence, ils auront à se conformer, en ce qui concerne les feux et les signaux, aux prescriptions relatives aux bateaux d'intérieur.

BATEAUX D'INTÉRIEUR

ART. 6. — Les bateaux d'intérieur portent la nuit et par tous les temps les feux prescrits par les articles suivants.

Il leur est défendu de porter d'autres feux.

ART. 7. — 1^o Tout bateau à vapeur, quand il est sous vapeur, porte :

A. Au mât de misaine ou en avant de ce mât, à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne peut être inférieure à la largeur du bateau, et, en aucun cas, à une hauteur inférieure à 3 mètres, une lanterne exhibant un feu blanc brillant, uniforme et non interrompu, projetant ses rayons dans toutes les directions, ou au moins sur un arc de l'horizon de 20 quarts du compas; dans ce dernier cas, la lanterne doit être disposée de telle manière que le feu éclaire au moins 10 quarts de chaque côté du bateau, savoir, de l'avant jusqu'à 2 quarts en arrière du travers.

Le feu doit, par nuit obscure et bonne vue, être visible à une distance d'au moins deux milles marins, soit 3,704 mètres,

B. A tribord, une lanterne projetant un feu vert uniforme et sans interruption, sur un arc de l'horizon de 10 quarts du compas, compris entre l'avant du bateau et 2 quarts en arrière du travers.

C. A bâbord, une lanterne projetant un feu rouge uniforme et sans interruption, sur un arc de l'horizon de 10 quarts du compas, compris entre l'avant du bateau et 2 quarts en arrière du travers.

Les feux prescrits aux alinéas B et C doivent, par nuit obscure et bonne vue, être visibles à une distance d'au moins un mille marin, soit 1,852 mètres. Ils doivent être placés de telle manière que le feu rouge de bâbord ne puisse être vu de tribord et que le feu vert de tribord ne puisse être vu de bâbord.

Les petits bateaux à vapeur peuvent porter ces feux dans une

seule lanterne placée près de l'étrave, à la condition qu'il soit satisfait aux stipulations ci-dessus relatives à la visibilité.

2° Tout bateau à vapeur effectuant un service de remorque porte, indépendamment des feux prescrits ci-dessus, un second feu blanc de tête de mât.

Ce feu doit être conforme en tous points au feu de tête de mât décrit à l'alinéa 1° A, et être placé à une distance verticale comprise entre 0^m,50 et 1^m,00 au-dessus de ce feu.

ART. 8. — Tous les bateaux sous voiles ou dérivants, mus à la rame ou à la gaffe, et ceux qui sont remorqués portent un feu blanc brillant en tête du grand mât. Le feu des bateaux sous voiles ou remorqués doit, par nuit obscure et bonne vue, être visible à une distance d'au moins un mille marin, soit 1,852 mètres.

Les bateaux dont le mât est amené portent le feu à une hauteur d'au moins 3 mètres au-dessus du plat-bord. Sur les bateaux sans mât, le feu doit être disposé de telle manière qu'il soit bien visible de tous côtés.

Les bateaux à voiles peuvent porter les feux de côté prévus à l'article 7, au lieu du feu de tête de mât prescrit ci-dessus.

ART. 9. — Les bateaux de pêche qui traînent leurs filets portent un feu blanc brillant à l'étrave.

ART. 10. — Les radeaux ou trains de bois, qu'ils soient en stationnement ou en marche, portent, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, du côté qui est vers le large de la passe, deux feux blancs brillants, hissés l'un à côté de l'autre, à une distance qui ne peut être supérieure à 4 mètres, ni inférieure à 2 mètres, et à une hauteur d'au moins 4 mètres au-dessus du radeau ou du train.

ART. 11. — Les bateaux mouillés ou amarrés ne peuvent porter les feux prescrits pour les bateaux en marche. Ces bateaux portent à l'endroit le plus apparent, à une hauteur de 3 mètres au moins et de 6 mètres au plus au-dessus du plat-bord, un feu blanc brillant visible de tous côtés.

Par nuit obscure et bonne vue, ce feu doit être visible à une distance d'au moins un mille marin, soit 1,852 mètres.

Le présent article n'est pas applicable :

1° Quand la navigation est interrompue par les glaces ou par d'autres causes ;

2° Aux bâtiments stationnant à un embarcadère, débarcadère ou point d'amarrage convenablement éclairé.

ART. 12. — Les bateaux dragueurs, ceux destinés à des travaux et tous autres bâtiments de même espèce, indiquent toutes leurs ancrs, mouillées dans la passe ou à proximité de la passe, par une bouée rouge munie, la nuit, d'un feu blanc brillant.

Cette obligation s'applique, pour ce qui concerne les ancrs mouillées en travers, à tous les bateaux qui ont de telles ancrs dans la voie navigable ou à proximité de celle-ci.

Si l'indication des ancrs ou des ancrs en travers n'est pas possible la nuit, au moyen d'un feu, le bateau exhibe les feux prescrits dans le dernier alinéa de l'article 13 pour les bateaux placés auprès d'une épave.

ART. 13. — Tout bateau échoué dans une passe ou qui, pour une raison quelconque, n'est pas manœuvrable, porte, de jour, le pavillon en berne ; de nuit, au lieu des feux prescrits pour les bateaux en marche, il porte le feu prescrit à l'article 11 et, verticalement au-dessus, à une distance de 0^m,50 au moins et 1^m,00 au plus, un feu rouge satisfaisant aux conditions prescrites pour le feu blanc.

La même prescription concerne les épaves ; si les feux ne peuvent être hissés sur l'épave même, ils sont montrés sur un bateau placé au-dessus d'elle.

Si le bateau est placé à côté de l'épave ou d'un autre point dangereux, il porte, outre les feux décrits ci-dessus, un feu rouge du côté où la voie navigable n'est pas libre. Le jour, ces feux sont remplacés par des boules noires.

ART. 14. — Tout bateau, qu'il soit en marche ou en stationnement, lorsqu'il est approché par un bâtiment dans une direction telle qu'il serait difficile ou impossible à celui-ci d'apercevoir le ou les feux, doit exhiber momentanément un feu blanc brillant disposé de manière à pouvoir être aperçu en temps utile par le bâtiment qui approche.

ART. 15. — Lorsque la bonne vue est empêchée par le brouillard, la neige ou d'autres circonstances, les signaux ci-après sont faits, tant de jour que de nuit :

A. Le bateau à vapeur en marche donne, au moyen du sifflet à vapeur, un coup prolongé, répété à des intervalles n'excédant pas deux minutes;

B. Tout autre bateau en marche émet, au moyen du cornet de brume, des sons brefs répétés à de courts intervalles ;

C. Le bateau à l'ancre sonne la cloche ou produit un son analogue, au moins toutes les minutes et chaque fois que des signaux phoniques annoncent l'approche d'autres bâtiments.

Le son prolongé, dont il est question au présent article et aux articles suivants, comporte un signal phonique d'une durée d'au moins cinq secondes. Par sons brefs, on entend des signaux phoniques d'une durée n'excédant pas deux secondes.

ART. 16. — Les bateaux à vapeur qui, étant en vue l'un de l'autre, se rapprochent de façon à faire craindre un abordage, peuvent indiquer par les signaux ci-après les manœuvres qu'ils effectuent :

Un coup bref signifie : Je viens sur tribord ;

Deux coups brefs signifient : Je viens sur bâbord ;

Trois coups brefs signifient : Je bats en arrière à toute vapeur.

Lorsqu'un bateau n'est pas en état de manœuvrer, il est autorisé à l'annoncer par quatre coups brefs ; dans ce cas, ce signal signifie, tant à l'adresse des vapeurs qu'à l'adresse des voiliers : « Vous devez m'éviter, je ne puis manœuvrer. »

ART. 17. — Un pavillon rouge avec carré blanc au milieu peut servir de moyen de correspondance entre les remorqueurs et les bateaux remorqués.

ART. 18. — Ce pavillon signifie :

En tête du mât à bord du remorqueur : *La machine marchera à pleine vapeur ;*

En tête du mât à bord du navire remorqué : *Demande ou approbation de la marche à pleine vapeur ;*

A mi-mât sur le remorqueur : *La machine marchera à demi-vapeur* ;

A mi-mât sur le bateau remorqué : *Demande ou approbation de la marche à demi-vapeur* ;

Le pavillon entièrement amené : Sur le remorqueur : *La machine va stopper immédiatement* ; sur le bateau remorqué : *Demande ou approbation du stoppage immédiat*.

CHAPITRE III

REGLES RELATIVES A LA ROUTE ET AUX MANOEUVRES, COMMUNES A TOUS LES BATIMENTS (NAVIRES DE MER ET BATEAUX D'INTERIEUR).

ART. 19. — Tout bâtiment à vapeur en marche, qui s'approche d'un autre bâtiment doit, lorsqu'il y a risque d'abordage, modérer sa vitesse et, au besoin, stopper et battre en arrière.

ART. 20. — Lorsque par brouillard, rafale de neige ou autres causes, la bonne vue est interceptée, la vitesse des bâtiments doit être diminuée autant que les circonstances l'exigent.

ART. 21. — Le bâtiment à vapeur doit stopper les machines avant l'accostage de chaloupes venant opérer des débarquements ou embarquements.

Les canots transportant des passagers ne peuvent s'approcher d'un bâtiment à vapeur que lorsque les propulseurs sont arrêtés.

Le vapeur ne se mettra en marche qu'après que les embarcations se seront suffisamment éloignées.

ART. 22. — Les bâtiments sous voiles ou sous vapeur et ceux remorqués, ou mus à l'aviron, qui, en suivant des directions opposées ou à très peu près, vont se rencontrer de manière à créer un risque d'abordage, doivent venir sur tribord et se passer à bâbord.

ART. 23. — Quand deux bâtiments à voiles font des routes qui les rapprochent l'un de l'autre de manière à créer le risque d'abordage, l'un s'écarte de la route de l'autre, d'après les règles suivantes :

A. Le bâtiment qui court large doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près ;

B. Le bâtiment qui est au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près tribord amures ;

C. Si les deux bâtiments courent large, mais avec les amures de bords différents, le bâtiment qui reçoit le vent par bâbord s'écartere de la route de celui qui le reçoit par tribord ;

D. Si les deux bâtiments courent large, ayant tous deux le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ;

E. Le bâtiment qui est vent arrière doit s'écarter de la route de tout autre voilier.

ART. 24. — Lorsque deux bâtiments à vapeur suivent des routes telles que leur maintien crée un risque d'abordage, le bâtiment qui voit l'autre à tribord doit s'écarter de la route de ce bâtiment.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur et un voilier suivent des routes telles qu'il en résulte un risque d'abordage, le bâtiment à vapeur est tenu de s'écarter pour le voilier.

ART. 25. — Aux endroits où la passe présente de fortes courbes, les bâtiments à vapeur serrent la rive à leur côté tribord ; les voiliers, lorsque la direction du vent le permet, tiennent le milieu de la voie navigable ou serrent la rive qu'ils ont à tribord.

ART. 26. — Lorsque les vapeurs tiennent le côté de la voie navigable qui est à leur tribord, les autres bâtiments, à l'exception des bâtiments à vapeur dont il s'agit à l'alinéa 1^{er} de l'article 27, doivent se garder de venir entre ces steamers et la rive qu'ils serrent.

Les bâtiments à vapeur qui ne serrent pas la rive à leur tribord, doivent s'écarter de la route des bâtiments qui louvoient.

ART. 27. — Le bâtiment à vapeur qui rattrape un autre bâtiment à vapeur ou à voiles, doit tenir à bâbord ce bâtiment lorsqu'il le devance.

Lorsqu'un voilier rattrape un autre bâtiment, il doit le passer au vent.

Le bâtiment rattrapé par un autre est tenu de lui laisser l'espace voulu et, s'il est sous voiles, de réduire sa voilure d'après les circonstances.

Le bâtiment qui en rattrape un autre et veut le dépasser, doit en donner connaissance à une distance d'au moins 200 mètres en le hélant, ou par un coup prolongé du sifflet à vapeur. Au besoin, ce signal sera répété.

ART. 28. — Lorsque les circonstances obligent le bâtiment à vapeur à venir sur bâbord, il n'est pas tenu de se conformer sous ce rapport aux prescriptions des articles 22, 25 et 27, premier alinéa; il donne en temps utile connaissance de son intention, le jour, en arborant un pavillon bleu à un endroit bien visible, et la nuit, par deux sons brefs fréquemment répétés. Il doit, en outre, en cas de dérogation aux articles 22 et 25, diminuer sensiblement sa vitesse.

ART. 29. — Lorsque deux bâtiments se rencontrent près d'un chenal ou d'une courbe, où le passage est si étroit qu'il y aurait du danger à s'y engager simultanément, le bâtiment naviguant contre le courant doit arrêter sa marche par rapport au fond jusqu'à ce que le bâtiment naviguant avec le courant ait passé le chenal ou la courbe.

ART. 30. — Les bâtiments sont tenus de se ranger pour laisser passer ceux qui dérivent avec le courant. A défaut d'espace suffisant, le bâtiment dérivant est tenu de faire de la place en se servant d'ancre ou d'avirons.

ART. 31. — Il est défendu dans les passes étroites de laisser dériver un bâtiment en travers du courant.

ART. 32. — Les radeaux et trains de bois ne peuvent naviguer que remorqués par vapeur.

ART. 33. — Lorsque, conformément aux prescriptions qui précèdent, un des deux bâtiments doit manœuvrer, l'autre bâtiment doit continuer sa route.

CHAPITRE IV.

DISPOSITIONS SPÉCIALES.

ART. 34. — Les transports de poudres et autres matières dangereuses sont régis par des règlements spéciaux¹.

ART. 35. — Les bâtiments à vapeur doivent modérer leur marche et même stopper, s'il n'en résulte pas pour eux de danger immédiat, aussi longtemps qu'ils sont à proximité :

1° D'embarcations, de pontons ou de bateaux pour lesquels le remous serait un danger ;

2° De bateaux dragueurs ;

3° D'allèges occupées au relèvement d'un navire ou à toute autre opération ;

4° De bateaux chargés de poudre ou toute autre matière explosive ;

5° De travaux en cours d'exécution, soit dans le lit du fleuve, soit à la rive.

ART. 36. — Par dérogation aux dispositions du présent règlement, les bâtiments amarrés aux quais d'Anvers portent le feu de mouillage.

¹ Les feux à porter par les bâtiments effectuant ces transports sont déterminés comme suit par l'arrêté royal du 25 février 1892.

ARTICLE PREMIER. — Les bateaux chargés de produits explosifs, qu'ils soient en marche ou en stationnement, porteront, sur les voies navigables en général, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil et d'une manière permanente en temps de brouillard, outre les feux réglementaires ordinaires, des feux rouges visés tout autour de l'horizon, à une distance d'un mille marin au moins, fixés au mât et disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre à 1m50 au moins de distance.

Ces divers feux seront exhibés dans des lanternes fermées qui ne pourront être alimentées à l'huile minérale ; on les allumera et on les éteindra à distance du bateau.

L'arrêté royal du 1^{er} décembre 1891 détermine les marques distinctives de jour pour les dits bâtiments.

ART. 168. — ... Chaque bateau portera, outre l'écrêteau blanc bien apparent, prescrit par l'article 148 (indication de la nature précise du chargement, en grosses lettres noires de 30 centimètres au moins de hauteur), le pavillon rouge usité dans la navigation pour signaler toute substance dangereuse. Ce pavillon sera hissé à 3 mètres au moins de hauteur au-dessus du pont.

Les allèges placées le long des navires amarrés auxdits quais doivent également montrer le feu de mouillage; s'il y a deux allèges latéralement au navire, le feu est montré par l'allège amarrée extérieurement.

ART. 37. — Il est défendu de mouiller dans les passes étroites, les courbes et les alignements des feux, ainsi qu'aux abords d'embarcadères à passagers.

Il est interdit aux bateaux d'un faible tirant d'eau ainsi qu'aux radeaux et trains de bois de mouiller dans les passes navigables.

ART. 38. — Les contraventions au présent règlement sont punies conformément à la loi du 6 mars 1818 (*Bulletin officiel*, n° 12).

ART. 39. — Toutes les dispositions antérieures relatives à la navigation sur l'Escaut en aval du « Melkhuis » sont abrogées à partir du 1^{er} septembre 1892.

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ostende, le 24 juillet 1892.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,
J. VANDEN PEEREBOOM.*

§ 4. — Arrêté royal du 24 juillet 1892. — Règlement de police pour les rades d'Anvers et d'Austruweel.¹

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

L'arrêté royal du 12 juin 1861, portant règlement de police

¹ *Moniteur belge* du 3 août 1892.

de la partie belge de l'Escaut et de la rade d'Anvers, est rapporté et remplacé par les dispositions suivantes, à partir du premier septembre 1892.

RADES D'ANVERS ET D'AUSTRUWEEL

(Du *Melkhuis* au *Boomke*)¹.

ARTICLE PREMIER. — Les navires de mer qui mouillent en rade se placent à une distance convenable les uns des autres et laissent, autant que possible, un champ de manœuvre suffisant aux bâtiments qui les suivent.

ART. 2. — Les bateaux d'intérieur et les navires de mer tirant peu d'eau, qui mouillent en rade devant Anvers, se placent le plus près possible de la rive de Flandre.

Le milieu de la passe, dans les deux rades, est réservé aux bâtiments d'un plus fort tonnage; ils ne peuvent y occuper que l'emplacement désigné par le service du pilotage.

Les embarcations peuvent mouiller en rade devant Anvers, mais seulement sous la rive gauche et aux endroits désignés par le pilotage.

Les bâtiments déchargeant en rade et ayant allégé en tout ou en partie, changent de place, sur les ordres du pilotage, lorsque leur mouillage doit être occupé par un bâtiment d'un tirant d'eau supérieur.

ART. 3. — Il est interdit aux navires de mer et aux bateaux d'intérieur de mouiller : 1° à moins de 200 mètres en amont de la ligne qui joint les embarcadères des deux rives du chemin de fer du Pays de Waes; 2° à moins de 200 mètres en aval de celle qui joint les embarcadères des deux rives du passage d'eau de l'État.

Depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, les canots à rames, à voiles ou à vapeur ne peuvent, dans la zone ci-dessus, traverser la rade dans le sens de sa largeur.

ART. 4. — Les navires de mer ne peuvent rester en station-

¹ Les endroits « Melkhuis » et « Boomke » sont indiqués par deux poteaux d'alignement munis d'une plaque portant en blanc sur fond bleu l'inscription « Melkhuis » ou « Boomke ».

nement devant Anvers entre la limite de la zone aval réservée par l'article 3 au passage d'eau de l'État et l'entrée de l'ancien bassin, sans une autorisation du pilotage, qui leur désignera l'emplacement à occuper.

Aucun bâtiment ne peut stationner entre le milieu de la passe et la rive droite, dans les deux rades jusqu'au *Palenhoofd* d'aval.

ART. 5. — Le pilotage a le droit de faire changer de place tout bâtiment ou embarcation qui n'observe pas les dispositions du présent règlement.

Si le capitaine ou le patron n'exécute pas l'ordre dès qu'il lui est possible, procès-verbal est dressé, et le service du pilotage peut procéder d'office au déplacement ; le tout aux frais du contrevenant.

L'embarcation ou le bâtiment peut être arrêté jusqu'à ce qu'il ait été fourni caution suffisante.

ART. 6. — Il est défendu à tout navire de mer et bateau d'intérieur d'éviter dans la zone comprise entre les musoirs des nouveaux bassins et ceux du vieux bassin, pendant la sortie des navires et bateaux, indiquée par le signal en usage, et aussi longtemps que le signal autorisant l'entrée aux bassins n'est pas hissé.

Il ne peut être dérogé à cette règle que dans des circonstances exceptionnelles. Elle ne s'applique pas aux navires de mer en destination des quais d'Anvers en aval du vieux bassin.

ART. 7. — Les bâtiments de mer ou d'intérieur en destination des bassins font les manœuvres convenables pour prendre rang, sans gêner les autres navires.

ART. 8. — Tout navire de mer mouillé en rade est obligé, s'il y reste plus d'une marée, de s'affourcher, ou de conserver un pilote à bord.

ART. 9. — Tout bâtiment stationnant en rade d'Anvers ou d'Austruweel est tenu de conserver sur le pont le personnel suffisant pour surveiller l'évitage du bâtiment au changement de marée, et exécuter les manœuvres nécessaires lorsque l'approche d'un autre bâtiment exige que l'on embarde ou file de la chaîne.

ART. 10. — Les bâtiments de mer et d'intérieur qui embarquent ou débarquent leur cargaison ou qui prennent du lest, sont tenus de faire usage d'un prélaré attaché au pont ou sous les sabords de charge et descendant jusque dans l'allège ou le bateau lesteur, de façon qu'aucune matière ne puisse tomber dans le fleuve.

ART. 11. — Tout bâtiment à l'ancre ou amarré aux quais doit brasser ses vergues de manière à ne pas gêner les bâtiments passants à proximité.

Les bâtiments à l'ancre ne peuvent avoir des amarres ou chaînes attachées à quai. Ceux placés à quai ne peuvent tenir d'ancre mouillée au large.

ART. 12. — Les bâtiments amarrés aux quais en aval du vieux bassin ne peuvent avoir qu'une seule rangée d'allèges le long du bord. Les bâtiments placés aux autres quais du fleuve peuvent en avoir deux. Toutefois, l'emprise sur la rade, en dehors des bâtiments à quai, ne peut dépasser 12 mètres.

Les allèges ont une ancre en veille du côté du quai, l'ancre du côté extérieur doit être rentrée complètement.

Il est prescrit aux bâtiments amarrés aux quais d'avoir, du côté du fleuve, leurs ancres rentrées.

ART. 13. — Il est interdit de tirer des salves ou saluts devant Anvers après le coucher du soleil ou avant son lever.

Les bâtiments ne peuvent saluer que du côté de la ville et pour autant seulement qu'ils se trouvent au milieu de la rivière ou plus rapprochés de la rive gauche.

ART. 14. — Les bâtiments sont tenus de mettre leur pavillon chaque fois que l'invitation leur en est faite par le service du pilotage.

ART. 15. — Les règles non prévues par le présent règlement, notamment en ce qui concerne les feux, les signaux, les manœuvres, les radeaux ou trains de bois remorqués, sont celles édictées par le règlement de navigation pour l'Escaut en aval du « Melkhuis », limite amont des quais d'Anvers.

ART. 16. — Les contraventions au présent règlement sont

constatées par procès-verbaux dressés par un commissaire maritime, sont poursuivies à la diligence du service du pilotage et punies conformément à la loi du 6 mars 1818 (*Bulletin officiel*, n° 12).

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ostende, le 24 juillet 1892.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,
J. VANDEN PEEREBOOM.*

§ 5. — Arrêté royal du 25 juillet 1892. — Répartition, entre le service du Pilotage et celui des Ponts et Chaussées, de la police de la partie belge de l'Escaut maritime¹.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics et de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — La police des affluents de l'Escaut maritime régis par l'État et de la partie du fleuve située en amont du « Melkhuis », limite amont des quais d'Anvers, est dévolue au service des Ponts et Chaussées.

La police de la partie de l'Escaut située en aval du « Melkhuis » est exercée par le service du pilotage et par celui des Ponts et Chaussées. Le service du pilotage a dans ses attributions la police de la navigation, comprenant notamment le mouillage, le déplacement, l'accostage, en tant que la libre navigation soit en cause. Le service des Ponts et Chaussées est chargé d'assurer l'exécution des dispositions qui ont pour objet la conservation de

¹ *Moniteur belge* du 13 août 1892.

la voie navigable et de ses dépendances, y compris celles qui sont applicables aux navires et bateaux coulés bas.

ART. 2. — Le présent arrêté entrera en vigueur le 1^{er} septembre 1892, date à partir de laquelle Notre arrêté du 14 août 1890 sera abrogé.

Notre Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics et Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ostende, le 25 juillet 1892.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie
et des Travaux Publics,*

LÉON DE BRUYN.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDEN PEEREBOOM.

§ 6. — Arrêté royal du 24 août 1892. — Règlement de police de la partie de l'Escaut maritime comprise entre le Melkhuis (origine amont de la rade d'Anvers) et la frontière néerlandaise¹.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu Notre arrêté du 25 juillet 1892, qui notamment répartit entre le service du pilotage et celui des Ponts et Chaussées la police de la partie belge de l'Escaut située en aval du lieu dit « Melkhuis » ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

A dater du 1^{er} septembre 1892, les dispositions réglementaires de police suivantes sont applicables à la partie de l'Escaut mari-

¹ *Moniteur belge* du 29-30 août 1892.

time comprise entre le lieu dit « Melkhuis » (origine amont de la rade d'Anvers) et la frontière néerlandaise.

Conditions requises pour être admis à naviguer.

ARTICLE PREMIER. — Les navires de mer portent leur nom et celui du port d'attache en lettres distinctes sur la poupe.

Stationnement, chargement, déchargement, port.

ART. 2. — Dans les ports, si des bateaux sont disposés sur plusieurs rangs, les plus voisins de la rive servent de passage pour les communications entre le quai et les bateaux qui en sont plus éloignés.

Toutefois, aucun chargement ou déchargement ne peut se faire de cette manière, sauf l'exception prévue par l'article 11.

ART. 3. — Les bateaux, trains ou radeaux en stationnement sont gardés de jour et de nuit.

ART. 4. — Les trains et radeaux ne peuvent pas séjourner dans les ports.

Dans les quarante-huit heures de leur arrivée à destination, à moins d'une autorisation spéciale de l'ingénieur en chef directeur compétent, ils sont démontés et tirés sur la rive. Cette opération s'effectue de manière à ne pas gêner la navigation.

Bateaux coulés bas ou échoués.

ART. 5. — Tout patron dont le bateau est coulé bas ou échoué est tenu de le remettre à flot le plus tôt possible; à défaut de ce faire, un délai lui est assigné au terme duquel des mesures sont prises d'office à ses frais, risques et périls, conformément à l'article 28 du présent arrêté.

Immédiatement après l'accident, le patron en donne avis, par la voie la plus rapide, à l'un des agents des Ponts et Chaussées chargés du service de la voie navigable.

ART. 6. — En cas d'urgence, dont l'administration est seule juge, l'ingénieur en chef directeur, ou tout fonctionnaire com-

pétent, est autorisé à prendre immédiatement des mesures d'office, soit pour signaler le bateau coulé ou échoué, soit pour le relever ou le détruire au besoin.

ART. 7. — Si le patron et le propriétaire du bateau coulé bas sont inconnus, le bateau ou ses débris sont mis en vente par l'administration.

Le produit, déduction faite des frais de sauvetage, d'expertise et de vente, est versé à la Caisse de consignations, à la disposition des ayants droit.

ART. 8. — Les dispositions qui précèdent sont applicables à la cargaison du bateau coulé et à tout objet abandonné dans le lit de la voie navigable et qui serait de nature à gêner la navigation ou à nuire au régime du cours d'eau.

Bateaux faisant un service régulier.

ART. 9. — Est qualifié régulier, le service des bateaux qui partent et arrivent à jours et à heures fixes et ne s'arrêtent qu'à des ports déterminés.

ART. 10. — Les bateaux faisant un service régulier de voyageurs doivent être munis de trois bouées de sauvetage, d'un canot avec agrès, le tout en bon état et placé de façon à pouvoir servir à tout instant. Chaque bateau est pourvu d'une boîte de secours pour les asphyxiés et d'une instruction détaillée sur son usage.

ART. 11. — Sauf dans les sas et aux endroits munis d'escaliers, l'embarquement et le débarquement des voyageurs se font au moyen de passerelles mobiles bordées de garde-corps de chaque côté.

Si un bateau à service régulier ne peut accoster directement un débarcadère auquel se trouve un bateau en stationnement, ce dernier sert au passage des voyageurs et des marchandises. Le passage d'un bateau à l'autre s'opère au moyen d'une passerelle.

ART. 12. — Le tableau des heures de départ et d'arrivée est affiché aux embarcadères.

Bateaux à vapeur.

ART. 13. — Les propriétaires et les patrons des bateaux à vapeur nationaux doivent se conformer aux règlements en ce qui concerne la police des machines à vapeur.

ART. 14. — Le minimum d'immersion des bateaux à vapeur d'intérieur est, sur les indications des experts-jaugeurs, tracé et maintenu en couleur vive sur les flancs du bateau.

L'accomplissement de cette formalité est constaté par un procès-verbal en deux expéditions.

L'une d'elles est remise au patron, qui est tenu de la reproduire à chaque réquisition des agents de la navigation.

Il est défendu de charger les bateaux de manière à faire immerger la ligne d'immersion.

ART. 15. — Il est défendu de jeter dans la voie navigable les restes des feux de machines. Ces restes doivent être conservés jusqu'à l'arrivée à destination et être montrés à toute réquisition des agents de l'administration.

Travaux en cours d'exécution.

ART. 16. — Les travaux en cours d'exécution dans le cours d'eau ou le long de ses rives sont signalés, le jour, par des drapeaux rouges et la nuit par des lumières rouges surmontées de lumières vertes ayant une portée d'au moins un mille marin (1,852 mètres).

Jaugeage des bateaux.

ART. 17. — Les bateaux d'intérieur peuvent être jaugés à Anvers.

Transport des poudres et autres matières dangereuses.

ART. 18. — Les transports de poudres et autres matières dangereuses sont régis par des règlements spéciaux.

Conservation de la voie navigable et de ses dépendances.

ART. 19. — Les terrains grevés de la servitude de halage sont soumis aux prescriptions de l'article 7 du titre XXVIII de l'Ordonnance du 13 août 1669.

Les propriétaires et les locataires des biens bordant la rivière placent et entretiennent en bon état sur les fossés, criques, canaux d'évacuation ou d'irrigation établis à leur profit et qui débouchent dans cette rivière, des passerelles d'une largeur suffisante et de 0^m,45 au moins, pour assurer la continuité du halage; ces passerelles doivent être munies, du côté opposé à la rivière, d'un garde-corps peint en blanc.

ART. 20. — Il est défendu, à moins d'une autorisation spéciale, d'exécuter aucun ouvrage, de faire aucune plantation, d'opérer aucune fouille ou extraction, de faire aucun dépôt dans le lit de la voie navigable, sur ses berges et autres dépendances.

Des dépôts de marchandises peuvent, pour une courte durée, être tolérés sur les dépendances de la voie navigable moyennant autorisation en due forme et limitative, délivrée par l'ingénieur en chef directeur du service en cause.

Il est interdit d'embarrasser les quais et rivages de toute entrave à la circulation, dans l'espace réservé au halage et au marche-pied.

ART. 21. — Il est défendu :

1^o De détourner directement ou indirectement l'eau de la rivière ;

2^o De dégrader ou endommager son lit ou ses dépendances ;

3^o De jeter, laisser flotter ou couler dans le lit, dans les fossés et rigoles qui en dépendent, aucun objet qui puisse en relever le fond, gêner la navigation ou porter obstacle au bon écoulement des eaux, aucune matière qui puisse altérer celles-ci ;

4^o D'entraver la navigation sur les chemins de halage, digues ou francs-bords, d'attacher des cordages aux arbres, aux garde-corps, aux poteaux des lignes électriques, aux bornes kilométriques, etc.

ART. 22. — Il est interdit :

1° De circuler avec des chevaux ou avec des voitures sur les digues qui ne constituent pas des chemins publics, à moins d'être muni d'une autorisation délivrée par Notre Ministre des Travaux Publics ;

2° De laisser circuler ou paître aucune espèce de bétail sur les dépendances de la voie navigable, et

3° De porter entrave à la servitude de halage.

Les chevaux et les bestiaux trouvés sans conducteur sont mis en fourrière aux frais des délinquants.

Les interdictions de cet article ne s'appliquent pas aux riverains qui conservent, sur leurs biens, les droits compatibles avec la servitude de halage et de marche-pied.

ART. 23. — Lorsque la voie navigable commence à charrier des glaces ou menace de déborder, tous objets susceptibles d'être entraînés ou de causer des accidents, sont immédiatement enlevés par les riverains intéressés, faute de quoi ceux-ci assument toute responsabilité.

ART. 24. — Les ouvrages de prises d'eau sont entretenus en bon état, les vannes doivent être étanches et leur manœuvre doit être faite conformément aux ordres des agents de la navigation, en temps de pénurie d'eau, de crues ou de débâcles.

ART. 25. — Les avaries et dégradations faites à la voie navigable ou à ses dépendances, sont réparées aux frais des délinquants ; ceux-ci sont tenus de verser dans le délai à fixer, entre les mains d'un caissier de l'État, la somme jugée nécessaire pour la réparation des dommages ou de donner caution suffisante.

Si le fonctionnaire ou agent compétent a des raisons de croire que le bateau quittera le pays avant l'accomplissement des prescriptions de l'alinéa ci-dessus, il exige le dépôt immédiat du cautionnement et, en cas de refus, provoque la mise à la chaîne.

Pénalités, mesures d'office, procès-verbaux, définitions.

ART. 26. — Toute infraction au présent règlement, tout refus d'obtempérer à un ordre réglementaire donné par un des agents

mentionnés à l'article suivant, sont punis des peines comminées par l'article 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.

ART. 27. — Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement :

1° Les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées, ainsi que les agents préposés à la garde et à la police de la voie navigable;

2° Les fonctionnaires de la police maritime et de l'administration du pilotage;

3° La gendarmerie nationale;

4° Les fonctionnaires chargés de la police communale des localités traversées ou longées par la voie navigable.

ART. 28. — Lorsqu'un bateau est coulé ou menace de couler bas, lorsqu'il est amarré d'une manière insuffisante ou placé de façon à gêner le passage et, en général, chaque fois qu'il s'agit d'assurer la libre navigation, de faciliter l'écoulement des eaux ou de sauvegarder les intérêts du régime de la rivière, l'ingénieur en chef directeur, et, en cas d'urgence, tout fonctionnaire préposé à la surveillance de la voie navigable, est autorisé à prescrire aux patrons les mesures qu'il juge nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues par le présent règlement.

Les patrons sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres. Faute de ce faire, ou s'ils ne se trouvent pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office et à leurs frais.

L'état de ces frais est vérifié et arrêté par l'ingénieur en chef directeur du ressort.

ART. 29. — Tout procès-verbal constatant une contravention au présent règlement est, endéans les quarante-huit heures, affirmé par son rédacteur devant le juge de paix ou devant le bourgmestre, soit de la commune de sa résidence, soit de la commune où l'infraction a été commise.

Les contraventions peuvent également être établies par tous autres moyens légaux.

ART. 30. — Les administrations communales, la gendarmerie et toutes personnes revêtues d'une autorité publique doivent, si

elles en sont requises, prêter main-forte pour l'exécution du présent règlement.

ART. 31. — Il peut être appelé à l'ingénieur en chef directeur compétent des décisions des fonctionnaires ou agents préposés à la surveillance de la voie navigable, et à Notre Ministre des Travaux Publics des décisions de cet ingénieur en chef, sans préjudice de l'exécution immédiate de ces décisions, s'il y a urgence.

ART. 32. — Le présent règlement désigne sous la qualification de « bateau » tout navire, vaisseau, bâtiment, embarcation en usage sur la mer, sur les rivières ou sur les canaux; sous la qualification de « patron », tout commandant, capitaine, batelier et, en général, toute personne qui a l'autorité à bord ou qui est chargée de la conduite du bateau.

Sont qualifiés « agents de l'administration », « agents de la navigation » et « préposés à la surveillance de la voie navigable », les fonctionnaires et agents indiqués à l'article 27 du présent règlement sous les n^{os} 1 et 2.

Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ostende, le 24 août 1892.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.

*Le Ministre de l'Agriculture,
de l'Industrie et des Travaux Publics,*

LÉON DE BRUYN.

§ 7. — Arrêté royal du 15 décembre 1896. — Usage des passes de Krankeloon et du Philippe¹.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Revu Notre arrêté du 24 juillet 1892, portant règlement de

¹ *Moniteur belge* du 17 décembre 1896.

navigation de la partie de l'Escaut maritime située en aval du « Melkhuis », origine amont de la rade d'Anvers ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — A partir du 25 décembre 1896 et jusqu'à disposition ultérieure, la passe de « Krankeloon », dans l'Escaut, est réservée exclusivement, à la remonte et à la descente, à la navigation par bâtiments d'un tirant d'eau de 30 décimètres et au-dessus.

Il est défendu à tous navires de mer et d'intérieur dont la calaison est inférieure à 30 décimètres de passer par cette voie ; ils doivent, tant de nuit que de jour, emprunter la passe du « Philippe ».

ART. 2. — Le service du pilotage déterminera éventuellement les périodes pendant lesquelles, par dérogation à l'article précédent, tous les bâtiments indistinctement devront, pour cause de dragages dans le fleuve ou pour d'autres motifs, faire usage uniquement de l'une des deux passes ci-dessus dénommées.

ART. 3. — Les contraventions au présent arrêté seront punies conformément à la loi du 6 mars 1848 (*Bulletin officiel* n° 12).

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 15 décembre 1896.

Par le Roi :

LÉOPOLD.

Le Ministre des Chemins de fer,

Postes et Télégraphes,

J. VANDEN PEEREBOOM.

§ 8. — Arrêté royal du 31 mars 1897. — Règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer¹.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 6 mars 1848 (*Bulletin officiel*, n° 12) ;

Moniteur belge du 28 avril 1897.

Vu l'article 16 du livre II du Code de commerce (loi du 21 août 1879);

Vu les arrêtés royaux du 1^{er} août 1880 et du 29 août 1881 ;
Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — A partir du 1^{er} juillet 1897, les navires à vapeur et les navires à voiles auront à se conformer, en mer, au règlement ayant pour objet de prévenir les abordages, annexé au présent arrêté.

ART. 2. — A compter de cette même date du 1^{er} juillet 1897, les arrêtés royaux du 1^{er} août 1880 et du 29 août 1881, sur la matière, sont abrogés.

ART. 3. — Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 31 mars 1897.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*
J. VANDEN PEERBOOM.

R È G L E M E N T.

PRELIMINAIRES

Mise en vigueur.

A partir du 1^{er} juillet 1897, le présent règlement devra être suivi, en mer, par tous les navires à voiles ou à vapeur.

Définitions. — Navires à voiles. — Navires à vapeur.

Dans les règles ci-après, tout navire à vapeur qui marche à la voile, et non à la vapeur, doit être considéré comme un navire à

voiles, et tout navire qui marche à la vapeur, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à vapeur.

Le mot navire à vapeur doit comprendre tout navire mû par une machine.

Un navire fait route ou est en marche, dans le sens de ces règles, lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

RÈGLES CONCERNANT LES FEUX, ETC.

Visibilité.

Le mot visible, dans ces règles, lorsqu'il s'applique à des feux, veut dire visible par une nuit noire, avec une atmosphère pure.

Feux.

ARTICLE PREMIER. — Les règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et, pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être pris pour un des feux prescrits.

Feux que doivent porter les bâtiments à vapeur.

ART. 2. — Un navire à vapeur faisant route doit porter :

A. Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien, si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant du navire, à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à 6^m10, et, si la largeur du navire dépasse 6^m10, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur au-dessus du plat-bord dépasse 12^m19, un feu blanc brillant, disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rumb du compas, soit 10 quarts ou rumb de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de chaque bord ; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles ;

B. A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon

de 10 quarts ou rumbs du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers à tribord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;

C. A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers à bâbord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;

D. Les dits feux de côté vert et rouge doivent être munis, du côté du bâtiment, d'écrans s'avancant au moins de 91 centimètres en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge, et de bâbord devant pour le feu vert.

E. Un navire à vapeur faisant route peut porter un feu blanc additionnel de même construction que le feu mentionné au § A. Ces deux feux devront être placés dans le plan longitudinal, de manière que l'un soit plus élevé que l'autre d'au moins 4^m57, et dans une position telle, l'un par rapport à l'autre, que le feu inférieur soit sur l'avant du feu supérieur. La distance verticale entre ces feux devra être moindre que leur distance horizontale.

Feux des navires à vapeur remorquant.

ART. 3. — Tout navire à vapeur remorquant un autre navire doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants, placés verticalement à 1^m83 au moins l'un de l'autre, et lorsqu'il remorque plus d'un navire, il doit porter un feu blanc brillant additionnel à 1^m83 au-dessus ou au-dessous des deux précédents, si la longueur de la remorque, mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire remorqué, dépasse 183 mètres. Chacun de ces feux doit être de la même construction, du même caractère et placé dans la même position que le feu blanc mentionné à l'article 2 A, à l'exception du feu additionnel qui peut être à une hauteur de 4^m27 au moins au-dessus du plat-bord.

Le remorqueur peut porter, en arrière de sa cheminée ou de son mât de l'arrière, un petit feu blanc sur lequel gouverne le bâtiment remorqué; mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.

Signaux de jour et de nuit à bord des navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre.

ART. 4. — A. Un navire qui, pour une cause accidentelle, n'est pas maître de sa manœuvre, doit, pendant la nuit, porter à la même hauteur que le feu blanc mentionné à l'article 2 A, à l'endroit où ils seront le plus apparents, et, si ce navire est à vapeur, à la place de ce dernier feu, deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 1^m83 et d'une intensité suffisante pour être visibles, tout autour de l'horizon, d'une distance d'au moins 2 milles; pendant le jour, ce même navire devra porter, sur une ligne verticale et à 1^m83 au moins de distance l'un de l'autre, dans l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 61 centimètres de diamètre chacun.

B. Un navire employé à poser ou à relever un câble télégraphique doit porter, dans la même position que le feu blanc mentionné à l'article 2 A, et, si c'est un navire à vapeur, à la place assignée à ce feu, trois feux placés sur une ligne verticale, à 1^m83 au moins l'un de l'autre. Le feu supérieur et le feu inférieur seront rouges, le feu du milieu blanc; ils auront une intensité suffisante pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, il devra porter, sur une même ligne verticale, à 1^m83 au moins l'une de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 61 centimètres au moins de diamètre chacune, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme biconique et de couleur blanche.

C. Les navires dont il est question dans le présent article ne portent pas de feux de côté quand ils n'ont aucun sillage, mais ils doivent en avoir, s'ils ont de l'erre.

D. Les feux et les marques de jour prescrits par le présent article doivent être regardés par les autres navires comme des signaux indiquant que le bâtiment qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, par conséquent, pas s'écarter de sa route.

Ces signaux ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance; ces derniers signaux sont spécifiés à l'article 31.

Feux des navires à voiles.

ART. 5. — Tout navire à voiles qui fait route et tout navire remorqué doivent porter les feux prescrits à l'article 2 pour un navire à vapeur faisant route, à l'exception des feux blancs mentionnés dans le dit article, qu'ils ne doivent jamais porter.

Feux exceptionnels pour les petits navires.

ART. 6. — Toutes les fois que les feux de côté, vert et rouge, ne peuvent être fixés à leur poste comme cela a lieu à bord des petits bâtiments faisant route par mauvais temps, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés; si l'on s'approche d'un autre bâtiment ou si l'on en voit un qui s'approche, on doit montrer ces feux à leur bord respectif suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord, et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au delà de deux quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement et doivent être munis d'écrans convenables.

Feux des petits bâtiments et des embarcations.

ART. 7. — Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux de jauge brute et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonneaux de jauge brute, ainsi que les embarcations à l'aviron, lorsqu'ils font route, ne sont pas astreints à porter les feux mentionnés à l'article 2, A, B et C; mais, s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants :

1° Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux doivent porter :

A. Sur la partie avant du navire, soit sur la cheminée, soit en avant de celle-ci, à l'endroit où il sera le plus apparent et à 2^m 74 au moins au-dessus du plat-bord, un feu blanc brillant construit

et fixé comme il est prescrit à l'article 2, A, et d'une intensité suffisante pour être visible d'une distance d'au moins 2 milles ;

B. Des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à l'article 2, B et C, et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être à moins de 91 centimètres au-dessous du feu blanc.

2° Les petits navires à vapeur, tels que les embarcations que portent les bâtiments de mer, peuvent placer le feu blanc à moins de 2^m74 au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être au-dessus du fanal combiné mentionné au § 1^{er}, B.

3° Les petits navires, à l'aviron ou à la voile, de moins de 20 tonneaux, doivent avoir prêt, sous la main, un fanal muni d'une glace verte d'un côté et d'une glace rouge de l'autre côté, et, s'ils s'approchent d'un autre navire ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent montrer ce fanal assez à temps pour prévenir une collision, de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord.

4° Les embarcations à rames, lorsqu'elles marchent à l'aviron ou à la voile, doivent avoir prêt sous la main un fanal à feu blanc, qui sera montré temporairement assez à temps pour prévenir une collision.

Les navires dont il est question dans cet article ne sont pas obligés de porter les feux prescrits par l'article 4 A et par l'article 14, dernier paragraphe.

Feux des bateaux-pilotes.

ART. 8. — Les bateaux-pilotes, quand ils sont en service à leur station de pilotage, ne doivent pas porter les feux exigés des autres navires ; ils doivent avoir en tête de mât un feu blanc visible tout autour de l'horizon, et montrer un ou plusieurs feux provisoires d'une nature quelconque (*flare-up*) à de courts intervalles ne dépassant jamais quinze minutes.

S'ils s'approchent d'un autre navire ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent avoir leurs feux de côté allumés, prêts à

servir, mais couverts, et les démasquer et les remasquer à de courts intervalles, pour indiquer la direction de leur cap; mais le feu vert ne doit pas paraître du côté de bâbord, ni le feu rouge du côté de tribord.

Un bateau-pilote, de la catégorie de ceux qui sont obligés d'accoster un navire pour mettre un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter en tête de mât, et peut, au lieu des feux de couleur ci-dessus mentionnés, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'une glace verte d'un côté, et d'une glace rouge de l'autre côté, et l'employer comme il est dit plus haut.

Les bateaux-pilotes, lorsqu'ils ne sont pas à leur station, occupés à un service de pilotage, doivent porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur tonnage.

Feux des bateaux de pêche.

ART. 9. — Provisoirement¹, les bateaux de pêche auront à observer les prescriptions ci-après :

Les embarcations non pontées et les bateaux de pêche de moins de 20 tonneaux (jauge nette), étant en marche sans avoir leurs filets, chaluts, dragues ou lignes à l'eau, ne seront pas obligés de porter les feux de couleur de côté; mais, dans ce cas, chaque embarcation ou chaque bateau devra, en leur lieu et place, avoir prêt sous la main un fanal muni sur l'un des côtés d'un verre vert et sur l'autre d'un verre rouge; et, s'il approche d'un navire ou s'il en voit s'approcher un, il devra montrer ce fanal assez à temps pour prévenir un abordage, et de manière que le feu vert ne soit pas vu sur le côté de bâbord, ni le feu rouge sur le côté de tribord.

(La partie suivante de cet article s'applique seulement aux bateaux et embarcations de pêche, au large de la côte d'Europe, dans le nord du cap Finistère.)

A. Tous les bateaux et toutes les embarcations de pêche de 20 tonneaux (jauge nette) et au-dessus, lorsqu'ils sont en marche et ne se trouvent pas dans l'un des cas où ils ont à montrer les

¹ En attendant une réglementation définitive, en suite d'une entente internationale.

feux désignés par les prescriptions suivantes de cet article, doivent porter et montrer les mêmes feux que les autres bâtiments en marche.

B. Tous les bateaux qui seront en pêche avec des filets flottants ou dérivants devront montrer deux feux blancs placés de manière qu'ils soient le plus visibles possible. Ces feux seront disposés de façon que leur écartement vertical soit de 1^m,80 au moins et de 3 mètres au plus, et de manière aussi que leur écartement horizontal, mesuré dans le sens de la quille du navire, soit de 1^m,50 au moins et de 3 mètres au plus. Le feu inférieur devra être le plus sur l'avant, et les deux feux devront être placés de telle sorte qu'ils puissent être aperçus de tous les points de l'horizon, par nuit noire, avec atmosphère pure, à une distance de 3 milles au moins.

C. Un bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors devra porter les mêmes feux qu'un bateau en pêche avec des filets flottants ou dérivants.

D. Si un bateau en pêche devient stationnaire par suite d'un engagement de son appareil de pêche dans un rocher ou tout autre obstacle, il devra montrer le feu blanc et faire le signal de brume d'un bâtiment au mouillage.

E. Les bateaux de pêche et les embarcations non pontées peuvent, en toute circonstance, faire usage d'un feu intermittent (c'est-à-dire alternativement montré et caché), en plus des autres feux exigés par cet article. Tous les feux intermittents montrés par un bateau qui chalute, drague ou pêche avec un filet à drague quelconque, devront être montrés de l'arrière du bateau.

Toutefois, si le bateau est tenu par l'arrière à son chalut, à sa drague ou à son filet à drague, le feu intermittent devra être montré de l'avant.

F. Chaque bateau de pêche ou embarcation non pontée étant à l'ancre, entre le coucher et le lever du soleil, devra montrer un feu blanc visible tout autour de l'horizon, à une distance de 1 mille au moins.

G. Par temps de brume, un bateau en pêche avec des filets flottants ou dérivants et attaché à ses filets, un bateau chalutant, draguant ou pêchant avec des filets à drague quelconques, un

bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors, devra, à intervalles de deux minutes au plus, sonner alternativement du cornet de brume et de la cloche.

Éclairage des chalutiers.

En ce qui concerne les chalutiers, en attendant la réglementation définitive à intervenir, leur éclairage est réglé comme suit :

Les navires pêchant au chalut, c'est-à-dire avec un appareil draguant le fond de la mer, doivent :

1° Si ce sont des navires à vapeur, porter, dans la même position que le feu blanc mentionné à l'article 2, A, un fanal tricolore construit et fixé de manière à montrer à la fois une lumière blanche depuis l'avant jusqu'à deux quarts de chaque bord, une lumière verte à tribord et une lumière rouge à bâbord, depuis deux quarts à partir de l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif; et porter, en outre, à 1^m83 au moins et 3^m66 au plus au-dessous de ce feu tricolore, un feu blanc dans un fanal construit de façon à projeter une lumière claire, uniforme et sans interruption tout autour de l'horizon;

2° Si ce sont des navires à voiles, ils doivent porter un feu blanc dans un fanal construit et fixé de manière à projeter une lumière claire, uniforme et sans interruption tout autour de l'horizon; ils pourront aussi, lorsqu'ils s'approcheront d'un autre bâtiment ou lorsqu'ils en verront un s'approcher, brûler une torche assez à temps pour prévenir une collision.

Tous les feux mentionnés aux paragraphes 1° et 2° ci-dessus doivent être visibles d'une distance d'au moins 2 milles.

Navire rattrapé par un autre.

ART. 10. — Un navire qui est rattrapé par un autre doit montrer à celui-ci, de la partie arrière du navire, un feu blanc ou un feu provisoire d'une nature quelconque (*flare-up*).

Le feu blanc mentionné dans cet article peut être fixe et placé dans un fanal; mais, dans ce cas, le fanal doit être muni d'écrans et disposé de telle sorte qu'il projette une lumière non interrom-

pue sur un arc de l'horizon de douze rumbes ou quarts du compas, soit six rumbes de chaque bord à partir de l'arrière; ce feu doit être visible d'au moins 1 mille et placé, autant que possible, à la même hauteur que les feux de côté.

Feux des bâtiments au mouillage.

ART. 11. — Un navire de moins de 45^m72 de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, dans l'endroit où il peut être le plus apparent, mais à une hauteur n'excédant pas 6^m10 au-dessus du plat-bord, un feu blanc dans un fanal disposé de manière à projeter tout autour de l'horizon une lumière claire, uniforme et non interrompue à une distance d'au moins 1 mille.

Un navire de 45^m72 ou plus de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à la partie avant, à une hauteur au-dessus du plat-bord de 6^m10 au moins et de 12^m19 au plus, un feu semblable à celui qui a été mentionné dans le paragraphe précédent, et à l'arrière ou près de l'arrière un second feu pareil, qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas à moins de 4^m57 plus bas que le feu de l'avant.

On prendra pour la longueur du navire celle qui est donnée par son certificat d'inscription ou d'immatriculation.

Tout navire échoué dans un chenal ou près d'un chenal doit porter le feu ou les feux mentionnés ci-dessus, ainsi que les deux feux rouges prescrits par l'article 4, A.

Feux provisoires et signaux pour appeler l'attention.

ART. 12. — Tout navire peut, s'il le juge nécessaire pour appeler l'attention, montrer, en plus des feux prescrits par les présentes règles, un feu provisoire d'une nature quelconque (*flare-up*) ou faire usage de tout signal détonant ne pouvant être pris pour un signal de détresse.

Feux de position ou de signaux.

ART. 13. — Les présentes règles ne doivent en rien gêner la mise à exécution des prescriptions spéciales édictées par un gouvernement quelconque, quant à un plus grand nombre de feux de

position ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre au nombre de deux ou davantage, ainsi qu'à bord des bâtiments à voiles naviguant en convoi, non plus que l'emploi des signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec l'autorisation de leurs gouvernements respectifs et dûment enregistrés et publiés.

Navire à vapeur faisant route à la voile seule.

ART. 14. — Tout navire à vapeur faisant route à la voile seulement, mais ayant sa cheminée dressée, doit porter de jour, à l'avant, à l'endroit où il sera le plus apparent, un ballon noir ou une marque noire de 61 centimètres de diamètre.

SIGNAUX PHONIQUES POUR LA BRUME, ETC.

Signaux phoniques de brume, de brouillard ou de neige.

ART. 15. — Tous les signaux prescrits par le présent article pour les navires faisant route devront être produits :

1° A bord des *navires à vapeur*, au moyen du sifflet ou de la sirène;

2° A bord des *navires à voiles* et des *navires remorqués*, au moyen du cornet de brume.

Les mots « son prolongé » employés dans cet article signifient un son de quatre à six secondes de durée.

Tout navire à vapeur doit être pourvu d'un sifflet ou d'une sirène d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moteur pouvant la remplacer, et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle; il doit aussi être pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement, ainsi que d'une cloche, l'un et l'autre suffisamment puissants.

(Dans tous les cas où les présentes règles prescrivent une cloche, on peut se servir d'un tambour à bord des navires turcs, ou d'un gong, lorsque ces objets sont en usage à bord des petits navires de mer.)

Tout navire à voiles d'un tonnage brut de 20 tonneaux et au-dessus doit avoir un cornet de brume et une cloche semblables.

Par les temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige,

ou pendant les forts grains de pluie, tant de jour que de nuit, les signaux décrits dans le présent article seront employés comme il suit :

A. Tout navire à vapeur ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de 2 minutes au plus ;

B. Tout navire à vapeur en route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes, deux sons prolongés, séparés par un intervalle d'une seconde environ ;

C. Tout navire à voiles faisant route doit faire entendre, à des intervalles n'excédant pas une minute, un son quand il est tribord amures, deux sons consécutifs quand il est bâbord amures, et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers ;

D. Tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant 5 secondes environ à des intervalles n'excédant pas une minute ;

E. Tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à lever un câble télégraphique, tout navire faisant route et ne pouvant se déranger de la route d'un navire qui s'approche, parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'il ne peut manœuvrer comme l'exige ce règlement, devra, au lieu des signaux prescrits aux §§ A et C du présent article, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes, trois sons consécutifs, savoir : un son prolongé suivi de deux sons brefs. Un navire remorqué peut faire ce signal, mais il n'en fera pas d'autre.

Les navires à voiles et embarcations d'un tonnage brut de moins de 20 tonneaux ne sont pas astreints à faire les signaux mentionnés ci-dessus ; mais s'ils ne les font pas, ils doivent faire tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas une minute.

ART. 16 à 27

SIGNAUX PHONIQUES POUR LES NAVIRES QUI S'APERÇOIVENT L'UN L'AUTRE.

Signaux phoniques pour les navires en vue.

ART. 28. — Les mots « son bref » employés dans cet article signifient un son d'environ une seconde de durée.

Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à vapeur qui est en marche doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions de ce règlement, indiquer ce changement par les signaux suivants, faits au moyen de son sifflet ou de sa sirène, savoir :

Un son bref pour dire : « Je viens sur tribord » ; deux sons brefs pour dire : « Je viens sur bâbord » ; trois sons brefs pour dire : « Je marche en arrière à toute vitesse ».

OBSERVATION ABSOLUE EN TOUTES CIRCONSTANCES DES PRECAUTIONS
ELEMENTAIRES.

Observation des précautions élémentaires.

ART. 29. — Rien de ce qui est prescrit dans ces règles ne doit exonérer un navire ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.

RÉSERVE RELATIVE AUX RÈGLES DE NAVIGATION DANS LES PORTS
ET A L'INTÉRIEUR DES TERRES.

Réserve des règlements des ports.

ART. 30. — Rien dans ces règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque.

SIGNAUX DE DÉTRESSE.

Signaux de détresse.

ART. 31. — Lorsqu'un bâtiment est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants, ensemble ou séparément, savoir :

Pendant le jour.

1° Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'une minute environ ;

2° Le signal de détresse du code international indiqué par les signes N C ;

3° Le signal de grande distance consistant en un pavillon carré, ayant au-dessus ou au-dessous un ballon ou quelque chose ressemblant à un ballon ;

4° Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

Pendant la nuit.

1° Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'une minute environ ;

2° Flammes sur le navire, telles qu'on peut en produire en brûlant un baril à goudron, à huile, etc ;

3° Fusées ou bombes projetant des étoiles de toutes couleurs et de tous genres, ces fusées ou bombes lancées une à une à de courts intervalles ;

4° Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

Approuvé pour être annexé à Notre arrêté du 31 mars 1897.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Chemins de fer,

Postes et Télégraphes,

J. VANDEN PEEREBOOM.

§ 9. — Arrêté royal du 8 mars 1898. — Signaux imposés pour les navires non visités à la station de Doel¹.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'article 22 de l'arrêté royal du 17 août 1831, prescrivant les mesures sanitaires ;

¹ *Moniteur belge* du 12 mars 1898.

Vu l'arrêté royal du 24 juillet 1892, portant règlement pour la navigation sur la section de l'Escaut en aval du « Melkhuis », limite amont des quais d'Anvers ;

Considérant que, lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, la visite sanitaire des navires destinés au port d'Anvers ne peut se faire à la station de Doel, il est nécessaire de l'effectuer dans la rade d'Anvers ;

Considérant qu'il y a lieu en conséquence de déterminer les signaux à donner aux navires soumis à visite pour qu'ils ne fassent pas arrêt à Doel, et ceux à hisser sur les navires entre Doel et Anvers, pour faire connaître que libre pratique ne leur a pas été accordée ;

Vu l'avis de la Commission sanitaire de l'Escaut ;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics et de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — Si, par suite de circonstances de force majeure — tempête, charriage de glaçons, etc. — la visite sanitaire des navires ne peut se faire à la station sanitaire du Doel, il sera hissé : le jour, un drapeau rouge, la nuit, un feu rouge au mât du pavillon placé à côté de l'aubette du service de la quarantaine, située sur la digue — rive gauche de l'Escaut — à la hauteur environ du débarcadère du village de Doel.

ART. 2. — Les bâtiments soumis à des mesures sanitaires pourront, dans ce cas, poursuivre leur voyage jusqu'à Anvers, sans faire arrêt à Doel.

Toutefois ils continueront à observer toutes les dispositions prescrites par les lois, arrêtés et instructions du service sanitaire, et ce, jusqu'à ce qu'ils aient obtenu libre pratique à Anvers.

Ils auront donc notamment à maintenir, de jour, le pavillon jaune en tête du mât de misaine, de nuit, et en dehors de tous autres feux dont le port est prescrit par les règlements se rapportant à la navigation, ils exhiberont, à partir de Doel, en lieu et place du pavillon jaune, trois feux hissés verticalement l'un au-dessus de l'autre. Les deux feux supérieurs seront blancs, le feu inférieur sera rouge.

Ces feux seront séparés entre eux de 0^m30; ils auront une portée d'au moins un mille marin et seront visibles tout autour de l'horizon.

Ainsi qu'il est prescrit pour le pavillon jaune du jour, ces fanaux resteront de nuit également maintenus jusqu'à ce que libre pratique soit accordée à Anvers.

ART. 3. — Les infractions au présent arrêté seront punies des peines comminées par la loi du 6 mars 1818, sans préjudice de l'application de celles édictées par le décret du 18 juillet 1831.

Notre Ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics et Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 8 mars 1898.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre de l'Agriculture
et des Travaux Publics,*

LÉON DE BRUYN.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDEN PEEREBOOM.

**Lois et règlements sur les fabriques, les dépôts, le débit,
le transport, la détention et l'emploi des produits
explosifs.**

§ 10. — Loi du 15 octobre 1881 sur les dépôts, le débit et le transport de la poudre à tirer, de la dynamite et de toutes autres substances explosives¹.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Le gouvernement est autorisé à prescrire, par arrêté royal, les mesures nécessaires pour régler, dans l'intérêt

¹ *Moniteur belge* du 29 octobre 1881.

de la sécurité publique, les dépôts et débits ainsi que le transport par terre et par eau des poudres ordinaires, de la dynamite et de toutes autres substances explosives¹.

ART. 2. — En dehors des officiers de police judiciaire chargés de la recherche des crimes et délits de droit commun, le gouvernement est autorisé à conférer à d'autres agents le droit de rechercher et de constater les infractions aux règlements par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

ART. 3. — Les agents investis des pouvoirs déterminés dans l'article qui précède, qui n'auraient pas prêté le serment prescrit par le décret du 20 juillet 1831, le prêteront devant l'un des juges de paix de l'arrondissement de leur résidence.

ART. 4. — Les lieux dans lesquels on débite des poudres ou d'autres substances explosives, sont soumis à la visite des fonctionnaires et agents dénommés à l'article 3 pendant tout le temps qu'ils sont ouverts au public.

Sont également soumis à cette visite, après le lever et avant le coucher du soleil, les lieux destinés au dépôt des substances mentionnées au § 1^{er}, et dont l'accès n'est pas ouvert au public. Toutefois, les agents, autres que les inspecteurs chargés de la haute surveillance des établissements dangereux et les officiers de police auxiliaires du Procureur du Roi, ne pourront y pénétrer, si ce n'est en présence, soit d'un membre du collège échevinal, soit du commissaire de police.

ART. 5. — Les infractions aux dispositions prises en vertu de l'article 1^{er} seront punies d'un emprisonnement de quinze jours à deux ans et d'une amende de 100 francs à 1,000 francs, ou d'une de ces deux peines seulement.

Si le coupable est condamné à un emprisonnement de six mois au moins, la patente lui sera retirée et il ne pourra en obtenir une autre pendant la durée de la peine.

ART. 6. — Lorsque le défaut d'autorisation ou l'inobservation des prescriptions du règlement d'administration aura eu pour conséquence des lésions corporelles ou la mort d'une personne,

¹ Le texte de cet article a été remplacé par l'article 1^{er} de la loi du 22 mai 1886.

le coupable sera, dans le premier cas, puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 26 francs à 200 francs, et, dans le dernier cas, d'un emprisonnement de six mois à cinq ans et d'une amende de 100 francs à 600 francs.

ART. 7.¹

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 15 octobre 1881.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

G. ROLIN-JAEQUEMYS.

Vu et scellé du sceau de l'État :

Le Ministre de la Justice,

JULES BARA.

§ 11. — Loi du 22 mai 1886 portant revision de la loi du 15 octobre 1881 sur les matières explosives².

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — L'article premier de la loi du 15 octobre 1881 est remplacé par la disposition suivante :

« Le gouvernement est autorisé à prescrire, par arrêté royal, les mesures nécessaires pour régler, dans l'intérêt de la sécurité publique, la fabrication, les dépôts, le débit, le transport par terre et par eau, le mode d'emploi, la détention et le port des poudres ordinaires, de toutes autres substances explosives et d'engins meurtriers agissant par explosion.

¹ Article 7. Abrogé par la loi du 22 mai 1886, et remplacé par l'article 4 de cette dernière loi.

² *Moniteur belge* du 1^{er} juin 1886.

» Il peut les subordonner à une autorisation dont il fixera les conditions et qui sera toujours révocable.

» Les autorisations existantes pourront également être révoquées. »

ART. 2. — Si la fabrication, les dépôts, le débit, le transport par terre et par eau, l'emploi, la détention et le port des poudres ordinaires, de toutes autres substances explosives et d'engins meurtriers agissant par explosion, ont eu lieu dans l'intention de commettre ou de faire commettre un crime contre les personnes ou les propriétés, le coupable sera puni de la réclusion et d'une amende de 100 francs à 4,000 francs.

S'ils ont eu lieu dans l'intention de commettre ou de faire commettre un délit, le coupable sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 26 à 500 francs.

ART. 3. — Les substances et engins saisis seront confisqués et pourront être détruits. La destruction pourra avoir lieu même avant la condamnation si l'intérêt de la sécurité publique l'exige.

ART. 4. — Le chapitre VII du livre premier du Code pénal, les §§ 2 et 3 de l'article 72, le § 2 de l'article 76 et l'article 85 seront appliqués aux infractions prévues par la loi du 15 octobre 1881 et par la présente loi.

L'article 7 de la loi du 15 octobre 1881 est abrogé.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Lacken, le 22 mai 1886.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de la Justice,

J. DEVOLDER.

Scellé du sceau de l'État,

Le Ministre de la Justice,

J. DEVOLDER.

§ 12. — Arrêté royal du 29 octobre 1894 portant règlement général sur les fabriques, les dépôts, le débit, le transport, la détention et l'emploi des produits explosifs¹.

RAPPORT AU ROI.

SIRE,

Le Règlement général du 1^{er} décembre 1891 concernant les produits explosifs, pris en exécution des lois du 15 octobre 1881 et du 22 mai 1886, a soumis la fabrication, le transport, l'emmagasinage, le débit, le port et l'emploi des explosifs à un régime très sévère.

Mais l'expérience a prouvé que cette réglementation est incomplète.

Ainsi, le dépôt temporaire des explosifs saisis et confisqués par l'autorité judiciaire ou administrative n'a pas été suffisamment réglementé. De même, les mesures n'ont pas été prises pour empêcher le dépôt prolongé d'explosifs en souffrance dans les gares et les entrepôts.

Des dispositions nouvelles ont également été réclamées par le gouvernement provincial d'Anvers à l'égard de la circulation, du transbordement et du stationnement des explosifs dans l'Escaut maritime.

Votre Majesté a bien voulu instituer une Commission chargée d'étudier ces diverses questions.

Cette Commission a jugé utile d'étendre le programme de ses travaux et elle a examiné d'une façon toute spéciale les mesures destinées à prévenir et à constater plus efficacement les vols et les détournements de produits explosifs. Elle a également proposé de modifier le régime du transport des explosifs par chemin de fer, de manière à permettre une meilleure utilisation du matériel.

Enfin, elle a préconisé de nombreuses modifications de forme à apporter à la rédaction du règlement existant.

Il en résulte la nécessité de procéder à une réimpression complète du Règlement général du 1^{er} décembre 1891, de manière à réunir dans une seule réglementation les dispositions existantes

¹ *Moniteur belge* du 8 novembre 1894.

et non modifiées, ainsi que les prescriptions nouvelles commandées par la sécurité publique.

C'est cette réimpression que j'ai l'honneur de soumettre aujourd'hui à la sanction de Votre Majesté.

Les dispositions les plus saillantes de la réglementation nouvelle visent surtout le commerce de la dynamite.

Désormais, aucune cartouche de dynamite ne sortira des fabriques sans être munie de marques précises indiquant sa provenance et d'un numéro d'ordre spécial. Une comptabilité minutieuse de ces cartouches est exigée chaque fois qu'elles changent de propriétaire ou de détenteur. Ces dispositions faciliteront les recherches des parquets, dans les cas de détournements ou de vols.

Tous les dépôts contenant de la dynamite seront soumis à une surveillance spéciale de jour et de nuit, sauf les dépôts de faible importance qui, par leur situation, se trouvent nécessairement surveillés.

Enfin, la surveillance des fabriques de produits explosifs particulièrement dangereux, la nuit, est devenue obligatoire.

Ce régime est des plus sévères, mais il est impérieusement réclamé par les exigences de la sécurité générale.

Je suis, avec le plus profond respect,

Sire,

De Votre Majesté,

Le très humble et très fidèle serviteur,

*Le Ministre de l'Agriculture,
de l'Industrie et des Travaux Publics,*

LÉON DE BRUYN.

Arrêté royal du 29 octobre 1894.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu les lois du 15 octobre 1881 et du 22 mai 1886 sur les substances explosives ;

Vu les arrêtés royaux du 29 janvier 1863, du 27 décembre 1886 et du 31 mai 1887, relatifs à la police des établissements dangereux, insalubres ou incommodes ;

Revu les arrêtés royaux du 1^{er} décembre 1891, du 25 février 1892 et du 20 août 1892, lesquels ont pour objet de réglementer la fabrication, le transport, le dépôt, la détention et l'emploi des produits explosifs ;

Vu le rapport de la Commission ministérielle chargée d'étudier les questions relatives au transport, au stationnement et au transbordement des produits explosifs dans l'Escaut maritime ;

Vu l'avis de la Commission de revision, instituée par Notre arrêté du 28 février 1893 ;

Attendu qu'il importe de réunir en un seul contexte les prescriptions existantes et non modifiées, ainsi que les dispositions nouvelles commandées par la sécurité publique ;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics et de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

La fabrication, le transport par chemin de fer, par roulage et par eau, les dépôts, l'emmagasinage, la vente ou le débit, l'importation, le transit, la détention, le port et l'emploi des produits explosifs seront désormais régis par les dispositions réglementaires ci-après, indépendamment de celles qui concernent en général la police des établissements dangereux, insalubres ou incommodes.

CHAPITRE I^{er}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ARTICLE PREMIER. — Les produits explosibles soumis à la réglementation sont les produits susceptibles d'être utilisés pour leurs propriétés explosives ou pyrotechniques.

ART. 2. — Au point de vue du présent règlement, ces produits sont classés comme il suit :

1. Poudres ;

- II. Dynamites ;
- III. Explosifs difficilement inflammables ;
- IV. Détonateurs ;
- V. Artifices ;
- VI. Munitions de sûreté.

ART. 3. — Un arrêté ministériel contiendra la liste des explosifs reconnus officiellement à la date du présent arrêté, ainsi que leur classement¹.

Les produits explosifs non indiqués explicitement dans cet arrêté ministériel, ne pourront être fabriqués, mis en vente, vendus, importés ou transportés, de quelque façon que ce soit, avant d'avoir été reconnus officiellement et classés par un arrêté ministériel.

Les demandes en reconnaissance et en classement, accompagnées des renseignements à l'appui, seront adressées à M. le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics, qui pourra autoriser le pétitionnaire à expédier au service de l'Inspection des établissements dangereux des échantillons des dits produits.

Les frais occasionnés par la reconnaissance pourront être mis à la charge des demandeurs.

ART. 4. — Des échantillons des produits reconnus pourront être réclamés en tout temps par le service de l'Inspection des établissements dangereux, insalubres ou incommodes, à Bruxelles, et par le laboratoire de l'administration des chemins de fer de l'État, à Malines.

ART. 5. — Les personnes habitant l'étranger et exploitant sur le territoire belge une fabrique ou un dépôt de produits explosifs, devront avoir un représentant responsable, résidant en Belgique et agréé par le gouvernement².

¹ Voir arrêté ministériel du 30 avril 1899.

² ART. 5. — Une circulaire ministérielle du 7 avril 1892 subordonne l'agrément à la production des pièces suivantes :

- 1° Certificat de nationalité ;
- 2° Attestation de résidence en Belgique ;
- 3° Copie de la commission du représentant ;
- 4° Certificat de bonne vie et mœurs ;

5° Acceptation, par la firme étrangère, de la responsabilité civile que l'exploitation de la fabrique ou du dépôt peut mettre en cause.

CHAPITRES II ET III

CHAPITRE IV

EMBALLAGE.

*1^{re} Section.***Dispositions générales.**

ART. 110. -- Sauf l'exception prévue à l'art. 122, chaque colis ne pourra contenir qu'une même espèce de produits.

ART. 111. - Les produits seront parfaitement assujettis dans leurs enveloppes, de façon qu'ils ne puissent balloter.

ART. 112. — Les caisses porteront, sur deux faces au moins, l'inscription : *Matière explosive*, ou : *Munitions de sûreté*, selon les cas, peinte ou imprimée d'une façon bien apparente. Les barils porteront cette inscription sur les fonds.

Pour les produits de commerce intérieur, chaque colis portera, en outre, une étiquette indiquant le nom ou la raison sociale du fabricant, ainsi que la nature précise et le poids net du contenu.

ART. 113. — Notre Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics et Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pourront, dans des cas spéciaux et par arrêté motivé, autoriser certaines dérogations aux prescriptions concernant l'emballage.

*2^e Section.***Poudres.**

ART. 114. — Les cartouches industrielles de poudre comprimée ou non, pour la consommation intérieure, réunies dans une même caisse, pèseront le même poids qui sera 25 grammes, un multiple de ce chiffre, ou un sous-multiple de 1,000 grammes, avec une tolérance de 5 p. c. en plus ou en moins. Le poids des cartouches sera indiqué sur la caisse.

ART. 115. — Les poudres en poussier ou en grains seront contenues dans des récipients métalliques en laiton ou en fer-blanc, suffisamment solides et fermant hermétiquement, ou bien dans des sacs en tissu suffisamment serré pour empêcher tout tamisage.

Par exception, les sacs ou récipients métalliques précités ne sont pas obligatoires pour les poudres d'exportation chargées sur bateaux à proximité des fabriques.

Les cartouches de poudres comprimées, entourées chacune de papier, seront contenues dans une enveloppe de papier fort.

Les poudres, conditionnées comme il vient d'être dit, seront emballées dans des barils ou des caisses satisfaisant aux conditions ci-après :

1° Le poids brut de chaque colis ne pourra dépasser 35 kilogrammes, s'il s'agit de poudre de commerce intérieur ou de toute poudre transportée par chemin de fer, ni 65 kilogrammes, s'il s'agit de poudre d'exportation transportée par roulage ou par eau.

2° Les barils seront en bois bien sain (chêne, hêtre, châtaignier ou peuplier); les couvercles auront 10 millimètres d'épaisseur au moins, de même que les douves, lesquelles seront bien jointes. Les cercles seront en bois et ne pourront être fixés qu'à l'aide de clous en laiton ou en fer galvanisé. Les barils seront hermétiquement fermés, de façon que le contenu ne puisse tamiser.

Les barils peuvent être remplacés par des cylindres en fer galvanisé ou en laiton, ou des cylindres en papier comprimé dits « Fûts américains ». Le joint du couvercle de ces cylindres sera garni d'une rondelle en caoutchouc ou en carton, et les boulons et écrous seront en laiton.

3° Les caisses seront en planches jointives de 10 millimètres d'épaisseur au moins. Ces planches pourront être assemblées au moyen de pointes en fer à tête noyée, mais les couvercles seront fixés au moyen de chevilles en bois ou au moyen de vis en laiton ou en fer galvanisé.

Les caisses dont le poids brut dépasse 35 kilogrammes seront pourvues de poignées non métalliques ou de tasseaux solidement fixés et permettant un maniement facile.

3^e Section.**Dynamites.**

ART. 116. — Les cartouches de dynamite proprement dite seront pourvues d'une enveloppe solide et étanche, en papier ou en métal très mince.

Ces cartouches ne seront ni amorcées, ni munies d'aucun moyen d'inflammation.

Celles qui sont destinées à la consommation intérieure pèseront 100 ou 50 grammes, avec tolérance de 3 grammes en plus ou en moins. Chacune d'elles portera sur son enveloppe, en caractères bien apparents :

- 1° L'inscription : *Dynamite, matière explosive* ;
- 2° La dénomination commerciale du produit ;
- 3° Le nom ou la raison sociale du fabricant ;
- 4° L'indication du poids réglementaire ;
- 5° L'année de la fabrication ;
- 6° Un numéro d'ordre distinct.

Les cartouches destinées à l'étranger porteront sur leur enveloppe le nom ou la raison sociale du fabricant. Leur poids ne pourra excéder 250 grammes.

Les cartouches, conditionnées comme il vient d'être dit, seront emboîtées, par quantités de 2 ¹/₂ kilogrammes au maximum, dans du carton qui sera enveloppé de papier fort et ficelé.

Les vides entre les cartouches seront remplis de sciure de bois ou de toute autre matière pulvérulente et sèche susceptible d'absorber la nitro-glycérine qui viendrait à exsuder.

Les boîtes seront placées, sans vides, dans des caisses en bois à planches jointives, ayant au moins 15 millimètres d'épaisseur et constituées comme il est dit à l'article 115, sauf qu'elles seront toujours munies de poignées non métalliques ou de tasseaux, et que le poids brut d'une caisse ne pourra excéder 35 kilogrammes¹.

¹ Des dérogations ont été autorisées en faveur des dynamites à exporter en France et en Angleterre, par l'arrêté ministériel ci-après, en date du 31 octobre 1894 :

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu l'article 116 du règlement du 29 octobre 1894, concernant les produits explosifs ;

En outre, les dynamites destinées à être transportées par eau devront toujours être contenues dans une enveloppe imperméable (sac en toile caoutchoutée, boîte en zinc, etc.). Toutefois, cette enveloppe n'est pas obligatoire pour les dynamites chargées sur bateau à proximité des fabriques pour être dirigées sur une station de chemin de fer voisine de celles-ci, à condition qu'il n'y ait pas d'autre parcours à effectuer par eau, à l'intérieur du pays.

ART. 117¹. — Les cartouches industrielles de nitro-cellulose destinées à la consommation intérieure, devront satisfaire aux prescriptions des alinéas 2 et 3 de l'article 116. On en formera des paquets enveloppés de papier fort, qui seront placés, sans vides, dans des caisses métalliques ou dans des caisses en bois constituées comme il est dit à l'article 115.

Le poids brut des colis ne dépassera pas 35 kilogrammes pour les produits expédiés par chemins de fer ; il ne dépassera pas 65 kilogrammes, en cas de transport par roulage ou par eau.

Les nitrocelluloses non comprimées devront contenir au moins

Vu l'article 113 du même règlement ;

Attendu que les emballages des dynamites proprement dites, tels qu'ils sont exigés en France et en Angleterre, présentent les mêmes garanties de sécurité que les emballages prescrits en Belgique ;

Revu la circulaire du 15 novembre 1892, Administration du Service de santé, hygiène publique et voirie communale, n° 968 ;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — Les dérogations ci-après aux prescriptions de l'alinéa 8 de l'art. 116 de l'arrêté royal du 29 octobre 1894 sont autorisées en faveur des dynamites à exporter en ANGLETERRE :

1° Les planches pourront avoir 11 millimètres au moins d'épaisseur, à condition que les caisses ne contiennent plus de 50 livres anglaises de dynamite (22 kil. 670), et qu'elles soient renforcées aux deux têtes par des planchettes clouées à la fois aux têtes, fonds et côtés.

2° Les caisses pourront être dépourvues de poignées ou de tasseaux.

ART. 2. — Les dérogations suivantes aux prescriptions de l'alinéa 8 de l'article 116 de l'arrêté royal du 29 octobre 1894 sont autorisées en faveur des dynamites à exporter en FRANCE :

1° Les planches pourront avoir 11 millimètres au moins d'épaisseur, à condition que le poids brut d'une caisse ne dépasse pas 25 kilogrammes ;

2° Les poignées pourront être remplacées par des tasseaux en bois permettant de glisser les mains en dessous des caisses pour les soulever.

LÉON DE BRUYN.

1 Voir arrêté royal du 3 juin 1898.

20 p. c. d'eau. Elles seront tassées dans des récipients étanches et résistants, de façon à éviter tout frottement et toute perte d'humidité.

Toutefois, le coton à collodion pourra être transporté à l'état sec, à condition d'être placé dans des récipients métalliques hermétiquement fermés, emballés eux-mêmes dans des caisses en bois suffisamment solides. Chaque caisse ne pourra renfermer plus de 1 kilogramme de coton à collodion, et chaque véhicule de transport ne pourra en contenir plus de 5 kilogrammes.

4^e Section.

Explosifs difficilement inflammables.

ART. 118. — Ces produits ne pourront être expédiés que sous forme de cartouches qui ne pourront être ni amorcées, ni pourvues d'aucun moyen d'inflammation.

Les cartouches qui sont destinées à la consommation intérieure pèseront 25 grammes, un multiple de ce chiffre ou un sous-multiple de 1000 grammes, avec tolérance de 3 grammes en plus ou en moins. Chacune d'elles portera, sur son enveloppe, en caractères bien apparents :

- 1° L'inscription : *Matière explosive* ;
- 2° La dénomination commerciale du produit ;
- 3° Le nom ou la raison sociale du fabricant ;
- 4° L'indication du poids réglementaire ;
- 5° L'année de la fabrication ;
- 6° Un numéro d'ordre distinct.

Les cartouches seront toujours emballées dans des caisses ou barils bien joints, suffisamment solides, garnis intérieurement de papier fort.

Le poids brut des colis ne pourra dépasser 65 kilogrammes pour les transports par roulage ou par eau, ni 35 kilogrammes pour les transports par chemin de fer.

5^e Section.

Détonateurs.

ART. 119. — 1^o *Détonateurs proprement dits*. Ils seront placés, l'ouverture en haut et au nombre de cent au plus, dans des

boîtes en fer-blanc, de façon à éviter tout ballonnement ou frottement dangereux.

Le fond des boîtes et le dessous des couvercles seront garnis de drap ou de feutre. Ces boîtes seront emballées dans une caisse en tôle ou en planches d'épaisseur suffisante, dont le couvercle sera fixé au moyen de vis à bois, et qui sera contenue elle-même dans une seconde caisse en bois, munie de deux poignées non métalliques solidement fixées.

L'intervalle entre les deux caisses sera d'au moins deux centimètres, et sera rempli de sciure de bois ou de toute autre matière analogue propre à amortir les choes.

Le poids brut de chaque colis ne pourra dépasser 35 kilogrammes.

2° Amorces électriques à détonateurs.

a) *Amorces électriques à fils métalliques courts.* Elles seront placées debout, au nombre de cent au plus, dans des boîtes en fer-blanc, et emballées dans une forte caisse en bois qui sera contenue elle-même dans une seconde caisse en bois ou en tôle ;

b) *Amorces électriques à fils métalliques longs.* Ces amorces, dont on aura roulé ou replié les fils de manière à protéger autant que possible les détonateurs, seront liées en rouleaux ou faisceaux de vingt-cinq au plus.

Ces rouleaux ou faisceaux seront réunis, par huit au plus, en paquets qu'on enveloppera séparément de papier fort. Les paquets seront emballés, au nombre de dix au plus, dans des récipients en bois ou en fer-blanc, contenus eux-mêmes dans une caisse en bois ou en tôle suffisamment solide ;

c) *Amorces électriques à baguettes en bois.* Ces amorces seront réunies tête-bêche, par bottes de vingt-cinq au plus, dont on formera des paquets de 200 pièces au plus. Les paquets, réunis au nombre de cinq, seront enveloppés de papier fort et emballés dans un récipient en bois contenu lui-même dans une caisse en bois ou en tôle.

3° Pétards pour signaux de chemins de fer. Ces pétards, enveloppés séparément de rognures de papier ou de sciure de bois, seront emballés dans des caisses solides, en bois, dont les couvercles seront fixés au moyen de vis à bois.

Chaque caisse sera contenue dans une seconde caisse en bois. Le poids brut de chaque colis ne pourra dépasser 35 kilogrammes.

6^e Section.

Artifices.

ART. 120. — 1^o *Pièces d'artifice*. Les pièces d'artifice, sur les amorces desquelles on aura préalablement collé du papier ou du carton, seront enveloppées séparément dans du papier fort et emballées dans des caisses solides, en bois, revêtues intérieurement de papier.

Le poids de chaque colis ne dépassera pas 250 kilogrammes, ni son volume, un mètre cube.

Pour les quantités dépassant 5 kilogrammes (poids brut), les petits artifices de joie, tels que pétards, serpenteaux, flammes de Bengale, petites chandelles romaines, soleils-pastilles ou petits moulins, etc., seront emballés dans du papier fort et emballés dans des caisses en bois suffisamment résistantes.

2^o *Mèches de sûreté, non amorcées, pour mineurs*. Elles seront emballées sans vides dans des caisses ou barils en bois, solides, et dont le volume ne pourra dépasser un mètre cube.

3^o Les *amorces électriques sans détonateurs* seront emballées dans des caisses en planches jointives et suffisamment résistantes, dont le poids brut ne pourra dépasser 100 kilogrammes.

4^o *Étoupilles*. Les étoupilles à friction ou à percussion, enveloppées par vingt dans du papier fort, seront réunies en paquets ficelés, de cent pièces chacun, et emballées dans des caisses ou barils suffisamment solides, et dont le poids brut ne pourra dépasser 100 kilogrammes.

5^o *Bombons fulminants*. Ils seront contenus dans des cartons emballés eux-mêmes dans des caisses en bois.

6^o *Pois fulminants*. Ils seront en boîtes de carton de mille, contenant ensemble un demi-gramme au plus de fulminate d'argent. Ces boîtes, entourées de sciure de bois et enveloppées de papier, seront emballées dans de fortes caisses en tôle ou en bois, ayant un demi-mètre cube au plus de capacité.

7° *Amorces pour briquets ou pour jouets d'enfants.* Elles seront placées au nombre de cent au plus dans des boîtes en carton, qui seront réunies en paquets de 144 boîtes, dans du papier fort et ficelé. Les paquets seront emballés dans des récipients en forte tôle de fer, ou dans des caisses en bois suffisamment solides.

Le volume des récipients ou des caisses ne pourra dépasser 1 mètre cube 200.

Il existera, entre les parois du récipient ou de la caisse et leur contenu, un espace de trois centimètres au moins, rempli de sciure de bois, de paille, d'étoupe ou autre matière élastique analogue.

Les cent amorces d'une même boîte ne pourront contenir plus de 75 centigrammes de matière explosive.

7^e Section.

Munitions de sûreté.

ART. 121. — Les munitions de sûreté devront être expédiées dans les conditions d'emballage ci dessous :

DÉSIGNATION DES PRODUITS	EMBALLAGE INTERIEUR	EMBALLAGE EXTERIEUR
Cartouches de guerre métalliques, cartouches de chasse à douille rigide, et cartouches de guerre chargées à poudre seulement.	Empaquetées dans du papier fort ou placées dans des boîtes en carton, en bois ou en métal.	Caisses en bois suffisamment résistantes pour supporter les manutentions sans risque de rupture.
Amorces	Boîtes en carton, en bois ou en métal.	
Appareils percutants . .		
Cartouches de revolver et cartouches Flobert à balle ou à plombs.		
Cartouches à blanc autres que les cartouches de guerre.		

ART. 122. — Les diverses munitions de sûreté, emballées séparément, comme il est dit à l'article précédent, pourront être réunies dans la même caisse, pourvu que le poids brut de celle-ci ne dépasse pas 200 kilogrammes, ni son volume un mètre cube.

Lorsque des amorces en boîtes de carton sont réunies dans le même colis avec des cartouches à broches, les boîtes d'amorces devront être contenues dans une caisse spéciale.

ART. 123. — Les munitions de sûreté, emballées comme il vient d'être dit, pourront être expédiées dans une même caisse avec les armes auxquelles elles sont destinées.

ART. 124. — Les conditions d'emballage prescrites à l'art. 121 ne s'appliquent pas aux munitions de sûreté emportées par les particuliers; il suffira que ces munitions soient contenues dans des récipients fermés.

CHAPITRE V

TRANSPORT

TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

1^{re} Section.

Produits autres que les munitions de sûreté.

ART. 125. — Les présentes dispositions générales sont applicables aux transports par roulage, par eau, par chemin de fer et à tous ports autres que le port au chantier et le port des explosifs que tout particulier peut détenir. (Art. 310 et 311.)

ART. 126. — Le transport par la poste de tout produit explosif, en si petite quantité que ce soit, est interdit.

ART. 127. — Ne pourront être admis au transport, de quelque manière que ce soit, que les produits reconnus et classés conformément à l'article 3.

ART. 128. — Sont exclus de tout transport :

1° La nitroglycérine non mélangée avec un absorbant;

2° Les dynamites proprement dites laissant exsuder de la nitroglycérine ;

3° Les cartouches amorcées de dynamites ou d'explosifs difficilement inflammables ;

4° Les fulminates et poudres fulminantes quelconques non renfermés dans des capsules, à l'exception des bonbons ou des pois fulminants et des amorces pour briquets ou pour jouets d'enfants ;

5° Le picrate de potasse.

ART. 129. — Aucun transport de matières explosibles *par quantités dépassant celles que tout particulier peut détenir et transporter*, ne peut s'effectuer, de quelque manière que ce soit, qu'en vertu d'une autorisation administrative.

Aucune autorisation n'est requise pour transporter des artifices.

ART. 130. — Les transports de 75 kilogrammes au plus (poids net) ne peuvent se faire qu'en vertu d'un permis du bourgmestre, s'ils s'effectuent sur le territoire d'une seule commune, ou du gouverneur, s'ils ont lieu sur le territoire de deux ou plusieurs communes. Ces permis fixeront, au besoin, l'itinéraire à suivre, ainsi que les autres conditions particulières auxquelles le transport pourra être subordonné.

On aura égard, pour l'octroi des permis, aux prescriptions de l'article 139.

Ces permis pourront être permanents, mais seront toujours révocables.

Il pourra être interjeté appel devant les gouverneurs des décisions des bourgmestres en cette matière.

ART. 131. — Les transports par quantités supérieures à 75 kilogrammes et ne dépassant pas 300 kilogrammes (poids net), ne pourront se faire qu'en vertu d'un permis du gouverneur. Ces permis sont valables pour les transports de moins de 75 kilogrammes. Ils peuvent être valables pour toute la province, mais sont limités à celle-ci. Ils peuvent aussi être permanents, mais sont toujours révocables.

Les transports ainsi autorisés pourront se faire en tout temps, sans qu'il soit nécessaire d'en donner avis aux autorités. Ils

devront être accompagnés d'une lettre de voiture, datée et signée par l'expéditeur, et mentionnant le permis en vertu duquel ils sont effectués.

Les autorisations accordées pour le transport par roulage ou par eau sont également valables pour le transport par chemin de fer.

Pour les transports par chemin de fer, par quantités ne dépassant pas 300 kilogrammes (poids net), le gouverneur de la province du lieu d'expédition pourra délivrer des permis valables pour tout le trajet en chemin de fer.

ART. 132. — Les transports de plus de 300 kilogrammes (poids net) ne pourront se faire qu'en vertu d'*autorisations spéciales*, à des époques et suivant un itinéraire fixés d'avance et après avis aux autorités, le tout de la manière indiquée aux articles 133 à 138 ci-après.

Il sera fait mention de l'autorisation sur les lettres de voiture.

ART. 133. — La demande d'autorisation sera adressée au gouverneur de la province du lieu d'expédition ou du lieu d'entrée en Belgique. Ce fonctionnaire pourra accorder l'autorisation pour tout le trajet et communiquera son arrêté aux gouverneurs des autres provinces traversées.

ART. 134. — La demande spécifiera la nature et la quantité des produits à expédier, le nombre des voitures, le jour et l'heure du départ, la date exacte et l'heure approximative du passage dans les principales localités à traverser, les lieux de gîte, le lieu de destination avec l'indication des magasins, dûment autorisés, dans lesquels les produits seront déposés.

Pour les transports par chemin de fer, l'indication de l'itinéraire n'est pas obligatoire.

ART. 135. — La demande devra parvenir au gouverneur douze jours au moins avant le départ projeté; toutefois, ce délai pourra être réduit s'il s'agit de transports à effectuer dans la province, suivant un itinéraire déjà parcouru.

ART. 136. — L'autorisation pourra s'appliquer, non seulement à un transport unique, mais à une *série* d'expéditions successives

à faire d'un même point de départ vers une même destination et suivant un même itinéraire.

Les autorisations de l'espèce fixeront la quantité maximum qui pourra être transportée chaque fois. Elles ne pourront être accordées pour plus d'un an et seront toujours révocables. Il n'en pourra être fait usage en cas de trouble dans l'une des localités à traverser; l'expéditeur se conformera strictement, sous ce rapport, aux injonctions des autorités compétentes.

La même réserve est applicable aux transports de plus de 75 kilogrammes (poids net).

ART. 137. — Tout expéditeur d'un transport de plus de 300 kilogrammes (poids net) devra se conformer aux prescriptions suivantes :

1° Prévenir la police du lieu de départ de la date exacte et de l'heure probable du départ, et ce l'avant-veille au plus tard. L'accomplissement de cette formalité sera constaté par un visa daté, apposé sur la lettre de voiture;

2° Prévenir de la date exacte et de l'heure approximative de l'arrivée, la police des lieux de gîte et de destination, et celle des lieux de passage qui lui seront désignés par le gouverneur. L'avis devra parvenir au moins deux jours d'avance aux autorités susdites;

3° Informer le service de l'inspection des établissements dangereux de la date du départ, vingt-quatre heures au moins avant celui-ci.

Les arrêtés des gouverneurs prescriront éventuellement, dans chaque cas particulier, les autres avis à donner par les expéditeurs.

La police des lieux de passage et de gîte n'a pas à être prévenue, en cas de transport par chemin de fer¹.

ART. 138. — Les autorisations de transport spécifieront la nature exacte des produits à transporter; les autorisations délivrées pour une espèce de produits ne pourront s'appliquer à des produits d'une autre nature.

¹ Voir arrêté royal du 30 septembre 1895.

ART. 139. — Les autorisations de transport ne pourront être accordées qu'à des personnes justifiant d'un permis d'emmagasiner, soit au lieu de départ, soit au lieu de destination, les produits à transporter.

Pour les transports dépassant 300 kilogrammes (poids net), à destination de l'intérieur, l'expéditeur devra toujours justifier des autorisations d'emmagasiner aux lieux de destination.

Les quantités transportées en une fois ne pourront dépasser la contenance légale des dépôts destinés à les recevoir.

Les autorisations de transport pourront aussi s'accorder en vertu des permis de dépôt temporaire ou provisoire prévus aux articles 7, 294, 295, 296 et 298.

ART. 140. — Sauf l'exception prévue à l'article 355 en ce qui concerne l'emballage, les produits à transporter devront être conformes aux types reconnus officiellement et satisfaire aux conditions d'emballage prescrites au chapitre IV.

La lettre de voiture portera une déclaration de l'expéditeur constatant que les conditions d'emballage prescrites ont été observées.

L'emballage réglementaire n'est pas obligatoire pour les transports effectués entre les dépôts *C* et les dépôts *D* mentionnés à l'article 238.

ART. 141. — Les autorités ou agents compétents auront le droit de vérifier les emballages.

En cas de doute sur la nature ou l'état des produits, ils pourront prélever des échantillons qui seront expédiés au laboratoire du Ministère de l'Agriculture, s'il s'agit de transports par roulage ou par eau, ou au laboratoire de l'Administration des Chemins de fer, s'il s'agit de transports par chemin de fer.

Les emballages vérifiés devront être rétablis, par l'expéditeur, dans les conditions prescrites.

ART. 142¹. — Il est interdit de transporter, simultanément, dans le même véhicule :

1° Des dynamites ou des explosifs difficilement inflammables avec des poudres ;

¹ Voir arrêté royal du 28 janvier 1893.

2° Des dynamites ou des explosifs difficilement inflammables avec des détonateurs ou des amorces.

Il pourra toutefois être dérogé, par l'autorité compétente, à l'interdiction portée au paragraphe 1°, lorsque les quantités totales n'excéderont pas 300 kilogrammes.

Les deux interdictions qui précèdent ne s'appliquent pas :

1° Aux navires, en destination de l'étranger, chargés sur l'Escaut à la Pipe de Tabac ou à Liefkenshoek, ni aux navires quittant un port belge pour gagner directement la haute mer ;

2° Aux transports effectués entre les dépôts *C* et les dépôts journaliers *D* mentionnés à l'article 238.

Les mèches de sûreté non amorcées pourront toujours être transportées avec tous les autres produits.

ART. 143. — Les produits divers transportés simultanément, en vertu de l'article 142, seront toujours contenus dans des récipients ou des compartiments séparés.

ART. 144. — Les explosifs ne peuvent être transportés en même temps que des voyageurs que dans les cas prévus à l'article 174, et en cas de transport par trains mixtes.

ART. 145. — Les personnes employées au chargement et au déchargement des produits susceptibles de tamiser seront déchaussées ou porteront des sandales dépourvues de clous.

ART. 146¹. — Il est défendu de consommer des spiritueux pendant les chargements ou déchargements et d'employer à ces travaux des ouvriers pris de boisson.

ART. 147. — Lorsque les dispositions concernant le transport en général paraîtront trop rigoureuses, eu égard à la nature peu dangereuse de certains produits, ou lorsque des circonstances spéciales l'exigeront, le ministre compétent pourra autoriser les dérogations qu'il jugera compatibles avec la sécurité publique.

¹ Voir arrêté royal du 18 décembre 1896.

*2^e Section.***Munitions de sûreté.**

ART. 148. — Aucune autorisation administrative n'est nécessaire pour transporter des munitions de sûreté.

ART. 149. — Ces produits doivent satisfaire aux conditions d'emballage prescrites au chapitre IV; les articles 141 et 152 leur sont applicables.

ART. 150. — En ce qui concerne le transport par roulage et par eau, les munitions de sûreté sont considérées comme marchandises ordinaires; quant au transport par chemin de fer, elles ne sont soumises qu'aux dispositions des art. 192 et 193.

ART. 151. — Tout voyageur peut emporter avec lui les quantités de munitions de sûreté que chacun peut détenir (Articles 310 et 311.). Ces munitions devront être contenues dans des récipients fermés.

TITRE II : TRANSPORT PAR ROULAGE.

TITRE III : TRANSPORT PAR EAU.

*1^{re} Section.***Transport des produits autres que les munitions de sûreté, par quantités ne dépassant pas 300 kilogrammes.**

ART. 173. — Si le bateau servant au transport n'est pas ponté, les colis seront recouverts d'une bâche.

ART. 174¹. — Les navires quittant un port belge pour gagner directement la haute mer, et les navires en destination de l'étranger ayant chargé des explosifs à la Pipe de Tabac ou à Liefkenshoek, peuvent embarquer des produits explosifs et des passagers.

Les bateaux transportant des voyageurs pourront avoir à bord les poudres et artifices nécessaires aux signaux.

¹ Voir arrêté royal du 28 janvier 1895.

ART. 175. — Les dispositions des articles 152, 153, 157, 161 et 163¹, concernant les transports par roulage, sont applicables aux transports par eau.

ART. 176. — Les bateaux ne peuvent naviguer que de jour. Toutefois, il est permis de naviguer la nuit sur les rivières à marée, afin de profiter de la marée et de ne pas interrompre le voyage à condition que la nuit soit assez claire pour que l'on puisse naviguer sans danger et que l'on se conforme aux mesures prescrites par les autorités compétentes.

Cette faculté ne s'applique pas à la rade d'Anvers, que les bateaux ne peuvent traverser que de jour, et en dehors de l'intervalle compris entre trois heures avant et une heure après la pleine mer.

ART. 177. — A bord des bateaux d'intérieur, il ne peut y avoir ni feu ni lumière.

Toutefois, sur les voies navigables en général, tout bateau en marche ou en stationnement portera, du coucher au lever du soleil et d'une manière permanente en temps de brouillard, outre les feux réglementaires ordinaires, deux feux rouges visibles tout autour de l'horizon, à une distance d'un mille marin au moins, fixés au mât et disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre, à 1^m50 au moins de distance².

Ces divers feux seront exhibés dans des lanternes fermées qui ne pourront être alimentées à l'huile minérale et que l'on allumera et éteindra à distance du bateau.

¹ ART. 152. — On évitera soigneusement les chocs dans les manœuvres des barils et des caisses.

ART. 153. — Ces récipients ne seront pas placés debout, mais seront couchés parallèlement à l'axe du véhicule. Ils seront arrimés et assujettis de façon qu'ils ne puissent balloter.

ART. 157. — Le chargement ne pourra se faire que de jour. Il ne pourra y avoir, à proximité du lieu de chargement, ni feu, ni lumière, et il sera interdit de fumer.

ART. 161. — Lorsqu'un transport de plus de 300 kilogrammes aura été réparti sur deux ou plusieurs voitures portant chacune 300 kilogrammes au maximum, ces voitures ne seront considérées comme des transports distincts, qu'autant qu'en cours de route elles se trouvent constamment espacées de 100 mètres au moins et que les quantités d'explosifs réunies, soit au point de départ, soit au point d'arrivée, ne dépassent pas 900 kilogrammes.

ART. 163. — Pendant le déchargement, on observera les mesures de précaution prescrites par l'article 157.

² Voir arrêté royal du 25 octobre 1897.

ART. 178. — Lors du passage des bateaux, il sera défendu de fumer tant sur les ponts, écluses et autres dépendances des voies navigables, que sur les bateaux stationnant ou naviguant sur ces voies.

ART. 179. — Il est défendu d'attiser les feux des bateaux près desquels passe un transport de produits explosibles. Les bateaux à vapeur devront ralentir leur marche aussi longtemps qu'ils seront à proximité du transport.

ART. 180. — Lorsque les expéditeurs en feront la demande, le remorquage ou touage à vapeur sur les rivières ou canaux pourra être autorisé par le gouverneur, qui prescrira les précautions à prendre de ce chef.

Les bateaux remorqués seront maintenus à 50 mètres au moins les uns des autres, ainsi que du remorqueur ou du toueur.

Les cheminées des remorqueurs ou des toueurs seront garnies de toiles métalliques à mailles suffisamment serrées pour arrêter les étincelles.

ART. 181¹. — Les bateaux d'intérieur stationnant à la Pipe de Tabac ou à Liefkenshoek, devront se tenir à 20 mètres au moins de la laisse de basse mer et, sauf les cas de force majeure, à 100 mètres au moins de distance entre eux.

Les transbordements se feront, autant que possible, à 300 mètres des autres bateaux ou des lieux habités. On évitera soigneusement les chocs dans les manœuvres des barils ou des caisses.

Les expéditions auront lieu de façon que le stationnement des bateaux à l'endroit du transbordement ne dépasse pas dix jours. En cas de nécessité dûment constatée, le gouverneur pourra autoriser un séjour plus long, dont il fixera la durée.

2^e Section.

**Transport de produits autres que les munitions de sûreté
par quantités dépassant 300 kilogrammes.**

ART. 182. — Ces transports sont régis par les dispositions de

¹ Voir arrêté royal du 28 janvier 1895.

la première section ci-dessus, sauf celles de l'article 173, et, en outre, par les dispositions ci-après.

ART. 183. — Les demandes en autorisation mentionneront, outre les renseignements prescrits à l'article 134, le nombre des bateaux, leur largeur maximum, leur tirant d'eau et la charge de chacun d'eux.

ART. 184. — En cas de transit ou de transport pour l'exportation par mer, la demande renseignera le lieu et le pays de destination, les noms et adresses des courtiers ou des armateurs chargés de l'expédition et, autant que possible, le nom du bateau ou du navire, celui du patron ou du capitaine, et aussi, le cas échéant, le nom du navire sur lequel le transbordement doit avoir lieu.

ART. 185. — Indépendamment des obligations imposées par l'article 137, le permissionnaire devra fournir à l'administration du pilotage, trois jours au moins avant l'arrivée du transport à l'endroit du transbordement, les renseignements mentionnés à l'article précédent.

ART. 186¹. — Les dispositions des articles 165, 166, 167, 168 et 169², concernant l'escorte, sont applicables au transport

¹ Voir arrêté royal du 28 janvier 1893 et arrêté royal du 18 décembre 1896.

² ART. 165. Tout transport de plus de 300 kilogrammes devra être surveillé et protégé par une escorte militaire.

L'expéditeur ou son représentant fera les diligences nécessaires auprès du commandant militaire de la province du lieu d'expédition, de façon que l'escorte arrive à temps pour surveiller le chargement.

L'escorte ne quittera le transport qu'après le déchargement complet.

ART. 166. — Lorsque l'expéditeur en aura fait la demande, le gouverneur pourra, dans son arrêté d'autorisation, permettre le remplacement de l'escorte militaire par une escorte civile, placée sous la direction d'un convoyeur assermenté, qui sera le chef du transport. Ce conducteur prètera serment devant le juge de paix du canton du lieu de départ et mention en sera faite sur sa commission.

ART. 167. — Indépendamment de l'escorte réglementaire, les transports de dynamites seront accompagnés d'un délégué de l'expéditeur ou de son représentant, compétent en matière d'explosifs. Ce délégué, qui devra être agréé par le gouverneur, aura pour mission de surveiller la marchandise pendant le transport et, surtout, pendant les chargements et déchargements. Le chef d'escorte aura à se conformer, sous ce rapport, aux indications de ce délégué.

Les chefs des escortes civiles mentionnés à l'article 166 pourront, moyennant agrément, remplir en même temps les fonctions de délégué.

par eau. Toutefois le deuxième paragraphe de ce dernier article ne s'applique pas aux transports sur le Rupel, ni aux transports sur l'Escaut maritime, en aval du pont de Termonde.

En cours de route, il y aura un factionnaire sur le pont de chaque bateau.

En cas de transbordement à la Pipe de Tabac ou à Liefkenshoek, l'escorte restera à bord jusqu'au moment de la levée de l'ancre.

ART. 187. — L'éclaircur chargé de devancer le transport, comme il est dit à l'article 169, prévient les éclusiers et les pontiers de l'approche de transport.

ART. 188. — Les bateaux devront être pontés, en bon état et pourvus de pompes fonctionnant bien. Ils ne seront lestés qu'avec des matières incombustibles.

Lorsque les voies navigables charrieront des glaçons, il pourra être prescrit de protéger convenablement la coque des bateaux.

Les bateaux d'intérieur ne pourront jamais contenir plus de 30,000 kilogrammes (poids net).

Chaque bateau portera, outre l'écriteau prescrit par l'article 170¹

ART. 168. — L'escorte prévue aux articles 165 et 166 se composera, pour une seule voiture, d'un sous-officier (ou d'un convoyeur assermenté) et de deux hommes. Il y aura un homme en plus pour chaque voiture supplémentaire.

En cours de route, il y aura un factionnaire à chaque voiture.

Les frais de l'escorte militaire seront acquittés avant le départ, pour toute la durée prévue du voyage, en mains du sous-officier chef du transport. Il sera compté au minimum un jour pour le chargement et un jour en plus pour le retour, toute journée commencée étant considérée comme entière. Le tarif est de 6 francs par jour pour le sous-officier et de 3 francs pour chaque homme. L'escorte n'a rien à réclamer en plus.

ART. 169. — Le chef du transport veillera à l'exécution de toutes les prescriptions du présent règlement et prendra toutes les mesures de précaution que comporteront les circonstances.

Il chargera l'un de ses hommes de devancer le transport de deux heures au moins, autant que possible, pour reconnaître les dangers qui pourraient le menacer, annoncer son approche aux agents de la police locale et prévenir les garde-barrières des chemins de fer, ainsi que les cantonniers et les surveillants des routes.

Le chef du transport devra toujours être porteur :

- 1° De sa commission ou de son ordre de marche ;
- 2° D'une expédition de l'arrêté autorisant le transport ;
- 3° D'un exemplaire du présent règlement.

¹ ART. 170. — A moins que les arrêtés d'autorisation n'en disposent autrement, les transports de plus de 300 kilogrammes pourront se faire dans des voitures non fermées, mais recouvertes de bâches bien assujetties. Chaque voiture sera signalée par un écriteau blanc bien apparent, portant sur ses deux faces l'indication de la nature précise du chargement, en grosses lettres noires de 30 centimètres au moins de hauteur.

pour les voitures, le pavillon rouge usité dans la navigation pour signaler toute substance dangereuse. Ce pavillon sera hissé à trois mètres au moins de hauteur au-dessus du pont.

Chaque bateau sera muni d'un porte-voix, ainsi que des outils et objets nécessaires pour faire éventuellement les réparations urgentes aux bordages et aux barils ou caisses contenant des produits explosifs.

ART. 189. — A l'exception des produits embarqués ou à embarquer sur navires de mer, les explosifs ne peuvent être transportés en même temps que d'autres marchandises.

ART. 190. — Les produits explosifs ne peuvent être transportés par bateaux à vapeur, si ce n'est sur l'Escaut maritime, en aval de la Pipe de Tabac.

ART. 191¹. — Les bateaux d'un même convoi marcheront en file, à 50 mètres environ de distance les uns des autres.

Ils ne pourront stationner à moins de 300 mètres des habitations, ateliers ou édifices publics; ils ne pourront rester sans surveillance aux lieux de halte ou de gîte.

Sur les cours d'eau où la navigation est intermittente, on se conformera, en ce qui concerne le stationnement des bateaux, aux dispositions que les fonctionnaires compétents des Ponts et Chaussées et du pilotage jugeront utile de prendre en vue d'assurer la sécurité publique, eu égard aux circonstances locales.

Le transbordement sur l'Escaut maritime de quantités d'explosifs ne dépassant pas 1,000 kilogrammes, pourra s'effectuer à bras.

Si les quantités à transborder dépassent 1,000 kilogrammes, les caisses et les barils seront arrimés dans une cage fermée qui sera élevée mécaniquement et descendue de même dans le bâtiment à charger. Le poids total des cages et de leur contenu ne pourra excéder 500 kilogrammes. Les câbles employés seront en fort bon état; leur circonférence aura 45 millimètres au moins, s'ils sont en chanvre, et 20 millimètres au moins, s'ils sont en fer ou en acier; ils seront soigneusement vérifiés avant leur emploi.

¹ Voir arrêté royal du 28 janvier 1895 et arrêté royal du 18 décembre 1896.

TITRE IV

CHAPITRES VI à X.

CHAPITRE XI.

IMPORTATION ET TRANSIT.

*1^{re} Section.***Importation pour la consommation.**

ART. 328. — Les produits importés pour la consommation sont soumis au même régime que les produits indigènes, en ce qui concerne la reconnaissance officielle, l'emballage, le transport, l'emmagasinage et la vente. Ils doivent pouvoir satisfaire aux épreuves prescrites par les articles 55 et 68.

ART. 329¹. — En cas d'importation par quantités dépassant 300 kilogrammes, le transport devra être surveillé par une escorte, comme il est dit aux articles 165 à 168. L'expéditeur ou son représentant fera les diligences nécessaires pour que l'escorte reçoive le transport à l'extrême frontière, ou au premier bureau d'arrivée, s'il s'agit d'importation par chemin de fer.

Toutefois, les bateaux entrant par l'Escaut maritime pourront continuer directement jusqu'à la hauteur de Lillo, où, sauf le cas de force majeure, ils devront faire arrêt pour embarquer l'escorte. Le service de la douane est spécialement chargé de faire observer cette prescription et de dresser procès-verbal des contraventions qu'il constaterait à cet égard.

En cas d'absence de l'escorte, ledit service requerra d'office,

¹ Voir arrêté royal du 18 décembre 1896.

aux frais de qui il appartiendra, auprès de l'autorité militaire compétente. Ces réquisitions se feront dans les délais ci-après :

a. Pour les navires et bateaux à l'entrée, se présentant en rade de Lillo entre le lever et le coucher du soleil, à l'expiration de la première heure de leur arrivée ;

b. Pour les navires ou bateaux se présentant en rade de Lillo entre le coucher et le lever du soleil, à l'expiration de la première heure du jour.

ART. 330. — Les dynamites importées pour la consommation pourront n'être admises à l'intérieur du pays qu'après avoir été essayées à la frontière. Les essais pourront également être faits dans la fabrique importatrice, aux frais des intéressés, par un délégué du gouvernement belge.

ART. 331. — Les essais seront faits par le service de l'inspection des établissements dangereux, s'il s'agit d'importation par roulage ou par eau, et par le laboratoire des chemins de fer de l'État, s'il s'agit d'importation par chemin de fer.

En attendant qu'il ait été statué ensuite desdits essais, les transports seront arrêtés au bureau d'entrée et le dépôt temporaire des explosifs sera soumis aux dispositions prises en exécution de l'article 348.

ART. 332. — Les dynamites qui, ayant satisfait aux épreuves, ne seraient pas conformes aux types reconnus et classés en vertu de l'article 3, devront être réexportées. Tous explosifs reconnus de mauvaise qualité seront confisqués et détruits.

ART. 333. — En cas d'importation d'explosifs, le destinataire belge qui en aura fait la commande, sera tenu d'attirer l'attention de l'expéditeur sur les conditions de l'emballage et sur les formalités moyennant lesquelles le transport peut avoir lieu en Belgique. Il devra pouvoir justifier par ses livres ou pièces de comptabilité qu'il a donné à l'expéditeur les instructions voulues. A défaut par lui de faire cette justification, il sera tenu, comme l'expéditeur, des conséquences de l'omission desdites formalités et conditions.

*2^e Section.***Transit.**

ART. 334. — Le transit des produits explosifs, autres que les artifices et les munitions de sûreté, est interdit, conformément à la loi du 1^{er} mai 1858.

Cette prohibition n'est pas applicable auxdits produits importés par mer et transbordés au bureau de déchargement sur d'autres navires pour être immédiatement réexportés par le port même d'importation.

ART. 335. — Le transit par transbordement prévu à l'article précédent ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation spéciale du gouverneur; il en est de même pour la relâche momentanée dans un port d'un navire chargé de produits explosifs, ainsi que pour le dépôt provisoire en allège de produits de l'espèce, importés dans un navire qui se trouve dans l'obligation de les débarquer momentanément pendant la durée de son séjour dans le port.

Les opérations susdites sont soumises aux prescriptions qui concernent le transport par eau, sauf que l'emballage des produits n'a pas à être strictement conforme aux dispositions du chapitre IV; il suffira qu'il présente des garanties de sécurité au moins égales à celles exigées pour les produits consommés à l'intérieur du pays.

Les prescriptions de l'article 329 sont également applicables à ces opérations.

ART. 336. — Le gouverneur pourra subordonner les opérations prévues à l'article précédent à toutes autres conditions commandées par la sécurité publique et, notamment, ordonner que les produits soient soumis à une vérification ou à des essais à l'effet de constater si leurs qualités ou conditionnement présentent des garanties suffisantes pour la durée de leur séjour dans le pays.

CHAPITRE XII**ACCIDENTS**

ART. 337. — Sauf ce qui est prévu à l'article suivant, tout cas d'incendie, d'inflammation ou d'explosion, survenu dans la fabri-

cation, l'emmagasinage et le transport par roulage ou par eau de produits explosifs, sera signalé immédiatement, par télégramme, au service de l'Inspection des établissements dangereux, qui procédera, s'il y a lieu, à une enquête administrative, après en avoir référé préalablement au Ministre.

A part les travaux indispensables pour porter secours aux victimes ou pour prévenir de nouveaux sinistres, l'état des lieux ne pourra être modifié avant l'enquête.

ART. 338 et 339

CHAPITRE XIII

INSPECTION ET SURVEILLANCE. — PÉNALITÉS. — DISPOSITIONS DIVERSES

ART. 340. — Les inspecteurs des établissements dangereux, insalubres ou incommodes sont chargés de la haute surveillance des fabriques et des magasins de produits explosifs. Ils veilleront à l'exécution des prescriptions qui font l'objet du présent règlement, ainsi que des arrêtés spéciaux d'autorisation, sauf en ce qui concerne les transports par chemin de fer, dont la police est exercée en vertu de dispositions spéciales, et sauf aussi en ce qui concerne les dépôts soustraits au régime des établissements dangereux.

Les inspecteurs ont le droit de visiter en tout temps les fabriques et les magasins. Ils ont qualité pour rechercher et constater, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire, les infractions aux dispositions de tous arrêtés relatifs aux substances explosives.

Les procès-verbaux doivent être dressés, autant que possible, séance tenante. Une copie en est remise au contrevenant et une autre copie en est transmise au Procureur du Roi.

ART. 341. — Les officiers des mines sont chargés, concurremment avec les inspecteurs des établissements dangereux, de

surveiller les dépôts *C* dépendant des mines, minières et carrières souterraines. Il en sera de même pour les dépôts *C* dépendant des carrières à ciel ouvert dans les provinces minières : Hainaut, Liège, Namur et Luxembourg, et dans toutes les carrières de l'arrondissement de Nivelles et de la partie de celui de Bruxelles située au sud de la route de Nivelles à Hal et Ninove.

Remplissant, en ce qui concerne cette mission de surveillance, les fonctions d'inspecteurs des établissements dangereux, conformément à l'article 14 de l'arrêté royal du 29 janvier 1863, ils ont qualité pour rechercher et constater les infractions aux règlements et arrêtés par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire, ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Les rapports de visite et d'inspection des officiers des Mines, ainsi que leurs procès-verbaux, seront communiqués, par le directeur général des Mines, à l'administration qui a dans ses attributions la police des établissements dangereux, insalubres et incommodes.

ART. 342. — La surveillance des dépôts *D*, dans les mines, minières, carrières souterraines, et carrières à ciel ouvert mentionnées dans l'article précédent, sera exercée par les ingénieurs des Mines; dans les autres carrières à ciel ouvert, elle sera exercée par l'administration des Ponts et Chaussées.

Enfin, les dépôts *D* établis pour la construction et la réparation des routes, canaux, chemins de fer, bâtiments civils, seront surveillés par l'administration des Ponts et Chaussées ou par les services voyers provinciaux.

Les divers agents mentionnés au présent article ont qualité pour rechercher et constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire, les contraventions aux dispositions concernant les dépôts *D*.

Le paragraphe 3 de l'article 340 est applicable à ces procès-verbaux.

ART. 343. — Les infractions en matière de transport par roulage ou par eau pourront être constatées, de la même façon, par les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées, les cantonniers des routes et tous agents des Ponts et Chaussées désignés à l'article 101 du Règlement général des voies navi-

gables. Les infractions en matière de transport par eau pourront aussi être constatées par les fonctionnaires de la police maritime et de l'administration du pilotage.

ART. 344. — Les agents des postes pourvus d'une nomination royale ou ministérielle sont chargés de rechercher et constater, dans la même forme, les infractions à la défense d'expédier des explosifs par la poste.

ART. 345. — Les employés des douanes sont chargés de rechercher et de constater les contraventions aux dispositions du présent règlement, en ce qui concerne les conditions d'emballage et de transport :

1° Des produits importés ou transbordés dans le port d'importation ;

2° Des produits indigènes circulant dans le rayon des douanes de 10,000 mètres, y compris l'Escaut à partir de la rade de la Pipe de Tabac.

ART. 346. — Les chefs d'industrie, patrons, directeurs ou gérants qui mettent obstacle à la surveillance des délégués du gouvernement, sont punis des peines comminées par les articles 3 et suivants de la loi du 5 mai 1888, relative à l'inspection des établissements dangereux, insalubres ou incommodes.

ART. 347. — Conformément à l'article 3 de la loi du 22 mai 1886, les substances ou engins saisis seront confisqués.

Dans tous les cas où la sécurité publique l'exigerait, les explosifs pourront toujours être détruits sur l'ordre du juge d'instruction ou du Procureur du Roi. Il pourra en être de même si les explosifs ou engins saisis ne sont pas reconnaissables, ou si le propriétaire n'en est pas connu dans les quarante-huit heures de la découverte.

Lorsque la destruction immédiate ne sera pas exigée dans l'intérêt de la sécurité publique, il y aura lieu d'observer les règles ci-après :

a) S'il n'y a aucune contestation sur la personne du légitime propriétaire d'explosifs volés ou détournés, celui-ci pourra les faire reprendre, à ses frais et sous sa responsabilité, dans les vingt-quatre heures à partir du moment où il aura été avisé de la

découverte. A défaut par lui d'avoir repris possession des explosifs ou engins dans le délai ci-dessus fixé, la destruction pourra avoir lieu sur l'ordre du parquet ou du juge d'instruction.

b) S'il y a contestation sur la personne du légitime propriétaire de produits volés, détournés ou présumés tels, les intéressés pourront s'entendre dans les quarante-huit heures de la découverte pour faire enlever, à leurs frais et sous leur responsabilité, les objets saisis et les faire déposer provisoirement dans un magasin dûment autorisé. A défaut par les intéressés de s'être entendus sur ce point dans le délai ci-dessus fixé, la destruction pourra être ordonnée par le parquet ou le juge d'instruction.

Dans tous les cas où la destruction aura lieu, il sera fait préalablement une description aussi précise que possible des cartouches ou engins.

ART. 348. — Les mesures à prendre, soit pour le dépôt temporaire des produits saisis et confisqués par l'autorité judiciaire ou administrative, soit pour la destruction de ces produits, seront réglées par le Ministre de l'Agriculture, de concert, s'il y a lieu, avec le Ministre de la Guerre.

ART. 349. — Lorsque des produits explosifs menaceront la sécurité publique, sans qu'aucune contravention puisse être relevée, les bourgmestres ou les gouverneurs pourront ordonner la saisie de ces produits, leur dépôt temporaire dans un magasin ou un endroit propices, ou leur destruction.

Le dépôt temporaire s'effectuera de la même manière que celui prévu à l'article précédent, mais il ne pourra excéder cinq jours. Si, ce délai écoulé, les intéressés n'ont pas repris la marchandise saisie, à leurs frais et sous leur responsabilité, la destruction pourra être ordonnée par les bourgmestres ou les gouverneurs.

Dans tous les cas où la destruction serait jugée utile, ces autorités prendront au préalable l'avis d'un expert, ou celui d'un inspecteur des établissements dangereux.

ART. 350. — Tous frais occasionnés en exécution des articles 347, 348 et 349 seront à la charge de la personne pénalement ou civilement responsable de la contravention, ou à charge du propriétaire des explosifs, s'il n'y a pas contravention.

ART. 351. — Les infractions aux dispositions du présent

règlement, aux instructions administratives et aux arrêtés pris en exécution de l'une ou de l'autre d'entre elles, ainsi qu'aux prescriptions des arrêtés d'autorisation, seront punies des peines comminées par la loi du 15 octobre 1881 et, s'il y a lieu, des peines établies par la loi du 22 mai 1886.

En cas de vol ou détournement de tout produit explosif, le patron, industriel, directeur d'exploitation ou la personne jouissant d'une autorisation quelconque sera tenue d'en informer aussitôt la police locale et le Procureur du Roi. A défaut de le faire dans les vingt-quatre heures de la constatation de l'infraction, elle encourra les pénalités prévues au paragraphe précédent.

Dans tous les cas, lesdites pénalités seront appliquées sans préjudice au retrait de l'autorisation qui pourra être prononcé par l'autorité administrative.

ART. 352. — Sauf les exceptions prévues aux articles 45 et 275, le présent règlement entrera en vigueur le 1^{er} février 1895.

ART. 353. — Seront abrogés, à partir de la même date, les arrêtés royaux du 1^{er} décembre 1891, du 25 février et du 20 août 1892. Toutefois, sauf stipulations contraires, les arrêtés ministériels de reconnaissance et de classement, pris en exécution de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1891, subsistent.

ART. 354. — Il n'est rien changé par le présent règlement aux dispositions qui concernent les substances explosives appartenant aux magasins et établissements militaires.

ART. 355. — Notre Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics, et Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ostende, le 29 octobre 1894.

LÉOPOLD.

Par le Roi .

*Le Ministre de l'Agriculture,
de l'Industrie et des Travaux Publics,*

LÉON DE BRUYN.

Le Ministre des Chemins de fer,

Postes et Télégraphes,

J. VANDEN PEERBOOM.

§ 13. — Arrêté royal du 28 janvier 1895.

PRODUITS EXPLOSIFS

REGLEMENTATION

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu les articles 142, 174, 181, 186 et 191, §§ 4 et 5, de l'arrêté royal du 29 octobre 1894, portant Règlement général sur les produits explosifs;

Vu le rapport de la Commission ministérielle chargée d'étudier les questions relatives au transport, au stationnement et au transbordement des produits explosifs dans l'Escaut maritime;

Vu le rapport du service de l'Inspection générale des établissements dangereux, insalubres ou incommodes;

Attendu qu'il résulte de ces rapports que le transbordement des produits explosifs par des moyens mécaniques peut présenter certaines difficultés pratiques;

Attendu que l'on pourrait se trouver dans la nécessité de permettre le transbordement des produits explosifs dans des rades autres que celles où il s'effectue actuellement;

Attendu qu'il convient de prescrire une escorte de deux hommes à bord des bateaux, chargés de produits explosifs, en stationnement dans l'Escaut maritime, afin que la garde de ceux-ci puisse être assurée la nuit comme le jour;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie, du Travail et des Travaux Publics;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — En cas de nécessité, le Ministre pourra désigner d'autres rades que celles de la Pipe de Tabac et de Liefkenshoek, pour y effectuer le transbordement des produits explosifs.

Les dispositions des articles 142, alinéas 5 et 6, 174, 181 et 186 de l'arrêté royal du 29 octobre 1894 seront applicables aux

bateaux stationnant ou transbordant des produits explosifs dans ces rades.

ART. 2. — La disposition suivante est intercalée entre les §§ 2 et 3 de l'article 186 de Notre arrêté du 29 octobre 1894 :

« Les bateaux en stationnement dans l'Escaut maritime devront avoir au moins deux soldats à bord, afin que la garde de ces bateaux puisse être assurée la nuit comme le jour. »

ART. 3. — Les §§ 4 et 5 de l'article 191 de Notre arrêté du 29 octobre 1894 sont remplacés par les suivants :

« Le transbordement, sur l'Escaut maritime, de quantités d'explosifs ne dépassant pas 1,000 kilogrammes pourra toujours s'effectuer à bras.

» Si les quantités à transborder dépassent 1,000 kilogr., les caisses et les barils seront arrimés dans une cage fermée, qui sera élevée mécaniquement et descendue de même dans le bâtiment à charger. Le poids total des cages et de leur contenu ne pourra excéder 500 kilogrammes. Les câbles employés seront en bon état; leur circonférence aura 100 millimètres au moins s'ils sont en chanvre, et 50 millimètres au moins s'ils sont en fer ou en acier; ils seront soigneusement vérifiés avant leur emploi.

» Toutefois, si les dispositions du navire rendaient impossible ou difficile le transbordement au moyen de cages, le gouverneur pourra autoriser le transbordement à bras, au moyen de plates-formes de dimensions suffisantes et étagées à 80 centimètres de distance. L'emploi de ces plates-formes pourra être combiné avec celui de planches-glissières; celles-ci seront construites de façon que les colis ne puissent s'en échapper.

» Le mode de transbordement sera proposé par l'expéditeur dans sa demande d'autorisation. »

Donné à Bruxelles, le 28 janvier 1895.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie,
du Travail et des Travaux Publics,*

LÉON DE BRUYN.

§ 14. — Arrêté royal du 30 septembre 1895.

PRODUITS EXPLOSIFS

RÈGLEMENTATION

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'arrêté royal du 29 octobre 1894, portant Règlement général sur les fabriques, les dépôts, le débit, le transport, la détention et l'emploi des produits explosifs;

Vu l'arrêté royal du 25 mai 1895, créant le Ministère de l'Industrie et du Travail;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Industrie et du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. — La disposition suivante est ajoutée à l'article 137 du Règlement précité du 29 octobre 1894 :

« 4^o Informer de la date du départ, 24 heures au moins avant celui-ci, l'inspecteur des explosifs à Anvers, pour les transports à effectuer par le Bas-Escaut, à partir de cette ville. »

Notre Ministre de l'Industrie et du Travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Paris, le 30 septembre 1895.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Industrie et du Travail,

A. NYSENS.

§ 15. — Arrêté royal du 18 décembre 1896.

PRODUITS EXPLOSIFS

RÈGLEMENTATION

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu les articles 196, 198, 201, 210, 218 et 329 de l'arrêté

royal du 29 octobre 1894 portant réglementation générale sur les explosifs ;

Considérant que la pratique a fait ressortir la nécessité de modifier certaines prescriptions de l'arrêté royal précité, soit en vue de faire cesser des interprétations erronées, soit pour permettre une meilleure utilisation du matériel de chemin de fer ou pour améliorer les conditions de la surveillance des transports d'explosifs et de la manutention des colis ;

Vu le rapport du Comité institué par les départements des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics à l'effet de reviser les articles 196 et autres du Règlement général sur les explosifs ;

Vu les propositions de M. l'inspecteur général des explosifs ;

Revu l'arrêté royal du 28 janvier 1895, introduisant des dispositions nouvelles concernant le transbordement dans l'Escaut maritime ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et de Notre Ministre de l'Industrie et du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — L'article 146 est complété comme suit :

« *Interdiction des spiritueux ; état des ouvriers.*

« Il est défendu de consommer des spiritueux pendant les chargements ou déchargements et d'employer à ces travaux des ouvriers pris de boisson ou fatigués par un travail antérieur. »

ART. 2. — L'article 167 est complété comme suit :

« Indépendamment de l'escorte réglementaire, les transports de dynamites proprement dites seront accompagnés d'un délégué de l'expéditeur ou de son représentant, compétent en matière d'explosifs. Ce délégué, qui devra être agréé par le gouverneur, aura pour mission de surveiller la marchandise pendant le transport et, surtout, pendant les chargements et déchargements.

» Le chef d'escorte aura à se conformer, sous ce rapport, aux indications de ce délégué.

» Les chefs des escortes civiles, mentionnés à l'article 166, pourront, moyennant agréation, remplir en même temps les fonctions de délégué. »

ART. 3. --- La disposition intercalée, en vertu de Notre arrêté du 28 janvier 1895, entre les §§ 2 et 3 de l'article 186 du Règlement général, est complétée comme suit :

« Les bateaux stationnant sur l'Escaut maritime devront avoir au moins deux convoyeurs civils ou deux soldats à bord, afin que la garde de ces bateaux puisse être assurée la nuit comme le jour.

» Il y aura constamment un fonctionnaire sur le pont de chaque bateau. »

ART. 4 à 9

ART. 10. — Le § 1^{er} de l'article 329 est remplacé par la disposition suivante :

« Lorsque les transports doivent être accompagnés d'une escorte (art. 165 à 168, art. 186 et 223), l'expéditeur ou son représentant fera les diligences nécessaires pour que l'escorte reçoive le transport à l'extrême frontière, ou au premier bureau d'arrivée, s'il s'agit d'importation par chemin de fer. »

Nos Ministres des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et de l'Industrie et du Travail sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 18 décembre 1896.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDEN PEERBOOM.

Le Ministre de l'Industrie et du Travail,

A. NYSENS.

§ 16. — Arrêté royal du 25 octobre 1897.

REGLEMENT GÉNÉRAL SUR LES EXPLOSIFS.

MODIFICATION A L'ARTICLE 177.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'article 177 du Règlement général du 29 octobre 1894, sur les explosifs, dont le § 2 stipule que « sur les voies navigables en général, tout bateau en marche ou en stationnement portera, du coucher au lever du soleil et d'une manière permanente en temps de brouillard, outre les feux réglementaires ordinaires, deux feux rouges visibles tout autour de l'horizon à la distance d'un mille marin au moins, fixés au mât et disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre, à 1^m50 au moins de distance » ;

Considérant que le Règlement du 31 mars 1897, ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, prescrit notamment qu'un bateau qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qui est échoué près d'un chenal ou dans un chenal doit, pendant la nuit, porter, outre les feux réglementaires, deux feux rouges disposés verticalement et placés à 1^m83 l'un de l'autre au moins ;

Considérant que cette prescription est applicable en vertu de l'article 5 du Règlement du 24 juillet 1892, à la partie belge de l'Escaut en aval du « Melkhuis » et qu'ainsi un même signal optique donnerait, dans cette partie, deux indications différentes ;

Attendu qu'il importe que le navigateur ne soit pas exposé, la nuit, à confondre un bâtiment désemparé ou échoué avec un navire ayant des explosifs à bord ;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Industrie et du Travail et de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE UNIQUE. — Le § 2 de l'article 177 du Règlement général du 29 octobre 1894, sur les explosifs, est remplacé par la disposition suivante :

« Toutefois, sur les voies navigables en général, tout bateau en marche ou en stationnement portera, du coucher au lever du soleil et d'une manière permanente en temps de brouillard, outre les feux réglementaires ordinaires, trois feux hissés au mât et disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre, à un mètre au moins de distance entre eux ; le feu supérieur et le feu inférieur seront blancs, le feu du milieu sera rouge. Ces feux devront être visibles, tout autour de l'horizon, à une distance d'un mille marin au moins. »

Nos Ministres de l'Industrie et du Travail et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 25 octobre 1897.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Industrie et du Travail,

A. NYSSENS.

Le Ministre des Chemins de fer,

Postes et Télégraphes,

J. VANDEN PEEREBOOM.

§ 17. — Arrêté royal du 3 juin 1898.

PRODUITS EXPLOSIFS

RÉGLEMENTATION

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Revu l'arrêté royal du 29 octobre 1894, portant réglementation générale sur les explosifs ;

Considérant que l'article 117, relatif à l'emballage des nitrocelluloses, ne stipule rien quant au poids maximum des colis de nitrocelluloses non comprimées ;

Considérant que les explosifs difficilement inflammables, tout en étant brisants comme les dynamites et soumis au même

régime aux points de vue de l'emmagasinage et de l'emploi, présentent beaucoup moins de danger ; — que rien ne s'oppose dès lors à ce que, dans les magasins *C* et *D* autorisés pour dynamite, on puisse remplacer celle-ci, en tout ou en partie, par le même poids d'explosifs difficilement inflammables ;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Industrie et du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — Le paragraphe 3 de l'article 117 du Règlement général du 29 octobre 1894 est complété par les dispositions suivantes :

« Pour les transports à l'intérieur du pays, les nitrocelluloses non comprimées devront satisfaire, en ce qui concerne la limite du poids des colis, aux prescriptions du deuxième alinéa qui précède.

» Pour les colis destinés à l'exportation, le poids brut pourra atteindre 90 kilogrammes si la marchandise contient au moins 35 pour cent d'eau. »

ART. 2 ET 3. —

ART. 4. — Notre Ministre de l'Industrie et du Travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 3 juin 1898.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Industrie et du Travail,

A. NYSSENS.

§ 18. — Arrêté ministériel du 30 avril 1899.

SERVICE DES EXPLOSIFS

Le Ministre de l'Industrie et du Travail,

Vu l'article 3 de l'arrêté royal du 29 octobre 1894, portant qu'un arrêté ministériel contiendra la liste et le classement des

produits explosifs reconnus officiellement à la date dudit arrêté royal ;

Revu les listes contenues dans les arrêtés ministériels du 31 octobre 1894 et du 30 janvier 1895, pris en exécution de l'article 3 prémentionné ;

Considérant que depuis la promulgation de ce dernier arrêté la liste des explosifs reconnus a subi de nombreuses modifications et additions ;

Considérant que l'expérience a fait reconnaître la nécessité de soumettre à la reconnaissance officielle les amorces électriques avec détonateur ;

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — La nomenclature des produits explosifs reconnus et leur classement au point de vue du règlement sont établis comme suit :

Première classe.

Poudres.

1. Poudre noire ordinaire, à canon, de tir, de chasse, etc., de toutes provenances ;
2. Poudre brune ou poudre chocolat, de toutes provenances ;
3. Fortis n^{os} 2, 3 et 4 de la Société anonyme des Poudrières Belges, à Hérenthals ;
4. Safety blasting powder, de la Société Pigou, Wilks et Laurence ;
5. Lithotrite, de M. Cornet, à Verviers ;
6. Pudrolithe, de M. Ghinijonet, à Ougrée ;
7. Pyronitrine, de la Société « la Pyronitrine » ;
8. Lithofacteur, de M. Anciaux, à Héவில் ;
9. Néoclastite, de M^{me} Yonck¹, à Jambes ;
10. Poudre de bois ou poudre Schultze, de la Société Cooppal et C^{ie}, à Wetteren ;
11. Poudre de chasse Cooppal, colorée (en rose, violet, bleu, vert, etc.) ;
12. Poudre de chasse Cooppal (grise ou blanche) ;

¹ En remplacement des Néoclastites n^{os} 1 et 2 du sieur Yonck.

13. Poudre de guerre sans fumée dite L³, de la Société Coop-pal et C^{ie} ;
14. Poudre sans fumée pour tir en blanc, de la Société Coop-pal et C^{ie} ;
15. Poudres sans fumée de chasse ou de guerre, de MM. Wolff et C^{ie}, à Walsrode ;
16. Poudre Schultze, de la société « The Schultze Gunpowder Cy L^d », à Londres ;
17. Poudre G. B. de M. Georges Bonjour, à Monceau-Imbre-chies ;
18. Poudre E. C., de la Société « E. C. Powder Cy L^d », à Londres ;
19. Poudres sans fumée SS, SR, SK et SV, de la Société « The Smokeless Powder Cy », à Londres ;
20. Poudre de guerre sans fumée Troisdorf, pour armes à feu portatives, de la Société « Rheinisch-Westfälische Sprengstoff Actien Gesellschaft », à Cologne ;
21. Poudre de chasse sans fumée Troisdorf, de la même Société ;
22. Poudre sans fumée dite Balistite, de la Société anonyme espagnole de dynamite et de produits chimiques de Galdacano (Bilbao) ;
23. Poudre de guerre sans fumée « Normale », de la Société « Aktiebolaget Svenska Krutfabrierna », à Landskrona (Suède) ;
24. Poudre de chasse sans fumée « Normale », de la même Société ;
25. Poudres sans fumée marques M 88/91, M 91/93, M 91/94 R. G. P., de la Société « Vereinigte Köln'Rottweiler Pulverfabriken », à Rottweil (Wurtemberg) ;
26. Poudres : de chasse ; W. P. ; D. R. P. (en tuyaux) ; R. R. P. (en tuyaux) ; Cordite de la même Société ;
27. Poudre sans fumée dite Cordite, pour armes à feu portatives ou pour canons, de la Société « Kynoch Limited », à Birmingham ;
28. Poudres de chasse sans fumée dites Müllerite et Clermo-nite, de la Société Müller et C^{ie}, à Liège ;
29. Les cartouches à blanc qui ne satisfont pas aux conditions spécifiées au 7^o de la 6^e classe de la présente liste ;

30. Les cartouches à enveloppe non rigide et les cartouches primitivement de sûreté qui auraient perdu ce caractère par une cause quelconque (altération de l'enveloppe, corrosion, fendillement, déchirure, etc.) ;

31. Les cartouches pour canons dépourvues de fusée, celle-ci étant remplacée par un bouchon fileté fermant exactement l'œil du projectile ;

32. Les projectiles dépourvus de fusée, celle-ci étant remplacée par un bouchon fileté fermant exactement l'œil du projectile :

33. Poudre de chasse sans fumée Ambérite n° 2 de la Société anonyme Curtes's et Harvey L^d, à Londres ;

34. Poudre de chasse sans fumée Cannonite n° 2 de la même Société ;

35. Poudre de chasse sans fumée dite Lanite de la Société anonyme de dynamite Nobel à Turin ;

36. Poudre de chasse sans fumée dite Sporting Ballistite de la Société Nobel's Explosives C^o L^d, à Glasgow.

2^e Classe

Dynamites.

A. — DYNAMITES PROPREMENT DITES.

1. Dynamites à la guhr de toutes provenances, pourvu qu'elles ne contiennent pas plus de 75 p. c. de nitroglycérine ;

2. Dynamites diverses d'Arendonck, de Baelen-sur-Nèthe et de Matagne-la-Grande ;

3. Ablonites n^{os} 1, 2 et 0 0 d'Ablon ;

4. Gélatine explosive ou dynamite-gomme supérieure ; Dynamite-gomme ; Guhr imprégnée ; Gélignite ou dynamite Transvaal Ia, de la Société générale pour la fabrication de la dynamite à Paris ;

5. Gélatine explosive ou gomme pure ; Dynamite-gomme ; Gélignite ou dynamite-gomme n° 2 ; Carbonite, des Sociétés allemandes suivantes :

I. Dynamit-Actien-Gesellschaft, vormals Alfred Nobel, à Hambourg ;

II. Rheinische Dynamitfabrik, à Opladen ;

III. Deutsche Sprengstoff-Actien-Gesellschaft, à Hambourg ;

- IV. Sprengstoff-Actien-Gesellschaft Carbonit, à Hambourg ;
- V. Rheinisch-Westfälische Sprengstoff-Actien-Gesellschaft, à Cologne ;
- VI. Actien Gesellschaft Siegener Dynamitfabrik, à Cologne ;
- VII. Sprengstoff Gesellschaft Kosmos, à Hambourg ;
- 6. Dynamites-gélatines n^{os} 1 et 2, fabriquées à Anzhausen, par la Société « Sprengstoffwerke D^r R. Nahnsen u. C^o, à Hambourg ;
- 7. Gélignites n^{os} 1, 2 et 3 et dynamite de sûreté, fabriquées à Reinsdorf près Wittenberg et à Haltern (Westphalie), par la Société « Westfälische-Anhaltische Sprengstoff-Actien-Gesellschaft, à Wittenberg.
- 8. Gélatines-dynamites n^{os} 1 et 2, Gélignite ;
- 9. Gélatines-dynamites pour l'Australie ;
- 10. Gomme pure, Phénix n^o 1, de la Société Sprengstoffwerke D^r R. Nahnsen et C^o à Hambourg.

B. — NITROCELLULOSES.

- 1. Coton-poudre de guerre pulvé, de toutes provenances ;
- 2. Coton nitré pour collodion ou pour gélatines explosives, de toutes provenances ;
- 3. Fulmicoton comprimé de toutes provenances ;
- 4. Tonite, de la Société Coopal et C^{ie}.

C. — DIVERS.

- 1. Explosif Street ou Streetite, type 41, de la Société des produits chimiques et d'explosifs Bergès, Corbin et C^{ie}, à Chedde (France) ;
- 2. Explosifs Street ou Streetites, 90 et 120 de la même Société.

3^e Classe.

Explosifs difficilement inflammables.

- 1. Explosif Favier n^o 1 ; Explosif Favier n^o 2 (antigrisou Favier) ; Explosif Favier n^o 3 ; Favier n^o 0 pour roches et Favier n^o 0 antigrisou, de la Société belge des Explosifs Favier, à Vilvorde ;
- 2. Sécurité n^o 2, de la Société « The Flameless Explosives Cy L^d » ;

3. Veltérines n^{os} 1 et 2, de la Société Boinet et C^{ie}, à Viesville¹;
4. Dahmenite A ou Victorite, de la Société « Castrop^{er} Sicherheits-Sprengstoff Actien-Gesellschaft », à Castrop (Westphalie)²;
5. Nitroferrites n^{os} 1, 2 et 3, de M. P.-J. Cornil, à Chatelet;
6. Bellite, de M. Carl Lamm;
7. Tritorites n^{os} 1 et 2, de M. Ghinijonet, à Ougrée;
8. Fractorite, de la Société anonyme de Dynamite de Matagne;
9. Explosif de sûreté S. S. P., de la Société Müller et C^{ie};
10. Explosifs de Casteau n^{os} 1 et 2³;
11. Flamivore, de la Société anonyme des Poudres et Dynamites, à Arendonck;
12. Minolite, de M. Paul Cornet, à Verviers;
13. Poudres blanches Cornil, n^{os} 1, 2 et 3;
14. Westphalites n^{os} 1 et 2, fabriquées à Reinsdorf près Wittenberg et à Sinsen (Westphalie), par la Société « Westfälisch-Anhaltische Sprengstoff-Actien-Gesellschaft », à Wittenberg;
15. Baelenite de la Compagnie « La Forcite », à Baelen s/Nethe;
16. Densite n^o 1, de M. Ghinijonet, à Ougrée;
17. Yonckites n^{os} 1, 2 et 3, de M^{me} Yonck, à Jambes;
18. Macarite, de M. Ghinijonet, à Ougrée;
19. Densites, de M. Ghinijonet, à Ougrée;
20. Perforites I, II, III, IV, de M. von Dahmen, à Vienne;
21. Wallonite n^o 1, de M. Ansay, à Trooz.

4^e Classe.

Détonateurs.

1. Détonateurs proprement dits, quelle qu'en soit la provenance;
2. Amorces électriques avec détonateur reconnues officiellement, à savoir :
 - a) Amorces électriques avec détonateur, de la « Société Nobel's Explosives C^o L^d », à Glasgow;
 - b) Amorces électriques avec détonateur, de M. Ghinijonet, à Ougrée;

1 En remplacement des poudres Garnier n^{os} 1 et 2.

2 En remplacement de la Dahménite, de la Société Dahmen et C^{ie}.

3 En remplacement des poudres Lebeau n^{os} 1 et 2.

c) Amorces électriques avec détonateur à haute et à basse tension, de la Société « The Electric Blasting Apparatus C^o, à Cinderford ;

d) Amorces électriques avec détonateur de la Société « The Patent Elektric Shot Firing C^o », à Chesterfield ;

e) Amorces électriques avec détonateur de la Société « Fabrik Elektrischer Zünder », à Cologne ;

f) Amorces électriques avec détonateur de M. R. Linke, à Spandau ;

g) Amorces électriques avec détonateur de tension et de quantité, de la « Société française des Munitions », à Paris.

3. Pétaards pour signaux de chemin de fer, de toutes provenances.

5^e Classe.

Artifices.

1. Artifices de joie ou de signaux ;
2. Mèches de sûreté, non amorcées, pour mineurs ;
3. Amorces électriques sans détonateur ;
4. Etoupilles à friction ou à percussion ;
5. Bonbons fulminants ;
6. Pois fulminants ;
7. Amorces pour briquets ou pour jouets d'enfants.

6^e Classe.

Munitions de sûreté.

1. Cartouches de guerre métalliques ;
2. Cartouches métalliques pour tir en blanc, chargées en poudre sans fumée et à balle en cellulodine ;
3. Cartouches de chasse à douille rigide ;
4. Cartouches de revolver et cartouches Flobert à balle ou à plombs ;
5. Amorces (capsules chargées) ;
6. Appareils percutants (godets amorcés, broches amorcées) ;
7. Cartouches à blanc pour armes à feu portatives, à douille rigide, pourvu qu'elles soient hermétiquement fermées par une

ou plusieurs bourres serrantes, en feutre élastique, d'une épaisseur totale de 5 millimètres au moins, ou bien, qu'étant à douille métallique, elles soient fermées par une ou plusieurs bourres serrantes, d'une épaisseur totale d'un millimètre au moins, et que l'étui métallique soit soigneusement serti sur la bourre ;

8. Allumeurs de sûreté Davey, Bickford et C^e ;

9. Fusées de projectiles, pourvues d'un dispositif empêchant leur fonctionnement lorsqu'elles ne doivent pas être utilisées.

Les douilles vides amorcées, pour cartouches de guerre ou de chasse, sont considérées comme marchandises ordinaires.

Il est entendu que les poudres ou explosifs quelconques, chargés dans les projectiles et dans les cartouches pour armes à feu portatives ou pour canons, doivent avoir été reconnus officiellement.

ART. 2. — Le présent arrêté abroge ceux du 31 octobre 1894 et du 30 janvier 1895, ainsi que les divers arrêtés de reconnaissance et de classement pris postérieurement à cette dernière date.

Bruxelles, le 30 avril 1899.

COOREMAN.

CHAPITRE XII

Le Mouvement maritime et commercial du Port d'Anvers

La Navigation¹.

La Belgique qui, malgré la faiblesse de sa population, occupe dans le monde économique une place éminente, n'a fait, jusqu'ici, malheureusement, aucun effort sérieux pour développer sa marine marchande et la mettre en rapport avec la situation commerciale du pays. Une très haute personnalité, dont les vues sont toujours larges, dont la prévoyance est toujours en éveil, et qui sait opposer aux préjugés et à l'esprit de routine une persévérance bienfaisante, a témoigné récemment, et à plusieurs reprises, l'intérêt qu'Elle prend à la création en Belgique d'une active industrie navale. Espérons que cette auguste influence triomphera une fois de plus d'une insouciance préjudiciable aux intérêts économiques du pays.

Comme l'indique le tableau suivant, la Belgique n'avait en 1901 que 72 navires marchands, jaugeant 110,457 tonneaux :

Effectif de la marine marchande belge.

Années	Nombre de navires			Tonnage des navires			Tonnage moyen par navire	
	a voiles	a vapeur	Totaux	a voiles	a vapeur	Totaux	a voiles	a vapeur
1860	108	8	116	28,857	4,254	33,111	267	532
1870	55	12	67	20,648	9,501	30,149	375	791
1880	24	42	66	10,442	65,224	75,666	435	1,533
1890	10	46	56	4,393	71,533	75,946	439	1,555
1900	4	69	73	741	112,518	113,259	185	1,631
1901	6	66	72	1,121	109,336	110,457	187	1,637

¹ Nous avons eu maintes fois recours, pour l'établissement des renseignements statistiques compris dans ce chapitre, aux substantiels rapports de la Chambre de commerce d'Anvers. Nous mentionnerons aussi le bon ouvrage de M. EDOUARD DRISS, intitulé : *Anvers et la Belgique maritime.*

Si, depuis 1860, l'importance de nos bateaux a augmenté, leur nombre a diminué; il reste à peu près stationnaire depuis trente ans : le nombre des voiliers est descendu à 6, tandis que les steamers ont progressé de 12 à 66.

Nous opposons à ces chiffres le tableau suivant qui indique la progression suivie, depuis 1816, par la marine marchande du monde :

Statistique de la marine marchande mondiale.

Années	Steamers	Voiliers	Totaux
1816 . . . T ^v .	1,500	3,415,100	3,416,600
1830 . . . »	30,200	4,016,000	4,046,200
1840 . . . »	97,000	4,556,000	4,653,000
1850 . . . »	216,800	6,983,900	7,200,700
1860 . . . »	764,600	10,712,900	11,476,600
1870 . . . »	1,709,100	12,352,600	14,061,700
1880 . . . »	4,745,700	13,267,300	18,013,200
1890 . . . »	8,286,747	10,540,051	18,826,798
1900 . . . »	12,165,251	8,347,596	20,512,847

Nous donnons ci-dessous un tableau indiquant le tonnage des arrivages dans les principaux ports de l'Europe. Il en résulte que le port d'Anvers qui, en 1870, occupait la sixième place, passait à la quatrième en 1890, et se trouvait au troisième rang en 1900 — n'ayant plus devant lui que Londres et Hambourg.

Arrivages dans les principaux ports de l'Europe.

PORTS	1860	1870	1880	1890
Amsterdam . . . T ^v .	406,236	405,109	1,076,887	1,484,250
Anvers »	546,444	1,362,606	3,063,825	4,506,277
Bordeaux »	321,133	514,437	1,012,880	1,091,097
Brème »	568,316	660,089	1,169,466	1,733,809
Dunkerque »	280,758	411,721	765,968	1,256,518
Gènes ¹ »	773,858	1,392,301	1,495,260	2,612,841
Hambourg »	948,154	1,389,789	2,766,806	5,202,825
Havre »	1,042,336	1,206,292	1,969,857	2,159,213
Londres »	2,981,410	4,089,366	5,970,341	7,708,705
Liverpool »	2,414,689	3,416,933	4,913,324	5,782,351
Marseille »	1,060,093	1,523,187	2,080,710	2,647,962
Rotterdam »	592,978	1,026,348	1,681,650	2,918,425
Trieste »	717,296	960,103	1,111,931	1,471,464

¹ Cabotage compris en 1870.

PORTS	1895	1898	1899	1900
Amsterdam . . . Tx.	1,281,669	1,337,365	1,812,500	2,494,720
Anvers »	3,322,262	6,432,043	6,872,848	6,720,150
Bordeaux »	799,201	1,022,402	975,102	1,059,403
Brême »	2,183,274	2,464,800	2,406,748	2,494,059
Dunkerque »	1,178,243	1,448,518	1,365,826	1,341,607
Gènes »	3,965,685	3,632,143	3,816,890	....
Hambourg »	6,254,403	7,354,112	7,768,000	8,037,514
Havre »	2,031,023	2,292,041	2,175,691	2,114,926
Londres »	8,435,676	9,437,764	9,437,950	9,580,854
Liverpool »	5,598,341	6,170,450	6,132,187	6,001,563
Marseille »	2,613,743	4,291,664	4,699,168	....
Rotterdam »	4,177,478	5,751,393	6,143,833	6,339,974
Trieste »	1,739,055	—	—	....

Arrivages en 1870 :

Londres	4,089,366
Liverpool	3,416,933
Marseille	1,523,187
Gènes	1,392,301
Hambourg	1,389,789
Anvers	1,362,606

Arrivages en 1890 :

Londres	7,708,705
Liverpool	5,782,351
Hambourg	5,202,825
Anvers	4,506,277
Rotterdam	2,647,962

Arrivages en 1900 :

Londres	9,580,854
Hambourg	8,037,514
Anvers	6,720,150
Rotterdam	6,359,794
Liverpool	6,001,563

Le port de Liverpool qui, depuis de longues années, occupait le second rang, se voit donc distancé, en 1900, par Anvers et Rotterdam ; Marseille recule considérablement, tandis que les progrès de Rotterdam sont remarquables — et effrayants pour Anvers. Le port néerlandais n'occupait que le huitième rang en 1870 ; il passait au sixième en 1890, et nous le trouvons ensuite au quatrième, serrant de près son rival belge.

MOUVEMENT MARITIME

ARRIVAGES AU PORT D'ANVERS.

Par catégories de navires.

Années	Voiliers	Tonnage	Steamers	Tonnage	Totaux		Tonnage moyen
					Navires	Tonnage	
1840	1,038	159,540	120	19,751	1,158	179,291	153
1850	1,124	104,840	282	53,319	1,406	239,165	168
1860	2,137	406,834	410	139,610	2,547	546,444	213
1870	2,222	689,741	1,745	722,865	3,967	1,362,606	330
1871	3,335	765,125	2,099	1,058,990	5,434	1,824,115	333
1872	1,960	559,102	2,219	1,082,551	4,179	1,641,653	347
1873	2,203	650,533	2,615	1,441,703	4,818	2,062,236	422
1874	1,826	539,594	2,617	1,517,928	4,443	2,057,522	470
1875	1,532	496,887	2,717	1,649,910	4,249	2,146,797	505
1876	1,394	511,516	3,016	1,969,255	4,410	2,480,771	555
1877	1,311	510,539	2,925	1,939,298	4,236	2,449,837	574
1878	1,223	555,742	3,045	2,163,895	4,268	2,721,637	606
1879	1,175	620,218	2,892	2,287,498	4,067	2,907,716	715
1880	1,317	563,263	3,158	2,500,562	4,475	3,063,825	684
1881	959	477,901	2,963	2,398,478	3,922	2,876,379	735
1882	964	464,882	3,292	2,936,662	4,256	3,401,544	801
1883	663	350,904	3,700	3,437,191	4,363	3,788,095	868
1884 ¹	454	438,274	3,874	3,032,599	4,328	3,470,873	802
1885	534	355,084	3,886	3,067,088	4,420	3,422,172	775
1886	612	334,398	3,559	3,096,892	4,171	3,431,290	858
1887	1,034	624,373	3,369	3,071,081	4,403	3,695,454	839
1888	983	379,024	3,503	3,541,686	4,486	3,920,710	876
1889	949	356,041	3,608	3,756,715	4,557	4,112,756	903
1890	849	249,250	3,879	4,257,027	4,728	4,506,277	953
1891	800	361,429	3,773	4,398,988	4,573	4,760,417	1045
1892	648	205,611	3,756	4,252,232	4,404	4,457,843	1012
1893	609	180,709	3,872	4,440,081	4,481	4,620,790	1031
1894	660	284,925	4,061	4,717,779	4,721	5,002,704	1080
1895	574	236,720	4,136	5,085,542	4,710	5,322,262	1130
1896	567	178,540	4,480	5,607,122	4,987	5,785,662	1141
1897	604	237,378	4,642	5,970,837	5,246	6,208,215	1184
1898	637	307,233	4,721	6,144,810	5,358	6,452,043	1204
1899	670	316,078	4,943	6,556,770	5,613	6,872,848	1224
1900	571	277,803	4,843	6,442,347	5,414	6,720,150	1240

1 Tonnage Moorsom.

Par pavillon.

Pavillon	1880		1890		1899		1900	
	Na-vires	Tonnage	Na-vires	Tonnage	Na-vires	Tonnage	Na-vires	Tonnage
Allemand . . .	439	275,856	684	777,606	891	1,432,068	908	1,584,708
Américain . . .	33	46,040	11	17,802	2	5,534	1	2,470
Anglais . . .	2,292	1,718,779	2,624	2,565,755	3,013	3,689,427	2,732	3,210,678
Autrichien . . .	8	3,450	4	3,596	25	43,705	34	61,637
Belge . . .	288	338,491	298	483,689	360	489,293	372	521,183
Danois . . .	267	116,408	163	142,735	179	157,821	137	140,896
Espagnol . . .	98	53,598	54	50,074	60	72,178	64	91,071
Français . . .	184	82,294	159	137,871	127	118,753	138	145,415
Grec . . .	4	4,391	27	41,359	22	40,678	28	52,722
Hollandais . . .	111	38,650	49	30,766	170	183,295	185	191,205
Italien . . .	72	41,056	5	26,273	28	37,386	25	36,129
Japonais . . .	—	—	—	—	40	163,433	47	192,987
Norvégien . . .	340	141,824	256	111,600	251	181,388	309	212,442
Portugais . . .	20	8,906	11	5,181	14	28,502	7	12,707
Roumain . . .	—	—	—	—	—	—	1	1,767
Russe . . .	73	29,105	33	18,927	68	66,148	44	49,447
Suédois . . .	252	109,527	152	79,809	182	129,225	212	181,327

Par provenance.

Provenance	1880			1890			1899			1900		
	Belges	Etran-gers	Total	Belges	Etran-gers	Total	Belges	Etran-gers	Total	Belges	Etran-gers	Total
Afrique	7	27	34	5	27	32	15	3	18	25	7	32
Amér. du Nord . . .	92	419	511	111	126	237	54	294	348	53	262	315
Angleterre	72	1,331	1,403	37	1,656	1,693	92	2,134	2,226	98	2,212	2,310
Australie	0	0	0	0	44	44	0	69	69	0	48	48
Brésil	10	72	82	2	25	27	0	35	35	0	20	27
Chine	0	0	0	0	12	12	0	12	12	0	17	14
Espagne	49	203	252	41	198	239	59	324	383	61	283	345
France	27	151	178	25	173	198	44	114	158	35	120	154
Hollande	0	370	370	6	55	61	15	116	131	13	101	119
Indes orientales . . .	0	43	43	0	97	97	0	100	100	0	49	40
Indes occidentales . .	0	21	21	0	16	16	0	3	3	0	1	1
Japon	0	0	0	0	1	1	0	22	22	0	35	35
Méditerranée	4	104	108	20	132	152	39	177	216	23	144	167
Mer Pacifique	0	49	49	0	70	70	0	94	94	0	73	73
Mexique	0	5	5	0	0	0	0	9	9	0	5	5
Nord	14	997	1,011	21	1,005	1,026	23	1,044	1,067	40	975	1,015
Rio de la Plata	5	133	138	20	215	235	0	284	284	0	234	234
Turquie Mer N.	6	152	158	5	362	367	15	207	222	21	252	273
Haut de la riv.	0	69	69	1	21	22	2	21	23	2	34	36
En relâche	0	5	5	1	1	2	0	2	2	0	0	0
Navires lancés	2	0	2	0	2	2	0	0	0	1	0	1

TONNAGE DES NAVIRES ARRIVÉS A ANVERS.

TONNAGE		1897	1898	1899	1900
De 250 tonneaux et au-dessous . . .		311	326	339	306
» 251 » a 500 tonneaux . . .		652	658	621	498
» 501 » » 1000 » . . .		2,028	2,081	2,235	2,358
» 1001 » » 1500 » . . .		671	665	566	543
» 1501 » » 2000 » . . .		541	543	573	533
» 2001 » et au-dessus . . .		903	985	1,085	1,006

NAVIRES ENTRES DANS LES PORTS BELGES.

Années	Anvers	Ostende	Gand	Nieuport	Totaux	Tonnage
1840	1158	387	447	105	1797	237,294
1850	1406	489	171	96	2165	314,797
1860	2347	831	354	48	3780	667,287
1870	3967	1266	395	30	5658	1,575,293
1875	4249	1368	431	15	6066	2,440,681
1880	4175	1486	657	49	6667	3,571,182
1881	3922	1354	654	18	5948	3,362,364
1882	4256	1406	719	14	6395	3,941,920
1883	4363	1343	731	14	6451	4,313,754
1884	4328	1282	807	48	6465	4,972,987
1885	4420	1237	805	50	6512	4,072,048
1886	4171	1240	740	65	6216	4,094,026
1887	4403	1490	828	50	6771	4,574,421
1888	4486	1585	807	56	6934	4,916,375
1889	4557	1524	883	52	7016	5,165,615
1890	4728	1618	976	73	7395	5,774,672
1891	4573	1689	1063	78	7403	6,126,920
1892	4404	1597	1004	61	7066	5,771,210
1893	4481	1544	963	37	7022	5,999,739
1894	4721	1595	923	35	7274	6,513,798
1895	4710	1605	896	41	7252	6,859,736
1896	4987	1800	984	44	7815	7,483,356
1897	5246	2061	1027	54	8388	7,973,381
1898	5358	2007	1028	70	8463	8,326,484
1899	5613	2100	986	89	8783	8,702,290
1900	5414	2070	1163	62	8709	8,553,162

NAVIRES SORTIS DU PORT D'ANVERS.

PAVILLON	1880		1890		1899		1890	
	Chargés	Sur lest	Chargés	Sur lest	Chargés	Sur lest	Chargés	Sur lest
Allemand .	301	153	612	68	828	64	793	121
Américain .	23	11	9	3	1	1	0	1
Anglais .	1570	721	1933	707	2179	790	2041	661
Autrichien .	6	1	3	1	10	12	9	26
Belge . . .	255	38	271	28	292	58	305	68
Danois . . .	141	138	123	49	152	24	96	53
Espagnol . .	93	4	53	2	29	32	28	38
Français . .	130	51	153	10	105	24	103	34
Grec	2	2	3	24	1	19	2	27
Hollandais .	100	24	47	4	123	43	125	57
Italien . . .	22	42	11	15	8	17	5	23
Japonais . .	0	0	0	0	31	7	46	3
Norvégien . .	108	244	106	145	149	87	139	172
Portugais . .	19	2	11	0	14	1	8	0
Roumain . . .	0	0	0	0	0	0	0	1
Russe	9	69	25	8	46	16	31	15
Suédois . . .	102	166	115	34	145	32	141	78

NAVIRES SORTIS DU PORT D'ANVERS.

Destination	1850			1890			1899			1900		
	Belges	Etran-gers	Totaux	Belges	Etran-gers	Totaux	Belges	Etran-gers	Totaux	Belges	Etran-gers	Totaux
Voiliers.												
Smyrne et Athènes	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gènes et Livourne	5	10	15	0	3	3	0	1	1	0	0	0
Naples et Sicile	7	6	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trieste	0	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Venise	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gibraltar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres ports	0	1	1	0	12	12	0	4	4	0	1	1
Espagne	6	24	30	0	5	5	0	1	1	0	1	1
Portugal	10	3	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>France.</i>												
Havre et Rouen	0	46	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marseille	14	3	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bordeaux	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres ports	4	20	24	0	23	23	0	14	14	0	13	13
Suède et Norvège.	14	45	59	0	102	102	0	24	24	0	28	28
Danemark	0	7	7	0	28	28	0	7	7	0	9	9
<i>Mer du Nord.</i>												
Hambourg				0	14	14	0	3	3	0	3	3
Brême	0	78	78	0	1	1	0	2	2	0	0	0
Emden et Leer.				0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rostock	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Autres ports	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	2	2
<i>Baltique.</i>												
Ports prussiens	1	84	85	0	19	19	0	3	3	0	0	0
Riga	1	45	46	0	3	3	0	1	1	0	0	0
Cronstadt et Pétersbourg				0	1	1	0	2	2	0	0	0
Autres ports	0	0	0	0	9	9	0	4	4	0	1	1
<i>Mer Blanche.</i>												
Archangel	0	2	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Hollande (par mer)	0	14	14	0	5	5	0	1	1	0	4	4
<i>Grande Bretagne.</i>												
Londres	3	148	151	0	182	182	0	66	66	0	59	59
Liverpool	22	32	54	0	13	13	0	9	9	0	13	13
Newcastle	1	37	38	0	45	45	0	21	21	0	14	14
Hull et Goole				0	2	2	0	0	0	0	2	2
Leith				0	0	0	0	1	1	0	0	0
Cardiff				0	21	21	0	26	26	0	22	22
Grangemouth				0	3	3	0	0	0	0	0	0
Middlesbro				0	0	0	0	1	1	0	0	0
Shields				0	3	3	0	4	4	0	3	3
Stockton				0	0	0	0	0	0	0	0	0
Swansea				0	10	10	0	9	9	0	5	5
Sunderland				0	16	16	0	18	18	0	25	25
Autres ports				0	133	133	0	169	169	0	154	154
A l'aventure	5	125	130	0	1	1	0	0	0	0	0	0

NAVIRES SORTIS DU PORT D'ANVERS.

Destination	1850			1890			1899			1890		
	Belges	Etran-gers	Totaux									
Steamers.												
<i>Amérique du Nord.</i>												
New-York	0	0	0	72	18	90	29	74	103	29	85	114
Baltimore	0	0	0	1	10	11	1	15	16	0	24	24
Philadelphie	0	0	0	20	1	21	16	18	34	17	9	20
Boston	0	0	0	7	17	24	0	24	24	0	10	10
New-Orléans	0	0	0	0	27	27	0	18	18	0	14	11
Halifax	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	4	0
Québec et Montréal	0	0	0	13	13	13	0	35	35	0	21	2
Autres ports	0	0	0	1	9	10	6	37	43	7	55	6
<i>Amérique du Sud.</i>												
Colombie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brésil, ports du Nord	0	0	0	16	16	16	0	28	28	1	22	23
Rio-Janeiro et p. du Sud	0	0	0	9	33	42	0	26	26	2	14	16
Montevideo et B.-Aires	0	0	0	90	90	90	0	98	98	0	73	73
Valparaiso et Callao	0	0	0	31	51	51	0	27	27	0	28	28
Autres ports	0	0	0	5	5	5	1	51	32	1	21	22
<i>Afrique.</i>												
Côte Occidentale	0	0	0	1	16	17	20	11	33	27	12	29
Cap de Bonne-Espérance	0	0	0	14	14	14	0	16	16	0	21	21
Côte Orientale	0	0	0	0	0	0	2	13	15	0	15	15
<i>Indes Orientales.</i>												
Bombay	0	0	0	24	24	24	0	20	20	0	19	19
Calcutta	0	0	0	3	3	3	0	23	23	0	19	19
Singapore et Penang	0	0	0	5	5	5	0	2	2	0	1	1
Saïgon et Manille	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0
Chine	0	0	0	31	31	31	0	31	31	3	44	44
Japon	0	0	0	7	7	7	0	49	49	0	43	43
Australie	0	0	0	29	29	29	0	43	43	0	44	44
<i>Méditerranée, Mer Noire.</i>												
Constantinople et Odessa	0	0	0	15	15	15	1	17	18	6	5	11
Galatz et Ibraïl	0	0	0	20	20	20	1	20	21	1	2	3
Smyrne	0	0	0	0	0	0	0	3	3	1	3	4
Alexandrie	0	0	0	1	14	12	13	13	26	7	8	15
Ports italiens	0	0	0	5	18	23	10	31	41	3	23	27
Autres ports	0	0	0	4	87	91	21	114	135	15	112	127
<i>Espagne</i>	0	0	0	63	76	139	52	130	182	48	129	177
<i>Portugal</i>	0	0	0	59	59	59	0	55	55	0	65	65
<i>France.</i>												
Dunkerque	0	0	0	1	7	8	0	10	10	0	26	26
Havre	0	0	0	84	84	84	0	38	38	0	39	39
Bordeaux	0	0	0	6	7	13	3	15	20	8	14	22
Autres ports	0	0	0	21	51	72	50	43	93	29	41	70
<i>Suède et Norvège.</i>												
Stockholm	0	0	0	25	25	25	1	24	25	0	23	23
Christiania	0	0	0	53	53	53	1	69	70	0	49	49
Göteborg	0	0	0	65	65	65	1	69	70	0	56	56
Autres ports	0	0	0	39	39	39	0	57	57	2	68	70

NAVIRES SORTIS DU PORT D'ANVERS.

Destination	1850			1890			1899			1900		
	Belges	Etran- gers	Totaux	Belges	Etran- gers	Totaux	Belges	Etran- gers	Totaux	Belges	Etran- gers	Totaux
Steamers.												
<i>Danemark</i>	0	0	0	0	41	41	0	76	78	4	54	58
<i>Mer du Nord.</i>												
Hambourg	0	0	0	1	147	148	0	102	103	0	167	168
Brème	0	0	0	0	83	83	0	86	86	0	80	80
Autres ports	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Mer Baltique.</i>												
Stettin	0	0	0	0	49	49	0	39	39	0	24	24
Dantzig	0	0	0	0	19	19	0	24	26	0	20	20
Kœnigsberg	0	0	0	0	14	17	0	7	7	0	2	2
Autres ports prussiens	0	0	0	0	0	0	0	18	21	6	19	25
Riga	0	0	0	0	26	26	0	24	27	6	9	15
Cronstadt et Pétersbourg	0	0	0	0	12	12	0	22	24	1	10	11
Libau	0	0	0	0	29	29	1	5	6	1	2	3
Autres ports russes	0	0	0	0	19	19	1	30	31	6	30	36
<i>Hollande (par mer)</i>	0	0	0	1	19	20	7	32	39	10	27	37
<i>Grande Bretagne.</i>												
Londres	33	92	127	3	345	348	4	588	592	9	314	323
Hull	0	123	123	0	115	115	7	112	119	7	137	144
Goole	0	0	0	0	99	99	3	161	166	3	168	171
Liverpool	0	0	0	1	106	107	4	89	93	0	79	79
Middlesbro	0	0	0	37	47	84	15	69	84	11	100	111
Grimsby	0	0	0	0	117	117	0	170	170	1	169	170
Newcastle	0	0	0	0	205	205	0	260	269	0	176	196
Harwich	0	0	0	0	325	325	0	309	309	0	212	212
Leith	0	0	0	0	101	101	0	124	124	0	131	131
Sunderland	0	0	0	0	19	19	1	39	40	0	52	52
Westhartlepool	0	0	0	0	6	6	0	4	4	0	3	3
Southampton	0	0	0	0	3	3	0	1	1	0	3	3
Cardiff	0	0	0	0	338	338	5	298	303	4	267	271
Dublin, Belfast, Glasgow	0	0	0	0	70	70	0	99	99	0	85	85
Shields	0	0	0	0	35	35	0	33	33	0	49	49
Bristol	0	0	0	1	8	9	0	33	33	0	39	39
Autres ports	0	0	0	4	205	209	48	361	409	70	439	509
<i>Divers</i>	0	0	0	0	59	59	4	23	27	5	32	37
<i>A l'aventure</i>	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0

COMMERCE DE TRANSIT PAR LE PORT D'ANVERS EN 1900.

MARCHANDISES	TRANSIT DIRECT					TRANSIT INDIRECT	
	Entrée par mer et sortie par terre	Entrée par terre et sortie par mer	Entrée et sortie par mer	Entrée et sortie par terre	Totaux	par sortie d'entrepôt	des marchandises transformées
AU POIDS	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.
Acide acétique cristallisé.	»	5700	306	»	6006	»	»
Amidon et féculs non aliment.	66050	94876	9418	»	170353	»	»
Beurre et margarine	436786	146653	73256	33778	710473	446904	»
Bois d'ébénisterie	937993	18613	11700	16000	1044336	70425	»
Bougies et chandelles	49248	2827595	14619	778	2892240	»	»
Cacao brut et préparé.	129741	191445	10283	»	331469	1439	»
Café non-torréfié et torréfié	3468583	111788	393709	204639	4178719	9166857	114543
Caoutchouc brut	321437	65640	939	4309	392325	»	»
Caractères typographiques	1003	145918	»	»	146921	»	»
Charbons de bois et tourbe	21	417	»	»	438	»	»
Charbons de terre	Briquettes	»	1200000	»	1200000	»	»
	Coke	170	1100000	»	1100170	»	»
	Houille	3655	14827000	»	187748923	»	»
Céréales	Pâtisseries.	47904	16143	20	64067	»	»
	Fruits confits non dénommés	214874	6270	4819	239	226202	13064
	Fromages	104458	1589045	40559	1243	1735305	13636
	Biscuits non dénommés	13060	898871	13923	872	926726	1600
Cordages.	autres Biscuits	128170	4174	13186	30	145560	»
	non dénommés	124091	41621	32599	525	198836	48181
non dénommés	4953	127990	129143	264	262350	»	»
Racines de chicorée	228	8924	22100	»	31252	»	»
Pois, lentilles, etc.	»	34500	»	»	34500	»	»
Légumes : pommes de terre.	472257	43334	5645	3880	525416	»	»
non dénommés	12341	113167	13680	»	139188	»	»
Riz pelé et non pelé	9980	1469	4730	28	1614	»	»
Sel brut et raffiné	2379246	1637032	1010953	221403	5248634	»	»
Strilles et chiffons	1945	8075	7549	»	17569	»	»
Tannins	Chicorée brûlée	141566	1350200	38603	»	1530369	»
	Colle forte	72	65967	1647	404	68090	»
	Colle de poisson non dénommées	50668	83952	5709	408	140731	»
Textiles	de coton	7689	128	1890	»	9701	»
	de laine	403133	223731	75478	22976	725324	»
de lin	9839	415864	15821	»	441524	»	
de soie	5902158	228449	82438	939	6243984	563	66218
de poils de chevre	1027519	91335	477	70	1119401	»	»
préparés pour la vente	50684	7085	9487	»	152646	»	»
Amandes	4348	894	25	»	5261	»	»
Citrons, limonset orang	»	538	456	»	994	371	»
Figues	60927	241912	5858	»	308697	24	»
Pommes fraîches.	470914	»	702	117	171723	4170	»
Prunes et pruneaux.	1348248	72	1335	17139	1376794	442708	»
Raisins secs	1594285	4	528	46859	907786	420411	»
Autres secs	1103419	32233	63682	7795	1207129	478410	»
Autres verts	315260	103	16437	2140	333940	145357	»
Froment	1057300	9	»	»	1057309	»	»
Orges	149091	2156	170	»	143221	»	»
Avoines	24565328	»	»	264560	24829888	6230722	»
Farines	2973095	6558110	3663416	10000	13206621	2448723	»

COMMERCE DE TRANSIT PAR LE PORT D'ANVERS EN 1900.

MARCHANDISES	TRANSIT DIRECT					TRANSIT INDIRECT	
	Entrée par mer et sortie par terre	Entrée par terre et sortie par mer	Entrée et sortie par mer	Entrée et sortie par terre	Totaux	par sortie d'entrepôt	des marchandises transformées
AU POIDS							
Grains et leurs dérivés	Malt	671875	»	»	671875	»	»
	Pain et biscuit	2663	2079	45409	50151	»	»
	Pâtes alimentaires	81548	8797	6728	97073	455	»
	Son	63778	»	»	48300	112278	»
	de palme	17340	»	»	»	17340	»
Huiles	autres alimentaires	78777	964	67726	12	147479	»
	non alimentaires	132990	28396	148949	106	310441	»
Levure et levain		48	49	»	»	97	2
	Outils en fonte	71413	8182	565	»	80160	»
Machines et Mécaniques	Out. en fer ou acier	166311	791519	45919	988	1004737	19483
	Outils en cuivre	90	48	1	»	139	»
	Voit. p. ch. de fer	26664	501083	116253	»	644000	19362
Matières animales ou minérales brutes	Autres en fonte	11907994	1852199	626182	33465	14439840	78502
	Aut. en fer ou acier	9118548	1391695	543502	70632	11126377	44679
	Autres en cuivre	754278	1037792	13704	233	1826007	6097
	Cire brute	32766	8235	12059	»	53060	»
Matières animales ou minérales brutes	Graisses	2287882	415590	25343	159808	2888823	25996
	Ivoire brut	28543	»	10900	»	39442	»
	Os et cornillons	36645	3056	303	»	60006	»
	Chaux et ciment	2301	17720069	1387	»	17723757	»
Matières textiles brutes	Minerais de fer	9207820	400000	183980	»	9793800	»
	Soufre	1870	354	»	»	2224	»
	Chanvre	74724	1558	11672	»	87954	»
	Coton	83889	46582	105924	»	236395	»
Matières textiles brutes	Etoupes	3201	656	2279	»	6136	»
	Jute	14234	»	»	»	14234	»
	Laines	747200	44116	970	5447	797733	»
	Lin	17303	»	7153	»	24456	»
Métaux.	Soie	151012	142152	1692	1038	295894	»
	Acier fondu brut	943656	19643	»	»	963299	175
	Acier en barres, feuilles ou fils (rails, pout. et tôles)	768774	25526307	414122	2563	26711766	76327
	Acier en barres, feuilles ou fils, non dénommé	5632726	2853576	388288	449	8875039	»
	Acier ouvré	171307	2283760	94084	64	2519215	1723
	Cuivre et nickel bruts	446377	19286	26600	»	492263	»
	id. id. étir. ou lam.	866340	510842	119031	6505	1502718	571
	Etain non ouvré	322631	51422	5821	»	379874	»
	Fer : fonte brute	42329087	24349	3117643	4134182	49605261	1336040
	Fer : vieux fers	3078843	44410	»	»	3123253	650
	Fer battu. Fils	1968228	6842907	1263	750	8613208	64012
	id. Poutrelles	13	2456211	40731	6460	2503415	6372
	id. Rails	369120	1263654	»	»	2632774	»
	id. Tôles	1987730	6638805	32367	2246	8661148	»
id non dénommé	8632439	6324078	58553	205	15335275	272914	
Fer ouvré : Clous et autres	1450896	10326967	611444	48510	11437817	144048	
Fer : fonte ouvrée	322758	910306	85596	4295	1322955	1099	
Fer cuivré ou nickelé : n.ouv.	184582	69537	388669	»	634988	»	
Fer blanc non ouvré	632843	160187	12329	»	805359	»	
Plomb non ouvré	1262481	36696	2463	»	1301640	»	
Zinc non ouvré	129122	97927	2357	»	229506	»	

COMMERCE DE TRANSIT PAR LE PORT D'ANVERS EN 1900.

MARCHANDISES	TRANSIT DIRECT					TRANSIT INDIRECT	
	Entree par mer et sortie par terre	Entree par terre et sortie par mer	Entrée et sortie par mer	Entree et sortie par terre	Totaux	par sortie d'entrepôt	des marchandises transformées
AU POIDS	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	kilogr.	Kilogr.	Kilogr.
res et bateaux. Ancres et chaînes pour la marine.	105428	101	493	..	106022	64828	..
a meubler	92866	249164	11260	4365	357655	764	31897
ers } carton	120745	1670323	84373	941	1876382	..	..
non dénommés	721652	3789150	97656	3843	4612301	304	906200
prutes	220692	457393	299971	..	978056	..	..
de chèvre et de mouton tannées en croûte	16787	..	73	..	16860	..	..
préparées	1481100	215420	51309	15429	1763258	15849	..
celluleries apprêtées	768	282	..	..	1050	3	..
es } brutes, taillées et sciées	35960	23377	1795	59	61191	..	..
non dénom. et pavés	4553	369754	764	..	375071	..	..
ons de toutes espèces	274770	70375	514016	15101	874262	274279	..
terre-cuite: briques, tuiles, carreaux	55231	7963477	125380	..	8144088	..	..
ies } Communes	33461	178166	71998	8200	291825	..	1205
Faïences	232609	5184446	34868	27346	5579269	48	..
Porcelaines	44453	895796	22488	3303	966040	901	..
Carbonates	5390	70484	..	..	75874	..	..
Nitrates	78793	35670	..	..	114463	..	..
Sulfates, et Sulfités.	8550	15791	2296	..	26637	..	..
roduits } Livr. en feuil	42859	16763	4786	77	64485	7	..
graphiques } et cartonnés	35416	39286	13377	1060	89139	271	..
autres	109256	2907489	2500	..	3019245	..	..
es et fourrages	1100150	1362406	104336	550000	3116892	..	..
s et bitumes non dénom. rine	217645	110112	195861	..	523618	1139	..
Sirops et mélasses	437392	116	14339	..	451847	6099	..
bruts	425258	897156	8849	53796	1385059	1661654	..
raffinés	1102831	884444	30241	928	2018444	105728	..
non fabriqués	2560312	1118106	316922	28867	4024207	2153086	..
fabr.: cigar, cigarettes	17336	99895	10091	281	127603	55833	105088
id. non dénommés	2663	108266	3690	266	114885	98042	..
res et couleurs	1291694	5842362	618274	14309	7766639	..	..
de coton	603180	18847	217519	1509	841055	..	..
de soie	362517	1258720	256410	500	1878147	403	..
Graines oléagin id. non dé-	17301	108096	1534	1819	128751	78	..
id. nommées	3562810	2496	..	..	3565306	..	..
ux et } Houblon	1316627	21459	1512	48	1339646	..	..
ances } Pâte de bois	115	134276	2847	..	137238	..	..
ales } Tourteaux	865199	3709296	127693	82450	4784639	..	..
communes	442	..	..	..	442	..	..
de toutes espèces	27571	7814419	81748	428	7924166	..	135815
de toutes espèces	3760072	88858	410965	52497	4312392	118404	..
en 1900	180634822	195479025	168200149	6469735	550783731	27117458	1684747
en 1899	185072920	171460764	97751687	6330683	460616054	20355262	7644788

COMMERCE DE TRANSIT PAR LE PORT D'ANVERS EN 1900.

MARCHANDISES	TRANSIT DIRECT					TRANSIT INDIRECT	
	Entree par mer et sortie par terre	Entrée par terre et sortie par mer	Entree et sortie par mer	Entree et sortie par terre	Totaux	par sortie d'entrepôt	des mar- chandises transfor- mées
A LA VALEUR							
Armes	9715	14185	22328	310	46538	"	"
Bois } ouvrés	410212	319952	13734	9640	738538	67	442488
} divers	26945	200	"	900	28045	"	"
Caoutchouc ouvré	242535	146841	23625	635	413636	376	"
Drogueries } Eaux minérales	2887	2415659	6189	"	2424735	"	"
} Eponges	33831	8552	"	320	42703	"	"
Epiceries de toutes espèces	717550	74894	87114	11625	89180	93626	"
Filets et ustensiles pour la pêche	"	100	"	"	100	"	"
Habillements	392069	810801	178696	46647	1428213	150984	102660
Instr. et appareils scientifiques	22022	29989	2065	277	54353	"	"
Instruments de musique	125540	268436	14450	2800	411226	"	"
Machines et Outils en bois	2970	8875	"	544	12389	"	"
Mécaniques / Autres, en bois	631418	15730	5075	"	652223	30	84
Maroquinerie	800	8495	2000	"	11295	13	"
Matier. anim. brut. non dénom.	704256	131951	142687	15520	994414	"	"
Matier. minér. id. id.	1523443	599232	32421	85913	2242979	"	"
Matier. textiles id. id.	24628	37015	5429	400	67472	"	"
Merceries et quincailleries	2081418	4698098	151415	453734	7386665	115615	67217
} Cuivre et nickel ouvrés	71499	208762	24108	215	304584	4885	3740
} Etain ouvré	23750	3300	4250	"	33300	"	"
} Fer-blanc ouvré	9081	11403	2265	460	23209	837	349
} Or et argent ouvrés (bijou- } terie, orfèvrerie)	500	159630	"	4894	165024	1000	"
} Plomb ouvré	13272	396812	4196	"	414280	15072	"
} Zinc ouvré	500	10265	200	1350	12315	480	"
Métaux	543071	5113087	75140	22176	5753474	1090	41
Meubles	1900	4123	13780	"	19803	"	"
Navires et } Toiles a voiles	10500	6433	1525	"	18458	"	"
} bateaux } Autres agres	239350	31469	51605	250	322674	"	"
Objets d'art et de collection	37630	124745	8155	773	171303	10272	"
Parfumeries	1230	1325	200	"	2735	"	"
Peaux } Ganterie	139979	84165	17315	1874	243333	3432	378
} Autres	15360	148226	2150	680	166416	"	"
Pierres ouvr., polies et sculpt.	278396	3310133	138543	380528	4107600	"	"
Produits chimiques non dénom.	244168	566498	77948	235	888849	10172	"
Produits divers pr l'industrie	10917	1130	435	105	12287	"	"
Produits typographiq. journaux	11131664	7259513	2118916	18345	20528638	3677	"
} de coton	4283596	1550338	56765	72606	5963305	5371	"
} de laine	196782	74065	63461	5370	339678	129403	"
Tissus } de lin de toutes esp.	642675	11235	14700	"	668610	150	"
} Tresses de paille	1416928	27055	13971	1000	1458954	4982	"
} tous autres non dén.	24920	38425	11363	"	74708	"	"
Végétaux } Plantes vivantes	187835	180565	7416	1040	376856	"	"
et substances } végétales } non dénommés	17831	339678	3350	6325	367184	450	"
} Glaces	15732	195460	3620	1300	216112	250	"
Verreries } Verres de vitrage	48934	1606488	26563	10521	1692506	150	"
} Ordinaires	"	59270	"	"	59270	"	"
} Fines	872607	475858	24530	1748	1374743	28589	"
Voitures	27436816	31588458	3453398	1163260	63641932	581183	01700
Totaux en 1900.	23757632	26635778	2357819	1415361	54166390	355446	13310

COMMERCE DE TRANSIT PAR LE PORT D'ANVERS EN 1900.

MARCHANDISES	TRANSIT DIRECT					TRANSIT INDIRECT	
	Entrée par mer et sortie par terre	Entrée par terre et sortie par mer	Entrée et sortie par mer	Entrée et sortie par terre	Totaux	par sortie d'entrepôt	des marchandises transformées
A LA VALEUR							
Animaux viv. } en 1900 Têtes.	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
Espèce bovine. } » 1899 »	»	»	»	»	»	»	»
Animaux viv. } » 1900 »	»	»	»	»	»	»	»
Chevaux. } » 1899 »	374	»	»	»	374	»	»
Bières et aut. } » 1900 Hectol.	226	4710	918	»	5854	7	»
Boiss. ferm. } » 1899 »	311	3263	531	27	4132	»	»
Bois (de chêne } » 1900 Mèt.cub (etdenoyer. } » 1899 »	3710	274	36	508	4528	516	222
	3321	21	10	16	3368	776	109
Briques (de constr. } » 1900 » (autres. } » 1899 »	12461	44	6159	122	18786	34799	3768
	5459	46	»	»	5505	22697	10342
Denrées alimentaires : } » 1900 Pièces. (Œufs } » 1899 »	40012	696000	»	200000	936012	»	»
	160050	832623	»	»	992673	»	»
Eaux-de- vie et } » 1900 Hectol. liqueurs. } » 1899 »	3328	25466	12029	367	41190	333	»
	3863	33732	2663	91	40349	228	»
Alcooliques (Autres. } » 1900 » (} » 1899 »	193	171	38	10	432	»	»
	197	378	1178	»	1753	»	»
Montres. } » 1900 Pièces. (} » 1899 »	53	4075	»	110	4240	52	»
	172	2118	258	118	2666	4	»
Navires et bateaux : } » 1900 Tonn. bâtiments. } » 1899 »	16	511	7	»	534	»	»
	4	224	441	»	669	»	»
Pierres : droises pour } » 1900 Pièces. toitures. } » 1899 »	6000	21525	»	»	27525	»	»
	25620	148633	1000	»	175253	»	»
Vinaigres. } » 1900 Hectol. (} » 1899 »	82	3149	42	39	3312	5	»
	79	5271	140	16	5506	»	»
Vins. } » 1900 » (} » 1899 »	15668	12820	3298	336	32122	12576	»
	15738	11237	1773	41	28909	6686	»

Mouvement de la Navigation Intérieure.

De nombreuses voies navigables mettent le port d'Anvers en communication avec les différentes parties du pays, ainsi qu'avec les contrées voisines. Leur développement qui était, en 1830, de 1,518,444 mètres et, en 1870, de 1,976,011 mètres, atteignait, en 1890, 2,036,719 mètres.

Nous les énumérerons ici sommairement¹ :

Vers le nord, l'Escaut maritime communique avec la Meuse, le Rhin et les canaux du sud de la Hollande :

1° Par le canal maritime à grande section d'Hansweert ou du Zuid-Beveland, ouvert à la navigation, en 1867, lors de la fermeture de l'Escaut oriental par le barrage de Woensdrecht. Le mouillage du canal est de 6 à 8 mètres; les écluses ont des ouvertures d'environ 15 mètres;

2° Par le canal de Walcheren, qui remplace le passage du Sloe barré en 1874.

Vers l'est, Anvers est en communication avec la Meuse par le canal de la Campine et ses ramifications.

Le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut comprend trois sections dont les deux premières sont à grande section; une d'elles a un embranchement vers Turnhout. Il est relié, par des canaux latéraux, au camp de Beverloo et à Hasselt. Le canal de Saint-Job-in-'t Goor le met en communication avec Turnhout.

A la frontière belge, près Bocholt, le canal de jonction rencontre le canal de Bois-le-Duc à Maestricht; il communique ainsi avec le canal de Maestricht à Liège et avec la Meuse.

Le canal de la Meuse à l'Escaut a des écluses de 7 mètres d'ouverture et de 50 à 56 mètres de longueur utile. Le mouillage de ces divers canaux est de 2^m10; celui de l'embranchement vers Turnhout n'est que de 1^m65.

¹ Nous empruntons les éléments de cette description à l'excellent ouvrage : *Notice sur le Port d'Anvers.*

Une ramification du canal de jonction se dirige vers le Rupel et les Nèthes par la petite Nèthe canalisée.

Vers le sud, le port d'Anvers est en communication avec la Sambre, le bassin industriel de Charleroi et le nord de la France :

1° par le Rupel qui, selon les fluctuations de la marée, donne un mouillage de 4^m60 à 5^m25 ;

2° Par le canal de Willebroeck, avec un mouillage de 3^m10, et une écluse maritime d'une ouverture de 7^m50, et de 32 mètres de longueur utile ;

3° Par le canal de Charleroi, avec un mouillage de 2^m40 et des écluses de 5^m20 d'ouverture et de 40^m80 de longueur utile. Ce canal se relie à la Sambre canalisée et au canal de la Sambre à l'Oise, avec des mouillages de 2 mètres et des écluses de 5^m20 sur 37^m40 et 37^m60. Il est aussi raccordé à la Meuse, près de Namur, par la partie inférieure de la Sambre canalisée, avec des mouillages de 2^m10 et des écluses de 5^m14 sur 45^m65 à 47^m26.

La Meuse canalisée entre Namur et la frontière française, avec des tirants d'eau de 2^m10 et des écluses de 12 mètres sur 100, relie le réseau belge du sud-est à tout le réseau navigable des Ardennes françaises.

Le port d'Anvers est en communication avec Louvain par le Rupel et le canal de Louvain au Sennegat, dont le mouillage est de 3^m60 et les écluses ont 8^m20 d'ouverture et 56 mètres de longueur utile.

Le Bas-Escaut communique avec le réseau navigable du nord de la France par les affluents suivants :

1° Par le Haut-Escaut depuis Gand jusqu'à la frontière française, avec des tirants d'eau de 2^m10 et des écluses de 6^m50 sur 41^m60 ; et, au delà, en France, avec des tirants d'eau de 2 mètres et des écluses de 5^m20 à 6^m40 sur 34 mètres.

En amont d'Audenarde, communication *a*) avec la Lys par le canal de Bossuyt à Courtrai, avec mouillages de 2^m20 et écluses de 5^m20 sur 37^m65, et *b*) avec la Deule par les canaux d'Espierre et de Roubaix, avec tirants d'eau de 2 mètres et écluses de 5^m20 sur 38^m50 et 39^m60.

A Antoing, rencontre du canal de Pommerœul à Antoing, qui établit une jonction avec la Dendre et le canal de Mons à Condé, par des mouillages de 2^m20 à 2^m30 et des écluses de 5^m20 sur 40^m80.

Au sortir de la frontière belge, l'Escaut reçoit la Scarpe qui est navigable jusqu'à Arras, avec des tirants d'eau de 2 mètres; puis il rencontre, à Condé, le canal de Mons à Condé.

Au delà, le mouillage est de 2^m20 à 2^m40 et les écluses ont une largeur de 5^m20, avec une longueur utile de 41 mètres.

Le Haut-Escaut se lie ensuite au canal de Saint-Quentin, au canal de la Somme par Ham, au canal de l'Oise et au canal de la Sambre à l'Oise. Il a des tirants d'eau de 2 mètres et ses écluses ont 5^m20 à 6^m40 sur 34 mètres.

A Douai, le canal de la Sensée relie le Haut-Escaut à la Scarpe et à la Deule.

2° Par la Dendre canalisée qui est navigable de Termonde à Ath, avec des mouillages de 2^m30 à 2^m10, et ses écluses de 5^m20 sur 41^m77 et 42^m65.

A Ath, rencontre du canal qui va à Blaton, et qui donne la communication avec le canal de Pommerœul à Antoing et ses ramifications.

3° Par la Lys qui, de Gand à la frontière française par Armentières, offre des profondeurs de 2^m10 avec des écluses de 5^m20 sur 42^m20. La Lys est reliée à Roulers par un embranchement, et à l'Escaut par le canal de Bossuyt à Courtrai.

A la frontière française, la Lys se raccorde avec Lille et Douai par le canal de la Deule, qui a des tirants d'eau de 2 mètres et des écluses de 5^m20 sur 38^m70 et 40^m40. Elle rencontre ensuite, avec des mouillages de 2 mètres, les canaux d'Aire et de Neufossé et leurs ramifications.

Enfin, l'Escaut maritime entre en communication avec les canaux de l'ouest de la Belgique :

1° Par la Durme et ses embranchements;

2° Par le canal maritime, à grande section, de Gand à Bruges, qui a des profondeurs de 2^m50 à 2^m90 de Gand au canal de dérivation de la Lys, et de 2^m50 à 2^m20 jusqu'à Bruges; et par

le canal de Bruges à Ostende, avec des tirants d'eau de 4^m30 à 4^m50. Il s'y relie avec le canal de Plaschendaele qui est profond de 2^m25 à 2^m50 jusqu'à Nieupoort, et de 2^m20 jusqu'à Furnes.

Ce canal communique avec l'Yser qui le raccorde au canal d'Ypres, dont les mouillages ont de 1^m70 à 2^m25, et l'écluse 6^m20 sur 37 mètres. Le canal d'Ypres à Comines, en construction, établira une communication avec le bassin de la Lys.

L'Yser se relie à Furnes par le canal de Loo qui a 1^m90 de profondeur.

Les canaux de Furnes à Dunkerque et de Furnes à Bergues relient le canal de Nieupoort au réseau des voies navigables du Pas-de-Calais. Leurs tirants d'eau sont seulement de 1^m25 à 1^m30.

ARRIVAGES DES BATEAUX D'INTERIEUR AU PORT D'ANVERS

ANNÉES	NOMBRE	TONNAGE	TONNAGE MOYEN
1870	24,920	1,030,785	41
1880	34,751	1,688,288	48
1890	27,655	2,774,586	100
1900	32,990	4,994,247	151

En 1890, sur les 27,655 bateaux de navigation intérieure arrivés au port d'Anvers, 23,374, jaugeant 2,053,939 tonnes, provenaient de l'intérieur du pays; 3,169, jaugeant 275,238 tonnes, venaient de Hollande; 936 bateaux, jaugeant 396,020 tonnes, venaient d'Allemagne et 176, jaugeant 49,389 tonnes, provenaient de France.

En 1900, sur les 32,990 bateaux de navigation intérieure arrivés au port d'Anvers, 27,173, jaugeant 3,423,195 tonnes, provenaient de l'intérieur du pays; 3,946, jaugeant 400,302 tonnes, venaient de Hollande; 1,543 bateaux, jaugeant 1,076,441 tonnes, venaient d'Allemagne et 328, jaugeant 94,309 tonnes, provenaient de France.

Les bateaux d'intérieur *sortis* du port d'Anvers en 1890 s'élèvent au chiffre de 28,395, avec un tonnage de 2,795,902; en 1900, 33,881 bateaux sortirent du port d'Anvers; ils jaugeaient 5,301,918 tonneaux.

L'Émigration.

Le service de l'émigration est réglé par la loi du 14 décembre 1876, complétée par la loi du 7 janvier 1890 et par un arrêté royal du 29 avril 1890 portant règlement concernant le transport des émigrants.

Anvers occupait autrefois une place importante parmi les grands ports d'émigration.

En 1854, le mouvement de l'émigration directe s'élevait à 25,000 émigrants; il dépassait celui du Havre et se trouvait être presque égal à celui de Hambourg. Il déclina ensuite très rapidement et il se trouvait presque nul en 1870 et en 1871. Il reprit ensuite quelque extension, mais ne se développa réellement qu'à partir de 1879; en 1881, il était monté à 38,276 émigrants.

Les modifications avantageuses introduites dans les règlements sur l'émigration, l'établissement de nombreuses lignes nouvelles de bateaux à vapeur, les réductions apportées aux tarifs des chemins de fer belges pour les émigrants, et aux prix de transport sur les steamers; l'amélioration des conditions d'hygiène dans l'organisation des transports, ramenèrent ainsi en Belgique un courant qui nous avait peu à peu abandonnés.

Les tableaux suivants indiquent l'importance d'Anvers comme port d'émigration :

STATISTIQUE DE L'EMIGRATION DIRECTE PAR LE PORT D'ANVERS.

Années	Emigrants	Années	Emigrants	Années	Emigrants	Années	Emigrants
1881	38,276	1886	22,049	1891	48,788	1896	23,407
1882	33,125	1887	33,793	1892	43,532	1897	14,960
1883	32,644	1888	36,098	1893	38,067	1898	13,983
1884	26,800	1889	39,298	1894	13,901	1899	25,886
1885	24,057	1890	36,633	1895	18,977	1900	37,941

EMIGRATION DIRECTE PENDANT L'ANNEE 1901 .

NATIONALITE	NOMBRE TOTAL	PAR SEXE		PAYS DE DESTINATION				
		masculin	féminin	Amérique du Nord	Amérique du Sud	Asie	Afrique	Australie
Belges	2,439	1,632	807	2,367	61	3	1	7
Néerlandais	296	192	104	276	16	1	2	1
Américains	1,178	718	460	1,173	2	»	»	1
Français	234	149	85	217	14	2	»	1
Allemands	3,391	1,980	1,411	3,239	47	4	3	98
Italiens	2,405	2,305	100	2,361	38	»	»	6
Suisses	376	243	133	311	65	»	»	»
Anglais	982	623	359	2	3	10	8	959
Luxembourgeois	387	293	94	386	1	»	»	»
Autrichiens	7,303	4,534	2,769	7,293	8	»	»	2
Hongrois	11,282	8,086	3,196	11,282	»	»	»	»
Russes	7,203	4,153	3,050	7,190	9	1	»	3
Divers	1,187	624	563	1,125	24	6	3	29
	38,663	38,663		38,663				

Ces émigrants ont été transportés par 143 navires, dont 37 belges et 106 étrangers.

Pendant l'année 1901, 9,339 émigrants ont débarqué à Anvers; ils avaient été amenés par 107 navires.

Nous donnons ci-après un tableau indiquant toutes les lignes régulières de navigation attachées au port d'Anvers, l'indication du nom de leurs agents, des bateaux affectés aux services indiqués et l'emplacement fixe que les navires ont aux quais ou dans les bassins de la ville¹.

L'accostage aux quais de l'Escaut est spécialement réservé aux bateaux à vapeur appartenant à des services réguliers et aux navires dont le tirant d'eau ou la nature du chargement justifie cet avantage.

A défaut de place aux quais du fleuve certaines lignes ont des emplacements fixes aux quais des bassins, mais cette situation doit sans doute prendre fin très prochainement, maintenant que 2,000 mètres de nouveaux murs de quai viennent d'être achevés.

¹ Nous devons ces renseignements, à l'obligeance de M. Bulcke, capitaine-commandant du port d'Anvers.

DESTINATION	LIGNES ET AGENTS	VAPEURS	EMPLACEMENTS	JOURS DE DÉPART
Londres	General Steam Navigation Co ; agents : MM. Kennedy, Hunter et Co.	Cormorant Plarmigan Nautilus Egret	Quai Cockerill	Mardi et vendredi.
Id.	The Antwerp Steamship Co ; agents : MM. Ronaldson et Co ; A. Bulcke et Co.	Clapton Ibis	Quai Ledeganck	Mercredi et samedi.
Harwich	Great Eastern Railway Co ; agents : MM. Brahm et Mansfield.	Chelmsford Colchester Cambridge Ipswich	Q. de la Station	Tous les jours, le dimanche excepté
Grimsby	Great Central Railway ; agents : MM. Ruys et Co	Ashton Huddersfield Sheffield Chester	Quai Cockerill	Mardi, jeudi et samedi.
Hull	Wilson Line ; agents : Messieurs A. Bulcke et Co.	Dynamo Juno Otto	Q. de la Station	Mercredi.
Id.	Bailey Leatham ; agents : MM. Grisar et Marsily.	Fairy	id.	Samedi
Goole	Goole Steamship Co L ^d ; agents : MM. Walford et Co.	Aire Dresden Berlin Nidd	Quai Cockerill.	Mardi, jeudi et samedi.
Newcastle	Tyne Steamship Co ; agents : MM. John P. Best et Co.	John Ormston Wakworth Juno	id.	Mercredi.
Middlesbro	Ligne M. Matthijs ; agents : M. Matthijs.	G. M. B. Hermine	Q. de la Station et q. Ledeganck	Tous les dix jours
Kingslynn	Ligne G. Albrecht ; agent : M. G. Albrecht.	Légia Antwerpia Brugia Skaato John Johnasson Carbon	id.	Toutes les semaines.
Grangemouth	Ligne F. Alexander ; agent : M. F. Alexander.	L'Avenir Palomares Ben Macdui	id.	Tous les dix jours

DESTINATION	LIGNES ET AGENTS	VAPEURS	EMPLACEMENTS	JOURS DE DÉPART
Leith	Ligne Geo. Gilson et Co; agents : MM. Aug. Bulcke et Co, Boutmy et Co.	Ronan Anglia Astrologer Quentin	Quai Cockerill.	Mardi et samedi.
Southampton, Ply- mouth et Bristol	Comp. Hollandaise de navi- gation a vapeur; agents : MM. A. Bulcke et Co, A. Boutmy et Co.	Rynstroom Zaanstroom Vrijheit Amstelstroom	Bass. Kattendyk.	Tous les 14 jours
Greenock et Glas- gow	Cork Steamship Company; agents : MM. J.-P. Best et Co.	Cormorant Ibis Bittern Lestris Whembrel	Quai Cockerill.	Samedi.
Liverpool	Idem.	Jabine Moorhen Tadorna Shieldrake	Quai St-Michel.	Mercredi.
Manchester, Sou- thampton	Idem.	Ptarmigan Egret	Idem.	Samedi.
Dublin et Belfast	Palgrave Murphy et Co; agents : MM. John P. Best et Co.	City of Stockholm City of Belfast City of Malaga City of Oporto	Anc. petit bassin	Tous les 15 jours
Plymouth, Bristol et Swansea.	Bristol Steam navigation Co; agent : M. A. Schippers.	Bivouac Nigel Sapho Pluto	Anc. grand bass.	Toutes les semaines
Gloucester.	Gloucester line; agent : M. A. Schippers.	Echo Iuo	Id.	Tous les 10 jours
Hambourg.	H.-J. Perlbach et Co, A.-J. Kirsten line; agents : MM. A. Bulcke et Co, Adolf Deppe et Grisar et Marsily.	Uranus Hamburg Cressida Ophelia Vesta	Anc. petit bassin	Tous les samedis
Id.	Continentale Rhederei A.-G.; agents : MM. A. Blumenthal Siebert et Co.	Bramfeld Heimfeld Reinfeld Jenfeld	Bass. Kattendyk.	Toutes les semaines

DESTINATION	LIGNES ET AGENTS	VAPEURS	EMPLACEMENTS	JOURS DE DÉPART
Bremen.	Dampfschiffahrts Gesel Argo; agents : MM. Eiffe et C ^o .	Livland. Finland.	Bass. Kattendyk.	Tous les mois.
Arendal, Laurvig, Christiania.	Ostlandske Lloyd; agents : MM. De Keyser et C ^o .	Anvers. Foldin. Frigga. Memento.	Ancien petit Bassin.	Tous les samedis
Gotenburg, Stock- holu	Fornyade Aktiebolag « Gotha »; agents : MM. G. De Keyser et C ^o .	Gotha. Olof Wyk. James J. Dickson Alex. Keiller.	Bassin Kattendyk.	Tous les vendred
Stockholm-Malmö	Stockholms Angfartygs Rederi Aktiebolag, Trelleborgs Ang- fartygs Nya Aktiebolag; agent : M. E. Sasse.	Allegro. Atalanta. Motala. Presto.	id.	Tous les 14 jour
Finlande	Finska angfartygs Aktiebolag; agent : M. E. Sasse.	Pollux. Rhea. Sirius. Vesta. Capella.	id.	Tous les 14 jour
Danemark, Alle- magne, Russie	Det Forenede Dampskibsselskab Christian Grubel et F.-J. Reinhold; agents : MM. De Leew-Philippsen.	Anglo-Dane. Antwerpen. B ^o Stjernblad. Jolantha. Leopold II.	Ancien grand Bassin.	Tous les 5 jour
Havre, Portugal, Espagne, Cette, Marseille	Société Navale de l'Ouest; agents : MM. Kennedy, Hunter et C ^o .	St. Barthélemy. St. Mathieu. St. Philippe. St. Simon.	Bassin Kattendyk.	Dimanche.
France, Algérie, Italie	Compagnie des Bateaux à va- peur du Nord; agent : M. J. Stevart.	N. Verberkmoes. Ville de Carthage Vil. de Dunkerque P ^t Le Roy-Lallier	Bassin Kattendyk.	Tous les 10 jour
Nantes, Bordeaux Bayonne, Pas- sages	Ligne Adolf Deppe; agent : M. Adolf Deppe.	Adour. Amélie. Escaut. Garonne. Meuse.	Bassin de jonction.	Tous les 8 jour

DESTINATION	LIGNES ET AGENTS	VAPEURS	EMPLACEMENTS	JOURS DE DÉPART
la Palice - Bordeaux	The Antwerp Mercantile Shipping A. (Amasa); agents : MM. Dyckmans et Van Essche.	Alternativement des vapeurs affrétés	Bassin de jonction	Tous les 14 jours
Espagne	Société « John Cockerill »; agent : M. Ortmans.	Seresia Baron de Macar Prince Philippe	Bassin Kattendyk	3 bateaux par mois
Espagne	Nuevos Servicios Maritimos Asnar et Co à Bilbao; agent : M. G. Tonnelier.	Zorroza Pedrosa Abril Pzaro	Id.	2 bateaux par mois
Espagne-Portugal	Dampfschiffahrts Gesellschaft Neptun; agent : M. Manceau.	Ariadne Bellona Kronos Theseus Uranus	Bassin de la Campine	Tous les 10 jours
Espagne-Portugal	La Betica y la Maritima; agents : MM. Walford et Co.	Cortes Georgian Fortuny	Bassin Kattendyk	4 bateaux par mois
Marseille-Italie	Messageries Maritimes de France; agents : MM. Gellatly-Hankey et Co.	Ocampo Cyreman	Id.	Tous les mois
Italie-Algérie	Dampfschiffahrts Gesellschaft Argo; agents : MM. E. Eiffel et Co.	Africa Duisburg Hermann Australia	Id.	2 bateaux par mois
Italie	Rotterdam Lloyd; agents : MM. Ruys et Co.	Senior Jomina Giovanna	Id.	Tous les mois
Egypte-Syrie Grèce-Turquie	Prince Line; agents : MM. Ruys et Co.	Persian Prince Carib Prince Cyprian Prince	Bassin Lefebvre	Tous les 20 jours
Avant-Egypte	Ligne Adolf Deppe; agent : M. A. Deppe.	Lys Flandres	Id.	Tous les mois
Turquie-Mer Noire	Compagnie Nationale Belge de transports maritimes; agent : M. A. Deppe.	Hainaut Brabant	Id.	Tous les mois

DESTINATION	LIGNES ET AGENTS	VAPEURS	EMPLACEMENTS	JOURS DE DÉPART
Méditerranée, Turquie, Donau et Mer Noire	Westcott line; agents : MM. Westcott et Flint.	Lesbian Belgian Orchis Joshua Nicholson Plymouthian Tenedos	Bassin Kattendyk	Tous les 14 jours
Méditerranée et Mer Noire	Deutsche Levant line; agent : M. G. Tounelier.	Milos Skyros	Id.	Tous les 8 jours
Mer Noire	Ligne N. Paquet et Co; agent : M. A. Deppe.	Arménie La Gaule Roumanie	Id.	Toutes les 3 semaines
Levant, Donau	Johnston line; agents : MM. Ruys et Co.	Blairmore Heathmore Lochmore	Id.	Toutes les 3 semaines
Gibraltar et le Maroc.	Oldenburg Portugiesische Dampfschiffs Rhederei; agents : MM. Biumenthal Siebert et Co.	Tanger Bremen Oldenburg	Bassin Lefebvre	Tous les mois
Tunis, Grèce, Italie, Autriche.	Adria Line; agents : MM. Kennedy-Hunter et Co.	Zichy Batori Jokai	Ancien grand Bassin	Tous les mois
Maroc, Afrique Occidentale.	Woermann Line (ligne n° 2); agents : MM. Adolf Deppe et Walford et Co.	Hedw. Woermann Carl Woermann Gretchen Bohlen	Id.	Tous les mois
Afrique Occidentale.	Ligne Strecker et Co; agent : M. Ch. Strecker aîné.	Emma Gouvern. Baillay	Bassin Kattendyk	Tous les 2 mois
Id.	Co Belge maritime du Congo, Société maritime du Congo; agents : MM. J.-P. Best et Co et Walford et Co.	Anversville Stanleyville Philippeville	Quai St-Michel	Toutes les 3 semaines
Le Cap Bonne-Espérance.	Union Castle Mail steam ship Co L ^d ; agents : MM. J.-P. Best et Co.	Cawdor Castle Gascon Arendal Castle	Quai Ledeganck	Tous les 15 jours
Afrique (côte Orientale).	Deutsche Ost Afrika Linie; agents : MM. von Bary et Co Walford et Co.	Konig General Admiral	Quai Van Dyck	Tous les mois
Bombay et Kurrachee.	Hansa Linie de Brême; agents : MM. Selb et Huverstull.	Loewenburg Baerenfels	Quai Jordaens	Tous les 15 jours

DESTINATION	LIGNES ET AGENTS	VAPEURS	EMPLACEMENTS	JOURS DE DÉPART
Colombo, Madras et Calcutta.	Hansa Linie de Brème; agents : MM. Selb et Huverstull.	Stolzenfels Schwarzenfels Hochheimer	Quai du Rhin	Tous les 15 jours
Angoon.	Id.	Stolzenfels Hochheimer	Id.	Tous les mois
Indoustan, Chine et Japon	Norddeutscher Lloyd; agents : MM. von Bary et Co.	Kiantschou Bayern König Albert Prinzess Irène Hamburg Preussen	Quai Van Dyck	Tous les 14 jours
Id.	Glen Line; agents : MM. Ruys et Co.	Glengyle Glensk	Bassin Lefebvre	Tous les mois
Id.	Hamburg Amerika-Linie; agents : MM. Eiffe et Co.	Marburg Alesia	Quai Plantin	Tous les mois
Id.	Shire Line; agents; MM. Th. Ronaldson et Co.	Flintshire Radnoshire Monmoutshire	Bassin Lefebvre	Tous les mois
Indoustan, Siam, Chine, Port Arthur, Vladivostok.	East Asiatic Co Ld the Russian, East Asiatic Steamship Co.; agents : MM. J.-P. Best et Co.	Malaya Siam. Aunam	Quai de l'Escaut	Tous les mois
Indoustan, Chine et Japon.	Ben Line; agents : MM. A. Bulcke et Co.	Benmohr Benledi Benlawers Benlarig Benlomont	Bassin Lefebvre	Tous les mois
Id.	Peninsular et Oriental Steam Non Co; agents : MM. J.-P. Best et Co.	Japan Ceylon Candia	Quai Ledeganck	Tous les 15 jours
on	Nippon Yusen Kaisha; agents : MM. Selb et Huverstull.	Hakata Maru Camba Maru Inaba Maru Kamakura Maru	Id.	Tous les 15 jours
Australie.	Norddeutscher Lloyd; agents : MM. von Bary et Co.	Karlsruhe Rhein Neckar Prinz R. Luitpold Fred. der Grosse Barbarossa	Quai Van Dijk	Tous les 21 jours

DESTINATION	LIGNES ET AGENTS	VAPEURS	EMPLACEMENTS	JOURS DE DÉPART
Australie, Java	Deutsch Australische Dampfschiffs Gesellschaft; agents : MM. Eiffe et Co.	Meissen Offenbach Flensburg. Harburg Laiesz	Quai Van Metteren	Tous les 15 j
New-York	Phœnix Line; agents : MM. Steinmann et Co.	British Prince British Princess Saint-Hugo Saint-Cuthbert	Quai Jordaens	Toutes les semaines
New-Port News	Phœnix Line (Virginia Service); agents : MM. Steinmann et Co.	Saint-Enoch Saint-Leonards	Quai Plantin	Toutes les 3 semaines
Galveston	Il Diederichsen Line; agents : MM. A. Blumenthal Siebert et Co.	Senior Titania Hermann	Bassin Kattendyk	Tous les mo
Id.	Castle Line; agents : MM. Steinmann et Co.	Hornby Castle Middleham Castle Thurland Castle	Bassin Lefebvre	Id.
Cuba, New-Orleans et Mexique.	Cuban Line; agents : MM. Steinmann et Co. Th. Ronaldson et Co.	Saltwell Cayo Sato Cayo Bonito	Bassin Kattendyk	Id.
Cuba	Norddeutscher Lloyd; agents : MM. von Bary et Co.	Coblentz Roland Stolberg Triër Mainz	Quai Van Dyck	Tous les 14 j
Indes occidentales et Mexique	Hamburg Amerika Linie; agents : MM. Aug. Bulcke et Co.	Australia Sarnia Bolivia Hispania Allemania	Quai Plantin	Tous les 15 j
Cuba, New-Orleans et Mexique	Compag. de Navigation Olazzarre; agent : M. A. Vanden Meerschaut.	Otanés Oleta Ontaneda Otoyó	Bassin Lefebvre	Tous les mo
New-Orleans, Costa-Rica	Dampfschiffahrts Gesellschaft « Argo »; agents : MM. Eiffe et Co.	Livland Finland	Bassin Kattendyk	Tous les 15 j
Indes occidentales	Prince Line; agents : MM. Ruys et Co.	Portuguess Prince Asiatic Prince Indian Prince	Bassin Lefebvre	Tous les m

DESTINATION	LIGNES ET AGENTS	VAPEURS	EMPLACEMENTS	JOUR DE DÉPART
Brazil et La Plata	Soc. Anon. de Navigation Belge, Royale Sud Américaine Lamport et Holt; agents : MM. Kennedy, Hunter et Co.	Bellevue Homer Bellarden Rossetti	Quai du Rhin	Les 1 ^{er} , 8, 15, 22 de chaque mois
Id.	Royal Mail Steam Packet et Co; agent : MM. Ch. Hüger et Co.	Ebro Elbe Mirho Thames Trent	Quai de l'Escaut	1 bateau par mois
Id.	Norddeutscher Lloyd; agents : MM. von Bary et Co.	Bonn Pfalz Mainz Stolberg Coblenz Roland	Quai Van Dyck	Les 14, 21, 29 de chaque mois
Id.	Hamburg Amerika Linie: Hamburg Sued Amerikanischer DampfschiffarthsGesellschaft; agents : MM. G. Tonnelier, Gellatly, Hankey et Co.	Asuncion Sibiria Argentina Rio	Bassin Lefebvre	Tous les 15 jours
Plata	River Plata Line; agents : MM. Gellatly, Hankey et Co.	Sevilla Nicomedia Mendoza Arabia Artemisia	Bassin Kattendyk	Tous les mois
	Hansa Line; agents : MM. Selb-Huwerstühl.	Sonnenburg Harzburg Arensburg Schoenburg	Bassin de l'écluse du Kattendyk	Tous les 15 jours
	Prince Houlder Lines; agents : MM. Ruys et Co.	Asiatic Prince Highland Prince Saxon Prince Imperial Prince	Bassin Lefebvre	Tous les mois
Perou, San Francisco	Kosmos Line; agents : MM. Aug. Buleke et Co, Grisar-Marsily.	Anubis Serapis Mera Menes Savoia	Quai Plantin	Toutes les semaines
Id., Montréal	Hansa St. Lawrence Line; agents : MM. Grisar et Marsily, Steinmann et Co, Thos Ronaldson et Co.	Carl Rapidan Cebriana	Quai St-Michel	Tous les 10 jours en été.

DESTINATION	LIGNES ET AGENTS	VAPEURS	EMPLACEMENTS	JOURS DE DÉPART
Quebec, Montréal	Ellerman Line (late Levland Line); agents : MM. Steinmann et Co.	Assyrian Almerian Mexican Albanian	Bassin Lefebvre	Tous les 15 jours
Id.	Dene Line; agents : MM. Westcotts-Flint.	Elmdene Ferndene Ivydene Heathdene	Bass. kattendyk	Toutes les 3 semaines
Boston, Baltimore	Puritan Line; agents : MM. Th. Ronaldson et Co, Steinmann et Co.	Cambrian King English King Storm King	Quai Van Metteren	Tous les 10 jours
New-York, Philadelphie	Red Star Line; agents : MM. von der Beke et Marsily	Zeeland Vaderland Haverford Soutwark Friesland Kensington	Quai du Rhin	Tous les samedis vers New-York 1 ^{er} et 3 ^e mercredi du mois vers Philadelphie

Le Commerce

COMMERCE DE LA BELGIQUE¹.

Années	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL		TRANSIT
	Importations	Exportations	Importations	Exportations	
1831	98,013,079	104,579,786	89,988,567	96,555,274	8,024,512
1840	246,405,399	483,497,827	205,610,862	439,628,781	43,869,046
1850	423,117,463	411,291,704	221,923,242	210,032,528	201,259,176
1860	923,820,270	879,558,777	516,686,594	470,258,317	409,300,460
1870	1,760,178,229	1,521,810,910	920,762,452	690,139,308	831,671,602
1880	2,710,394,101	2,225,157,905	1,680,891,839	1,216,741,436	1,008,416,469
1881	2,787,831,076	2,460,624,280	1,629,872,055	1,302,670,114	1,157,954,166
1882	2,851,603,535	2,563,931,584	1,607,563,636	1,325,917,971	1,238,013,613
1883	2,805,430,309	2,605,478,695	1,552,131,319	1,343,125,885	1,262,352,810
1884	2,772,519,944	2,677,681,955	1,425,744,876	1,337,479,444	1,340,202,511
1885	2,577,586,383	2,419,504,776	1,347,047,504	1,200,003,442	1,219,501,334
1886	2,662,715,581	2,512,122,555	1,335,049,297	1,181,974,262	1,330,148,293
1887	2,906,654,270	2,715,290,488	1,431,932,845	1,240,624,573	1,474,665,915
1888	3,087,246,487	2,800,025,228	1,534,367,168	1,243,700,222	1,556,325,006
1889	3,106,843,078	3,013,026,216	1,556,378,004	1,458,525,966	1,554,500,250
1890	3,189,160,016	2,948,151,841	1,672,115,211	1,437,023,833	1,511,128,008
1891	3,119,623,567	2,847,005,898	1,799,814,822	1,519,033,297	1,327,972,601
1892	2,817,674,833	2,644,323,337	1,536,454,354	1,369,439,611	1,274,883,726
1893	2,810,709,742	2,590,261,736	1,575,138,957	1,355,945,020	1,234,316,716
1894	2,703,080,783	2,424,560,429	1,574,549,243	1,303,686,468	1,120,873,961
1895	2,904,948,026	2,604,862,583	1,680,407,506	1,385,439,053	1,219,423,530
1896	3,037,371,700	2,720,302,115	1,776,731,549	1,467,943,771	1,252,358,344
1897	3,145,829,820	2,895,271,890	1,873,011,676	1,626,372,424	1,268,899,466
1898	3,279,047,704	3,019,882,489	2,044,726,645	1,787,007,487	1,232,875,002
1899	3,634,300,136	3,351,562,674	2,260,243,151	1,949,292,477	1,402,270,197
1900	3,594,425,067	3,297,509,775	2,215,752,965	1,922,884,181	1,374,625,594
1901	3,640,645,330	3,239,442,992	2,220,991,626	1,828,231,784	1,411,211,208

1. Renseignements tirés du Tableau général du commerce avec les pays étrangers pendant l'année 1901, publié par le gouvernement.

Mouvement de la douane d'Anvers

400

VALEURS TOTALES : MILLIONS ET MILLIERS DE FRANCS.

ANNEES	IMPORTATIONS (Commerce général)				EXPORTATIONS (Commerce spécial)				TRANSIT GENERAL A LA SORTIE			
	Par terre et chemin de fer		Par canaux et rivières	TOTAL	Par terre et chemin de fer		Par canaux et rivières	TOTAL	MODE DE TRANSPORT A LA SORTIE			TOTAL
	Par mer	Par terre et chemin de fer	Par canaux et rivières		Par mer	Par terre et chemin de fer	Par canaux et rivières		Par mer	Par terre et chemin de fer	Par canaux et rivières	
1897	1,349,017	70,593	136,696	1,556,306	633,457	11,398	135,627	800,482	187,076	119,479	51,231	337,786
1898	1,425,179	67,458	147,685	1,640,322	608,205	12,157	202,349	822,711	162,209	112,932	57,038	332,269
1899	1,542,585	67,098	142,085	1,751,768	641,048	12,957	196,274	850,279	188,512	119,863	67,558	365,933
1900	1,391,693	71,468	153,440	1,616,601	576,905	12,002	186,917	775,824	181,065	121,630	57,686	360,381

L'ESCAUT DEPUIS 1830

Le Commerce du port d'Anvers¹

BOIS DE CONSTRUCTION

(Droits d'entrée : 1 franc par mètre cube pour chêne et noyer ; autres en grume ou non sciés, 1 franc ; bois sciés de toutes dimensions, 6 francs ; bois rabotés, 9 francs par mètre cube.)

RÉSUMÉ DES IMPORTATIONS A ANVERS EN 1900.

PROVENANCE	Planchettes pour verreries et douvelles	Sapin scié	Sapin non scié	CHÊNE			TOTAUX des mètres cubes	
PROVENANCE	Planchettes pour verreries et douvelles	Sapin scié	Sapin non scié — Tremble	Frêne, Hêtre	Billes	Trouçons, etc.	Planchettes et frises	TOTAUX des mètres cubes
Suède m3.	31,411	83,231	—	—	—	—	—	116,450
Norvège	22,261	46,143	—	—	735	—	73	68,404
Finlande	2,984	89,881	—	—	—	—	—	92,865
TOTAUX 1900. m3.	56,656	219,255	—	—	—	—	—	277,719
En 1899.	69,046	243,714	—	—	—	—	—	312,760
Riga m3.	105	74,183	7,860	—	—	—	—	82,148
Libau, Windau	1,411	6,149	—	—	—	—	—	8,368
Mer Blanche	1,268	48,813	—	—	—	—	—	50,081
Narva, Pétersb. Cronst.	—	7,273	206	—	—	—	—	7,479
Dantzig	—	—	9,819	—	145	1,427	182	11,573
Stettin	—	—	—	—	—	—	—	—
Memel, Königsberg . . .	—	315	991	—	259	—	—	1,565
Adriatique, Mer Noire . .	—	1,937	—	623	34,559	—	15,126	52,245
TOTAUX 1900. m3.	2,784	138,670	18,876	623	35,698	1,427	15,381	213,459
En 1899.	5,454	113,247	21,023	264	4,693	18,410	958	164,051
PROVENANCE	Sapin scié	BOIS NON SCIE		Chêne et teak	Yellow pine, Hickory, Peuplier, Frêne, Cotton wood	Planchettes et douvelles	TOTAUX des mètres cubes	
Colombie, Floride. m3.	36,463	3,353	—	247	—	—	40,063	
Etats-Unis et Canada . . .	35,852	1,043	—	14,058	5,347	575	57,076	
Inde	—	—	—	—	—	—	—	
Voie indirecte	212	822	—	1,026	—	—	2,060	
TOTAUX 1900. m3.	72,527	5,218	—	15,331	5,347	575	99,199	
En 1899.	62,740	5,293	—	17,983	7,348	897	94,261	

Récapitulation des importations en 1900 :

25,902 mètr. cubes sapin brut (non scié), tremble ; poutres, poutrelles, espars, etc.
 430,452 } » scié à plus de 5 centimètres.
 » » scié à moins de 5 centimètres.
 60,016 » scié en planchettes pour verreries et douvelles.
 67,837 » bois de chêne et teak.
 6,170 » yellow pine, hickory, frêne, hêtre, cottonwood.

Total 590,377 mètr. cubes.

¹ Rapport de la Chambre de Commerce d'Anvers pour l'exercice 1900.

CACAO

(En fèves, pelures et beurre, libre à l'entrée.)

RELEVÉ DES IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1860.

PROVENANCE	1860	1870	1880	1890	1898	1899	1900
Bahia et Rio-Janeiro. Balles	—	—	1079	3322	6520	7330	14381
Haiti	25	208	26	361	—	1420	—
Trinidad	—	—	—	150	—	50	—
Caracas	—	—	—	50	—	—	—
New-York	1227	50	1706	1635	—	25	—
Guyaquil	—	—	—	697	1460	750	1156
Lisbonne.	—	—	2076	277	5224	13339	13422
France	—	3245	1677	4783	5294	10731	11543
Hambourg et Brème	839	2764	1740	937	4209	4502	5306
Angleterre	1369	1362	4461	3609	3636	440	4231
Hollande.	—	302	450	587	704	369	1841
Para	2543	—	—	227	—	—	—
Livourne	300	—	—	—	—	—	—
Colombo.	—	—	—	—	200	25	30
Kingston.	—	—	—	—	—	50	—
Venezuela	—	—	—	—	—	300	—
Congo	—	—	—	—	—	—	145
TOTAUX. . . . Balles	6303	7931	13215	16635	27247	43293	52055

CAFÉS

(Droit d'entrée : 10 francs par 100 kilogrammes.)

RESUME DES IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1850.

ANNÉES	1850	1860	1870	1880	1890	1898	1899	1900
Balles	247303	197581	320229	743067	669631	728497	655670	540745

RELEVÉ DES IMPORTATIONS DES SEPT DERNIÈRES ANNÉES.

PROVENANCE	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Rio de Janeiro . . . Balles	71511	49815	41284	92328	60011	48995	28224
Santos	231131	221690	261489	404894	440470	362774	274153
Bahia.	40133	68871	7985	9775	13311	13361	6388
Haiti	30539	45404	15660	54023	37700	56000	49000
Manille	939	—	—	—	—	—	—
Bombay	—	—	—	—	—	—	—
Guatemala	776	—	—	—	—	—	—
Portugal.	10334	4661	4505	5898	11550	12413	8337
Etats-Unis	16224	12596	14077	14463	3339	2736	10408
Angleterre	35357	31632	24757	33011	41773	48268	29738
France	71334	63580	117821	60350	59293	47796	79200
Hambourg et Brème	44636	37339	24567	44166	29824	37979	22184
Hollande, par l'intérieur	26445	6300	37098	15400	24000	27300	24600
Diverses.	—	2435	2709	3392	6976	8048	8511
TOTAUX. . . . Balles	579342	544703	551952	736880	728497	655670	540745

CAOUTCHOUC

(Libre à l'entrée)

Les importations de l'année 1900 comportent : de l'État Indépendant du Congo, 4,902,003 kilog. contre 2,992,414 en 1899; et d'autres provenances 796,032 kilog. contre 410,466; ensemble 5,698,035 kilog. contre 3,402,880 kilog. en 1899.

Statistique du marché d'Anvers pour les neuf dernières années :

ANNÉES	Importations	Ventes	Stock fin d'année
1892 Kilog.	62,965	59,087	2,878
1893	167,196	162,885	8,189
1894	274,580	293,148	39,432
1895	531,074	442,220	88,854
1896	1,115,875	1,065,101	139,628
1897	1,679,154	1,724,319	94,463
1898	2,014,591	1,845,714	263,340
1899	3,402,880	3,374,229	291,991
1900	5,698,035	5,375,987	614,039

IMPORTATION DE CAOUTCHOUC SUR LES PRINCIPAUX MARCHÉS.

MARCHÉS	1896	1897	1898	1899
Liverpool . . . Kilog.	16,113,000	14,627,000	18,136,000	15,659,000
Londres	1,718,000	2,033,000	2,752,000	2,561,000
Le Havre	1,633,140	2,326,665	2,394,600	3,032,000
Rotterdam	324,500	303,500	242,000	217,000
Anvers.	1,115,875	1,679,154	2,014,591	3,402,880
Etats-Unis	13,833,000	17,421,000	18,470,000	22,674,000
Totaux.	34,737,515	38,410,319	44,009,191	47,545,880

CÉRÉALES

(Droits d'entrée : avoine, 3 francs; farines : d'avoines, 4 francs; autres, 2 francs; malt, fr. 1.50 par 100 kil grammes. — Autres céréales : livres.)

RESUME DES IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1860.

ANNÉES	Froment	Seigle	Orge	Avoine	Mais	Totaux
1860 Hectol.	690,348	623,092	368,118	29,901	—	1,711,459
1870	2,020,279	441,112	853,975	1,324,297	—	4,639,563
1880	7,747,012	1,107,615	1,570,839	1,445,552	1,083,900	12,954,918
1890	12,208,872	1,079,327	2,463,534	1,875,837	3,435,713	21,058,303
1894	16,368,437	456,863	3,629,025	3,474,242	1,962,944	25,891,611
1895	17,466,822	390,026	3,121,504	1,626,247	2,671,571	25,276,170
1896	16,650,730	834,594	3,302,854	2,460,520	4,278,126	27,526,824
1897	13,770,514	1,252,745	3,826,886	3,788,571	5,228,457	27,867,173
1898	15,957,439	1,191,771	4,098,459	2,841,909	5,758,484	29,848,062
1899	18,448,868	310,222	4,463,645	2,294,640	7,137,155	32,673,934
1900	14,804,563	607,722	2,727,725	2,822,235	7,063,525	28,025,770

DETAIL DES IMPORTATIONS A ANVERS EN 1900.

PROVENANCE	Froment	Seigle	Orge	Mais	Avoine	Farines
Australie . Hect.	32,545	—	—	—	—	Sacs —
Etats-Unis . . .	2,211,171	120,779	656,586	4,293,175	1,127,134	107,101
Calif. et Orégon.	1,086,715	27,489	409,697	—	—	—
Canada	204,081	44,346	45,533	286,384	741,141	—
La Plata	5,931,784	6,018	18,137	1,505,820	738	1,104
Mexique	—	824	—	—	—	—
Danube	4,374,480	130,524	346,791	688,688	—	649
Mer Noire/Azoff .	309,522	164,863	638,463	284,153	166,329	—
Russie Nord . . .	107,776	104,960	101,272	—	857,315	300
Turquie	158,537	—	455,941	5,305	13,380	—
Danemark/Suède	160	—	13,717	—	193	—
Hongrie	—	1,491	22,813	—	—	6,190
Allemagne	387,640	6,928	14,228	—	15,975	20,032
France	—	100	1,165	—	—	—
Angleterre	152	—	3,382	—	—	3,323

CHANVRES ET AUTRES FILAMENTS VÉGÉTAUX

(Libres à l'entrée.)

RELEVÉ DES IMPORTATIONS DE CHANVRE A ANVERS DEPUIS 1850.

PROVENANCE	1850	1860	1870	1880	1890	1899	1900
Angleterre . Balles.	—	3,683	9,524	19,713	3,258	10,349	8,493
Italie	—	950	860	574	3,655	11,223	6,299
Russie	1,814	1,161	2,103	10,920	3,276	2,950	3,928
Allemagne	—	—	143	9,617	8,802	7,464	4,472
France	—	—	—	316	806	545	721
Autres pays d'Europe	—	—	—	—	—	1,802	1,382
Inde anglaise . . .	—	—	—	49	8,261	31,717	36,751
Chine	—	—	—	—	—	272	1,229
Etats-Unis	—	—	—	25	1,912	6,942	3,230
Mexique	—	—	—	—	—	754	—
Philippines	—	—	—	—	—	48	—
Totaux	1,814	5,794	12,630	41,214	31,960	74,066	66,545

CHARBONS

(Libres à l'entrée.)

Le tableau suivant indique la marche de la production de la houille en Europe et aux États-Unis depuis 1850 :

Années	Belgique	Allemagne	France	Grande Bretagne	Etats-Unis d'Amérique
1850 T.	5.820.588	18.197.432	4.500.000	65.000.000	7.359.899
1870 »	13.697.418	26.397.800	13.179.000	112.200.000	25.000.000
1880 »	16.866.698	46.973.566	18.804.767	146.969.489	66.831.213
1890 »	20.465.960	64.373.345	26.083.118	181.614.288	141.657.596
1897 »	21.492.446	91.054.982	30.797.629	202.429.931	181.694.264
1898 »	22.088.335	96.279.992	32.439.736	205.274.000	197.852.394
1899 »	22.072.068	101.622.000	32.933.789	223.666.208	228.882.677
1900 »	23.352.352	111.000.000	33.150.000	225.170.000	249.340.269

En Espagne, en Bulgarie, en Turquie et au Mexique, des gisements charbonniers ont été découverts, qui ont immédiatement attiré l'attention des capitalistes; la superficie des terrains houillers dans le monde entier est évaluée comme suit :

Chine.	Kil. carré 600,000
Etats-Unis (non compris le Dakota et les Etats et territoires des Montagnes Rocheuses).	517,980
Canada (partie Est des Montagnes Rocheuses)	168,340
Inde Britannique	91,940
Nouvelle Galles du Sud	62,160
Russie (non compris la Sibérie, l'Asie Centrale et le Caucase).	51,800
Royaume-Uni	30,820
Espagne	14,244
Japon.	12,950
France	5,386
Autriche-Hongrie	4,636
Allemagne	4,584
Belgique	1,320
	<hr/> 1,566,060

CORNES

(Libres à l'entrée.)

IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1860.

Provenance	1860	1870	1880	1890	1899	1900
Rio-Grande. Pièces	160000	64000	289000	62000	—	—
Uruguay et M. V. »	—	365000	1081000	754000	620227	308913
Buenos-Aires »	700000	615000	681000	259000	471384	778146
Diverses »	—	34284	7000	124000	189219	158215
Totaux. Pièces.	860000	1078284	2058000	1199000	1280830	1245274

COTONS

(Libres à l'entrée.)

RESUMÉ DES IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1850

Années	1850	1860	1870	1880	1890	1900
Balles	46,277	24,389	11,107	123,946	403,361	244,636

RELEVÉ DES IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1894.

Provenance	1895	1896	1897	1898	1899	1900
New-York . . . Balles	53198	40535	21312	34396	20685	38956
New-Orleans . . . »	7783	17829	27003	21000	13853	16857
Newport News . . . »	—	—	—	2483	610	1014
Boston »	—	40	—	—	—	—
Galveston »	7526	2194	20093	39723	50380	56907
Philadelphie »	2164	1099	1251	804	—	—
Baltimore »	18324	3508	4111	7553	336	4161
Norfolk »	—	4000	300	1898	100	—
Savannah »	—	—	6674	—	—	15712
Pensacola »	—	—	—	5014	4424	2413
Bombay »	96393	150261	107514	72936	85370	46173
Kurrachee »	23725	15043	15087	38378	16838	—
Madras »	—	410	435	440	1593	1550
Calcutta »	63	2093	2972	991	2406	2125
Colombo »	—	—	—	1670	100	—
Alexandrie »	1620	2560	3219	5436	8635	11034
Hambourg »	1154	459	736	241	458	9186
Smyrne »	—	125	100	—	—	1363
Angleterre »	28350	15079	20761	11359	23108	15614
France »	11647	11133	5768	4691	7022	17651
Diverses »	36	—	105	310	1670	3920
Totaux »	253435	266388	237435	241323	237808	244636

CUIRS

(Libres à l'entrée.)

MOUVEMENT DES CUIRS EN POILS (EN 1^{re} MAIN) SUR LA PLACE D'ANVERS.

Veaux et vachettes non compris.

ANNEES 1899 et 1900	Plata	Plata	Rio Grand	Rio Grande	Brésil	Etats Unis et divers	Chevaux	TOTAL
	secs	salés	secs	salés				
Importations en 1900 . . .	151916	920470	—	19035	19307	135639	1069	1247437
» 1899	94852	778936	1150	29285	11958	163205	2841	1082227
Augmentation pour 1900 . . .	57064	141534	—	—	7349	—	—	165210
Diminution	—	—	1150	10249	—	27566	1772	—
Ventes en 1900	37586	620609	—	2937	15657	64714	2124	744627
» 1899	64608	624192	1150	48456	20984	79461	1786	840637
Augmentation pour 1900 . . .	—	—	—	—	—	—	338	—
Diminution	27022	3583	1150	45519	4327	14747	—	96010
Passage et réexp ⁿ en 1900 . . .	104409	234527	—	9636	2650	60388	—	411610
» 1899	51072	142744	—	—	—	93222	—	287038
Augmentation pour 1900 . . .	53337	91783	—	9636	2650	—	—	124572
Diminution	—	—	—	—	—	32834	—	—
Stock fin décembre 1900 . . .	13880	116021	—	8467	—	16307	—	154675
» 1899	3959	50687	—	2004	—	5770	1055	63475
Augmentation pour 1900 . . .	9921	65334	—	6463	—	10537	—	91200
Diminution	—	—	—	—	—	—	1055	—

RESUMÉ DES IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1850.

ANNEES	1850	1860	1870	1880	1890	1899	1900
Pieces. . .	684,921	983,525	1,138,222	1,141,175	1,373,821	1,082,227	1,247,437

IMPORTATIONS A ANVERS, AU HAVRE ET A LIVERPOOL.

Veaux, vachettes et buffles non compris.

ESPECES	1900			1899		
	Anvers	Le Havre	Liverpool	Anvers	Le Havre	Liverpool
Plata salés . .	920470	325797	52241	778936	235450	91159
Rio-Grande salés.	19036	35919	—	29285	46686	—
Totaux. . .	9395 6	361716	52241	808221	282136	91159
Plata et R.-G. secs	151916	65375	42851	96002	33946	25494
Espèces diverses.	154946	1015693	107693	175163	745136	134309
Chevaux . . .	1069	735	451	2841	1098	—
Totaux généraux.	1247437	1443719	209074	1082227	1062316	250962

DEBOUCHES A ANVERS, AU HAVRE ET A LIVERPOOL.

ESPECES	1900			1899		
	Anvers	Le Havre	Liverpool	Anvers	Le Havre	Liverpool
Plata salés . .	620609	265903	56661	621192	314421	89964
Rio-Grande salés.	2937	24389	—	48456	54801	—
Totaux. . .	623546	290292	56661	672648	369222	89964
Plata et R.-G. secs	37586	43933	42851	65758	67184	25494
Espèces diverses.	81371	913038	109147	100445	854684	134617
Chevaux . . .	2124	1451	415	1786	2448	—
Totaux généraux.	744627 et 411610 en transit	1248714 transit compris	209074 transit compris	840637 et 287038 en transit	1293538 transit compris	250075 transit compris

STOCKS A ANVERS, AU HAVRE ET A LIVERPOOL.

ESPECES	1900			1899		
	Anvers	Le Havre	Liverpool	Anvers	Le Havre	Liverpool
Plata salés . .	116021	66170	313	50687	6276	4700
Rio-Grande salés.	8467	18343	—	2004	6813	—
Totaux. . .	124488	84513	313	52691	13089	4700
Plata et R.-G. secs	43880	21226	—	3959	584	—
Espèces diverses.	16307	116820	344	5770	26221	1500
Chevaux . . .	—	63	—	1055	779	—
Totaux généraux.	154675	222622	657	63475	40673	6200

ENGRAIS

(Libres à l'entrée.)

RELEVÉ DES ARRIVAGES ET CONSOMMATIONS BELGES EN 1900.

MOIS D'ARRIVÉE	ANVERS	OSTENDE	GAND	TOTAUX
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	
Janvier	8,600	5,300	—	
Février	16,950	4,150	1,780	
Mars	13,500	2,000	2,250	
Avril	17,700	4,500	1,700	
Mai	16,050	7,450	1,800	
Jun	10,700	4,400	1,300	
Juillet	2,200	2,000	—	
Aout	1,650	—	1,500	
Septembre	7,950	1,950	—	
Octobre	14,150	—	—	
Novembre	4,380	—	—	
Décembre	7,250	—	—	
TOTAUX.	121,080	31,750	10,330	163,160
		Plus stock fin 1899		32,420
				195,580
		Moins stock fin 1900		33,130
				162,450
		Consommation totale de 1900. tonnes.		162,450
		contre 152,275 tonnes en 1899 et 149,845 tonnes en 1898		

ESSENCE DE TÉRÉBENTHINE

(Libre à l'entrée.)

RÉSUMÉ DES IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1860.

ESSENCE D'AMÉRIQUE	1860	1870	1880	1890	1899	1900
De Wilmington . . . Barils.	—	1,585	14,595	2,941	—	—
De Charleston	200	—	2,731	—	—	—
De New-York	12,314	3,914	2,857	—	—	—
De Savannah	—	—	900	16,438	46,814	44,666
De Brunswick	—	—	—	1,500	—	—
De New Orleans	—	—	—	—	—	500
D'Angleterre	—	—	1,421	1,280	265	150
De Hambourg	—	—	150	—	—	—
De Rotterdam	—	—	—	—	350	75
TOTAUX. Barils.	12,314	5,499	22,674	22,150	47,429	45,391
ESSENCE DE FRANCE ET D'ESPAGNE						
De Bordeaux Colis.	21	382	5,399	3,893	4,607	2,850
De Bayonne	—	5,951	3,336	8,093	250	1,075
De Bilbao et Santander	—	—	—	1,000	5,530	3,287
TOTAUX. Colis.	21	6,333	8,735	12,986	10,387	7,212

GRAINES OLEAGINEUSES

(Libres a l'entrée.)

RELEVÉ DES IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1850.

ESPECES	1850	1860	1870	1880	1890	1899	1900
De lin a battre . HI.	172,470	438,695	358,637	871,872	763,364	763,718	829,453
De lin a semer . . .	23,190		37,551	52,795	15,323	7,346	—
De colza	38,710	223,210	261,560	193,210	349,225	1,195,297	404,634
De navece				400,631	571,011		638,751
De ravison	—	—	29,740	68,838	113,654	189,636	117,626
De chanvre	44,592	5,921	68,647	87,752	8,159	10,975	9,679

DETAIL DES IMPORTATIONS A ANVERS EN 1900.

PROVENANCES	Graines de lin a battre	Graines de colza	Graines de navette	Graines de chanvre	Graines de ravison	Graines de pavot
Amérique . . . HI.	44,421	—	—	—	—	—
Canada	8,720	—	—	—	—	—
Indes orientales . . .	473,693	347,141	—	—	—	177,904
Plata	398,302	89	6,088	—	950	—
Mer Noire, Azoff . . .	163,580	28,591	271,061	979	62,041	—
Russie N.	55,494	9,414	49,285	6,829	54,635	—
Danube	5,358	6,428	338,548	—	—	—
Italie	6,132	—	—	—	—	—
Turquie et Egypte . .	1,010	—	—	426	—	14,335
Russie S.	—	—	—	—	—	—
Angleterre	2,387	12,168	3,431	—	—	22,383
Allemagne	17,856	8,833	318	1,845	—	4,696
TOTAUX . HI.	829,453	404,634	638,751	9,679	117,626	219,318
Contre en 1899 . . .	1,472,878	842,999	275,033	14,026	50,850	216,951
— 1898	1,334,017	1,109,058	294,253	6,164	51,645	251,311

IVOIRE

(Libre a l'entrée.)

ANNEES	Importation	Vente
1888	6,400 kilogrammes	6,400 kilogrammes
1890	77,500 »	77,500 »
1893	224,000 »	224,000 »
1894	264,500 »	186,000 »
1895	362,000 »	274,000 »
1896	200,000 »	265,000 »
1897	265,000 »	281,000 »
1898	231,000 »	205,000 »
1899	328,000 »	292,500 »
1900	333,000 »	336,000 »

LAINES

(Libres à l'entrée.)

RESUME DES IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1830.

ANNEES	1830	1860	1870	1880	1890	1898	1899	1900
Balles . . .	21,294	16,243	133,586	139,013	294,931	226,683	238,776	215,531

MOUVEMENT DU MARCHÉ EN 1899 ET 1900.

PROVENANCE	Importations		Ventes		Transit		Stock au 31 décembre	
	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899
La Plata . Balles.	86,130	94,036	23,999	23,631	58,310	63,237	7,844	6,023
Russie . . .	—	—	—	83	—	25	—	—
Chili et Perou . . .	173	—	24	—	40	—	109	—
Cap . . .	13,767	24,490	4,084	1,648	11,712	22,696	698	737
Afrique, etc. . . .	134	1,156	33	349	73	1,132	28	—
Espagne	358	4,638	4	682	349	4,709	5	—
Australie. . . .	112,969	114,456	1,284	1,147	111,476	113,910	236	27
Totaux. . . .	215,531	238,776	31,428	29,540	181,990	207,729	8,920	6,807
<i>Peaux de mouton :</i>								
La Plata . Balles.	1,948	902	334	51	1,513	863	102	1
Diverses	7,132	6,698	357	7	6,775	6,693	—	—
Totaux. . . .	9,080	7,600	691	58	8,288	7,560	102	1

MOUVEMENT DES MARCHÉS EUROPEENS EN LAINES DE LA PLATA.

MARCHÉS	Importations		Débouchés				Stock au 31 décembre	
			1899		1900			
	1899	1900	Ventes	Transit	Ventes	Transit	1899	1900
Anvers Balles.	94,036	86,130	23,631	63,237	23,999	58,310	6,023	7,844
Havre	22,749	11,319	8,387	3,423	10,980	2,127	12,126	10,338
Dunkerque . . .	259,569	161,679	—	259,569	—	161,679	—	—
Brême	90,567	68,345	—	90,567	—	68,345	—	—
Hambourg . . .	99,318	61,832	—	99,318	—	61,832	—	—
Marseille . . .	7,215	1,992	—	7,215	—	1,992	—	—
Bordeaux . . .	976	1,824	—	976	—	1,824	—	—
Londres	2,734	1,393	2,240	90	1,414	—	683	862
Liverpool . . .	14,734	18,614	10,362	3,289	11,089	7,867	2,550	2,208
Gènes	8,390	8,187	—	8,390	—	8,187	—	—
Totaux. . . .	600,308	421,715	46,620	340,096	49,482	372,363	21,382	21,252

EXPORTATION DES LAINES DE BUENOS-AIRES ET DE MONTEVIDEO
DU 1^{er} NOVEMBRE AU 31 OCTOBRE.

DESTINATION	Buenos-Aires		Montevideo	
	1898/99	1899/1900	1898 99	1899/1900
Anvers Balles.	61,702	55,691	13,128	19,002
Havre	11,409	6,400	527	559
Dunkerque	222,589	156,427	21,804	15,163
Bordeaux	3,085	3,563	944	1,087
Marseille	6,800	4,315	4,314	—
Hambourg et Breme	120,696	97,866	18,167	8,858
Angleterre	15,379	17,127	1,670	4,755
Italie	5,254	9,037	249	989
Espagne et Portugal	20	1	6	12
Etats-Unis	6,085	12,178	9	287
Autres	478	700	5,051	101
Totaux	453,477	363,299	62,869	50,813

PÉTROLES

(Libres à l'entrée.)

IMPORTATIONS DE PETROLE RAFFINE A ANVERS DEPUIS 1862.

PROVENANCE	1862	1870	1880	1890	1898	1899	1900
Etats-Unis . . . Colis.	36000	400000	752803	718497	847898	854351	767165
Russie Barils.	—	—	—	167400	190000	191500	201803

RÉSINES

(Libres à l'entrée.)

RELEVÉ DES IMPORTATIONS A ANVERS.

DE FRANCE	1870	1880	1890	1899	1900		
Bordeaux Barils.	10597	10769	6213	6100	9340		
Bayonne	15336	11542	10048	3500	2716		
Totaux Barils.	25933	22311	16261	9600	12056		
D'AMÉRIQUE	1850	1860	1870	1880	1890	1899	1900
New-York . . . Barils.	13500	63270	19532	—	24626	240	5520
Wilmington	—	—	—	31248	11065	11561	—
Charleston	—	—	—	908	—	3980	—
Savannah	—	—	—	5669	12109	37079	48012
Nouvelle Orleans	—	—	216	—	—	499	3000
Brunswick	—	—	—	—	1297	—	—
Baltimore	—	—	—	—	500	2750	2200
Hambourg	—	—	—	—	—	—	200
Anglet. et Hollande.	—	—	3876	—	—	—	—
Totaux Barils.	13500	63270	23624	37258	49597	56109	55932

RIZ

(Libre à l'entrée.)

RELEVÉ DES IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1850.

ANNÉES	1858	1860	1870	1880	1890	1899	1900
BALLES . . .	118677	184664	337968	606727	721465	697857	583398

DETAIL DES IMPORTATIONS A ANVERS.

PROVENANCE		1900	1899	1898	1897
Riz bruts	Akyab Balles	127899	239856	67957	92905
	Rangoon	—	66077	43904	84467
	Bassein	—	10000	16570	60779
	Moulmein	124600	89210	200225	127680
	Saigon	123184	46943	29316	152290
Riz pelés, brisés, déchet	Siam	—	—	—	45026
	Japon	—	39220	—	12700
	Italie	4028	19868	4330	22283
	Trieste-Hongrie	85292	9790	—	—
	Hambourg et Copenhague	39902	39186	38466	44985
	France	1120	62204	22847	4045
	Angleterre	5206	32407	43400	39172
	Diverses	2167	596	—	—
	Totaux. Balles	513398	655357	467015	695341
	Hollande, par l'intér. (pelés et brisés)	70000	42500	60000	34000
Ensemble. Balles	583398	697857	527015	729341	

SAINDOUX

(Libre à l'entrée.)

DETAIL DES IMPORTATIONS A ANVERS EN 1899 ET 1900.

PROVENANCE	1899		1900	
New-York	16,915 Tcs.	176,026 Col.	13,738 Tcs.	123,528 Col.
Philadelphie	335 "	20,997 "	565 "	25,765 "
Baltimore	7,808 "	83,514 "	6,951 "	42,206 "
Boston	2,860 "	15,267 "	1,415 "	4,798 "
New-Orleans	3,000 "	22,925 "	— "	— "
Newport News	— "	1,226 "	4,516 "	44,701 "
Montréal	575 "	550 "	1,034 "	18,362 "
Galveston	300 "	3,350 "	— "	— "
Portland	130 "	— "	140 "	4,525 "
Norfolk	— "	— "	— "	— "
Total	31,923 Tcs.	323,853 Col.	28,729 Tcs.	263,885 Col.

SALAISONS

(Libres a l'entrée.)

IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1880.

PROVENANCE	1880		1890		1900		1900	
	Caisses	Barils	Caisses	Barils	Caisses	Barils	Caisses	Barils
New-York	122583	8807	65767	829	57661	2020	41932	997
Philadelphie	12371	664	1775	—	830	—	650	—
Boston	2995	—	25415	—	12070	159	13036	50
Baltimore	—	—	6861	—	1150	30	771	150
New-Orleans	—	—	—	—	—	—	—	—
Newport News	—	—	—	—	—	—	50	—
Portland	—	—	—	—	200	—	50	—
Montréal	—	—	—	—	—	—	30	—
Hambourg et Brème	65	352	29	515	1664	—	1904	—
France	3126	8	22	—	—	—	—	—
Angleterre	12609	164	5466	54	1180	—	1056	—
Autres	499	—	—	—	—	—	—	—
Totaux	154248	9995	105035	1398	74763	2235	58599	1197
Colis	164243	—	106433	—	76998	—	59696	—

TABACS

(Droits d'entrée : fr. 55 ; d'accise, fr. 15 par 100 kilog.)

MOUVEMENT DU MARCHÉ D'ANVERS EN TABACS EN BOUCAUTS.

1900	Kentucky	Virginie	Maryland et Ohio	Totaux
Provisions au 1 ^{er} janvier Boucauts.	1,527	450	117	2,103
Importations en 1900	4,187	1,835	156	6,178
Totaux	5,714	2,294	273	8,281
Ventes en 1900	4,674	1,802	194	6,670
Stock fin décembre 1900	1,040	492	79	1,611

VINS

(Droits d'entrée : 20 fr. par hectolitre sur les vins en cercles jusqu'à 15° ; 3 fr. en plus par hect. et par degré pour les vins pesant au delà de 15° jusqu'à 24 ; au delà de 24° : 300 fr. par hect. Vins importés en bouteilles 60 fr. l'hect.)

RÉSUMÉ DES IMPORTATIONS A ANVERS DEPUIS 1855.

ANNÉES	1855	1860	1870	1880	1890	1898	1899	1900
Hectolitres	21936	27690	38909	40811	48016	68384	95647	118149

Cours au 31 décembre 1899 en entrepôt de douane, à Anvers.

(Droits à charge de l'acheteur.)

VINS ROUGES DE BORDEAUX.

LE TONNEAU DE 4 BARRIQUES		1898	1899
1ers crus Medoc	Fr.	2150 a 2550	2750 —
2mes »		1550 » 1750	1650 a 1750
3mes »		1450 » 1500	1400 » 1450
4me- »		1250 » 1350	1300 » 1350
5mes »		950 » 1200	1000 » 1250
Bourgeois superieurs Medoc		850 » 900	800 » 850
» ordinaires		800 » 850	650 » 750
Artisans, communes superieures Medoc		750 » 800	600 » 650
Paysans		600 » 700	500 » 550
Bourgeois Bas-Medoc		575 » —	475 » —
Artisans et paysans		550 » —	450 » —
1ers crus Graves		2350 » —	2750 » —
2mes »		1550 » 2050	1550 » 2050
Graves superieurs		1000 » 1050	750 » 1150
Petits Graves		650 » 850	550 » 650
1ers crus Saint-Emission, Pomerol		2050 » —	1450 » 1350
2mes »		1550 » 1650	900 » 1050
Bourgeois		950 » 1150	650 » 750
Fronsadais 1res côtes		750 » 1050	650 » 850
» 2mes »		500 » 650	450 » 550
Blayais, Bourgeois		550 » 600	500 » 550
Blayais, Artisans et Paysans		475 » —	400 » 450
Bourgeois, Bourgeois		550 » 600	500 » 550
» Artisans et Paysans		475 » —	400 » 450
Palus de Bassens, Montferrand Camblanes		475 » 500	425 » 450
Palus d'Ambes, St-Vincent, St Loubes, Arvayres		450 » 475	400 » 425

La bouteille	1892	1893	1894	1895	1896
1rs crus Medoc	3.75 —	6.50 a 7 —	3.50 a 4.50	5 — a 5.50	3.25 a 3.50
» Graves	3.75 —	6.50 » —	3.50 » 4.50	5 — » 5.50	3. — » —
2e crus. Medoc	3. — a 3.50	5.50 » 5.75	2 — » 2.50	4 — » 5 —	2.50 » —
3e crus.	2.75 » —	4.50 » 4.75	1.90 » 2. —	3 — » 5. —	2.25 » —
4e	2.50 » —	3.50 » 3.75	1.75 » 1.85	2. — » 5. —	2.10 » —
5e	2.25 » —	2.75 » —	1.50 » 1.75	1.50 » 2. —	1.90 » —
Bourgeois superieurs	1.25 » —	2.25 a 2.50	1.25 » 1.50	1.50 » 2. —	1.50 » 1.75

VINS BLANCS DE BORDEAUX

Le tonneau	1895	1896	1897	1898
Premiers crus	Fr. 2250	2350	1850	2050
Deuxiemes crus	1350	1250	1050	1550
Graves, Preignac, Barsac, Cérons	1050	950	850	950
Petits Graves, Toulence, Langon	850	800	650	900
» La Brede, St-Selve	500	450	350	500
» St-Morillon	525	475	425	450
Entre-2-Mers, Longoiran	425	450	400	400
Cavignac, St-Savin	400	400	375	375

BOURGOGNES.

LA QUEUE DE 2 PIECES	1898	1899
Clos de VougeotFr.	2430	2430
Chambertin, Romanée, Musigny, Richebourg . . .	2030 » 2230	1750 » 1950
Nuits, Beaune, Volnay, Pommarid, 1 ^{ers} crus . . .	1530 » 1730	1390 » 1590
» » » » 2 ^{mes} »	1230 » 1430	1100 » 1230
Aloxe, Monthélie, Beaune	990 » 1230	875 » 900
Passé tout grains, Santenay, Mercurey	750 » 830	650 » 700
Bons ordinaires et Ordinaires	670 » 710	590 » 630

VINS D'ESPAGNE, DE PORTUGAL, ILE MADERE, TENERIFFE, MARSALA.

Espagne rouges supérieurs	Par pipe.	Fr.	350 » 600
» » ordinaires	»		250 » 300
Alicante » »	l'hectolitre.		30 » 45
» » beau vieux fin	»		65
Tarragona Porto	Par pipe de 533 litres.		350 » 550
Sherry Amontillado supérieur	512 »		2500 » 3000
» 1 ^{re} classe	»		2250
» 2 ^e et 3 ^e classe	»		625 » 1300
» ordinaire	»		325 » 300
Malaga noir	480		335 » 2000
Pedro Ximenez	512		500 » 1500
Pajarete	512		625 » 1250
Moscatel	512		500 » 1250
Porto supérieur vieux	535		2500 » 3000
» jeune	»		1500 » 2000
Madère de l'île, grand vin vieux	418		2300
» beau vieux	»		1500 » 2000
» ordinaire	»		450 » 1250
Ténériffe particulier	450		600
» 2 ^{me} qualité	»		500
Marsala	420		500 » 800
Malvoisie	512		506 » 1250

CHAPITRE XIII

La navigation sur le canal de Terneuzen et le mouvement du port de Gand.

De tout temps, les Gantois ont cherché à se mettre en communication directe avec la mer. Pour atteindre ce but, ils ont lutté pendant des siècles avec une rare énergie. Le jour où ils ont obtenu la voie qu'ils cherchaient, ils ont déployé une égale ténacité pour l'améliorer, pour la mettre en rapport avec le développement de leur commerce et les progrès de la navigation.

En 1251 déjà, la ville de Gand, voyait avec effroi ses communications avec la mer par le Brackman se réduire de jour en jour, et devenir insuffisantes pour son commerce; surexcitée par sa jalousie contre Bruges, elle s'adressa à Marguerite de Constantinople, Comtesse de Flandre, pour obtenir l'autorisation d'achever le creusement du canal de la Lieve, qui reliait Gand au Swyn¹.

Toutes les voies qui menaient au Brackman s'envasaient, et les Gantois étaient tenus, pour atteindre la mer, de suivre les longs détours que fait l'Escaut.

La ville de Gand vit sa demande agréée par la Comtesse de Flandre. La Lieve fut creusée et devint un canal de dimensions suffisantes pour les plus grands navires du temps, aboutissant au port de Damme.

Il reste, aujourd'hui encore, un tronçon du canal de la Lieve, qui relie le canal de Gand à Ostende au canal de dérivation de la Lys.

¹ VIFQUAIN. — *Des voies navigables en Belgique.*

Mais le canal de la Lieve devait s'envaser à son tour; et, en 1329, les Gantois — dont la rivalité avec Bruges était toujours une des principales préoccupations — songèrent à abandonner la navigation vers le Swyn, pour revenir à la voie du Brackmann. Ils obtinrent de Marie, châtelaine de Gand, la cession de la partie de l'ancien canal du Sas comprise entre la ville de Gand et l'endroit nommée Rooden-Huize.

Au milieu du xvi^e siècle, alors que la splendeur du commerce brugeois s'était évanouie, Gand avait à lutter contre une autre rivale, contre Anvers dont le commerce était florissant. Ses communications avec la mer étaient cependant difficiles. Elle ne pouvait plus arriver à l'océan, par le Brackman, qu'au prix de lourdes difficultés; le chenal du Sas de Gand s'était envasé; la situation était critique. Au lieu de comprendre enfin qu'il n'y avait de salut pour elle qu'en se mettant directement en communication avec le principal bras de l'Escaut, à Terneuzen, elle demanda à l'Empereur l'autorisation de creuser un canal qui, partant de l'extrémité de l'ancienne pêcherie des Châtelains (Rooden-Huize), se dirigerait par le Sas de Gand vers le Brackman à la digue de mer, où devait être établie une première écluse; une seconde serait construite à l'intérieur.

Les Gantois obtinrent cette autorisation le 26 mai 1547; le canal fut ouvert à la navigation, le 4 août 1561; en compensation des frais que leur avaient causés ces travaux, Philippe II exempta de tout droit de péage et de douane les marchandises destinées aux Gantois, qui seraient transportées par le canal du Sas de Gand.

Les guerres de religion entravèrent le développement du commerce; le canal fut négligé et son envasement ne tarda pas à prendre des proportions néfastes.

En 1613, les Archiducs Albert et Isabelle, voulant faire reflourir le commerce de Gand, paralysé par l'insuffisance des moyens de transport, décrétèrent le creusement d'un canal de Gand à Bruges, en communication avec celui qui relie Bruges à Ostende, et qui fut construit en 1622. Ces deux canaux, qui étaient destinés à favoriser les relations commerciales de Gand et de Bruges, ne servirent guère à la prospérité maritime et au négoce de ces deux villes.

Le Traité de Münster décréta, en 1648, la fermeture de l'Escaut, des canaux du Sas, Swyn et autres bouches de mer.

Les travaux du canal de Bruges à Gand furent repris en 1664; mais les Gantois ne s'intéressaient guère à une navigation qui, passant par Bruges, réveillait leurs sentiments de jalousie à l'égard d'une ancienne rivale. Ces travaux furent plusieurs fois abandonnés et repris au cours du dix-huitième siècle; le canal fut agrandi par décret de l'Impératrice Marie-Thérèse.

Mais l'écoulement des eaux de la Lys se faisant uniquement par le canal de Bruges à Gand, il se forma, dans ce canal des envasements considérables. Au commencement du dix-neuvième siècle, son tirant d'eau n'était plus que de 1^m80. Un projet d'approfondissement du canal de Gand au Sas de Gand et de prolongement jusqu'à l'Escaut, avait été élaboré par deux ingénieurs néerlandais, en 1817; mais il ne fut pas exécuté. C'est en 1824 seulement que le Roi Guillaume, attentif à tout ce qui pouvait intéresser le commerce du pays, et ému de l'état déplorable où se trouvait la Flandre, décréta la construction d'un canal semi-maritime, partant de Gand et aboutissant à Terneuzen, au chenal profond de l'Escaut occidental.

Les travaux commencèrent le 1^{er} mai 1825; le canal fut livré à la navigation le 18 novembre 1827. Il répondait à une véritable nécessité; il constituait la seule solution logique du problème dont la réalisation était poursuivie depuis des siècles par les Gantois. Le fait que sept lieues seulement séparent Terneuzen de Gand, tandis que l'Escaut fait un détour de 34 à 35 lieues pour joindre ces deux villes, suffit à établir l'utilité considérable du canal.

Ce sont les eaux de l'Escaut et de la Lys qui servent principalement à l'alimentation de cette voie navigable. Le canal reçoit, en outre, les eaux des polders d'une partie de la Flandre Belge et de la Flandre Zélandaise. Il est à la fois canal d'évacuation et canal de navigation¹.

La longueur totale du canal de Terneuzen, depuis Gand jusqu'au point où il se sépare en deux branches, près de Terneuzen, est de 33,316 mètres, savoir :

¹ Rapports des Ministres des Affaires Étrangères de Belgique.

Depuis l'écluse de décharge, dite <i>Tollhuis</i> , à Gand, jusqu'à la limite de la province.	19,054
De la limite jusqu'au Sas de Gand	2,306
Depuis le Sas de Gand jusqu'au point de séparation en deux branches, près de Terneuzen.	14,956
Total. Mètres	33,316

Depuis le point de séparation jusqu'à l'écluse orientale, sa longueur est de 850 mètres ;

Depuis le même point de séparation jusqu'à l'écluse occidentale, sa longueur est de 860 mètres.

Le chenal en avant de l'écluse orientale est de 690 mètres ; le chenal en avant de l'écluse occidentale est de 660 mètres.

A l'époque de l'établissement du canal, la partie comprise entre Gand et le Sas de Gand avait 10 mètres de largeur au plafond ; l'inclinaison des talus était de 2 de base sur 1 de hauteur.

La profondeur d'eau à l'étiage était de 4^m40. Les chemins de halage étaient généralement élevés de 2 mètres au-dessus de la ligne d'étiage.

Depuis le Sas de Gand jusqu'au point de séparation à Terneuzen, la largeur au plafond augmentait progressivement depuis 12 jusqu'à 20 mètres ; l'inclinaison des talus était de 3 de base sur 1 de hauteur.

La profondeur d'eau à l'étiage, mesurée sur le busc de l'écluse d'aval au Sas de Gand était de 4^m80. Elle augmentait successivement de manière qu'aux écluses elle se trouvait portée à 6 mètres.

Les chemins de halage, dans cette partie, se trouvaient généralement à 1 mètre au-dessus de la ligne d'étiage.

Les écluses de navigation du canal de Terneuzen étaient au nombre de cinq, savoir :

Une à Gand, à l'origine du canal, ayant 12 mètres d'ouverture ;

Une à Rooden-Huize, destinée à séparer, au besoin, le canal du affluent dit *Moervaert*, et ayant 6 mètres d'ouverture ;

Une au Sas de Gand, ayant 12 mètres d'ouverture ;

Une dans la branche orientale à Terneuzen, ayant 8 mètres d'ouverture ;

Une dans la branche occidentale à Terneuzen, ayant 12 mètres d'ouverture.

Une écluse de décharge établie à Gand, à l'endroit nommé *Tolhuis*, et ayant trois passages de 5 mètres chacun, verse, pendant l'hiver, les eaux surabondantes de la Lys et de l'Escaut dans le canal de Terneuzen.

Depuis Gand, jusque près de la limite, l'eau du canal, à la ligne d'étiage, se trouve au-dessous du terrain naturel.

De la limite jusqu'à Terneuzen, le terrain composé entièrement de polders est, depuis 1 jusqu'à 2 mètres, plus bas que la ligne d'étiage du canal, en sorte que, pour la décharge des eaux de ce quartier, on est obligé, de temps en temps, de baisser le niveau de l'eau et de faire stater pendant ce temps la navigation.

Après la révolution de 1830, le canal de Gand à Terneuzen resta, pendant plusieurs années, sans servir à la navigation. Lorsqu'on voulut en user de nouveau, en 1841, on se vit forcé de le draguer.

Le canal de Terneuzen avait été construit dans un triple but :

Il devait être employé comme canal de navigation de Gand à la mer ;

Il devait servir de moyen d'écoulement des eaux des terres hautes des environs de Gand ;

Il devait enfin procurer l'écoulement des eaux des terres basses, belges et néerlandaises, des environs du Sas de Gand.

Le canal ne pouvait suffire à la réalisation de ces trois buts ; il était déjà difficile de faire marcher de front la navigation et l'écoulement des eaux supérieures ; mais il y avait impossibilité de concilier les intérêts de la navigation avec l'écoulement des eaux des terres basses. Pour la navigation, les eaux devaient être tenues à un niveau fort élevé, ce qui ne permettait plus l'écoulement des eaux des terres basses ; en facilitant, au contraire, cet écoulement, on compromettait la navigation.

Le Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 5 novembre 1842, donna à ce problème une solution qui parut satisfaisante pour les deux pays. Il stipula que le canal de Terneuzen resterait consacré exclusivement à la navigation et à l'écoulement des eaux des terres hautes, tandis que l'écoulement des eaux des terres basses se ferait par de nouveaux canaux, dont la construction et l'entretien seraient à la charge de la Hollande, moyennant une équitable indemnité.

Les autres articles du Traité du 5 novembre 1842 stipulèrent la gratuité de navigation sur le canal pour les navires venant de la mer en Belgique ou vice versa, prévoyant l'élaboration de règlements qui porteraient revision des tarifs pour la navigation des bateaux d'intérieur, et détermineraient les conditions et la police de la navigation sur le canal.

Voici le texte de la partie du Traité du 5 novembre 1842 qui concerne la navigation sur le canal de Terneuzen :

*Section II.*¹

CANAL DE TERNEUZEN.

ART. 20. — L'écoulement des eaux belges par le canal de Terneuzen aura lieu conformément aux dispositions à arrêter entre les commissaires nommés, de part et d'autre, pour régler l'écoulement des eaux des Flandres, sans que, de ce chef, la Belgique paie aucune redevance aux Pays-Bas.

Ce règlement sera établi sur les bases suivantes, savoir :

a) A l'expiration des deux années qui suivront la signature du présent Traité, la partie du canal de Gand à Terneuzen comprise entre le Sas de Gand et l'Escaut occidental, ne recevra plus d'autres eaux que celles amenées par la partie supérieure dudit canal et par le canal de la Langeleede ;

Il est toutefois stipulé que l'écoulement, par ce dernier canal, sera réglé de telle manière que les eaux ne s'élèvent pas à plus de 1^m50 au-dessus du radier de l'écluse du Vieux-Bourg, du côté du polder Canisvliet ;

b) Le gouvernement des Pays-Bas fera exécuter, par ses soins et à ses frais, les travaux nécessaires pour obtenir le résultat ci-dessus, et créer de nouveaux écoulements à toutes les eaux qui se jettent actuellement dans la partie inférieure du canal de Gand à Terneuzen, et venant, soit de la Belgique, soit des

¹ BARON GUILLAUME. — *Code des relations conventionnelles entre la Belgique et les Pays-Bas.*

Pays-Bas, à l'exception de celles dont il a été parlé au paragraphe *a* ci-dessus ;

c) Pendant les deux années qu'exigera l'exécution des susdits travaux, les ouvrages d'art établis sur le canal de Gand à Terneuzen seront manœuvrés dans l'intérêt des deux pays, et de la même manière que la chose avait lieu avant 1830.

Après l'achèvement des travaux, ces manœuvres, tant pour l'écoulement des eaux que pour la navigation, seront réglées d'après les indications des agents à ce préposés par le gouvernement belge.

ART. 21. — Le gouvernement belge pourra faire endiguer, à ses frais, la plage de Sluiskille, conformément au projet à approuver, de commun accord, par les deux gouvernements.

ART. 22. — Le gouvernement néerlandais s'oblige à entretenir en bon état le canal et ses dépendances, l'avant-port de Terneuzen, l'endigement de la plage de Sluiskille et les ouvrages exécutés en vertu du paragraphe *b* de l'article 20. Il s'engage également à faire effectuer les manœuvres nécessaires pour la décharge des eaux et pour la navigation.

ART. 23. — En considération des dépenses que les Pays-Bas supporteront de ce chef et du chef des travaux désignés dans le paragraphe *b* de l'article 20, la Belgique s'oblige à payer aux Pays-Bas une somme annuelle fixée à 25,000 florins pendant le temps qui s'écoulera entre la date du présent Traité et le moment où tous les ouvrages mentionnés dans le paragraphe *b* de l'article 20 seront complètement en état de satisfaire à leur destination, et à 50,000 florins à partir de cette époque.

ART. 24. — La somme ci-dessus mentionnée sera versée par le gouvernement belge, à l'expiration de chaque année, entre les mains de l'agent néerlandais à Anvers, chargé de la recette du droit sur la navigation de l'Escaut.

ART. 25. — Dans le cas où la Belgique déclarerait renoncer à l'usage dudit canal, tant comme moyen d'évacuation des eaux que comme voie de navigation, le paiement de l'indemnité mentionnée dans l'article 23 cesserait de plein droit, comme le gouvernement

des Pays-Bas serait alors déchargé des obligations contractées à l'article 22 ci-dessus.

ART. 26. — Les navires venant de la mer pour se rendre en Belgique par le canal de Terneuzen, ou vice versa, ne seront assujettis, pour le parcours de ce canal et la manœuvre des ponts et des écluses, au paiement d'aucun droit, péage ou rétribution, quelles qu'en puissent être la dénomination et l'espèce, soit au profit des Pays-Bas, soit au profit de la Belgique.

ART. 27. — Les navires non mentionnés à l'article ci-dessus ne seront assujettis, pour le parcours du canal de Terneuzen, à aucun autre péage ou rétribution qu'aux droits dont il sera parlé dans les articles ci-après.

ART. 28. — Les tarifs et arrêtés réglementaires de la navigation sur le canal de Terneuzen seront révisés, de commun accord, dans leur application à la navigation intérieure de ce canal.

Jusqu'à ce que cette revision ait eu lieu, la perception se fera d'après le mode en vigueur.

Dès à présent, les droits de navigation sont réduits aux deux tiers du tarif actuel, et à moitié pour les barques et bateaux à vapeur faisant un service public périodique pour transport de voyageurs ou de marchandises. Les bâtiments et embarcations exclusivement chargés de poisson frais, engrais, pierres, chaux, charbon de terre et tourbes, ne payeront également que la moitié des droits fixés par le tarif précité.

ART. 29. — Le tonnage des bâtiments et embarcations sera calculé à raison de 1 mètre cube, conformément aux règles tracées par la décision du 20 octobre 1819, encore en vigueur dans les deux pays.

Le même mode sera suivi pour les bateaux à vapeur, mais leur tonnage imposable ne sera calculé que sur les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises.

ART. 30. — Le pilotage, s'il y a lieu, soit pour l'entrée ou pour la sortie de Terneuzen, soit pour le parcours du canal, ne pourra être rendu obligatoire, et aucun droit de pilotage ne

pourra être exigé des capitaines de navires qui ne feraient pas usage de pilotes.

ART. 31. — Lorsque le tirant d'eau d'un navire ne lui permettra pas de naviguer sur le canal, ou qu'il y aura, pour toute autre cause, nécessité de l'alléger, tout ou partie de son chargement pourra être transbordé sur des allèges, après en avoir préalablement averti les employés des douanes au poste le plus voisin de l'endroit où l'allègement devra avoir lieu.

Le transbordement s'effectuera sous la surveillance des douaniers du pays où il aura lieu, conformément aux lois en vigueur.

ART. 32. — Les allèges dont il est parlé à l'article ci-dessus n'auront à supporter le paiement d'aucun droit de navigation, sous quelque dénomination que ce puisse être.

Il en sera de même pour les bois amenés par les navires allégés, que ces navires traîneront en radeau à la remorque, le tout pour autant que les allèges et les bois en radeau passeront simultanément avec le navire dont le chargement a été allégé.

ART. 33. — Les navires allant de Belgique à la mer, par le canal de Terneuzen et l'Escaut occidental, et vice versa, seront exempts de toutes visites et formalités de la douane néerlandaise à leur entrée, à leur sortie et pendant le parcours du canal de Terneuzen, sauf l'apposition des plombs ou scellés aux écoutilles et aux autres issues, ou la mise à bord de gardiens, dont le nombre ne dépassera pas celui de deux.

Les gardiens participeront au feu, à la lumière et à la nourriture de l'équipage, mais il leur est défendu de recevoir aucune rétribution, indemnité ou salaire des capitaines.

ART. 34. — Les formalités de douane sur le territoire néerlandais, en ce qui concerne les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique, et vice versa, seront déterminées par la Commission mixte d'Anvers. Ces formalités ne pourront être plus rigoureuses que celles admises pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ART. 35. — Les navires chargés de marchandises destinées au transit de Gand pour le Rhin, et vice versa, par le canal de

Terneuzen, ne seront assujettis, quant aux douanes, sur le territoire néerlandais ou le territoire belge, qu'aux formalités stipulées pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ART. 36. — Les marchandises destinées soit au transit ordinaire, soit à la consommation ou à destination des entrepôts, seront régies respectivement par les lois en vigueur dans les deux pays.

ART. 37. — Tout fait ou toute tentative de fraude sera constaté et puni suivant les dispositions des lois en vigueur dans le pays où le délit aura eu lieu.

Nous ne croyons pas devoir reproduire ici le texte du Règlement du 20 mai 1843, pris en exécution de l'article 10 du Traité du 19 avril 1839, et des articles 26 à 37, cités ci-dessus, du Traité du 5 novembre 1842. Nous l'avons publié déjà, au chapitre : *Le Traité de 1839. Exécution et Règlement*, avec tous les autres documents qui portent la même date.

L'article 22 du Règlement de 1843 défendait la navigation à voile et à vapeur sur le canal de Terneuzen; les navires devaient être halés ou tirés, à moins que le courant ne suffît pour les faire avancer.

Une Convention, signée le 24 avril 1851 entre la Belgique et les Pays-Bas, et dont nous donnons ci-dessous le dispositif, leva cette interdiction et régla les conditions de la navigation à vapeur pour les bateaux à hélices :

ARTICLE PREMIER. — La navigation à vapeur sera désormais permise sur le canal de Terneuzen, mais exclusivement avec des bateaux à hélices.

ART. 2. — Les bateaux à vapeur ne pourront toutefois naviguer avec une vitesse supérieure à 12 kilomètres à l'heure. Chacune des Hautes Parties contractantes fixera, dans chaque cas particulier, tel maximum de vitesse au-dessous de la limite

susmentionnée, qu'elle croira convenir sur la partie du canal de Terneuzen, appartenant à son territoire.

ART. 3. — Pour pouvoir faire naviguer sur le canal un ou plusieurs bateaux de l'espèce, il faut, au préalable, en avoir demandé et obtenu concession de l'un et de l'autre gouvernements.

Les demandes en concession devront désigner expressément les bateaux que les demandeurs se proposent de faire naviguer sur le canal, et faire connaître spécialement le maximum du tirant d'eau et le diamètre des hélices de ces bateaux, ainsi que la nature des transports auxquels ils sont destinés.

Aucun bateau à vapeur ne pourra être employé à un autre service sur le canal que celui pour lequel l'autorisation aura été accordée, si ce n'est en vertu d'une nouvelle concession demandée et obtenue à cet effet des deux gouvernements.

ART. 4. — Les dispositions actuellement existantes ou à introduire par la suite dans l'un ou l'autre pays, par rapport à l'établissement et à la surveillance des chaudières et machines à vapeur, seront applicables aux machines et appareils moteurs des bateaux à vapeur admis à naviguer sur le canal.

ART. 5. — La partie des bateaux où se trouveront la machine et les appareils moteurs, devra être séparée du reste des bateaux par des cloisons en planches, solidement établies et entièrement revêtues de feuilles de tôle de 4 millimètre d'épaisseur et posées à recouvrement.

ART. 6. — Le pont des bateaux devra être garni de garde-corps ou bastingues, d'une hauteur suffisante pour la sûreté des passagers.

ART. 7. — Les bateaux devront être munis d'un canot de sauvetage, dont la longueur et la largeur ne pourront respectivement être de moins de 4 mètres et de 1^m60.

Il y aura à bord une bouée de sauvetage en liège, du poids de 10 à 15 kilogrammes, suspendue à l'arrière, et une hache en bon état à portée du timonier.

Il y aura également, dans chaque bateau, une boîte fumigatoire

pour qu'on puisse, au besoin, administrer des secours aux personnes qui seraient retirées de l'eau en état d'asphyxie. Cette boîte devra être conforme à celles qui sont employées pour l'administration des secours publics aux asphyxiés.

ART. 8. — Les bateaux seront pourvus de deux ancres et de cordes d'amarre suffisantes.

Ces ancres devront constamment être disposées pour être, au besoin, mouillées immédiatement.

ART. 9. — Il devra y avoir en tout temps, à bord des bateaux, un registre dont toutes les pages seront cotées et paraphées par le gouverneur de la province de la Flandre orientale, ou par le commissaire royal dans la province de Zélande, et sur lequel les passagers auront la faculté de consigner leurs observations, en ce qui concerne la marche du bateau, les avaries ou accidents quelconques, et la conduite de l'équipage.

Ce registre devra être présenté aux autorités provinciales et communales, aux agents des Ponts et Chaussées et du Waterstaat, chargés du service du canal de Terneuzen, chaque fois qu'ils le demanderont.

ART. 10. — Il y aura toujours à bord de chaque bateau :

1° Un capitaine; 2° des hommes d'équipage en nombre suffisant; 3° un mécanicien; 4° un ou plusieurs chauffeurs.

ART. 11. — Le capitaine est responsable du maintien du bon ordre et de la police à bord de son bateau.

ART. 12. — Le mécanicien est chargé de la surveillance et de la conduite de l'appareil moteur; il veillera notamment, avec le plus grand soin, à ce que l'alimentation des chaudières se fasse bien, et compense à chaque instant la dépense de la vapeur et toutes les pertes d'eau, afin qu'en aucun cas les parois des chaudières ne puissent rougir. Il dirigera les chauffeurs.

Le mécanicien et les chauffeurs devront, chacun en ce qui le concerne, observer, pour la conduite des machines et celle du feu, toutes les mesures de précaution prescrites par les lois et règlements sur la matière.

ART. 13. — Tout embarquement et débarquement de voyageurs

se fera au moyen d'un petit pont, jeté du bateau sur le quai, et garni de rampes des deux côtés.

L'usage de simples planches est formellement interdit.

ART. 14. — Les capitaines devront ralentir la marche des bateaux au passage des ponts mobiles, à l'approche des écluses et lorsqu'ils passeront, soit près de bateaux ou de trains stationnant ou garés ou en marche, soit à proximité de travaux en cours d'exécution sur le canal.

Ils seront tenus de se conformer à ce que les agents chargés du service du canal leur prescriront dans l'intérêt, soit de la conservation du canal, soit de la navigation en général.

ART. 15. — Les capitaines feront sonner la cloche à l'approche des ponts, des écluses et des ports de débarquement, ainsi que de tous les endroits où la rencontre de deux bateaux pourrait occasionner des accidents.

ART. 16. — Toutes les fois que, durant le trajet, le capitaine du bateau à vapeur aura à prendre ou à débarquer des voyageurs ou des marchandises, il devra faire cesser entièrement le jeu des hélices.

ART. 17. — Lorsqu'un bateau à vapeur rencontrera des bateaux tirés par des hommes ou des chevaux, il devra prendre le bord opposé au chemin de halage.

ART. 18. — Il est expressément défendu, sous quelque prétexte et dans quelque but que ce soit, de surcharger les soupapes de sûreté et de faire fonctionner la machine sous une pression supérieure à celle qui est indiquée dans l'acte de concession, ou dans le procès-verbal de vérification des chaudières.

Il est, en outre, défendu de faire marcher les bateaux avec une plus grande vitesse que celle fixée par l'acte de concession.

ART. 19. — Au moment du départ et de l'arrivée des bateaux à vapeur, les fonctionnaires chargés de la police pourront se faire présenter le registre prescrit par l'article 9. Ils s'assureront de la présence à bord du capitaine, du mécanicien et des chauffeurs.

ART. 20. — Les propriétaires de bateaux à vapeur devront,

lorsqu'ils en seront requis, suspendre leur service pour que l'autorité fasse les visites qu'elle jugerait nécessaires dans l'intérêt de la sûreté publique.

ART. 21. — Les deux gouvernements se réservent la faculté de retirer la concession, à raison des accidents causés ou des imprudences habituellement commises par le capitaine, l'équipage ou le propriétaire d'un bateau à vapeur, comme aussi lorsque le capitaine et l'équipage ne se conforment pas au règlement à établir pour s'assurer que le maximum de vitesse fixé par la concession n'est pas dépassé; en outre, le capitaine, l'équipage et le propriétaire, s'ils contreviennent aux dispositions de la présente Convention, seront punis d'une amende qui ne pourra excéder 100 florins, ni être moindre de 10 florins, ou d'un emprisonnement d'un jour au moins et de quatorze jours au plus, ou enfin d'une amende et d'un emprisonnement réunis, mais qui ne pourront respectivement excéder le maximum qui vient d'être indiqué, pour autant toutefois que les lois ou les règlements en vigueur n'aient pas déterminé d'autres peines qui soient spécialement applicables.

ART. 22. — Les contraventions seront constatées par les agents préposés à la police et à la surveillance du canal, par la gendarmerie et la maréchaussée et par les agents locaux. Leurs procès-verbaux devront être rédigés sous l'obligation du serment qu'ils ont prêté en entrant en fonctions, ou bien affirmés, dans les quarante-huit heures, devant l'autorité communale dans le ressort de laquelle la contravention aura été constatée. Dès lors, ces procès-verbaux feront foi jusqu'à la preuve contraire.

Les autorités locales des communes riveraines du canal, la gendarmerie et la maréchaussée, et tous autres officiers de la force publique seront tenus, étant à ce requis, de prêter main-forte pour l'exécution des dispositions contenues dans la présente Convention.

ART. 23. — Sauf les modifications portées, par les dispositions qui précèdent, à l'article 22 du Règlement relatif à la navigation du canal de Terneuzen, arrêté à Anvers le 20 mai 1843,

toutes les dispositions du Règlement prémentionné resteront obligatoires et continueront à ressortir leur plein et entier effet.

Deux ans plus tard, les Cabinets de Bruxelles et de La Haye, ayant constaté certaines omissions dans le Règlement de 1843, signèrent, le 10 février 1853, une Convention additionnelle dont voici le dispositif¹ :

ARTICLE PREMIER (formant le § 1^{er} de l'article 36, Titre III, du Règlement du 20 mai 1843). — Nul ne peut passer sur un pont dont on effectue la manœuvre, qu'après qu'il est complètement fermé et mis à la serre.

ART. 2 (additionnel ou article 53^{bis} du Règlement du 20 mai 1843). — Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront punies, sur le territoire de chacune des parties contractantes, d'après les lois y existantes ou qui peuvent y être introduites par la suite.

ART. 3 (article 58^{bis} du Règlement du 20 mai 1843). — L'employé des Ponts et Chaussées, le préposé du canal ou l'agent de la police locale qui aura rédigé un procès-verbal de contravention à la charge d'un capitaine ou batelier, ou de ses subordonnés, exigera immédiatement une bonne et valable caution, et s'il ne la reconnaît pas suffisante, il en informera à temps les agents employés à la première écluse ou du premier pont que le navire ou le bateau devra traverser, ou sous lequel il devra passer.

Ces agents seront tenus, au reçu d'une pareille information, de veiller, sous leur responsabilité, à ce que ce navire ou bateau ne franchisse pas l'écluse ou le pont, avant que la caution ait été fournie à leur gré.

ART. 4. — Toutes les dispositions du Règlement du 20 mai 1843 et de la Convention relative à la navigation à vapeur du 24 avril 1851 resteront obligatoires et continueront à sortir leur plein et entier effet.

¹ *Moniteur belge* du 9 mars 1853.

Nous citerons aussi :

Arrêté royal relatif aux droits de navigation sur les canaux de Gand à Terneuzen et de Maestricht à Bois-le-Duc 1.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Revu notre arrêté du 17 février 1852² qui a réduit les droits de navigation du canal de Gand à Terneuzen et du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, fixés respectivement par l'article 1^{er} du Règlement signé à Anvers, le 20 mai 1843, et par l'article 11 du Traité du 29 juillet 1846 ;

Considérant qu'une réduction corrélatrice continue d'être appliquée dans les Pays-Bas ;

Vu la loi du 30 floréal an X ;

Sur la proposition de nos Ministres des Travaux Publics et des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Les droits de navigation des canaux de Terneuzen et de Maestricht à Bois-le-Duc, établis par notre arrêté du 17 février 1852, sont maintenus et continueront à être appliqués jusqu'à disposition ultérieure.

Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 30 mars 1858.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Secrétaire général, chargé par intérim
du Département des Travaux Publics,*

PARTOES.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

1 BARON GUILLAUME. — *Code des relations conventionnelles entre la Belgique et les Pays-Bas.*

2 Cet arrêté réduit de moitié les péages des canaux de Gand à Terneuzen et de Maestricht à Bois-le-Duc, par application du Traité conclu, le 20 septembre 1831, entre la Belgique et les Pays-Bas.

Enfin, nous donnerons, ci-après, le texte de la Convention conclue, le 24 septembre 1862, entre la Belgique et les Pays-Bas, portant modification au Règlement du 20 mai 1843, relatif à la navigation du canal de Gand à Terneuzen¹ :

S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi des Pays-Bas, ayant jugé utile de modifier les dispositions en vigueur relativement à la police et à la navigation du canal de Gand à Terneuzen, et de laisser désormais à chaque gouvernement la faculté d'arrêter, après entente préalable, les règlements destinés à régir cette matière, à l'instar de ce qui se pratique pour le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, ont nommé à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

S. M. le Roi des Belges, le sieur Aldephonse-Alexandre-Félix baron du Jardin, son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas ;

S. M. le Roi des Pays-Bas, les sieurs messire Paul Vander Maesen de Sombreff, son Ministre des Affaires Étrangères, Johan-Rudolph Thorbecke, son Ministre de l'Intérieur, et Gérardus-Henri Betz, son Ministre des Finances ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Sont rapportées, avec les dispositions ultérieurement arrêtées pour la police de la navigation à vapeur sur le canal, les dispositions ci-après indiquées du Règlement signé à Anvers, le 20 mai 1843, pour l'exécution de l'article 10 du Traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, section 2, du Traité du 5 novembre 1842, relativement à la police et à la navigation du canal de Gand à Terneuzen :

TITRE II : *Police de la navigation ;*

TITRE III : *Police des bords, des talus, des ouvrages d'art et du lit du canal.*

Articles 41 et 42, portant pour titre : *Dispositions communes aux Titres II et III ;*

¹ *Moniteur belge* du 13 janvier 1863.

TITRE IV : *Halage des navires et bateaux.*

ART. 2. — Le Titre contenant les dispositions générales et portant le n° V, prend le n° II.

Les sept premiers articles portant les n° 54, 55, 56, 57, 58, 59 et 60 sont remplacés par les six articles ci-après, sous les n° 13, 14, 15, 16, 17 et 18, savoir :

« ART. 13. — Les autorités locales des communes riveraines du canal et tous officiers et agents de la force publique seront tenus, lorsqu'ils en seront requis, de prêter ou faire prêter main-forte pour l'exécution des dispositions contenues dans le présent règlement.

» ART. 14. — Tous capitaines, patrons, bateliers, hommes d'équipage et haleurs devront traiter avec égards les employés chargés de la perception des droits de navigation dans l'exercice de leurs fonctions. Ceux qui, à l'occasion de cet exercice, leur susciteraient des entraves ou les maltraiteraient par paroles ou voies de fait, seront poursuivis et punis conformément aux lois pénales des pays respectifs.

» ART. 15. — De leur côté, les employés chargés de la perception se conduiront avec déférence envers tous ceux avec lesquels ils ont des relations dans l'exercice de leurs fonctions.

» Toute plainte à laquelle leur conduite pourra donner lieu sera adressée au directeur des domaines compétent afin d'y donner la suite nécessaire.

» ART. 16. — Les contraventions seront constatées par procès-verbaux, à la diligence des employés chargés de la perception ayant qualité à cet effet.

» ART. 17. — Lors même qu'un capitaine ou batelier se croira lésé, soit par la manière d'agir des employés chargés de la perception, soit par les droits qu'ils auraient réclamés, il n'en devra pas moins se soumettre à ce qui aura été exigé de lui, sauf à exercer ensuite son recours près de l'autorité compétente, afin de redressement et de restitution, s'il y a lieu.

» ART. 18. — Les préposés chargés de la perception des

droits n'apporteront aucun retard à l'expédition des navires et bateaux.

» Les articles 61, 62, 63 et 64 du Titre V ancien forment les articles 19, 20, 21, 22 du Titre II nouveau. »

ART. 3. — Est rapportée aussi la Convention signée à La Haye, le 24 avril 1851, autorisant la navigation à vapeur sur le canal de Gand à Terneuzen.

ART. 4. — De même que cela se pratique pour le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, par application de l'article 55 du Traité du 5 novembre 1842, chaque gouvernement arrêtera dorénavant, toutefois après entente préalable, les règlements de police et de navigation pour la partie du canal de Gand à Terneuzen située sur son territoire.

ARTICLE TRANSITOIRE. — Les stipulations de la Convention du 24 avril 1851, et celles, tant du Règlement du 20 mai 1843 que des arrangements ultérieurs, relativement à la police de la navigation à vapeur sur le canal, rapportées par la présente Convention, continueront à être appliquées dans les deux Etats jusqu'à ce que les deux gouvernements aient, après accord préalable, arrêté, chacun en ce qui concerne son territoire, les dispositions réglementaires destinées à remplacer lesdites stipulations.

La présente Convention sera ratifiée, et les ratifications seront échangées à La Haye, dans l'espace de trois mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye, en double original, le vingt-quatre septembre mil huit cent soixante-deux.

(L. S.) BARON DU JARDIN. (L. S.) VAN DE MAESEN DE SOMBREFF.
THORBECKE.
G.-H. BETZ.

L'échange des ratifications eut lieu, à La Haye, le 6 janvier 1863.

Lorsque le gouvernement néerlandais fit creuser, en 1827, le canal de Gand à Terneuzen, personne ne pouvait se figurer le développement qu'allaient prendre les relations commerciales entre les deux États; on ne se doutait pas de la transformation que cet état de choses allait amener pour la navigation maritime. Brusquement on en vint à augmenter le tonnage des navires dans une telle proportion, que l'on dut constater bientôt l'insuffisance de tous les travaux maritimes; il n'était plus de canaux, ni de bassins, de ponts ni d'écluses qui fussent à la hauteur de leur mission.

Le canal de Gand à Terneuzen avait été construit dans des proportions vastes relativement à l'époque de ce travail et aux services qu'on le croyait appelé à rendre; il semblait devoir être suffisant pour un grand nombre d'années. Mais les faits démentirent ces prévisions, et la ville de Gand constata bientôt qu'elle ne progressait plus malgré tous ses efforts, parce que ses communications avec la mer étaient devenues absolument insuffisantes.

A plusieurs reprises des projets surgirent qui devaient doter Gand d'un port et d'un canal importants, sans relier la ville à l'Escaut.

En 1845, M. Van Alstein¹, envisageant comme un bienfait pour la Belgique d'établir un système de constructions hydrauliques situé en entier sur son propre territoire, et pouvant tenir lieu d'Escaut belge, rechercha le moyen de créer, sans emprunter le sol étranger, un système de communications entre Anvers et la mer, qu'il complétait par un chemin de fer, pour le mettre entièrement à l'abri des vicissitudes des saisons.

Le canal, ou nouvel Escaut belge, devait avoir une profondeur de tirant d'eau de 6^m50, et une largeur de 59 mètres au plan de flottaison. Le terrain entre Anvers et les côtes de la mer du Nord ne présentant pas un profil accidenté, le canal n'aurait d'autres écluses que les écluses de garde, placées aux extrémités du canal et destinées à le mettre à l'abri de l'influence des marées.

Le nouvel Escaut devait déboucher dans l'Océan à Heyst, dans

¹ VAN ALSTEIN. — *Mémoire sur la construction d'un canal maritime direct entre Anvers et la mer du Nord, avec embranchement sur Bruges et Gand.*

une rade qui, à marée basse, offre une profondeur minimum de 7 mètres.

Des embranchements, d'un tirant d'eau de 5 mètres et d'une largeur, à la ligne de flottaison, de 40 mètres, seraient dirigés sur Gand et sur Bruges; on pouvait aussi relier à l'Escaut belge, par d'autres embranchements, les villes de Lokeren et de Saint-Nicolas.

Le chemin de fer, avec télégraphe électrique, devait être établi sur l'une des berges du canal entre le port sur la mer du Nord et les villes d'Anvers, Gand et Bruges, dans le but de suppléer à la navigation fluviale pendant la période où, presque chaque année, les glaces forcent les navires en destination d'Anvers à s'arrêter en Hollande.

M. Van Alstein rattachait à son projet un vaste plan d'agrandissement des installations maritimes de notre métropole commerciale. On détournerait l'Escaut pour le replacer dans les terrains marécageux où il « divaguait » autrefois, avant son endiguement.

Un double barrage transformerait en un seul énorme dock une portion du lit de l'Escaut actuel. Ce dock aurait plus de 400 mètres de largeur et plus de deux kilomètres de longueur; les quais de ce vaste bassin présenteraient un développement de 5,000 mètres, sans y comprendre les rives du canal qui ferait communiquer ce bassin avec la mer.

Le terrain à bâtir, augmenté de 391 hectares, permettrait un accroissement notable de la ville.

D'après M. Van Alstein, le coût des travaux devait être de 75 millions de francs environ.

En 1866, M. de Maere-Limnander proposa de creuser un canal maritime à grande section, qui relierait directement Gand et Bruges à Heyst. Cette voie navigable devait avoir 50 kilomètres de longueur environ, 18 mètres de largeur au plafond, 7 mètres de mouillage et des talus à 3 sur 1; le coût du travail était évalué à 20 millions. Pendant de longues années, M. de Maere poursuivit cette idée qu'il défendit par de nombreuses brochures.

En 1875, M. de Maere présentait un projet de canal maritime

à grande section de Gand à la mer, avec embranchement sur Bruges.

M. le major Cambrelin préconisait, en 1876, la création d'un port, près de Heyst, qu'il voulait raccorder, par des canaux et des railways, à Bruges, Eecloo, Gand, Termonde, etc.

Enfin, M. Jacques Behr publia, en 1878, un avant-projet de rectification de l'Escaut maritime, depuis la mer jusqu'à Gand, en vue d'obtenir dans le fleuve, jusqu'à cette ville, des profondeurs de 8 à 10 mètres à marée haute. Un canal maritime de 8 mètres de mouillage était prévu de Gand à Heyst.

Mais aucun de ces projets ne fut agréé; ils offraient tous le grave inconvénient de coûter fort cher; on préférerait d'ailleurs perfectionner les procédés déjà employés avec succès. Dès 1865, on étudia les moyens d'approfondir le canal de Terneuzen. Divers systèmes furent bientôt en présence. Les uns voulaient augmenter la profondeur du canal en le creusant davantage; d'autres proposaient la surélévation de la ligne de flottaison; on parlait même de la construction d'un canal collecteur sur la rive gauche.

On commença enfin, en 1870, les travaux destinés à augmenter le mouillage et la largeur au plafond du canal. Terminés sur la partie belge en 1881, ils donnèrent à cette importante voie navigable les dimensions suivantes¹:

Largeur au plafond	17,00 mètres.
Largeur de la flottaison	56,00 »
Largeur entre les crêtes des berges	68,00 »
Mouillage sous la flottaison réglementaire	6,50 »
Hauteur des digues au-dessus de la flottaison réglementaire.	2,00 »
Largeur des digues	10,00 à 12,00 »
Inclinaison des talus	12/4 »
Passes navigables des ports.	17,00 »

Dès le 2 juin 1879, trois grands steamers avaient pu remonter le canal et arriver à Gand.

1. *Deiss. — Anvers et la Belgique maritime.*

Mais, pour que ce grand travail ait pu être exécuté, une entente avec le gouvernement des Pays-Bas avait été nécessaire; elle ne s'établit pas facilement. Les Règlements de 1843 avaient déterminé les conditions d'existence, d'alimentation, de profondeur du canal de Gand à Terneuzen; un accord international était nécessaire pour les modifier.

Une Commission mixte, chargée d'en préparer les éléments, fut constituée en 1871¹; ses études furent longues et laborieuses et ce n'est que deux ans plus tard que les délégués néerlandais déclarèrent, au nom de leur gouvernement, que celui-ci imposerait, comme condition *sine qua non* de son adhésion aux mesures d'amélioration projetées pour le canal de Terneuzen, le retrait des tarifs différentiels existant sur les chemins de fer belges au détriment de Terneuzen. C'était réclamer l'assimilation d'un port étranger à un port belge.

Ces exigences eurent pour conséquence la suspension des séances de la Commission à laquelle le gouvernement belge n'entendait d'ailleurs reconnaître d'autre mission que d'étudier les travaux à exécuter au canal et de préparer des règlements de navigation.

Cette interruption des négociations produisit une vive émotion à Gand, où l'on considérait la continuation des travaux d'amélioration du canal comme constituant un intérêt de premier ordre. On ne s'y montrait pas effrayé, à la vérité, de la concurrence possible du port de Terneuzen, et l'on demandait même au gouvernement d'accepter les conditions du Cabinet néerlandais. Le ministère céda et signa la Convention du 24 juin 1874, qui souleva une opposition violente à Anvers, qui fut combattue au nom des principes économiques qu'elle était accusée de méconnaître et des inconvénients matériels qu'elle pouvait avoir, et devint, au sein du Parlement belge, une nouvelle base de campagne politique. Après une longue et intéressante discussion, la Convention fut rejetée par la Chambre des Représentants dans sa séance du 24 mai 1876. L'article 11 de la Convention, qui fut la cause de cet échec, portait :

« Le gouvernement belge s'engage à appliquer sur toutes les

1. Discours de M. BEERNAERT, à la Chambre des Représentants, dans la séance du 20 mai 1876.

voies ferrées de l'État qu'il exploite tous les tarifs différentiels d'exportation, d'importation ou de transit en vigueur ou qui pourraient être décrétés dans l'avenir en faveur des transports provenant des ports belges les plus favorisés, ou ayant ces ports pour destination, aux transports provenant du port de Terneuzen ou ayant ce port pour destination. »

A la vérité, un article additionnel avait, en 1876, introduit dans la Convention deux modifications étroitement liées entre elles : l'obligation que consacrait l'article 11 avait été ramenée à une durée de quinze ans, mais le gouvernement belge n'avait obtenu cette concession qu'en s'engageant à reprendre l'exploitation d'une partie du réseau liégeois-limbourgeois, et à racheter la concession de l'autre partie.

Malgré cet amendement, la Convention avait donc été rejetée par la Chambre belge, et le gouvernement se vit forcé de rentrer en négociations avec le Cabinet néerlandais. Les pourparlers aboutirent à la Convention du 31 octobre 1879, dont nous reproduirons plus loin le texte, et dont le gouvernement résumait les clauses dans les termes suivants, en son Exposé des motifs du 9 novembre 1879 :

« Les stipulations relatives au canal et qui satisfaisaient le commerce gantois, sont conservées avec un amendement conçu dans une pensée de prévoyance, et d'après lequel l'écluse du Sas de Gand sera disposée de telle manière qu'il ne serait plus nécessaire de la reconstruire, si le développement de la navigation venait, dans un avenir plus ou moins prochain, à rendre désirable un nouvel approfondissement du canal.

» Il n'est plus question du réseau liégeois-limbourgeois.

» Les deux gouvernements s'entendent pour racheter la ligne d'Anvers au Moerdyk et l'embranchement de Roosendaël à Bréda.

» L'entrée en possession aura lieu, dans les deux pays, au 1^{er} juillet 1880. Le gouvernement belge se charge des mesures à prendre à cet effet, et il est, dès maintenant, assuré de pouvoir s'accorder à cet égard avec la Compagnie.

» Les diligences nécessaires pour la détermination du prix de rachat seront également faites par le gouvernement belge, et

nous n'avons pas à revenir sur les explications déjà données à ce sujet.

» Enfin, la Convention s'occupe des avances que feront respectivement les deux gouvernements, pour l'exécution des travaux du canal, d'une part, pour le rachat de la voie ferrée, de l'autre, avances qui seront compensées dans un décompte ultérieur et définitif. »

Voici le texte de cet important acte international qui marque, pour la ville de Gand, le point de départ d'une ère nouvelle de prospérité commerciale :

Convention conclue entre la Belgique et les Pays-Bas, le 31 octobre 1879, pour améliorer la navigation du canal de Gand à Terneuzen et pour opérer le rachat du chemin de fer d'Anvers au Moerdyk, y compris l'embranchement de Roosendaal à Bréda.

S. M. le Roi des Belges et S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, ayant désiré s'entendre sur les moyens d'améliorer la navigation du canal de Gand à Terneuzen et sur les conditions de la reprise par les deux États du chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep, avec l'embranchement de Roosendaal à Bréda, ont nommé dans ce but pour leurs plénipotentiaires, savoir :

S. M. le Roi des Belges, M. Frère-Orban, Membre de la Chambre des Représentants, Ministre d'État, Son Ministre des Affaires Étrangères ;

S. M. le Roi des Pays-Bas, le baron Gericke de Herwynen,

1 Session de 1879-1880.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS :

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte de la convention : séance du 9 novembre 1879, p. 74-75. — Rapport : séance du 27 janvier 1880.
Annales parlementaires. — Discussion et adoption : séance du 25 mai 1880, pp. 535-548 et 561-562.

SENAT :

Documents parlementaires. — Rapport : séance du 9 mars 1880, p. 9.
Annales parlementaires. — Discussion et adoption : séance du 9 mars 1880, pp. 57-58.
Approbation de la Convention par la loi du 29 avril 1880.
Moniteur belge du 30 avril 1880.

Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges ;

Lesquels, après s'être communiqué mutuellement leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Le gouvernement belge s'engage à exécuter à la partie du canal de Gand à Terneuzen qui se trouve sur son territoire, les travaux ayant pour objet :

A. De rectifier les courbes qui entravent la navigation ;

B. D'approfondir le canal de façon à en placer le plafond à 2^m10 au-dessous du busé amont de l'écluse de navigation actuelle du Sas de Gand.

Toutefois, à partir d'un point pris à 2 kilomètres en amont de la nouvelle écluse à construire au Sas-de-Gand, le plafond sera établi suivant un plan incliné ayant une longueur de 1 kilomètre et réglé à son extrémité inférieure à 2^m50 sous le repère ;

C. De l'élargir de manière à porter régulièrement à 17 mètres la largeur de la cunette mesurée à 2^m10 sous le repère. Cette dimension de 17 mètres sera également adoptée pour l'ouverture des ponts à établir sur cette partie du canal.

Les talus intérieurs seront dressés, soit sous une inclinaison d'environ 3 de base pour 1 de hauteur, soit sous une inclinaison d'environ 2 1/2 de base pour 1 de hauteur, mais avec une berme de 1 mètre de largeur, établie au niveau de la flottaison de chaque côté du canal.

ART. 2. — Le gouvernement néerlandais s'engage de son côté :

1^o A donner à la partie du canal comprise entre la Belgique et le Sas de Gand une largeur régulière de 17 mètres, mesurée à la cote de 2^m10 sous le repère, et à dresser les talus intérieurs avec berme et comme l'indique le § C de l'article 1^{er}; — à établir le plafond de cette partie du canal suivant le plan incliné dont il est question à l'article 1^{er}, § B; puis à partir de l'extrémité aval de ce point incliné jusqu'à la nouvelle écluse du Sas de Gand, à régler le plafond de niveau à 2^m50 sous le repère ;

2^o A abaisser à la cote de 2^m10 en dessous du busé amont de l'écluse de navigation actuelle au Sas de Gand le plafond de la partie du canal comprise entre le Sas de Gand et Terneuzen, et

à donner à la cunette de cette partie du canal une largeur de 17 mètres mesurée à 2^m10 sous le repère partout où elle n'atteint pas cette dimension.

Toutefois, immédiatement en aval de la nouvelle écluse à construire au Sas de Gand, le plafond sera établi de niveau à 2^m50 sous le repère et sur 200 mètres de longueur; puis le plafond se relèvera suivant un plan incliné d'une longueur de 800 mètres, de manière à être réglé à l'extrémité de cette longueur à 2^m10 sous le repère.

Les talus intérieurs du bief inférieur seront dressés à raison d'environ 2 1/2 de base pour 1 de hauteur, et il sera établi, de chaque côté, une berme de 1 mètre de large au niveau de la flottaison;

3° A creuser, à l'est du Sas de Gand, une dérivation ayant les mêmes dimensions que le canal, dans laquelle sera construite une écluse de navigation et sur laquelle sera établi un pont tournant pour le passage de la route du Sas de Gand à Westdorpe.

L'écluse aura 12 mètres de largeur utile et 110 mètres de longueur utile; elle sera munie de trois paires de portes et pourvue d'aqueducs latéraux de décharge.

Les buses seront établis à 2^m35 au-dessous du busc amont de l'écluse de navigation actuelle du Sas de Gand.

Le pont tournant aura 17 mètres d'ouverture comme ceux à établir en amont du Sas de Gand;

4° A effectuer, en outre, les ouvrages accessoires qui, pendant l'exécution des travaux, seront reconnus nécessaires.

ART. 3. — Hormis dans la traverse de la plage de Sluiskil, le gouvernement néerlandais fera établir sur son territoire un chemin de halage sur chacune des rives du canal. A cette fin, un pont tournant de 7 mètres d'ouverture sera construit sur le canal dit « du Passhuis ».

Si le gouvernement belge use de la faculté inscrite dans l'article 21 du Traité du 5 novembre 1842, d'endiguer la plage de Sluiskil, le gouvernement néerlandais devra construire un pont tournant de 7 mètres d'ouverture sur le canal d'Axel et établir la digue destinée à assurer la continuité du halage.

ART. 4. — Par modification au deuxième alinéa de l'article 2

de la Convention du 20 mai 1843, relative à l'écoulement des eaux des Flandres, les jauges du canal sont fixées comme suit :

Entre Gand et le Sas de Gand, à 4^m40 au-dessus du buse amont de l'écluse précitée du Sas de Gand; ce niveau pourra être baissé à concurrence de 45 centimètres au maximum lorsque l'administration belge le jugera nécessaire ;

Entre le Sas de Gand et Terneuzen, à 3^m95 au-dessus du même buse.

ART. 5. — Les travaux à exécuter sur le territoire de la Belgique le seront par le gouvernement de ce pays de la manière qu'il jugera convenable, sans intervention ni surveillance de la part du gouvernement néerlandais, mais avec cette réserve que l'on ne ménagera pas aux ouvrages à substituer éventuellement au barrage du Tollhuis et à l'écluse du Muide une puissance totale d'évacuation plus considérable que celle dont ces ouvrages sont aujourd'hui pourvus.

ART. 6. — Le gouvernement des Pays-Bas fera dresser les plans et les devis et cahiers des charges des travaux à exécuter sur son territoire, et les soumettra à l'agrément du gouvernement belge dans un délai de huit mois à partir de la date de l'échange des ratifications de la présente Convention.

Il s'engage à poursuivre l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux aussitôt que le gouvernement belge aura approuvé ces documents.

Il mettra les travaux en adjudication dans un délai de deux mois à partir de la demande qui lui en sera faite par le gouvernement belge, pour autant que le degré d'avancement des poursuites en expropriation le permette.

ART. 7. — L'adjudication des travaux aura lieu à Middelbourg de la manière usitée dans les Pays-Bas, mais en présence de l'ingénieur en chef, directeur des Ponts et Chaussées dans la Flandre orientale.

Le gouvernement des Pays-Bas dirigera et fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux à exécuter sur son territoire, sous le contrôle commun des ingénieurs en chef des

Ponts et Chaussées et du Waterstaat dans les provinces de la Flandre orientale et de la Zélande.

Le gouvernement néerlandais prendra toutes les mesures nécessaires afin que les expropriations soient effectuées et les travaux achevés dans le plus court délai possible.

ART. 8. — Les dépenses de construction, y compris les frais extraordinaires de surveillance, des ouvrages décrits aux articles 2 et 3, ainsi que le coût des expropriations des terrains nécessaires, sont en totalité à la charge du gouvernement belge.

Toutefois, le gouvernement des Pays-Bas ne pourra réclamer aucune indemnité pour l'occupation définitive ou temporaire des terrains domaniaux au Sas de Gand ou de tous autres qui appartiennent à l'État néerlandais.

ART. 9. — Le prix des travaux à exécuter sur le territoire des Pays-Bas sera avancé par le gouvernement néerlandais et payé directement par lui aux entrepreneurs, sur certificats de paiement délivrés par les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et du Waterstaat dans les provinces de la Flandre orientale et de la Zélande.

Le coût des expropriations des terrains à entreprendre et les frais extraordinaires de surveillance seront avancés également par le gouvernement des Pays-Bas et lui seront remboursés par le gouvernement belge.

ART. 10. — Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à entretenir en bon état les travaux à exécuter sur son territoire en vertu de la présente Convention et à pourvoir à la manœuvre de tous les ponts et écluses de la partie néerlandaise du canal.

Afin de l'indemniser de ces dépenses, le gouvernement belge s'engage à porter de 50,000 florins à 58,300 florins la somme à payer annuellement en vertu de l'article 23 du Traité du 5 novembre 1842, à partir du commencement de l'année qui suivra celle pendant laquelle les travaux auront été complètement terminés, et à 59,100 florins, à partir du commencement de l'année qui suivra la construction du pont sur le canal d'Axel.

ART. 11. — Si un jour le gouvernement belge désire la construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen et, par suite,

l'accroissement du mouillage dans le bief entre Terneuzen et le Sas de Gaud, soit par la surélévation de la flottaison, soit par l'abaissement du plafond dudit bief, cette demande fera l'objet d'une convention ultérieure entre les deux gouvernements.

ART. 12. — Conformément à ce qui a été stipulé à l'article 1^{er} du Titre 1^{er} du Règlement du 20 mai 1843, relatif à la navigation du canal de Gand à Terneuzen, les droits de navigation actuellement existant sur ledit canal ne pourront être modifiés que de commun accord entre les deux gouvernements.

ART. 13. — Le gouvernement de S. M. le Roi des Belges notifiera à la Société anonyme du Chemin de fer d'Anvers à Rotterdam que, faisant usage de la faculté qu'il s'est réservée par le 51^o du cahier des charges de la concession du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas vers Rotterdam, il rachètera ce chemin de fer au 1^{er} juillet 1880.

De son côté, le gouvernement de S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, notifiera à ladite Société que, par application de l'article 54 des conditions de la concession du chemin de fer de la frontière belge au Hollandsch-Diep, avec embranchement de Roosendaal à Bréda, il rachètera ces chemin de fer et embranchement au 1^{er} juillet 1880.

Cette double notification aura lieu dans les dix jours de la ratification de la présente convention.

ART. 14. — La prise de possession du chemin de fer aura lieu simultanément dans les deux pays le 1^{er} juillet 1880.

ART. 15. — Le gouvernement belge traitera avec la Compagnie et prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'entrée en possession du chemin de fer par les deux gouvernements à l'époque indiquée à l'article précédent.

Il fera toutes les diligences nécessaires en vue de la détermination du prix du rachat tant des parties néerlandaises que de la partie belge du chemin de fer, et versera à la Compagnie, aux conditions qu'il réglera avec elle, le prix total du rachat de la ligne.

Le gouvernement belge pourra, de commun accord avec la Compagnie, adopter pour le calcul du prix de rachat d'autres bases que celles qui sont déterminées par les actes de concession,

s'il reconnaît que celles-ci entraîneraient de trop longs délais pour le règlement du prix.

Le nouveau mode à adopter serait soumis préalablement à l'agrément du gouvernement néerlandais.

ART. 16. — Les sommes avancées par l'État néerlandais aux termes de l'article 9 seront successivement compensées avec la part contributive des Pays-Bas dans le prix total qui aura été fixé pour le rachat des lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Bréda, ladite part ne pouvant dépasser d'ailleurs 6 millions de florins.

Il sera payé par le gouvernement néerlandais au gouvernement belge, en termes semestriels, un intérêt de 4 p. c. sur les sommes restant dues à ce dernier.

Immédiatement après la complète exécution des travaux repris aux articles 2 et 3, le règlement des comptes aura lieu entre les deux gouvernements.

Le solde dû sera remboursé au gouvernement belge, soit à ce moment, soit dans les quatre mois qui le suivront, et, dans ce dernier cas, avec les intérêts à 4 p. c. correspondant au délai.

Il est d'ailleurs entendu que, de son côté, le gouvernement belge aurait à rembourser au gouvernement néerlandais, en principal et intérêts à 4 p. c., ce que celui-ci aurait versé en trop dans le cas où la quote-part définitive des Pays-Bas dans le prix total du rachat n'atteindrait pas le chiffre de 6 millions de florins.

ART. 17. — Les deux gouvernements régleront par des arrangements ultérieurs tout ce qui intéressera l'exploitation internationale du chemin de fer racheté.

ART. 18. — La présente Convention est conclue sous la réserve de l'approbation des Chambres législatives.

Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Bruxelles, dans les six mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et scellée en double original.

Fait à Bruxelles, le trente et un octobre mil huit cent soixante-dix-neuf,

FRÈRE-ORBAN.

GERICKE.

L'échange des ratifications eut lieu, à Bruxelles, le 28 avril 1880.

La Convention de 1879 était, dans toute sa partie technique, la reproduction de la Convention de 1874 ; quelques améliorations y avaient été simplement introduites.

Les deux actes étaient identiques en tout ce qui se rapportait aux points suivants¹ :

Le Gouvernement belge s'engageait à exécuter à la partie du canal de Gand à Terneuzen qui se trouvait sur son territoire, les travaux qui avaient pour objet de rectifier les courbes, d'approfondir le canal de façon à en placer le plafond à 2^m10 au-dessous du buse d'amont de l'écluse de navigation du Sas de Gand ;

De l'élargir de manière à en porter la cunette à 17 mètres ;

De donner aux ponts la même ouverture de 17 mètres ;

D'aménager les talus intérieurs.

Le gouvernement néerlandais s'engageait de son côté :

A donner à la partie hollandaise du canal les mêmes dimensions, c'est-à-dire 17 mètres, à la cote de 2^m10 ; à dresser les talus entre la frontière belge et Terneuzen conformément à ceux de la partie belge du canal ;

A creuser à l'est du Sas de Gand une dérivation ayant les mêmes dimensions que le canal, dans laquelle sera construite une écluse de navigation de 12 mètres sur 110, et sur laquelle sera établi un pont tournant de 17 mètres pour le passage de la route du Sas de Gand à Westdorpe.

Dans la Convention de 1879, comme dans celle de 1874, la Belgique devait exécuter sur son territoire les travaux convenus à son gré, sans intervention ni surveillance de la part du gouvernement néerlandais, avec cette simple réserve que les ouvrages nouveaux à exécuter n'auraient pas une puissance d'évacuation supérieure à ceux qui existaient à cette époque à Gand : le barrage du Tolhuis et l'écluse du Muide.

Les plans et les devis des travaux à exécuter sur le territoire néerlandais devaient être soumis à l'agrément du gouvernement belge.

¹ Rapport de M. Willequet, adressé à la Chambre des Représentants au nom de la section centrale, le 27 janvier 1880.

Le prix de tous les travaux, les expropriations et tous les frais quelconques étaient à la charge de la Belgique; mais le gouvernement néerlandais devait faire l'avance du prix des ouvrages et des expropriations; il devait aussi entretenir en bon état les travaux à exécuter sur son territoire en vertu de la Convention.

Pour l'indemniser de ces dépenses, le gouvernement belge s'engageait à porter de 50,000 à 58,300 florins, puis à 59,100 florins, la somme à payer annuellement en vertu de l'article 23 du Traité du 5 novembre 1842.

Enfin, une disposition identique dans les deux conventions stipulait qu'en conformité de l'article 1, Titre I, du Règlement du 20 mai 1843, relatif à la navigation du canal de Gand à Terneuzen, les droits de navigation actuellement existants sur ledit canal ne pourraient être modifiés que de commun accord entre les deux gouvernements.

Telles étaient les dispositions techniques communes aux deux Conventions.

Deux modifications furent introduites dans la Convention : les buscs de l'écluse à établir au Sas de Gand furent abaissés dans une pensée d'avenir — pour préparer la voie aux améliorations futures qu'exigerait peut-être un jour la marche constamment ascendante du tonnage des navires. En adoptant ces nouvelles données, les deux gouvernements posaient un acte de bonne volonté et de prévoyance.

Le Cabinet néerlandais prit l'engagement de conclure une nouvelle Convention le jour où le gouvernement belge désirerait la construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen et, par suite, l'accroissement du mouillage dans le bief entre Terneuzen et le Sas de Gand, soit par la surélévation de la flottaison, soit par l'abaissement du plafond dudit bief.

Nous répétons donc, qu'en résumé, la partie technique de la Convention de 1879 conservait la Convention de 1874 pour tout ce qui concernait les dimensions du canal; elle améliorerait en outre la situation en facilitant des modifications ultérieures, en préparant, pour ainsi dire, des étapes successives qui pourraient être franchies si les événements répondaient aux prévisions.

La seconde partie de la Convention n'avait rien de commun avec la partie correspondante de celle de 1874.

L'article 11, qui avait été cause de son rejet par la Chambre belge, avait complètement disparu, malgré les efforts qu'avait tentés le Cabinet de La Haye pour le maintenir; on ne retrouvait plus non plus, dans l'Acte de 1879, ni la reprise des chemins de fer Liégeois-Limbourgeois, ni la reprise par l'Etat belge de l'exploitation d'une partie de ces lignes.

La Convention nouvelle portait exclusivement sur la reprise du chemin de fer d'Anvers au Moerdyk, y compris l'embranchement de Roosendaal à Bréda. Cette base nouvelle, qui avait été proposée par le gouvernement néerlandais, fut adoptée par le Cabinet belge comme terrain de négociation. Chacun des deux Etats s'engagea à reprendre la partie de la voie ferrée qui se trouvait sur son territoire, et le gouvernement belge se chargea de la négociation avec la Compagnie concessionnaire, tant au sujet de la prise de possession que du prix.

Dès le vote de la Convention, on se mit à l'œuvre pour l'exécution des travaux sur la partie néerlandaise du canal; ils furent terminés en 1885. Ils donnèrent au canal un plafond de 17 mètres et un mouillage de 6^m05; l'inclinaison des talus fut portée à 2,5/1. On construisit, en outre, un pont de 17 mètres et une écluse de 22 mètres au Sas de Gand.

Le résultat de ces améliorations répondit à l'attente de ceux qui les avaient préconisées. Le tonnage total des navires entrés dans le port de Gand, en 1860, se montait à 48,925 tonnes; il fut de 73,205 tonnes en 1870; de 210,764 tonnes en 1880; de 428,795 tonnes en 1890 et de 462,285 tonnes en 1897.

Mais le développement de la prospérité commerciale de la ville de Gand fut si rapide, l'industrie attribua aux navires de commerce de telles proportions, que l'on dut bientôt constater l'insuffisance de l'écluse de Terneuzen.

La Convention du 31 octobre 1879, intervenue entre la Belgique et les Pays-Bas, avait permis — comme nous l'avons vu — de donner au canal de Gand à Terneuzen un mouillage

minimum de 6^m05, et de faire arriver à Gand des navires jaugeant 1,500 à 2,000 tonnes; mais cette Convention avait présenté une lacune; tandis que tous les ouvrages du canal étaient conçus en vue d'un trafic important et régulier, l'écluse d'entrée, à Terneuzen, conservait des dimensions à ce point insuffisantes que l'accès vers Gand de navires de 5^m47 de tirant d'eau n'était possible, à raison des circonstances de vent et de marée, que pendant 290 jours par an, en moyenne¹.

Ces conditions précaires pesaient défavorablement sur le développement des relations de Gand avec les pays d'Outre-Mer, surtout en ce qui concernait les lignes de navigation régulière.

La construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen s'imposa donc comme le complément logique de la Convention de 1879; et le gouvernement conclut avec le conseil communal de Gand, le 15 novembre 1894, un arrangement destiné à définir les obligations réciproques de l'Etat et de la ville, quant à leur intervention respective dans les frais des nombreux travaux d'amélioration du canal dont les Gantois réclamèrent l'exécution à l'occasion de l'établissement de la nouvelle écluse. Ces travaux complémentaires devaient avoir pour but de transformer le canal en une véritable voie maritime de 7^m80 de mouillage, et de lui donner des dimensions comparables à celles du canal de Suez.

Le devis total de la dépense des ouvrages à exécuter s'élevait à 20,340,000 francs, dont environ 12,000,000 à dépenser sur le territoire néerlandais, et 8,000,000 de francs à dépenser sur le territoire belge.

Les nouveaux plans attribuaient au canal une longueur totale de 32,820 mètres, soit une diminution de 1895 mètres, obtenue par l'établissement de quatre coupures, à Langerbrugge, à Rième, au Sas de Gand et à Papeschor. L'écluse du Sas de Gand serait mise hors de service et les deux biefs du canal seraient réunis en un seul, présentant un mouillage minimum de 7^m80 et une section mouillée supérieure d'un tiers environ à celle

1. Note préliminaire concernant le Budget des recettes et dépenses extraordinaires pour l'année 1895, n° 212.

existante. L'écluse de mer à Terneuzen serait reconstruite et ses dimensions seraient portées à 140 mètres de longueur sur 15^m75 de largeur. Au Sas de Gand, on construirait une dérivation avec deux têtes d'écluse de 21 mètres de largeur, et distantes entre elles de 140 mètres. Ces têtes d'écluse, de même que les portes de l'écluse existante, resteraient ouvertes en temps normal. De plus, tous les ponts à construire sur le canal auraient à l'avenir 21 mètres de passe navigable.

Ces travaux devant être exécutés en partie sur le territoire néerlandais, une entente avec le Cabinet de La Haye était nécessaire. Elle s'établit aisément et aboutit à la signature de la Convention suivante :

Convention relative aux travaux à exécuter au canal de Gand à Terneuzen, conclue, le 29 juin 1895, entre la Belgique et les Pays-Bas¹.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté la Reine des Pays-Bas et, en Son nom, Sa Majesté la Reine Régente du royaume des Pays-Bas, voulant donner suite aux stipulations de l'article 11 de la Convention conclue à Bruxelles, le 31 octobre 1879, entre la Belgique et les Pays-Bas, et voulant en même temps s'entendre sur les travaux d'amélioration qu'il est utile, par suite de la construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen, ou à raison d'autres circonstances, d'apporter à la partie néerlandaise du canal de Gand à Terneuzen et à ses dépendances ainsi qu'aux ouvrages qui s'y rattachent, ont nommé dans ce but pour Leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges,

M. Jules de Burlet, Membre du Sénat, Son Ministre des Affaires Etrangères ;

¹ Cette Convention a été approuvée par la loi du 11 septembre 1895, contenant le Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1895, loi publiée au *Moniteur belge* du 13 dudit mois.

La Convention a été publiée au *Moniteur belge* du 11 mars 1897.

Sa Majesté la Reine Régente du royaume des Pays-Bas,

M. le Jonkheer A.-C.-J. Teela, chargé d'affaires *ad interim* des Pays-Bas à Bruxelles,

Lesquels, après s'être communiqué mutuellement leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Hormis les cas prévus ci-dessous, il n'y aura plus, après l'exécution des ouvrages énumérés aux articles 2 et 3, qu'un seul bief de canal entre Gand et Terneuzen.

Par modification de l'article 4 de la Convention du 31 octobre 1879, la jauge du canal entre Gand et Sas de Gand et entre Sas de Gand et Terneuzen est fixée, à Sas de Gand, à 6^m55 au-dessus des buscs de l'écluse-est actuelle de Sas de Gand.

Le niveau actuel du canal en aval de Sas de Gand ne sera relevé qu'après l'endiguement de la plage de Sluiskil, prévu à l'article 2 de la présente Convention.

En règle générale, les écluses de Sas de Gand, y compris les deux têtes d'écluse prévues à l'article 3, litt. c, de la présente Convention, demeureront ouvertes.

Toutefois, elles seront fermées :

a. Lorsque la flottaison du canal sera temporairement abaissée entre Sas de Gand et Terneuzen ;

b. Quand l'évacuation des eaux supérieures exigera l'ouverture des portes d'écluse à Terneuzen ;

c. Quand la flottaison du canal au repère de Sas de Gand dépassera de 0^m10 ou plus l'étiage sus-indiqué ;

d. Quand la fermeture sera nécessaire pour empêcher la contamination des eaux entre Sas de Gand et Terneuzen ;

e. Dans tous les cas où la fermeture des portes sera jugée nécessaire par l'administration néerlandaise pour sauvegarder les intérêts néerlandais.

Chaque fois que l'administration néerlandaise aura décidé qu'il y a lieu de fermer les écluses de Sas de Gand, elle en donnera immédiatement avis à l'administration belge.

Pendant la fermeture des écluses à Sas de Gand, les éclusages

s'y feront aussi rapidement que le permettront les moyens dont on disposera.

ART. 2. — Le gouvernement néerlandais, en considération de l'article 24 du Traité du 5 novembre 1842 et du deuxième alinéa de l'article 3 de la Convention du 31 octobre 1879, et vu la demande du gouvernement belge, s'engage à faire endiguer la plage de Sluiskil d'après un projet approuvé par les deux gouvernements.

ART. 3. — Le gouvernement néerlandais s'engage en outre :

a. A construire à Terneuzen, à l'ouest de la ville, une écluse avec chenal à l'Escaut et raccordement au canal, ainsi que les ouvrages d'évacuation et d'inondation qui seront réclamés par le gouvernement néerlandais en vue de la défense de la place de Terneuzen ou comme conséquence des modifications à apporter au canal.

Un pont-route tournant sera établi sur le raccordement au canal à l'emplacement que désignera le gouvernement néerlandais.

L'écluse aura une longueur de sas de 140 mètres entre les têtes, et une largeur utile de 15^m75.

Le busc d'amont sera placé à 1^m10 et le busc d'aval à 2^m12 au moins et à 2^m73 au plus sous les buscs de l'écluse-est actuelle de Sas de Gand.

Le gouvernement belge fixera le niveau du busc d'aval dans les limites sus-indiquées.

Il pourra demander l'installation d'engins pour la manœuvre mécanique des ouvrages nouveaux de Terneuzen, ainsi que l'éclairage de ces ouvrages par l'électricité ;

b. A construire à Sluiskil un nouveau pont-route tournant en remplacement du pont-route existant et à y créer une gare d'évitement ;

c. A établir à Sas de Gand une dérivation avec deux têtes d'écluse de 21 mètres de largeur utile et distantes entre elles de 140 mètres ; les buscs seront placés au niveau du busc amont de la nouvelle écluse de Terneuzen. Un pont-tournant sera établi

sur cette dérivation pour le passage de la route de Sas de Gand à Westdorpe;

d. A donner, à tous les ponts à construire sur le canal de Gand à Terneuzen, en vertu de la présente Convention, une passe navigable de 21 mètres de largeur, et à établir leurs tabliers le plus haut qu'il sera possible, eu égard à la situation des lieux.

Tous les ponts à construire seront convenablement reliés par des routes pavées ou empierrées aux routes existantes;

e. A approfondir le canal jusqu'à 4^m50 sous les buses de l'écluse-est actuelle de Sas de Gand;

f. A établir le plafond du chenal vers l'Escaut, sur une étendue de 7 hectares environ, à 5 mètres sous les mêmes buses;

g. A donner aux courbes du canal un rayon minimum de 1,000 mètres, sauf aux endroits où une courbe de rayon moindre ne constituerait pas un obstacle à une bonne navigation;

h. A donner à toutes les parties droites du canal, entre la frontière belge-néerlandaise et l'écluse à construire à Terneuzen, en passant par la dérivation à construire à Sas de Gand, une section mouillée de 350 mètres carrés;

i. A donner au plafond du canal, dans les parties courbes, un supplément de largeur dérivant de la formule $4 \left(R - \sqrt{R^2 - l^2} \right)$, R étant le rayon de la courbe exprimé en mètres et l étant égal à 60;

j. A consolider les berges du canal, sur le territoire néerlandais, partout où la section mouillée du canal sera portée à 350 mètres carrés ou plus.

Le profil transversal à donner au canal sur le territoire néerlandais, par modification de ce qui est stipulé à l'article 2 de la Convention du 31 octobre 1879, ainsi que le système de consolidation des berges seront déterminés par le gouvernement néerlandais sous réserve d'approbation par le gouvernement belge;

k. A construire un nouveau pont-tournant de 7 mètres d'ouverture sur le canal dit du « Passluis »;

l. A effectuer, en outre, les ouvrages accessoires qui seront reconnus nécessaires pendant l'exécution des travaux, ainsi que ceux qui seraient de nature à assurer l'évacuation, à Terneuzen,

des eaux de crue dans des conditions permettant de réduire au minimum les entraves à la navigation.

ART. 4. — Après l'achèvement des travaux énumérés à l'article 3, celles des vitesses maxima de navigation qui, aux termes de l'article 8 du règlement spécial de police pour la partie néerlandaise du canal de Gand à Terneuzen (arrêté royal du 9 juillet 1892, *Bulletin des lois*, n° 176), sont inférieures à 200 mètres, seront augmentées. Toutefois l'augmentation ne pourra pas mettre en péril les ouvrages de défense des berges ; elle sera déterminée à l'aide d'expériences directes par le gouvernement néerlandais après entente avec le gouvernement belge.

ART. 5. — Aux fins d'améliorer le passage du canal à la traversée du chemin de fer de Gand à Terneuzen, à Sluiskil, le gouvernement néerlandais s'engage à faire usage de la faculté qui lui est reconnue par l'article 4 de la loi du 9 avril 1875 (*Bulletin des lois*, n° 67).

Le coût des travaux à exécuter de ce chef ainsi que les indemnités et les frais qui résulteront de l'application dudit article 4, seront déterminés par le gouvernement néerlandais et seront à la charge du gouvernement belge.

ART. 6. — Par modification de l'article 3 de la Convention du 31 octobre 1879, le chemin de halage sur la rive Est du canal entre le pont-route de Sluiskil et Terneuzen sera supprimé.

ART. 7. — Tous les travaux énumérés aux articles 2 et 3, ainsi que ceux faisant l'objet de l'article 5, seront effectués sans interruption de la navigation et, autant que possible, sans baisse d'eau.

ART. 8. — Le gouvernement néerlandais fera dresser les plans, devis et cahiers des charges des travaux à exécuter sur son territoire.

Il soumettra à l'agrément du gouvernement belge, au plus tard dans le délai de neuf mois à partir de la date de l'échange des ratifications de la présente Convention, les avant-projets de ces travaux, le plan des terrains à acquérir et un programme indiquant l'ordre dans lequel les travaux seront mis en adjudication.

Aussitôt que le gouvernement belge aura approuvé les avant-

projets, le plan des terrains et le programme susdits, le gouvernement néerlandais poursuivra l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, ainsi que l'élaboration des projets définitifs et des cahiers des charges des travaux, qui seront soumis, successivement, à l'agrément du gouvernement belge.

Après l'approbation des projets définitifs et des cahiers des charges par le gouvernement belge, le gouvernement néerlandais mettra les travaux en adjudication dans le délai de deux mois à partir de la demande qui lui en sera faite par le gouvernement belge, pour autant, toutefois, que le degré d'avancement des acquisitions de terrains le permette.

ART. 9. — L'adjudication des travaux aura lieu à Middelbourg de la manière usitée dans les Pays-Bas, mais en présence de l'ingénieur en chef, directeur des Ponts et Chaussées dans la Flandre orientale.

Le gouvernement néerlandais dirigera et fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux à effectuer sur son territoire, sous le contrôle commun des ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et du Waterstaat dans les provinces de la Flandre orientale et de la Zélande.

Le gouvernement néerlandais prendra toutes les mesures nécessaires pour que les expropriations soient effectuées et les travaux achevés dans le plus court délai qu'il sera possible.

ART. 10. — La dépense de construction, y compris les frais extraordinaires de surveillance, des ouvrages décrits aux articles 2 et 3, ainsi que la dépense d'acquisition des terrains nécessaires, sont en totalité à la charge du gouvernement belge.

Toutefois, le gouvernement néerlandais ne pourra réclamer aucune indemnité pour l'occupation définitive ou temporaire des terrains domaniaux ou de tous autres qui appartiennent à l'État néerlandais.

Les modifications aux travaux existants de consolidation des berges entre Sas de Gand et Terneuzen que doit entraîner le relèvement de la flottaison prévu à l'article 1^{er}, seront déterminés par le gouvernement néerlandais. Le gouvernement belge en supportera les frais.

ART. 11. — Le prix des travaux à exécuter sur le territoire des Pays-Bas sera avancé par le gouvernement néerlandais, et payé directement par lui aux entrepreneurs, sur certificats de paiement délivrés par les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées et du Waterstaat dans les provinces de la Flandre orientale et de la Zélande.

La dépense d'acquisition des terrains à emprendre et les frais extraordinaires de surveillance seront avancés également par le gouvernement néerlandais.

Toutes les avances faites par le gouvernement néerlandais lui seront remboursées par le gouvernement belge.

ART. 12. — Le gouvernement néerlandais s'engage à entretenir en bon état les ouvrages à exécuter en vertu des articles 2 et 3 de la présente Convention, et à pourvoir à la manœuvre de tous les ponts et écluses à construire en vertu desdits articles.

Il s'engage, en outre, à entamer les dragages nécessaires à l'entretien de la profondeur dans le canal et dans le chenal vers l'Escaut, dès que les envasements y auront atteint respectivement 0^m40 et 0^m50 de hauteur.

Afin de l'indemniser des dépenses assumées de ce chef, le gouvernement belge s'engage à porter de 58,300 florins à 92,000 florins la somme à payer annuellement en vertu de l'article 10 de la Convention du 31 octobre 1879. L'augmentation ne sera due qu'à partir du 1^{er} du mois qui suivra le jour auquel la nouvelle écluse de Terneuzen aura été livrée à l'exploitation.

Ladite somme de 92,000 florins sera réduite de 700 florins pour chaque année (une partie d'année comptant pour une année entière) qui restera à courir entre la date à laquelle les travaux de consolidation des berges prévus à l'article 3, litt. j, seront terminés, et celle du 1^{er} janvier 1904.

Sont exceptés des travaux de consolidation visés au paragraphe précédent, ceux à exécuter au raccordement de Terneuzen, à la traversée de Sluiskil et à la dérivation de Sas de Gand.

Le gouvernement néerlandais ne sera tenu de donner suite à la demande que pourra faire le gouvernement belge, en vertu du dernier alinéa, sub a, de l'article 3, qu'après que les deux

gouvernements se seront entendus sur la somme que le gouvernement belge aura à payer annuellement de ce chef au gouvernement néerlandais.

ART. 13. — Si le gouvernement belge exprime un jour le désir de voir construire une nouvelle écluse à Terneuzen et de voir apporter à la partie néerlandaise du canal les modifications qui découleraient de l'établissement de cet ouvrage, sa demande fera l'objet d'une convention nouvelle entre les deux gouvernements.

ART. 14. — Toutes les dispositions des conventions ou arrangements, existant actuellement entre les deux gouvernements, sont maintenues, en tant qu'elles ne soient pas contraires à celles de la présente Convention.

ART. 15. — La présente Convention est conclue sous réserve de l'approbation des pouvoirs législatifs.

Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Bruxelles dans les six mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et scellée en double original.

Fait à Bruxelles, le 29 juin 1895.

J. DE BURLET.

TESTA.

L'échange des ratifications, qui fut prorogé de commun accord, eut lieu le 1^{er} mars 1897.

Certaines modifications ont été apportées à cette Convention par un nouvel Acte international, qui fut signé par les plénipotentiaires des deux Puissances, le 8 mars 1902, mais dont les ratifications n'ont point encore été échangées au moment où nous traçons ces lignes. Nous en donnerons cependant le texte :

Convention relative aux travaux à exécuter au canal de Gand à Terneuzen, conclue, le 8 mars 1902, entre la Belgique et les Pays-Bas.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté la Reine des Pays-

Bas, voulant s'entendre au sujet de quelques modifications à apporter à la Convention conclue, le 29 juin 1895, entre la Belgique et les Pays-Bas, relative aux travaux à exécuter à la partie néerlandaise du canal de Gand à Terneuzen et à ses dépendances ainsi qu'aux ouvrages qui s'y rattachent, ont nommé dans ce but pour Leurs plénipotentiaires savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges :

Le Comte DE GRELLE-ROGIER, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Cour Royale des Pays-Bas ;

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

Le Baron R. MELVIL DE LYNDEN, Son Ministre des Affaires Etrangères,

Lesquels, après s'être communiqué mutuellement leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Les modifications ci-après sont apportées à la Convention prémentionnée du 29 juin 1895 :

a. L'écluse à construire à l'Ouest de Terneuzen en vertu de l'article 3, litt. *a*, de ladite convention, aura une largeur utile de 18 mètres.

Le busc d'amont sera placé à 1^m80 sous les buscs de l'écluse Est actuelle de Sas de Gand.

b. Les deux têtes d'écluse à construire dans la dérivation à établir à Sas de Gand auront 26 mètres de largeur utile et seront distantes entre elles de 200 mètres ; les buscs seront placés à 2^m95 sous les buscs de l'écluse Est actuelle de cette localité.

Deux gares d'évitement seront créées, l'une à l'amont et l'autre à l'aval de la susdite dérivation.

c. Les ponts à construire sur le canal de Gand à Terneuzen, en vertu de la Convention du 29 juin 1895, présenteront une passe navigable de 26 mètres de largeur.

Ces ouvrages seront fondés en prévision d'un mouillage ulté-

rieur de dix mètres sous la jauge du canal, fixée à 6^m55 au-dessus des buscs de l'écluse Est actuelle de Sas de Gand.

d. Entre la frontière néerlando-belge et l'écluse à construire à Terneuzen, en passant par la dérivation à construire à Sas de Gand, le canal sera approfondi jusqu'à 2^m20 sous le niveau des mêmes buscs.

e. La section mouillée dans les parties droites du canal entre la frontière néerlando-belge et l'écluse à construire à Terneuzen, en passant par la dérivation à construire à Sas de Gand, sera de 420 mètres carrés, étant entendu que la largeur au plafond du canal ne sera pas inférieure à 24 mètres.

f. Afin d'indemniser le gouvernement néerlandais des dépenses supplémentaires d'entretien et de manœuvre à résulter des modifications portées aux litt. *a* à *e* ci-dessus, la somme de 92,000 (quatre-vingt douze mille) florins à lui payer annuellement par le gouvernement belge en vertu de l'article 12, 3^e alinéa de la Convention du 29 juin 1893, est portée à 94,500 (quatre-vingt quatorze mille cinq cents) florins. Ce chiffre suppose réalisés la manœuvre mécanique des ouvrages nouveaux de Terneuzen ainsi que l'éclairage de ces ouvrages par l'électricité.

Par amendement au dernier alinéa du même article 12, le gouvernement belge remboursera annuellement au gouvernement néerlandais les dépenses spéciales qui résulteront de la manœuvre mécanique ainsi que de l'éclairage électrique des ouvrages mentionnés à l'alinéa précédent.

Il en sera de même des dépenses relatives aux modifications qui, dans l'avenir, seront apportées de commun accord aux installations destinées à la manœuvre mécanique et à l'éclairage électrique dont il s'agit, ou à leurs dépendances.

Le personnel spécial qui sera préposé à la manœuvre mécanique et à l'éclairage électrique sera nommé par le gouvernement néerlandais. Les traitements de ce personnel seront fixés de commun accord entre les deux gouvernements et ne pourront dépasser ceux alloués dans les Pays-Bas aux agents chargés de fonctions analogues.

Le gouvernement néerlandais pourra soumettre ces traitements aux retenues prescrites par les lois régissant, dans les

Pays-Bas, les pensions de retraite des fonctionnaires civils ainsi que les pensions de leurs veuves et orphelins.

g. Le gouvernement belge pourra demander que la partie néerlandaise du canal de Gand à Terneuzen soit éclairée à l'électricité, et que la manœuvre mécanique soit également appliquée aux ouvrages d'art non visés par le litt. *f* ci-dessus ou à une partie d'entre eux seulement.

Le cas échéant, il remboursera annuellement au gouvernement des Pays-Bas les dépenses supplémentaires qui résulteront de l'éclairage et de la manœuvre dont il s'agit, étant entendu que les dispositions des trois derniers alinéas du litt. *f* susdit seront aussi d'application dans l'occurrence.

h. Les travaux ayant pour objet la manœuvre mécanique et l'éclairage par l'électricité des nouveaux ouvrages de Terneuzen et éventuellement du restant de la partie néerlandaise du canal de Gand à Terneuzen, seront entrepris par voie d'adjudication, sur un programme à rédiger par le gouvernement néerlandais, et à soumettre à l'agrément du gouvernement belge.

L'adjudication aura lieu à Middelbourg, en présence de l'ingénieur en chef, directeur des Ponts et Chaussées dans la Flandre Orientale.

Le dossier de l'adjudication sera transmis à l'avis du gouvernement belge avant que le gouvernement néerlandais statue sur l'adjudication.

ART. 2. — Toutes les dispositions des conventions ou arrangements existant actuellement entre les deux gouvernements sont maintenus, en tant qu'elles ne sont pas contraires à celles de la présente Convention.

ART. 3. — La présente Convention est conclue sous réserve de l'approbation des pouvoirs législatifs.

Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à La Haye dans le plus bref délai possible.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et scellée en double original.

Fait à La Haye, le 8 mars 1902.

Nous terminerons en donnant quelques chiffres propres à

faire apprécier les progrès qu'a accomplis, depuis quelques années, le mouvement du port de Gand :

MOUVEMENT MARITIME
STATISTIQUE DES NAVIRES ENTRES DANS LE PORT DE GAND.

ANNÉES	VOILIERS	TONNAGE	STEAMERS	TONNAGE	NAVIRES TOTAL	TONNEAUX TOTAL	TONNAGE MOYEN
1860	293	38320	64	10890	357	49218	138
1861	220	39274	76	12484	346	51758	150
1862	191	32571	90	13368	281	46129	164
1863	222	36072	84	14026	306	50098	164
1864	220	34707	72	12851	292	47558	163
1865	364	63633	101	18177	465	81810	177
1866	250	40300	115	22410	365	62710	172
1867	275	58760	135	18264	410	77024	188
1868	329	43128	99	30821	428	73949	173
1869	246	45963	134	21233	380	67196	177
1870	277	46073	103	26736	382	72809	190
1871	613	100691	217	44738	830	145429	175
1872	363	70690	202	40748	567	111488	196
1873	376	73306	200	34001	576	127307	221
1874	304	59079	228	71099	532	130178	245
1875	215	41442	213	68624	428	110066	258
1876	194	37922	283	103125	477	141047	295
1877	171	36557	324	121314	495	157871	319
1878	253	49475	458	160223	717	209698	295
1879	256	47200	436	163727	692	212927	308
1880	273	53196	380	157814	653	211010	323
1881	232	47474	419	189810	651	237288	365
1882	302	65459	403	184213	705	249712	354
1883	203	43591	518	233489	721	277080	385
* *							
1884	128	26295	668	227799	796	254094	320
1885	113	26255	692	253127	805	279382	347
1886	86	19674	661	260275	747	279949	375
1887	70	19740	747	325196	817	344936	423
1888	120	39224	674	325008	794	364232	459
1889	122	33106	753	362411	875	395517	453
1890	133	34116	819	393235	952	427351	449
1891	104	28217	911	465581	1015	493798	487
1892	138	39969	840	460005	978	499974	512
1893	130	31735	800	452655	930	484390	521
1894	95	30362	802	477000	897	507362	566
1895	89	28437	773	480880	862	509317	591
1896	110	37975	831	530080	941	568053	604
1897	106	36590	873	566772	979	603362	617
1898	117	35138	884	598596	1001	633734	634
1899	101	30383	851	586893	952	617276	649
1900	141	33514	993	664050	1134	697564	616
1901	101	28433	1032	688290	1133	716723	633

N. B. — A partir de 1884, le calcul est fait en tonnes « Moorson ».

21 chalutiers à vapeur jaugeant 3052 tonnes, entrés en cale sèche, sont compris dans le relevé.

LIGNES RÉGULIÈRES DE NAVIGATION A VAPEUR AU 31 DECEMBRE 1901.

DESTINATION	LIGNES ET AGENTS	NOMS DES STEAMERS	CAPITAINES	DÉPARTS
Londres	L. De Brabant The Leach & C ^o Line	Sea Hound Sea Gull Sea Serpent	Mansfield Lumley Giles	Le lundi Le mercredi Le samedi
Goole	G. C. Debaerdemaeker The Goole St Shippg C ^o L ^d	Calder Aire Derwent	Arnold Lister Cawthron	Le lundi Le mercredi Le samedi
Hull	A. Bulcke & C ^o The Wilson & Sons Line	Truro	Wilkins	Le samedi
Leith	Boutmy & C ^o The Geo Gibson Line	Ronan	Weddell	Le mercredi Le samedi
Liverpool	John P. Best & C ^o The Cork St Shippg C ^o L ^d	Cormorant	Booth	Le mercredi
Newcastle	John P. Best & C ^o The Tyne St Shippg C ^o L ^d	Faraday	Wilkie	Le samedi pen- dant la saison des fruits seule- ment
Manchester	John P. Best & C ^o The Cork St Shippg C ^o L ^d	Egret	Matthews	Le jeudi

MOUVEMENT FLUVIAL

A l'entrée des Docks et de l'Avant-Port.

MOUVEMENT COMPARATIF DE 1880 à 1901.

ANNÉES	NAVIRES	TONNAGE (A 1.000 KIL. PAR TONNE)
1880	2312	221441
1881	2080	194864
1882	2010	179972
1883	2422	201341
1884	2390	231330
1885	2778	285055
1886	2808	288109
1887	3486	370246
1888	3275	366469
1889	3642	413496
1890	4426	503182
1891	4391	490860
1892	3804	465070
1893	3028	411916
1894	3192	434280
1895	3032	422224
1896	3430	452651
1897	4441	497576
1898	4752	576668
1899	4353	604624
1900	4480	650182
1901	3994	692980

SERVICES REGULIERS DE NAVIGATION FLUVIALE DE ET VERS GAND EN 1901.

DESTINATION	AGENTS	NOMS DES BATEAUX	PATRONS	TONNAGE	DÉPARTS	LIEUX D'EMBARQUEMENT A GAND
Anvers	De Meyer Camille	Les deux frères Léonie	Possemiers Em. Vander- meersch	140 89	Tous les samedis vers midi	Quai au Blé
Anvers	Vandenhove Edmond	De twee Gezusters id.	Jan Leroux H. Schaut	140 140	Le mercredi et le samedi après midi entre 2 et 4 heures du soir	Arrière-Lys
Anvers	Linnig Alexandre	Le C ^{te} d'Egmont Jeanne La Révision	Teunis Annaert, T.	185 163	Le dimanche à 9 heures du matin et le mercredi à 2 heures du soir	Quai des Tanneurs
Amsterdam	De Brabant L.	Herman	Witte	238	Le samedi	Dock

CHAPITRE XIV

Bibliographie de l'Escaut¹.

A. B.

Défense de l'Escaut.

Bruxelles, 1856. Br. in-8°.

Ablay (Frédéric-Alphonse)².

Considérations sur l'établissement d'un barrage dans l'Escaut en aval d'Anvers, par un officier du génie.

Anvers, Buschmann, 1856. 1 vol. in-8°, une planche.

Id. Défense des fleuves, par F. A.

Bruxelles, Guyot, 1859. 1 vol. in-8°.

ADVIEZEN over de gevolgen der ontworpen afdammingen van de Oosterschelde en het Sloe.

's Gravenhage, Van Langenhuyzen, 1867. Br. in-8°.

AHLERS (Jacob).

Die Einführung der York und Antwerp rules of general Average. Erläuternde Bemerkungen zu den Antwerpener Beschlüssen vom 1. Sept. 1877.

Hamburg, Friederichsen, 1878. Br. in-8°.

¹ Bien que ce chapitre n'ait d'autre prétention que de constituer un *Essai* bibliographique, il nous a coûté de longues et persévérantes études au cours desquelles nous eûmes plusieurs fois recours aux lumières de M. Jos. Van den Branden, le savant archiviste de la ville d'Anvers. Nous nous faisons un devoir de le remercier ici de sa docte obligeance.

² Le nom de l'auteur est en caractères italiques quand l'ouvrage n'est pas signé.

AITSINGERI (M.) de Leone belgico, ejusque topographica atque descriptione liber.

Colonia, Gerardus Campensis, 1588. 1 vol. petit in-fol.,
planches par Hogenberg.

ALLENT (Chevalier).

Notions d'hydrographie générale appliquées aux bassins
du Nord de la France.

Mémoires du Dépôt de la Guerre de France. T. I.

ALSTEIN (J.-F. E. VAN).

Compagnie des polders de l'Escaut oriental. Concession
de terres à endiguer en Zélande, près d'Anvers.

Bruxelles, J. Delfosse, 1851. 1 vol. in-8°, plan.

Id. Mémoire sur la construction d'un canal maritime direct
entre Anvers et la mer du Nord, avec embranchement
sur Bruges et Gand.

Bruxelles, Guyot, 1857. Br. in-fol

Id. Lettre à MM. les Président et Membres de la Chambre
des Représentants pour protester contre la construction
de forts sur les rives de l'Escaut.

Bruxelles, Guyot, 1859. Br. in-4°.

ALTENRATH (Henri) et RYSENS-DE LAUW (Jos.-M.)

Travaux maritimes d'Anvers ; transformation des terrains
militaires de la citadelle du Sud.

Anvers, Dieltjens, 1870. Br. in-12.

ALTMAYER (Jean-Jacques).

Histoire des relations commerciales et diplomatiques des
Pays-Bas avec le nord de l'Europe pendant le XVI^e siècle,
accompagnée de pièces justificatives inédites.

Bruxelles, Périchon, 1840. 1 vol. in-8°.

Id. Voyages dans les villes hanséatiques et en Danemark,
par la Hollande et l'Allemagne.

Liège, Oudart, 1842. 1 vol. in-8°.

ALTMAYER (Jean-Jacques).

Des causes de la décadence du Comptoir hanséatique de Bruges et de sa translation à Anvers au XVI^e siècle.

Bruxelles, Wouters, Raspoet & C^{ie}, 1843. 1 vol. in-8°.

Id. Histoire du Comptoir hanséatique d'Anvers.

Bruxelles, Jamar, 1848. 1 vol. in-8°.

Id. Geschiedenis van den Vrede van Munster (30 Januari 1648).

Antwerpen, Wed. van Ishoven, 1852. 1 vol. in-8°.

AMÉLIORATION du canal de Gand à Terneuzen. (Séance du Conseil communal du 12 mars 1870.)

Gand, Annoot, 1870. Br. in-8°.

ANDRIES (Jean-Olivier).

Recherches historiques sur les voies d'écoulement des eaux des Flandres.

Bruges, De Pachtère, 1838. 1 vol. in-8°, avec carte.

ANNUAIRE commercial de la ville d'Anvers, 1878-1882.

Anvers, Legros, 1878-1882. 5 vol. in-8°.

ANSPACH (Lucien).

Notice sur les fondations par l'air comprimé et sur les nouvelles installations maritimes d'Anvers.

Bruxelles, Mayolez, 1880. Br. in-8°.

ANTWERP commercially considered. A series of articles reprinted from « The Syren and Shipping ».

London, Wilkinson Brothers, 1898. 1 vol. in-4°, avec fig.

ANVERS en 1830, 1831 et 1832 jusques et y compris le siège de la citadelle.

Anvers, Janssens, 1833. 1 vol in-8°.

ANVERS au XX^e siècle. Projet Van Agtmael et C^{ie}. Mémoire explicatif avec plans.

Anvers, Ernest, 1872. Br. in-8°.

ANVERS. Aperçu sur ses installations maritimes et son industrie. (Association des ingénieurs sortis de l'École de Liège.) Excursions des 3, 4 et 5 août 1879. (Notices de MM. Em. De Keyser, Paul de Wit, F. van Peteghem et P. Sauvage.)

Anvers, J.-E. Buschmann, 1879. 1 vol. in-8°, avec planches.

ANVERS port de mer; description du port et des établissements maritimes d'Anvers d'après les documents les plus récents.

Bruxelles, Guyot, 1885. 1 vol. in-8°.

AVANT-PROJET d'alignement des quais d'Anvers. 4 : 5,000.

S. L. N. D. 1 feuille in plano.

AVENIR (De l') commercial d'Anvers, par un négociant anversois.

Anvers, Librairie polyglotte, 1864. Br in-8°.

AVENIR des voies de communication dans les bassins de l'Escaut et de la Lys, particulièrement de celles qui doivent relier la Lys au canal de Bruges, à l'Escaut et à l'Yperlée, par un membre de la Chambre des Représentants.

Bruxelles, 1856. Br. in-8°.

BANNING (Emile).

Rapport sur le mémoire de F. Magnette : « Joseph II et la liberté de l'Escaut. La France et l'Europe ».

Bruxelles, Hayez, (1896) Br. in-8°.

Baret.

Lettres à l'auteur des Considérations sur l'ouverture de l'Escaut, par le Quaker de Lillo.

Bergen-op-Zoom, impr. du *Courrier de l'Escaut*, 1785. 1 vol. in-8°.

BARLET (Edouard).

Essai sur l'histoire du commerce et de l'industrie de la

Belgique depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours.

Liège, Lardinois, 1858. 1 vol. in-12 (2^e édition, Malines, Van Velsen, 1870. 1 vol. in-18).

BARRAGE projeté de l'Escaut oriental. Enquête de 1850. Rapport de la Commission.

1 fasc. in-fol.

BARRAGES projetés de l'Escaut oriental et du Sloe. Enquête de 1860.

1 fasc. in-fol.

BARRAGES projetés de l'Escaut oriental et du Sloe. Notes diplomatiques échangées entre les Cabinets de Bruxelles et de La Haye, 1846-1866.

1 fasc. in-fol.

BARRAGES de l'Escaut oriental et du Sloe. Rapports des ingénieurs étrangers. Chambre des Représentants, 1866-1867.

Bruxelles, Hayez, 1867. 1 fasc. in-fol.

BARRAGES de l'Escaut oriental et du Sloe. Rapports des ingénieurs étrangers.

Bruxelles, Hayez, 1867. Br. in-8°.

BARRAGES de l'Escaut oriental et du Sloe. Exposé des négociations. Chambre des Représentants, 1866-1867.

1 fasc. in-fol.

BARRAGES projetés de l'Escaut oriental et du Sloe. Rapport de la Commission belge.

1 fasc. in-fol.

BARRAGES projetés de l'Escaut oriental et du Sloe. Rapport de la Commission néerlandaise.

1 fasc. in-fol.

BARRAGES projetés de l'Escaut oriental et du Sloe. Réponse de la Commission belge au Rapport de la Commission néerlandaise.

1 fasc. in-fol.

BARRAGE projeté de l'Escaut oriental. Rapport de la Commission internationale,

1 fasc. in-fol.

BARRAGE (Du) de l'Escaut oriental et du Sloe au point de vue des traités et des faits; réponse à M. Van Lansberge par un diplomate belge.

Bruxelles, Lesigne, 1867. Br. in-8°.

BARRAGE (Du) de l'Escaut oriental et du Sloe. Réplique du diplomate belge à M. Van Lansberge.

Bruxelles, Lesigne, 1867. Br. in-8°.

BARRAGES (Les) de l'Escaut oriental et du Sloe, considérés au point de vue juridique.

Gand, Van Dosselaere, 1867. Br. in-8°.

BARSÉE (J. DE).

Question de Terneuzen sur le terrain des intérêts généraux et nationaux belges, suite des Considérations sur l'affranchissement de l'Escaut en 1863.

Anvers, J. Jorssen, 1875. Br. in-12.

Id. La question de Terneuzen sur le terrain des nationalités belge et européennes.

Anvers, J. Jorssen, 1875. Br. in-12.

BAS (F. DE). Voir : **DE BAS** (F.)

BASNAGE (M.).

Annales des Provinces-Unies depuis la paix de Münster jusqu'à celle de Nimègue.

La Haye, Levier, 1726. 2 vol. in-fol. avec figures.

BASSINS (Nouveaux) au nord de la ville d'Anvers.

Anvers, Jos. Roeder, 1886. Br. in-8° avec plans.

BEAULIEU (H. Y. J.).

Construction de la troisième et dernière section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. Requête à la Chambre des Représentants.

Liège, 1859. Br. in-4°.

BEAUTEUPS-BEAUPRÉ.

Reconnaissance du cours du Hont ou Wester-Schelde (Escaut occidental), depuis Antwerpen (Anvers) jusqu'à l'embouchure.

Collin. Carte à 1 : 40,000. 3 feuilles in-plano.

BECANUS (J. G.).

Origines Antwerpianæ sive cimmericorum beceselana IX II complexa Atuatia. Gigantomachia niloscopiun, Cronia, Indescythica saxonica, gotodanica, Amazonica, Venetica et Hyperbora, etc.

Antwerpiae, Ch. Plantin, 1569. 1 vol. in-fol.

BEETEMÉ (G.).

Antwerpen, moederstad van handel en kunst.

Antwerpen, H. Claes, Ninove, Wwe P. Jacobs, 1887-90. 3 vol. in-8°.

Edition française : Louvain, Lefever, 1888. 2 vol. in-8°.

BELPAIRE (Alphonse).

Étude sur la plaine maritime depuis Boulogne jusqu'au Danemark.

Anvers, Kornicher, 1855. 1 vol. in-8°.

BELPAIRE (Antoine).

Mémoire sur les changements que la côte d'Anvers à Boulogne a subis, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, depuis la conquête de César jusqu'à nos jours.

Bruxelles, Hayez, 1827. 1 vol. in-4°.

BELPAIRE (Antoine).

Rapport sur les observations des marées faites en 1835
en différents points des côtes de Belgique.

Bruxelles, Hayez, 1838. 1 fasc. in-4° avec 2 plans.

Id. Mémoire sur la plaine maritime depuis Anvers jusqu'à
Boulogne.

Anvers, Kornicher, 1855. 1 vol. in-8°.

BERNARD (Jos.).

Établissements commerciaux et maritimes de la ville
d'Anvers. Entrepôts, railways et tramways flottants.
Étude graphique sur la rectification des quais de
l'Escaut.

Huy, Degrave, 1874. 1 vol. in-8°, 3 cartes, 11 fig.

Id. Considérations sur les constructions projetées de ports
de mer en Belgique, et exposé de la nouvelle exploita-
tion de voies navigables.

Bulletin de la Société de Géographie d'Anvers, 1879.

**BESCHRIJVINGE (Korte) van het bemerkenswaardigste voorgevallen
in de strengste Winters dezer Eeuw nopens de
Riviere de Schelde, voor ooft omtrent Antwerpen,
bezonderlijk in dit jaer 1776.**

Antwerpen, Hubertus Bincken, 1776.

BEVER (Cap. Th. VAN).

Voir : VAN BEVER (Cap. TH.).

BEVER (Colonel VAN).

Voir : VAN BEVER (Colonel).

BLOMMENDAL (A. R.).

Hydrographische Kaart der Honte of Westerschelde van
bewesten Vlissingen tot boven den Doel.

Carte en 2 feuilles au 1 : 25,000.

Rotterdam, 1862-1867.

BLOMMENDAEL (A. R.).

Hydrographische Kaart der zeegaten van de monden der Schelde.

Rotterdam, 1865.

Id. Les barrages de l'Escaut oriental et du Sloe, au point de vue technique.

La Haye, Van Doorn, 1867. Br. in-8°.

BLOYS VAN TRESLONG.

Amélioration de l'Escaut maritime.

Anvers, De Backer, 1882. Br. in-8° avec une carte au 1 : 50,000.

BOGAERDE DE TER-BRUGGE (Baron A.-J.-L. VAN DEN).

Essai sur l'importance du commerce, de la navigation et de l'industrie dans les provinces formant le royaume des Pays-Bas, depuis les temps les plus reculés jusqu'en 1830.

La Haye et Bruxelles, Noordendorp et Périchon, 1844-1845. 3 vol. in-8°.

BOGAERTS (Félix) et MARSHALL (Ed.).

Notice historique sur les droits de navigation de l'Escaut, depuis les temps les plus reculés jusqu'à la paix de Münster.

(Bibliothèque des Antiquités belgiques.)

Anvers, Rysheuvels, 1833-1834. 2 vol. in-8°.

Id. Navigation de l'Escaut sous la Maison d'Autriche jusqu'à la paix de Münster.

(Bibliothèque des Antiquités belgiques.)

Anvers, Rysheuvels, 1833-1834. 2 vol. in-8°.

BOGAERTS (Félix) et MARSHALL (Ed.).

Navigation de l'Escaut sous la Maison de Bourgogne.

(Bibliothèque des Antiquités belgiques.)

Anvers, Rysheuvels, 1833-1834. 2 vol. in-8°.

BOGAERT (Aug. VAN DEN). Voir : VAN DEN BOGAERT (Aug.).

BONGE (J.-B. DE).

Description du cours de l'Escaut occidental, accompagnée de cartes.

Bruxelles, Weissenbruch. 1 vol. in-8°.

BOOGAARD (F.-H.).

De Verdediging der Wester-Schelde.

Haarlem, Bohm, 1883. 1 fasc. in-8°.

BORCHGRAVE (DE).

Un essai de Marine et de Colonisation belges au XVIII^e siècle : la Compagnie d'Ostende.

Bruxelles, Schepens, 1903. 1 vol. in-8°.

BORGNET (A.).

La Guerre de la Marmite. 1784.

Revue nationale de Belgique. Tome III. 1840.

Bruxelles, Librairie polytechnique.

BORTIER (P.).

La Question de Terneuzen et la transformation navale ; navigation à voiles, navigation à vapeur.

Bruxelles, Vanderauwera, 1874. Br. in-8°.

Id. Passé et avenir des anciens Ports flamands. Question de Terneuzen. (5^e édition.)

Bruxelles, Decq, 1875. Br. in-8°.

Id. La Question de Terneuzen depuis le rejet de la Convention. 24 mai 1876.

Bruxelles, Vanderauwera, 1876. Br. in-8°.

Id. Le Littoral de la Flandre au IX^e et au XIX^e siècles.

Bruxelles, Vanderauwera, 1876. Br. in-8°, avec carte.

BOSBOOM et HOOGENBOOM.

Beschouwingen over Nederlands gewafende neutraliteit bij een oorlog tusschen andere Mogendheden.

's Gravenhage, Van Doorn, 1888. 1 vol. in-8°, avec plans.

BOULVIN (Jules).

Les services réguliers de la *Red Star Line* entre Anvers et l'Amérique du Nord. 1883.

Liège, Desoer, 1883. Br. in-8°.

Id. Note sur les bouées de l'Escaut et du Littoral.

Annales des Travaux Publics de Belgique. 1884.

BOURSON (Pierre-Philippe).

Histoire parlementaire du Traité de paix du 19 avril 1839 entre la Belgique et la Hollande.

Bruxelles, Mary, 1839. 2 vol. in-8°, avec cartes.

BOVIE et VERBRUGGHE (Hubert).

Etude sur les frais de port et de place dans les principaux ports de l'Europe. Port de Gand, Port de Terneuzen, Flessingue. Travaux graphiques synoptiques.

Bruxelles, 1880. 1 vol. in-fol.

BRAHM (Ernest-Léon).

Notre Marine marchande future.

Anvers, 1892. 1 vol. in-8°.

BRAUN (A.) et BRUNEEL (Oct.).

Le Canal de Terneuzen. Gand et ses installations maritimes.

Gand, Annot-Braeckman, 1881 1 vol. in-4°, avec plans.

BRAUN (Emile).

Notice sur le canal de Terneuzen et le port de Gand.

Gand, Annot-Braeckman, 1885. 1 vol. in-8°.

BRAUW (Jhr T. E. DE). Voir : DE BRAUW (Jhr T. E.).

Brialmont (Alexis-Henri).

Utilité de la marine militaire, par A. B.

Bruxelles, Guyot, 1853. 1 vol. in-8°.

Brialmont (Alexis-Henri).

Projet de réorganisation de la marine militaire belge, par un ancien officier du génie.

Anvers, Jouan, 1855. 1 vol. in-8°.

Id. Réflexions sur la marine militaire belge (1830-1835).

S. L. Avril 1855. 1 vol. in-8°.

Id. Anvers agrandi et fortifié pour cinq millions.

Bruxelles, 1855. 1 vol. in-8°.

Id. Défense du projet d'agrandissement général d'Anvers, présentée par MM. Keller et C^{ie}.

Bruxelles, G. Stapleaux, 1855. 1 vol. in-8°.

Id. Défense de l'Escaut, par A*** B***.

Bruxelles, Guyot, 1856. Br. in-8°.

Id. Agrandissement général d'Anvers. Réfutation des critiques dont le projet de grande enceinte a été l'objet.

Bruxelles, Guyot, 1858. Br. in-8°.

Id. La Vérité sur la question d'Anvers, par le général Bonsens.

Bruxelles, Guyot, 1859. Br. in-8°.

Id. Réorganisation de la marine nationale en Belgique.

Bruxelles, Lebègue, 1861. 1 vol. in-8°.

Id. Marine militaire. Nouvelles considérations sur l'utilité d'une marine militaire.

Bruxelles, Guyot, 1861. Br. in-8°.

Id. Utilité de la citadelle du Nord.

Bruxelles, Muquardt, 1868. Br. in-32°.

Id. Les fortifications d'Anvers. Projets de 1858 et 1859. Réponse à une note insérée dans la reproduction d'un discours de M. Frère-Orban.

Bruxelles, Guyot, 1884. Br. in-8°, avec une carte.

Brialmont (Alexis-Henri).

Projets d'agrandissement d'Anvers, de nouveaux travaux de défense et de port franc.

Bruxelles, Guyot, 1900. 1 vol. in-8°, avec atlas.

Id. Agrandissement d'Anvers. Critique des conclusions de la Sous-Commission militaire.

Bruxelles, Guyot, 1901. Br. in-8°.

Id. Agrandissement d'Anvers. Exposé et solution de la question. Mémoire avec plans.

Bruxelles, Guyot, 1902. Br. in-8°.

Id. L'enceinte d'Anvers. Moyen de la remplacer sans affaiblir la défense de la place.

Bruxelles, Guyot, 1903. Br. in-8°.

BROCK (DE). Voir DE BROCK.

BROECK (DE). Voir DE BROECK.

BROECK (L.-T. VAN DEN). Voir VAN DEN BROECK (L.-T.).

BRUYSSSEL (ERN. VAN). Voir VAN BRUYSSSEL (ERN.).

BUSCHMANN (J.-E.).

Le *Moniteur commercial*; recueil de documents concernant la navigation, le commerce et l'industrie en Belgique.

Anvers, J.-M. Jacobs fils, 1842. 1 vol. in-8°. (Publication mensuelle avec E. PERROT.)

BRUNEEL (Oct.) et BRAUN (A.).

Le Canal de Terneuzen. Gand et ses installations maritimes.

Gand, Annoot-Braeckman, 1881. 1 vol. in-4° av. plans.

CAERTE figuratieve van 't lant van Waes ende Hulster Ambacht alsmede de rivier de Schelde. Met de rechte ghelegent-

heyte van de naestliggende landen van nieuws verbeterd door Peeter Verbist. Anno 1656.

Gravure sur cuivre.

CAERTE figuratieve van de situatie der stadt Antwerpen met de Forten, Polders, Bedycte Landen, Schorren ende Slycken daer annex gelegen aen de Oost ende Westzyde van de Riviere de Schelde. Gemaect ende getrocken uyt de respectieve originele Poldercaerten, ende vorts door eygene metingen ende oculeire inspectie ter plaetsen gedaen door den onderschreven gesworen landmeter.

Actum Antverpiæ 23 Augusty 1748. P. Stynen, geometra. C. B. Bouttats, sculp. Antwerpen 1749.

Gravure sur cuivre en 4 feuilles.

CAERT (Nieuwe) van de Ghelegenheyt van de Oost- en Wester Schelde, vertoonende ook de verdroncken overwaterde Landen nieu aengewassen schoren ende de kreeken oft killen in ende door deselve tusschen Bergen en Antwerpen soo het nu is, 1638.

CAMBRELIN (Alf. Léon).

Essai sur la défense de la Belgique. Anvers-Bruxelles-la Meuse, par un Belge.

Bruxelles, Decq, 1858. 1 vol. in-8°, avec plan.

Id. Camp retranché d'Anvers. Considérations critiques sur le système de défense de la Belgique adopté en 1859.

Bruxelles, Bruylant-Christophe, 1860. 1 vol in-8°.

Id. Etudes sur les ports de mer belges, Port de Nieuw-Antwerpen, près de Heyst et son raccordement, par canaux et railways, avec Bruges, Eecloo, Gand, Termonde, Bruxelles, Malines, Louvain, Aerschot, etc., ainsi qu'avec l'Allemagne.

Bruxelles, Bruylant-Christophe, 1876. 1 vol. in-8°, avec 4 cartes.

CAMBRELIN (Alf. Léon).

Etudes sur les ports de mer belges. Port de Nieuw-Antwerpen près de Heyst. Réplique aux objections émises. De la remorque sur les canaux; système nouveau, rapide et économique.

Bruxelles, Bruylant-Christophe, 1877. 1 vol. in-8°.

Id. Appendice à l'essai sur la défense de la Belgique, par un Belge.

Bruxelles, Bruylant-Christophe, 1861. 1 vol. in-4° avec plan (idem, 2^e édition, 1877).

CANALISATION de l'Escaut et de la Lys. Projet de loi présenté le 27 Décembre 1837, précédé d'un Rapport du Ministre des Travaux Publics, et suivi du Mémoire de l'Inspecteur, auteur du projet, et des pièces justificatives.

Bruxelles, Remy, 1837. 1 vol. in fol. avec atlas.

CARATEODORY (Etienne).

Du droit international concernant les grands cours d'eau.

Leipzig, Brockhaus, 1861. 1 vol. in-8°.

Id. Das Stromgebietsrecht und die internationale Flusschiffahrt.

Aus dem Holtzendorffschen Handbuch des Volkerrechts. Hamburg, 1887.

CARTE du siège de la ville d'Anvers par Alexandre Farnèse, avec le cours de l'Escaut et les polders inondés, 1584-85.

Het Beleghe der stad Antwerpen in den jaeren 1584-85. L. Luyken fecit.

CARTE des polders et cours d'eau de la Flandre, partie comprise entre les villes d'Anvers, de Gand, de Bruges, de Flessingue et de Berg-op-Zoom. Dessin colorié du xvii^e siècle.

Aux Archives d'Anvers.

CARTE topographique des rives de l'Escaut occidental et du canal de Gand à Terneuzen.

Bruxelles, Vandermaelen, 1832. 1 carte in plano.

CARTE du littoral de la Flandre au IX^e et au XIX^e siècles. 2^e édition.

Bruxelles, 1876.

CARTE figurative du mouvement des transports sur les voies navigables de la Belgique en 1881.

2 feuilles.

CARTE de la navigation des eaux intérieures de la Belgique. Ministère des Travaux Publics.

1 : 320.000.

Bruxelles, Institut cartographique militaire, 1881.
1 feuille in plano.

CARTES représentant les mouillages et les dimensions des écluses des voies navigables de la Belgique et du Nord de la France en 1880 et 1881.

1 : 320,000.

Bruxelles, 1881-1882. 2 feuilles in-plano.

CARTE des voies navigables de la Belgique.

Bruxelles, Lebègue, 1883. 1 feuille in-plano.

CARTE générale de l'éclairage et du balisage de l'Escaut et du Rupel. Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

1886. 1 feuille.

CASTERMAN et TORFS (Ch. L.).

Les agrandissements et les fortifications d'Anvers depuis l'origine de cette ville.

Bruxelles, Muquardt, 1871. 1 vol. in-8° avec planches.

CATALOGUE de l'exposition cartographique et maritime, organisée par la Société royale de Géographie, Anvers.

Anvers, 1902. 1 vol. in-8°.

CHAMBRE de Commerce d'Anvers. Extension de la rade et des établissements maritimes. (Rapport de la Commission spéciale.)

Anvers, 1897. 1 fasc. in-fol.

Id. Extension de la rade et des établissements maritimes au nord d'Anvers. Exposé fait par le bureau.

Anvers, 1901. 1 fasc. in-fol.

CHAPE DE LA CAPONNIÈRE.

Fortifications d'Anvers. Lettre à Mangonneau, ancien ingénieur, par Chape de la Caponnière, ingénieur nouveau.

Anvers, Ancelle, 1863. 1 vol. in-8°.

CHAZAL (Général Baron).

Projet d'agrandissement général d'Anvers. Les discours à la Chambre des Représentants.

Bruxelles, Deltombe, 1859. Br. in-8°.

COGELS (Ed. Jos.).

Rapport présenté à la Chambre des Représentants au nom de la section centrale chargée d'examiner la Convention de commerce et de navigation intérieure conclue avec les Pays-Bas.

Bruxelles, Em. De Vroye & C^e, 1843. 1 vol. in-8°.

COLLECTION des Protocoles des Conférences tenues à Londres, depuis le 4 novembre 1830 jusqu'au 1^{er} octobre 1832, au sujet des affaires de Belgique.

Paris, Imprimerie royale, 1833. 1 vol. in-4°.

COLLIN (ALEX.).

Les voies navigables de l'Empire français, de la Belgique et des provinces de la rive gauche du Rhin.

Orléans, 1865. 1 vol. in-8°.

COMITÉ d'études institué par la Société générale. Création de nou-

veaux établissements commerciaux et maritimes à Anvers. Projet. Note explicative.

Bruxelles, Gobbaerts, 1872. Br. in-4°.

COMMERCE du port d'Anvers depuis le XVI^e siècle jusqu'à nos jours.

Anvers, Dewever, 1854. Br. in-8°.

COMMISSION d'études instituée par arrêté royal du 13 novembre 1891 pour l'extension de la rade et du port d'Anvers. — Procès-verbaux et documents.

Bruxelles, Lesigne, 1892. 1 vol. in-4°, avec plans.

COMPAGNIE des Polders de l'Escaut oriental. Concession de terres à endiguer en Zélande, etc. (*Papers relating to the project.*)

Bruxelles, 1851. 1 vol. in-8°, avec carte.

COMPTE RENDU du Congrès des sciences géographiques, cosmographiques et commerciales, tenu à Anvers du 14 au 22 août 1871.

Anvers, Gerrits & Van Merlen, 1872. 2 vol. in-8°.

COMPTE RENDU des travaux de la Commission pour l'étude de l'Escaut.

Bulletins de la Société royale de Géographie d'Anvers.

CONRAD et WELCKER.

Rapport sur l'amélioration de l'Escaut en aval d'Anvers.

Antwerpen, De Backer, 1899. 1 fasc. in-fol. avec plans.

Id. Deuxième rapport sur l'amélioration de l'Escaut en aval d'Anvers.

Anvers, De Backer, 1900. 1 fasc. in-fol.

CONSEIL communal de Louvain. Séance du 16 avril 1875. Convention de Terneuzen.

Louvain, Massar, 1875. Br. in-8°.

CONSEIL (Le) communal de Louvain et le canal de Terneuzen. Courtes observations d'un vieux batelier.

Louvain, Van Linthout, 1875. Br. in-8°.

CONSIDÉRATIONS (Quelques) sur le péage de l'Escaut.

Anvers, 1839. Br. in-8°.

CONTRAFACUR der Festung und Schautzen wie jets das Wasser die Schelde besatst ist so bey den von Antorff als bey de Princen von Parma vom 9 July 1884; verneuwert in Junio 1585. Contrefeitinge van de Forten, etc.

1585. 1 vol. in-fol.

CONTRAT relatif à la cession par la ville d'Anvers à la Société immobilière d'Anvers des terrains provenant des anciennes fortifications de la ville d'Anvers.

Anvers, Van Rooyen, 1869. Br. in-8°.

CONTROVERSE sur la liberté de l'Escaut et les effets qui en résulteraient. Entre M. R*** et M. De***.

Londres, 1781. 1 vol. in-8°.

CONVENTION pour l'établissement et l'exploitation de services réguliers de navigation entre Anvers et New-York et entre Anvers et Philadelphie.

Bruxelles, 1882. Br. in-8°.

CONVENTION pour régler l'écoulement des eaux des Flandres, signée à Gand le 20 mai 1843.

Bruxelles, imp. du *Moniteur*, 1843. Br. in-4°.

COREMANS.

Esquisse de l'histoire du droit des gens, de la diplomatie et du droit maritime depuis Charles-Quint jusqu'à nos jours.

Bruxelles, 1843. 1 vol. in-8°.

CORRESPONDANCE relative à l'appropriation des terrains de l'ancienne citadelle du sud d'Anvers, avec plans.

Anvers, J.-E. Buschmann, 1882. 1 vol. in-8°.

COUVREUX et HERSENT.

Nouvelles installations maritimes du port d'Anvers.

Bruxelles, Leys, 1880. Br. in-8°.

CRÉATION de nouveaux établissements commerciaux et maritimes à Anvers. (Carte au 1 : 20,000.)

Bruxelles, Vandermaelen. S. d. 1 feuille in-plano.

CRÉATION de nouveaux établissements commerciaux et maritimes à Anvers. Projet. Notice explicative.

Bruxelles, Gobbaerts, 1872. Br. in-4°, avec cartes.

CROMMELIN (Jhr. H. A.).

De Verplichtingen van Nederland als neutrale Mogendheid ten opzichte der Schelde.

Leiden, Sommerwel, 1880. Br. in-8°.

CRONIKE (Die excellent) van Vlaenderen, Hollant, Zeelant, in 't generael.

Antwerpen, Jan van Doesborch, 1530. 1 vol. in-4°, met platen van Lucas van Leyden.

DANCY (Alfred).

Rapports sur les ports d'Anvers, de Rotterdam et d'Amsterdam.

Bordeaux, Gounouilhon, 1885. Br. in-8°.

DAUDERNI et LEYSEN.

Nouvelles installations maritimes à Anvers. Lettres au Ministre des Travaux Publics et renseignements annexés à leurs soumissions.

Gand, Vanderhaeghen, 1876. 1 vol. in-4°.

DAVID.

Recherches sur le cours primitif de l'Escaut. Réponse aux objections de M. le colonel Renard.

Bulletins de l'Académie royale de Belgique. T. XIX, 1^{re} partie, 1852.

DAVID.

Observations à la notice de M. le colonel Renard sur le cours primitif de l'Escaut.

Bulletins de l'Académie royale de Belgique. T. XIX, 3^e partie, 1852.

DE BARSÉE (J.). Voir : BARSÉE (J. de).

DE BAS (F.) et KUYPER (J.).

Waterwegen in Nederland.

Amsterdam, Brinkman, 1881. 1 feuille in-plano.

DE BORCHGRAVE. Voir : BORCHGRAVE (DE).

DÉBORDEMENTS et envasement de l'Escaut. (Extrait du *Journal d'Anvers*.)

Anvers, Gerrits, 1872.

DE BRAUN (Jhr.-T.-E.) et VAN DOORN (M.-C.).

De Schelde van Vlissingen tot Antwerpen. Hydrographische Kaart. 1 : 50,000.

's Gravenhage, Van Cleef, 1882. 1 feuille in-plano.

DE BROCK ET NOËL.

Carte générale du canal d'écoulement des eaux des Flandres, au 1 : 40,000, en trois feuilles.

Bruxelles, Vandermaelen, s. d.

DE BROECK ET WOLTERS (M.-J.).

Evacuation des eaux des Flandres. Cartes publiées par ordre du Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, Vandermaelen, 1839. 3 feuilles in-plano.

DÉCADENCE du port d'Anvers. Mesures réclamées dans les rapports généraux et dans la correspondance de la Chambre de commerce d'Anvers.

Anvers, Van Merlen, 1858. Br. in-8°.

DE DENTERGHEM (Prosper). Voir : DENTERGHEM (Prosper DE).

DEDUCTIE (Corte) nopende het gepasseerde ontrent de Polders van Austruweel, Lillo en de Oorderen, t' sedert den Jaere 1585 tot nu (1709) toe, ende hoe die hebben ghestaen onder het bestier van Syne Majesteit ter exclusie van de Heeren Staeten van Brabant.

1 vol. in-8°.

DÉFENSE (De la) nationale et de l'agrandissement d'Anvers.

Bruxelles, Guyot et Stapleaux, 1856. Br. in-8°.

DE FERRARIS (C^{te} JOS.). VOIR : FERRARIS (C^{te} JOS. DE).

DE GARCIA DE LA VEGA (D.). VOIR : GARCIA DE LA VEGA (D. DE).

DE HARVEN. VOIR : HARVEN (DE).

DE HEEM. VOIR : HEEM (DE).

DEISS (Edouard).

Anvers et la Belgique maritime.

Paris, Bernard, 1899. 1 vol. in-12.

DEJARDIN (A.).

Description des cartes de la province d'Anvers et des plans de la ville, et supplément.

Anvers, Buschmann, 1862. 1 vol. in-8°.

Id. Deuxième et troisième suppléments à la description des cartes de la province d'Anvers et des plans de la ville.

Anvers, J. Plasky, 1888-92. 1 vol.

DE KEYSER (Em.), ROYERS (G.), DE WIT (Paul) et HAENEN (C.-J.).

Anvers port de mer. Description du port et des établissements maritimes d'Anvers.

Bruxelles, Guyot, 1885. 1 vol. in-8°, avec cartes.
(Seconde édition augmentée en 1898.)

DELAVELEYE (François).

Géologie. — Affaissement du sol et envasement des fleuves survenus dans les temps historiques.

Bruxelles, Decq, 1859. Br. in-12.

DELCOURT (G.).

Notice sur la vie et les travaux de A. J. G. A. Stessels.
Bruxelles, Callewaert, 1876. Br. in-8°.

DELCUVE, LEYSEN et NICAISE.

Entreprise des travaux à exécuter à l'ancien grand bassin
pour l'élargissement des quais Godefroid et de l'en-
trepôt à Anvers.

Gand, Vanderhaeghen, 1875. Br.

DÉLICES (Les) des Pays-Bas, ou description géographique et histo-
rique des XVII provinces belgiques. (Sixième édition.)

Liège, Bassompierre, 1769. 5 vol. in-8°.

Dellafuille de Leeverghem (Alphonse-Joseph-Marie).

Le système de défense nationale et les fortifications
d'Anvers au point de vue de l'existence constitution-
nelle de la Belgique.

Anvers, Buschmann, 1862. Br. in-8°.

DE MAERE-LINNANDER (C.-C.-A.).

De l'établissement d'un barrage éclusé sur le Bas-Escaut
en aval de la ville de Gand.

Gand, Annoot-Braeckman, 1862. 1 vol. in-8°, avec
deux cartes.

Id. Des communications directes du port de Gand à la mer.
Canal de Terneuzen. Canal de Heyst. Conférence.

Gand, Annoot-Braeckman, 1866. Br. in-8°, avec une
carte et un plan.

Id. Avant-projet d'un canal maritime à grande section de
Gand à la mer, avec embranchement sur Bruges.

Gand, Annoot-Braeckman, 1875. 1 vol. in-8°, avec carte.

Id. Du Port de Heyst et du canal maritime de Gand, avec
embranchement sur Bruges.

Gand, Ad. Hoste, 1875. 1 vol. in-8°, avec trois planches.

DE MAERE-LIMNANDER (C.-C.-A.).

D'une communication directe de Bruges à la mer.

Bruges, Houdmont frères, 1877. 1 vol. in-8°, avec une carte et trois planches.

- Id. Extrait de la carte générale des bancs de Flandre, du lieutenant de vaisseau Stessels, de 1866, cotée, coloriée et expliquée.

Gand, Annoot-Braeckman, 1878. 1 feuille in-plano.

- Id. Du prétendu ensablement du port de Heyst. Avis de quelques ingénieurs étrangers sur ce point. Annexe au projet d'une communication directe de Bruges à la mer.

Bruges, Houdmont frères, 1879. 1 vol. in-8°.

- Id. Heyst ou Ostende. Réponse au mémoire du Conseil communal d'Ostende, adressé à la Chambre des représentants, le 27 janvier 1879.

Bruges, Houdmont frères, 1879. Br. in-8°.

DE MATTHYS (H.). Voir : MATTHYS (H. DE).**DE MEYER (F.-G.-C.).**

Beschrijving van het dorp Berendrecht.

Antwerpen, J. E. Janssens, 1855. Br. in-8°.

DE MIRABEAU (C^{te}). Voir : MIRABEAU (C^{te} de).**DE MOY (H.).**

Tractaet van de Tollen. Manuscrit du XVI^e siècle, in-fol., conservé aux archives de la ville d'Anvers.

DENTERGHEM (Prosper de).

Lettre adressée à MM. les Membres de la Chambre des Représentants et du Sénat, à propos des inondations de l'Escaut et de la Lys.

Bruxelles, De Vroye, 1846. Br. in-8°.

DEN TEX (G.-A.).

Over de geschillen tusschen Nederland en België, betrekkelijk de riviervaart.

Amsterdam, Gartman, 1833. Br. in-8°.

De Pouhon (François).

La navigation de l'Escaut dans ses rapports avec les intérêts commerciaux de l'Europe.

Anvers, Delacroix, septembre 1832. Br. in-8°.

DE RAADT ET STOCKMANS.

Geschiedenis der gemeente Schelle.

Lier, J. Van In. 1 vol. in-8°.

DE REIFFENBERG (Baron Fr. A. Ferd. Th.).

Voir : REIFFENBERG (Baron Fr. A. Ferd. Th. de).

DEROTE (Léon).

Nouvelles installations maritimes à Anvers.

Bruxelles, Mertens, 1878. Br. in-8°.

DE SCHRYVER (P.). Voir : SCHRYVER (P. de).

DESMAISÈRES.

Rapport de la Commission instituée à l'effet de rechercher et de présenter, au Département des Travaux Publics, les mesures qu'il conviendrait de prendre pour remédier aux inondations extraordinaires des rives de l'Escaut et de ses affluents.

Gand, 1845. 1 vol. in-fol.

DE SMIT VAN DEN BROECKE. Voir : SMIT VAN DEN BROECKE (de)

DESROCHES (Jean).

Histoire ancienne des Pays-Bas autrichiens, contenant des recherches sur l'invasion des Romains et la conquête qu'ils en ont faite avant J.-C.

Anvers, Grangé, 1787. 1 vol. in 4°.

Le même ouvrage, chez le même, 1787. 2 vol. in-8°.

DE THIERRY. Voir : THIERRY (de).

DE WINTER (Fr.) et ROYERS (G.).

Description du pont roulant de l'écluse intermédiaire du Kattendyk à Anvers.

Annales des Travaux Publics de Belgique, 1901.

DE WIT (Paul), ROYERS (G.), DE KEYSER (Em.) et HAENEN (G. J.).

Anvers port de mer. Description du port et des établissements maritimes d'Anvers.

Bruxelles, Guyot, 1885. 1 vol. in-8°, avec cartes.
(Seconde édition augmentée en 1898).

DE WITTE.

Abolition des droits de navigation maritime et des péages sur les canaux. Construction du canal de jonction de l'Escaut au Rhin.

Anvers, Buschmann, 1892. Br. in-8°.

DIRKS (J.).

De Haven van Antwerpen.

's Gravenhage, Van Langenhuysen, 1861. 1 vol. in-4°, avec planches.

DISCUSSION universelle de tous les articles du Traité de la Barrière des Pays-Bas, entre Sa Majesté Impériale et Catholique, le Roi de la Grande-Bretagne et les Seigneurs Etats Généraux des Provinces-Unies.

Cologne, 1716. Br. in-4°.

DOCUMENTS concernant les péages des canaux et rivières.

Bruxelles, 1842-1845. 1 vol. in-fol.

D'OMALIUS D'HALLOY (J.-B.). Voir : OMALIUS D'HALLOY (J.-B. d').

DONNY.

Rapport présenté à la Chambre des Représentants pour examiner le projet de loi qui rend exécutoire le Traité entre la Belgique et les Pays-Bas du 5 novembre 1842.

Bruxelles, Devroye, 1843. Br. in-8°.

DOORN (M. C. Van). Voir : VAN DOORN (M. C.).

DRESSELHUIS (Johannes ab Utrecht).

Het district van Sluis in Vlaanderen.

Middelburg, 1819.

Id. De provincie Zeeland, in hare aloude gesteldheid en geregelde vording beschouwd.

Nieuwe werken van het Zeeuwsch Genootschap van Wetenschappen.

Middelburg, 1836.

DROITS (Des) de port perçus par la ville d'Anvers. Examen présenté au Conseil communal par le Comité de l'Association anversoise pour la réforme douanière.

Anvers, Buschmann, 1859. Br. in-8°.

DROITS (Des) différentiels. Abolition de l'Acte de navigation.

Cowes, Anvers, Jouan, 1849. Br. in-8°.

DUFOURNY (A.).

Guide du batelier.

Ouvrage publié d'après les ordres du gouvernement.

Bruxelles, Hayez, 1889. 1 vol. in-12.

DUMONT (Jean-Pierre-Jos.).

Anvers en 1830, 1831, 1832 jusques et y compris le siège de la citadelle.

Anvers, Janssens, 1833, 1 vol. in-8°.

D'URSEL (comte Charles).

Voir : URSEL (comte Charles d').

EENENS (Général).

Anvers et la nationalité belge.

Liège, Dudart, 1843. Br. in-8°.

Id. Anvers et la neutralité belge.

2^e Edition. Bruxelles, Weissenbruch, 1882. Br. in-8°.

EHRENBERG (R.).

Hamburg und Antwerpen seit 300 Jahren.

Hamburg, 1889. Br. in-8°.

ELSEN (F. VAN). Voir : VAN ELSSEN (F.).

ELST (Pierre-Constant VAN DER).

Notice historique sur l'Escaut.

Gand, Hebbelynck, 1878. 1 vol. in-8°, avec 3 plans.

ELST (V. VAN DER).

Considérations sur deux nouvelles communications qu'on propose d'établir entre la Sambre et le canal de Mons à l'Escaut, ou Observations sur le canal de Mons à la Sambre, projeté par V. J. Van der Elst et le projet de chemin de fer de la Sambre au Flénu, dressé par M. J.-B. Vifquin, inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées, et demandé en concession par M. Frédéric Basse, directeur de la Société générale pour favoriser l'Industrie générale.

Mons, Piérart, 1835. 1 vol. in-8°.

Id. Observations sur la jonction de l'Escaut et de la Lys, sur le projet du canal de Bossuyt à Courtrai, etc.

Mons, Piérart, 1839. Br. in-4°, avec une carte.

EMBACLE (L') de l'Escaut.

Dans « Ciel et Terre » II, 545, 559.

EMPEROR'S (The) Claims. Being a Description of the city of Antwerp and the river Schelde.

London, Stockdale, 1785. 1 vol. in-8°.

ENGELHARDT (Ed.).

Du régime conventionnel des fleuves internationaux. Études et projet de règlement général, précédés d'une introduction.

Paris, Cotillon, 1879. 5 vol. in-8°.

ENGELHARDT (ED.).

Histoire du droit fluvial conventionnel.

Paris, Larose, 1888. 1 vol. in-8°.

ERREURS OU SOPHISMES. A propos des brochures d'un diplomate belge et de M. Garcia de la Vega sur le barrage de l'Escaut oriental, par un ancien diplomate néerlandais.

La Haye, Nijhoff, 1867. Br. in-8°.

ERTBORN (Baron O. VAN).

Les terrains modernes et les découvertes récentes au Kattendyk.

Bulletins de la Société de Géographie d'Anvers.
Tome IX. 1884.

ESCAUT. Article des « Pandectes belges ». Tome XXXVII.

Bruxelles, Larcier, 1891. 1 vol. in-8°.

ESCAUT (L') et la Lys. Études faites par ordre du gouvernement belge. Rapport présenté par M. le Ministre des Travaux Publics aux Chambres législatives, le 27 décembre 1837.

Bruxelles, Remy, 1840, 1 vol. in-fol. avec cartes.

ESSAI sur la défense de la Belgique, Anvers, Bruxelles, la Meuse, par un Belge.

1858. Br. in-8°.

ETABLISSEMENTS (LES) maritimes d'Anvers dans leurs rapports avec les chemins de fer. Exposé fait par le Département des Travaux Publics.

Bruxelles, Bruylant, 1868,

Exposé fait par l'administration communale d'Anvers, en réponse au Mémoire ci-dessus.

Anvers, Van Merlen, 1868. 2 br. in-4°, avec carte et plans.

ETABLISSEMENTS maritimes d'Anvers. Réponse du Ministère des Travaux Publics à quelques points du Mémoire de la ville d'Anvers.

Bruxelles, Bruylant, 1869. Br. in-4°.

ETONNEMENT de l'Europe ou Examen des différends entre S. M. I. et la République des Provinces-Unies.

Francfort, 1785. 1 vol. in-8°.

ÉTUDE critique, considérations historiques et politiques sur les fortifications d'Anvers, par un officier du génie.

Paris, Tavera, 1867. 1 vol. in-8°, avec plan.

ÉTUDE des droits maritimes existant en Belgique et dans les pays limitrophes, 1892. — Commission des droits maritimes instituée par arrêté royal du 31 mars 1891.

Bruxelles, Hayez, 1892. 1 vol. in-8°.

Études critiques, considérations historiques et politiques sur les fortifications d'Anvers, par un ancien officier du génie,

Bruxelles, Sacré-Duquesne, 1866. 1 vol. in-8°, avec plan.

EXPOSÉ des motifs et projet de loi relatif à la canalisation de l'Escaut et de la Lys.

Bruxelles, Remy, 1837. 1 vol. in-fol.

EXTENSION des installations maritimes d'Anvers. La situation actuelle; la Grande Coupure.

Mons, 1899. Br. in-8°.

EXTENSION (L') du port d'Anvers. Réponse du cercle « Anvers Rive-Gauche » au discours prononcé par M. A. Delbeke, député d'Anvers, dans la séance de la Chambre des Représentants du 4 août 1897.

Anvers, Kockx & C°, 1897. Br. in-8°.

EYNDEN (E. H. VAN DER). Voir : VAN DER EYNDEN (E. H.).

FERRARIS (Comte Jos. de).

Carte chorographique des Pays-Bas autrichiens, gravée
par L. A. Dupuis.

Paris, Dupuis, 1777. in-fol.

Id. Carte de la Belgique, augmentée des plans des six villes
principales et de l'indication des routes, canaux et
autres travaux exécutés depuis 1777 jusqu'en 1831.

Bruxelles, Vandermaelen, 42 feuilles.

FERRIER (Alex.).

Description historique et topographique d'Anvers.

Bruxelles, Hanman, 1835. 1 vol. in-12.

FINET (Théophile).

De l'exploitation des canaux et voies navigables.

Bruxelles, Alliance typographique, 1878, 1 vol. in-8°.

(2^e édition : Bruxelles, Decq et Duhent, 1879. 1 vol. in-8°).

Id. Examen des objections faites par M. Saintelette, Minis-
tre des Travaux Publics, au système d'exploitation des
voies navigables exposé par M. Sabatier.

Bruxelles, Lebègue et C^{ie}, 1879. 1 vol. in-8°.

Id. Mémoire sur le développement des relations commerciales
de la Belgique.

Bruxelles, Decq, 1879. 1 vol. in-8°.

Id. Suppression des péages sur les routes et sur les voies
navigables.

Bruxelles, Decq et Duhent, 1880. 1 vol. in-8°.

FLACHAT (Eugène).

Notice sur la possibilité et l'utilité de créer un port franc
à Anvers. Conclusion par M. Fisco.

15 septembre 1870. (Cahier in-4°.)

FOKKER (G. A.).

Le Barrage de l'Escaut oriental. — Observations sur le

rapport de la Commission internationale, par un membre de la Seconde Chambre des Etats-Généraux des Pays-Bas,

La Haye, Nijhoff, 1867. Br. in-8°.

FRANCK (L.) et ROGMANS (F.).

Plan général de la ville d'Anvers et de son agrandissement général.

Anvers, Tessaro, 1874. 1 feuille in-plano.

FRANZIUS (S.).

Korrektion der Schelde, gutachten des oberbandirectors Franzius und des Bauinspektors de Thierry zu Bremen.

Bruxelles, J. Goemaere, 1900. 1 vol. in-4°.

FRANZIUS et THIERRY (de).

Amélioration de l'Escaut. Rapport.

Bruxelles, Goemaere, 1900. Br. in-8°, avec plans.

FREDERIX (Edm.).

La Belgique industrielle et commerciale.

Bruxelles, Decq et Duhent, 1880. 1 vol. in-8°.

GACHARD (Louis-Prosper).

Notice historique sur la rédaction et la publication de la carte des Pays-Bas autrichiens, par le général comte de Ferraris, avec pièces justificatives.

Bruxelles, Hayez, 1843. 1 vol. in-4°.

Id. Analectes historiques. 8° série. Différend de la ville d'Anvers avec Joseph de Montmorency touchant l'Escaut. Bulletins de la Commission royale d'histoire de Belgique. 3° série, T. I.

GANSBERGHE (L. VAN). Voir : VAN GANSBERGHE (L.).

GARCIA DE LA VEGA (D. de).

La suppression du péage de l'Escaut. Etude de droit public.

Namur, Douxfils, 1862. Br. in-8°.

GARCIA DE LA VEGA (D. de).

Les brochures hollandaises et le barrage de l'Escaut.

Bruxelles, Decq, 1867. Br. in-8°.

Id. La Hollande et les Traités à propos des barrages de l'Escaut oriental et du Sloe. Etude de droit international.

Bruxelles, Decq, 1867. Br. in-8°.

Id. Recueil des Traités et Conventions concernant le Royaume de Belgique.

Bruxelles, Greuse, 1850-1900. 18 vol. in-8°.

GARDE à Vous! 1900. De la Sprée à l'Escaut par la Marne.

Paris, Dumaine, 1882. Br. in-8°.

GARGON (Mattheus).

Walchersche Arkadia.

Leyden, S. Luchtmans, 1715-1717. 2 vol. in-8°.

GAUTIER (E.).

Anvers et ses nouvelles fortifications.

1863. Br. in-8°.

GÉNARD (P.).

Anvers à travers les âges.

Bruxelles, Bruylant-Christophe, 1888. 2 vol. in-fol., avec figures.

Id. Rekening van de verdediging der Schelde gedurende het beleg der stad in 1583-1585. Verslagen en mededeelingen der Koninklijke Academie voor Taal- en Letterkunde. 1895.

Gent, A. Siffer, 1895. 1 vol. in-8°.

GÉNARD et ZANEN.

Note sur les installations hydrauliques des ports d'Anvers et de Gand.

1885. 1 cahier autogr. in-fol., avec 6 plans.

GENS (Eugène).

Histoire de la ville d'Anvers.

Anvers, Van Mol, 1861. 1 vol. in-8°, avec 23 plans et gravures.

GÉRARDOT DE SERMOISE (Oscar et J.-A.).

Projet d'un pont suspendu d'une seule travée de 360 mètres sur l'Escaut entre Anvers et la Tête de Flandre.

Anvers, S. Mayer, 1869. Feuille in-folio.

GEZICHT (PERSPECTIEF) van de Schelde van het fort Bath tot Antwerpen.

Bij de gebroeders Buffa en C^o, te Amsterdam, A. Oetmans J^r fecit.

Lithographie de 1831.

GHELDORFF (A. E. G.).

Carte topographique des rives de l'Escaut occidental et du canal de Gand à Terneuzen, indiquant les polders digués, écluses, wateringues, ainsi que les limites des Flandres et de la Zélande.

Bruxelles, Vandermaelen, 1832.

GHEYSENS (Xavier).

Over het vergrooten der stad Antwerpen.

Antwerpen, Van Ishoven, 1854. Br. in-8°.

Id. Anvers, métropole du commerce de Belgique, boulevard de l'Indépendance nationale. Questions qui s'y rattachent.

Anvers, Vve Jos. van Ishoven, 1854. 1 vol. in-8°.

Id. Anvers, métropole du commerce de Belgique, boulevard de l'Indépendance nationale. Pont sur l'Escaut devant Anvers. Rive gauche. Complément de l'établissement de commerce comme de l'établissement militaire. Lettre à M. le Directeur du *Moniteur des Intérêts Matériels*.

Anvers, J. van Ishoven, 1869. Br. in-8°.

GITTENS (Fr.), PAASCH (H.) et VAN DEN BROECK (L. T.).

Considérations sur la rénovation de la marine marchande en Belgique.

Anvers, Buschmann, 1898. 1 vol. in-8°.

GOBERT (A.).

Les canaux maritimes et les ports de mer belges.

Bulletins de la Société belge de Géographie. 1882.

Id. De l'utilité des canaux maritimes dans la Belgique Cismosane.

Bruxelles, Muquardt, 1884. 1 vol. in-8°, avec cartes.

GOBLET D'ALVIELLA (Comte).

Mémoires historiques. Dix-huit mois de politique et de négociations se rattachant à la première atteinte portée aux Traités de 1815.

Paris, Lacroix, 1864-1865. 2 vol. in-8°.

GOLLIER (Th.).

Notre marine marchande.

Wavre, Brossart-Légrand, 1900. 1 vol. in-8°.

GOOVAERTS (A.)

Antwerpiana.

Bruxelles, Hayez et Goovaerts, 1886-1889. 2 fasc. in-8°.

GOSSE (Max).

De l'avenir commercial d'Anvers, par un négociant anversois.

Anvers, librairie polyglotte, 1864. Br. in-8°.

GRANDGAINAGE (Edm.).

Histoire du péage de l'Escaut depuis les temps les plus anciens jusqu'à nos jours.

Anvers, Buschmann, 1868. 1 vol. in-8°, avec 2 tableaux et 1 carte.

GRANDVOIR (F. de).

Canal maritime de Liège à l'Escaut. Mémoire à l'appui de l'avant-projet.

Liège, Vaillant-Carmanne, 1879. Br. in-4°.

Id. Canal de Liège à Hasselt et études diverses d'une jonction directe de la Meuse à l'Escaut.

Liège, Vaillant-Carmanne, 1883. Br. in-4°, avec plans.

GRAS (J. A.).

Recueil de mémoires relatifs à la marine marchande.

Anvers, L. Schotmans, 1855. 1 vol. in-8°.

GREEN (Burton).

The Belgian maritime Guide.

London, Simpkin, 1878. Br. in-8°.

GRENIER.

La consolidation des talus. Essai du revêtement « Villa » fait à Welden (Flandre Orientale) sur la rive droite de l'Escaut.

Bruxelles, Goemaere, 1899. Br. in-8°.

Gressin-Dumoulin.

De la liberté de l'Escaut; à propos du Traité des XXIV Articles.

Anvers, Jacobs, 1838. Br. in-8°.

GRESSIN-DUMOULIN (E.).

La rive gauche et la ville d'Anvers. Examen critique du projet de la Société générale.

Anvers, Legros, 1872. Br. in-8°.

GRIMBERGEN (Victor VAN).

Verzameling van oorkonden aengaende het concept van vergrooting der stad Antwerpen van het jaer 1580 door V. V. G.

Antwerpen, Hamilton-Vanden Bosch, 1858. 1 vol. in-8°.

GUICCIARDINI (Lodovico).

Descrittione di M. Lodovico Guicciardini, patritio Fiorentino, di tutti i Paesi Bassi, altrimenti detti Germania inferiore.

In Anversa, 1567. Apresso Guglielmo Silvio. 1 vol. in-fol. avec cartes.

GUIDE du batelier. — Annexe I. Escaut maritime. Règlements. 1893.

Bruxelles, Bruylant-Christophe, 1893. 1 vol. in-12.

GUILLAUME (Baron).

Code des relations conventionnelles entre la Belgique et les Pays-Bas.

Bruxelles, Muquardt, 1894. 1 vol. in-4°.

Id. Admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et les ports belges.

Bruxelles, impr. de la Revue du Droit Intern., 1901. Br. in-8°.

H. M.

Projet d'agrandissement du port d'Anvers. Tunnel sous l'Escaut. Chemin de fer d'Anvers à Termonde.

Bruxelles, Mertens, 1872. Br. in-8°.

HAENEN (C. J.), ROYERS (G.), DE KEYSER (Em.) et DE WIT (Paul).
Anvers port de mer. Description du port et des installations maritimes d'Anvers.

Bruxelles, Guyot, 1885. 1 vol. in-8°, avec cartes.
(Seconde édition augmentée en 1898).

HAFEN (Der) von Antwerpen in XIX^{tem} Jahrhundert.

Antwerpen. De la Montagne, 1897. Br. in-8°.

HARON.

Promenade aux environs d'Anvers.

Bulletins de la Société de Géographie, 1886.

HARVEN (de).

Installations maritimes du port d'Anvers.

Anvers, 1889, 1 vol.

HANSEN.

Allerneueste Staatskunde von Holland, d. i. Erläuterung der Streitigkeiten zwischen kaysers Joseph II und dem Staate der Vereinigten Niederlanden, nebst Uebersicht gegenwärtiger Begebenheiten.

Frankfurt.

HAYERBEKE (Jh. van).

Voir : VAN HAYERBEKE (Jh.).

HEEM (De).

Travaux d'amélioration projetés au canal de Gand à Terneuzen.

Annales des Travaux publics de Belgique, 1896.

HEINS.

Des variations du cours de l'Escaut depuis les temps primitifs.

Messenger des Sciences historiques, 1885.

HERSENT (A.) et ZSCHOKKE (A.).

Port d'Anvers. Notice sur l'exécution des travaux maritimes (quais et ports), présentée à M. le Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, Guyot, 1874. Br. in-4°.

HERSENT (A.) et COUVREUX.

Nouvelles installations maritimes au port d'Anvers.

Bruxelles, Leys, 1880. Br. in-8°.

HEYLEN (P.-J.).

Commentarius praecipuos Belgicae hodiernae fluvios breviter describens, etc.

Mémoires couronnés de l'Académie impériale et royale des Sciences et Belles-lettres de Bruxelles, 1774.

HOENIG (Fritz).

Die politische und militärische Lage Belgiens und Hollands in Rücksicht auf Frankreich-Deutschland.

Berlin, Luckhardt, 1878. 1 vol. in-8°, avec cartes.

HOGENDORP (Fred. van).

Disputatio historico-politica (inauguralis) de flumine Scaldi clauso.

Lugduni Batavorum, Hazenberg, 1827. 1 vol. in-8°.

HOOGENBOOM et ROSBOOM.

Beschouwingen over Nederlands gewapende neutraliteit bij een oorlog tusschen andere Mogendheden.

s' Gravenhage. Van Doorn, 1888. 1 vol. in-8°, avec plans.

HOOFD (Pieter Cornelisz).

Nederlandsche historiën, sedert de overdraght der heerschappije van Keizer Karel den Vijfden op Koning Philips zijn zoon tot de dood des Prinsen van Oranje.

Amsterdam, 1642, 1 vol. in-folio.

HOON (A. de).

Mémoire sur les polders de la rive gauche de l'Escaut et du littoral belge.

Mémoires de l'Académie royale de Belgique, T. V., Bruxelles, Hayez, 1853. 1 vol. in-8°, avec planches.

HORTA (E.).

Notice sur la bouée d'hiver « American ice buoy » et son application au jaugeage des fleuves.

Gand, 1892.

HUISMAN (Michel).

La Belgique commerciale sous l'Empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende. Etude historique de politique commerciale et coloniale.

Bruxelles, H. Lamertin; Paris, A. Picard et fils, 1902. 1 vol. in-8°.

HUET (A.).

Het nationale Vraagstuk. De wedstrijd van Amsterdam en Antwerpen.

Enkhuizen, Egmond, 1888. Br. in-8°.

HUYTTENS (Chev. Emile).

Discussions du Congrès national de Belgique 1830-1831.

Bruxelles, Wahlen, 1844-1845. 5 vol. in-8°.

HYDROGRAPHIE (Afdeeling). — Noordzee. Zeegat van Vlissingen, 1 : 50,000, opgenomen in 1894 en 1895.

1 feuille.

HYDROGRAPHIE (Afdeeling). — Beschrijving der Nederlandsche Zeegaten. Deel I : Zeegat van Vlissingen en Schelde.

s' Gravenhage, Van Cleef, 1896. 1 vol. in-8°.

INSTALLATIONS maritimes d'Anvers. — Loi du 17 avril 1874, relative aux installations maritimes du port.

Bruxelles, Hayez, 1874. Br. in-8°.

INSTALLATIONS maritimes du port d'Anvers. — Cahier des charges n° 132 de 1875, avec plans et soumissions approuvées.

1 vol. in-folio.

INSTALLATIONS (Les) maritimes du port d'Anvers. — Bulletin mensuel de la Chambre de commerce belge de Paris. 1899.

INSTALLATIONS (Les) maritimes belges. — Exposition internationale de Paris. 1900.

Bruxelles, Strickaert, 1900. Br. in-8°.

JACOBS (Victor).

L'Escaut, son passé, son présent, son avenir.

Revue générale, T. IV.

Bruxelles, V. Devaux et C^{ie}, 1866. Br. in-8°.

Janssen-Decoster.

La Belgique, La Hollande et le Luxembourg devant la

France et l'Allemagne. Etude historique, politique et stratégique, par le major Lemiel.

Bruxelles, Rosez, 1879. Br. in-8°.

JONCTION de l'Escaut et de la Lys. Canal de Bossuyt à Courtrai, et projets connexes.

Bruxelles, Remy, 1838. 1 vol. in-fol., avec carte.

JOOSSENS (J.).

Esquisse topographique du littoral maritime de la Belgique pendant les premiers siècles de l'ère chrétienne.

Bulletins de la Société belge de Géographie. 1877.

JOSEPH II et la Liberté de l'Escaut. Contribution à l'étude historique des rapports de la Maison d'Autriche avec les Provinces-Unies (1781-1785).

Liège, 1892. 1 vol. in-8°.

JOURDAIN (Alf.) et VAN STALLE (L.).

Dictionnaire encyclopédique de géographie historique du Royaume de Belgique.

Bruxelles, Bruylant-Christophe, 1896. 2 vol. in-8°.

JOUVE.

Impressions de voyage. Hollande, Anvers à Bréda, à Bois-le-Duc et retour.

1871. 1 vol.

JUSTE (Théodore).

Le baron Nothomb.

Bruxelles, Muquardt, 1874. 2 vol. in-8°.

KAART van de beneden Mond en een gedeelte der Wester-Schelde met het veergat, het Sloc, den Braekman en het Hellegat, met de aanpalende duinen, dijken en schorren, benevens de daarin bestaande zandbanken en diepten, in den jare 1818 en 1819, ten gevolge der autorisatie van Zijne Excellentie den Minister van den

Waterstaat en der Publieke Werken, op speciale instructie en onder bijzondere directie van den Heere Inspecteur Generaal A. F. Goudriaan, opgemeten, gepeild en geteekend door de tot meting en peiling der Zeeuwsche stroomen gecommiteerden W. van Wijngaarden en A. Decker. Schaal 1 el voor 40,000 ellen.

KARSMAN (J.).

De vergrooting van Antwerpen.

Antwerpen, G. de Crom. Br. in-8°.

KAZANSKY.

Les fleuves conventionnels. Histoire et théorie du droit international fluvial (en langue russe).

1895.

KEELHOFF (Adrien).

Projet de coupure de l'Escaut entre Anvers et le Kruisschans.

Gand, Hoste, 1900. Br. in-8°.

Id. Le redressement de l'Escaut en aval d'Anvers et l'hydraulique fluviale. Tracés nouveaux. 2^e édition.

Gand, Hoste, 1900. 1 vol. in-8° avec plans.

KELLER (P.).

Anvers agrandi et fortifié pour cinq millions. Mémoire à l'appui d'une demande en concession faite par MM. Keller et C^{ie}.

Bruxelles, Stapleaux, 1854. Br. in-8°.

Id. Anvers agrandi et fortifié pour cinq millions. Mémoire à l'appui d'une demande en concession faite par MM. P. Keller et C^{ie}, 2^e édition, avec de nouveaux développements.

Bruxelles, Stapleaux, 1854. Br. in-8°, avec plan.

KELLER (P.).

Projet d'agrandissement général d'Anvers. Lettre de MM. P. Keller et C^{ie}, suivie : 1° d'un mémoire justificatif; 2° des modifications apportées à ce projet.

Bruxelles, Stapleaux, 1855. 1 vol. in-8°, avec 7 plans.

Id. Défense du projet d'agrandissement général d'Anvers, présenté par MM. P. Keller et C^{ie}.

Bruxelles, Stapleaux, 1855. 1 vol. in-8°, avec 7 plans.

Id. Agrandissement général d'Anvers. — Lettre de MM. P. Keller et C^{ie} à M. le Ministre de la Guerre.

Bruxelles, Guyot, 1858. 1 vol. in-8°, avec atlas.

KÉRAVAL.

Chroniques maritimes d'Anvers de 1804 à 1814.

Histoire de la flotte du temps passé.

1890. 1 vol. in-8°.

KERCKHOVE (Capitaine Van). Voir : **VAN KERCKHOVE (Capitaine).**

KEYSER (Em. de). Voir : **DE KEYSER (Em.).**

KLERCK (R.-A.).

De verplichting van Nederland tot handhaving zijner neutraliteit op de Wester-Schelde. — II. De Verdediging der Wester-Schelde, door F.-H. Boogaard.

Haarlem, Bohn, 1883. 1 fasc. in-8°.

KLÜBER (Joh.-Ludw.).

Acten des Wiener Congresses in den Jahren 1814 und 1815.

Erlangen, Palm, 1815-1818. 8 vol. in-8°.

KREGLINGER (A.).

Notice historique sur les impôts communaux de la ville d'Anvers.

Bruxelles, Devroye, 1845. 1 vol. in-8°.

KRÜGER (J.-B.).

Potamo-chorographie of naauwkeurige navorschingen over de Schelde, en eenige merkwaardigheden die, omtrent en door deze rivier veroorzaakt, hebben plaats gehad.

Bergen-op-Zoom, Kleymans, 1854. 2 vol. in-8°.

KUMMER (M.-N.).

Polders du Bas-Escaut en Belgique.

Annales des Travaux Publics en Belgique, **1844.**

Id. Carte de la situation du lit de l'Escaut depuis le fort de Bath jusqu'à la citadelle d'Anvers, constatée de 1830 à 1858.

Bruxelles, Vandermaelen, 1859. 3 feuilles.

Id. Notice sur le port d'Anvers et son avenir nautique, à l'époque de 1859, par un Ingénieur. — II. Id. — 1^{er} Supplément.

Anvers, Buschmann, 1859-1861. 2 fasc. in-8°.

Id. Essai sur les travaux de fascinages et la construction des digues, ou description du réendiguement des polders du Bas-Escaut belge.

Annales des Travaux Publics de Belgique, 1849 et 1899.

Bruxelles, A. Decq, 1849. Tome I, 1 vol. in 4°, avec atlas.

KUYPER (J.) et DE BAS (F.).

Waterwegen in Nederland.

Amsterdam, Brinkman, 1881. 1 feuille in-plano.

L. P.

Hollande et Belgique. Barrage de l'Escaut oriental.

Bruxelles, Lebègue, 1867. Br. in-8°.

LAMBIN (Justin-Alex.-Arthur).

Bruges-Port de mer. Simples idées émises.

Bruges, Houdmont, 1880. 1 vol. in-8°. (2^e éd. en 1881.)

LAMBIN (Albert) et PIERROT (J.-A.).

Défense des berges et canaux.

Annales des Travaux Publics de Belgique, 1898.

LANGENDRIES (J.).

Notes à l'appui du projet de fondation de Léopold-Stad, ville maritime à la Tête de Flandre.

Bruxelles, 1853. Br. in-8°.

LANGREN (Michaël Florentius van).

Description de Santvliet, la rivière Schelde et le pays de Hulst.

1640, 1 carte.

Id. Profytelycken middel om met indyckinge van Landt, de Zee-Haven van Oostende te verbeteren... als een sake daer die van Vlaenderen veel aengheleghen is. Met een klein demonstratie, dienende om te bewysen datter water in de zee is dat zich niet en beweeght door ebbe ofte vloedt. Bedacht ende byeen ghestelt door Michaël Florentius van Langren cosmographe ende Mathematicus van Zyne Majesteyt.

Tot Brussel, by Jan Mommaert, 1650. 1 vol. in-8°.

Id. Bewys van de alder-bequaemste ende profytelyckste inventie om de overtreffelycke ende vermaerde koopstadt van Antwerpen te verlossen van de Pestighe ende ongesonde Locht, komende uyt de vuyle verotte ende stinckende Ruyen.

Brussel, 1661. 1 vol. in-8°, met grondplan der stad Antwerpen.

LANSBERGE (J.-W. VAN). Voir : VAN LANSBERGE (J. W.).

LAROCHE.

Ports maritimes.

Paris, Baudry et C^{ie}, 1893. 2 vol. in-8°, avec atlas in-4°.**LAROCHE et PLOCQ.**

Etude sur l'organisation, l'outillage et la réglementation des principaux ports de commerce de l'Europe septentrionale.

1878. 9 cahiers in-fol. Autographie du Ministère des Travaux Publics.

LEBENS-SCHUL (Emile).

Projet pour l'agrandissement de la ville d'Anvers. Appropriation des terrains militaires, tant de l'ancienne enceinte que de la citadelle du Sud. Travaux maritimes.

Bruxelles, Bauvais & C^{ie}, 1864. 1 vol. in-8°, avec 1 plan.**LEBRUN (E.).**

Notice sur le canal de Terneuzen et le port de Gand.

Gand, Annoot, 1885. Br. in-8°.

LECOINTE (Albert).

La création d'une marine nationale belge.

Paris, 1897. Br. in-8°, avec figures.

Id. Développement de la marine marchande en Belgique. Conférence.

Ostende, Bouchery, 1898. Br. in-8°.

Id. Rapport sur le développement de la construction navale en Belgique.

Bruxelles, Goemaere, 1900. Br. in-8°.

Lee (Henry and Sons).

Nouvelles installations maritimes à Anvers. Lettre à M. le Ministre des Travaux Publics à Bruxelles, 13 juin 1874.

Cahier in-folio; autographie.

LE HARDY DE BEAULIEU (Camille).

Navigation transatlantique. Projet d'une ligne postale de bateaux à vapeur entre Anvers et New-York.

Bruxelles, Jorez-Hoeberechts, 1847. Br. in-8°, avec carte.

LE POITTEVIN DE LA CROIX (Edmond).

Histoire physique, politique et monumentale de la ville d'Anvers.

Anvers, chez l'auteur, 1847. 1 vol. in-8°.

LETTRE à la bourgeoisie où il est prouvé que la défense d'Anvers est une hérésie stratégique, par un officier pensionné.

Anvers, L. de la Montagne, 1862. Br. in-8°.

LETTRE d'un ancien marin au Général-Major de la Marine.

Anvers, 1860. Br. in-8°.

LETTRE d'un Anversois en réponse à l'odieux pamphlet intitulé : « A propos des fortifications d'Anvers », par Armand de Geodeau.

Bruxelles, 1863. Br. in-12.

LETTRE d'un jeune marin à M. le Général-Major de la Marine. (1^{re} série.)

Anvers, Kennes et Gerrits, 1860. Br. in-8°.

LETTRE sur l'invasion des Provinces-Unies à M. le comte de Mirabeau, et sa réponse.

Bruxelles, 1787. Br. in-8°.

LETTRE sur la décadence du port d'Anvers, par Jhr G.

Anvers, Van Dieren, 1859. Br. in-8°.

LETTRES sur l'ouverture de l'Escaut, par un négociant de Bordeaux à son correspondant à Rotterdam.

Bordeaux, 1810. Br. in-8°.

LEYSEN (Th.).

Installations maritimes du port d'Anvers. Première note explicative du projet de régularisation du fleuve, de rectification des quais de la rive droite et de création d'un bassin d'avant-port au moyen d'un môle à établir dans les vives eaux. Présenté à M. le Ministre des Travaux Publics les 4 mars et 30 avril de cette année.

Bruxelles, Gobbaerts, 1874. 1 vol. in-4°, avec cartes et plans.

Id. Installations maritimes du port d'Anvers. Projet d'appropriation des terrains de la citadelle du Sud d'Anvers, présenté au gouvernement, à la ville d'Anvers et à la Compagnie Immobilière de Belgique.

Bruxelles, Gobbaerts, 1874. Br. in-4°, avec 1 plan.

LEYSEN, NICAISE ET DELCUVE.

Entreprise des travaux à exécuter à l'ancien grand bassin pour l'élargissement des quais Godefroid et de l'entrepôt à Anvers.

Gand, Vanderhaeghen, 1875. Br.

LEYSEN et DAUDERNI.

Nouvelles installations maritimes à Anvers. Lettres au Ministre des Travaux Publics et renseignements annexés à leurs soumissions.

Gand, Vanderhaeghen, 1876. 1 vol. in-4°, avec planches.

LIGNES postales transatlantiques, par un contribuable.

Anvers, Köhler, 1879. Br. in-8°.

LINGUET.

Annales politiques, civiles et littéraires du 18^e siècle.

Londres, Spilsbury, 1777 1784. 12 vol. in-8°.

Id. Considérations sur l'ouverture et la navigation de l'Escaut.

Bruxelles, Le Francq, 1784. 1 vol. in-8°.

LINGUET.

Dissertation intéressante sur l'ouverture et la navigation de l'Escaut.

Bruxelles, Le Francq, 1784. 1 vol. in-8°.

Id. Nouvelles considérations sur l'ouverture de l'Escaut.

Bruxelles, Le Francq, 1784. 1 vol. in-8°.

Id. Redevoering over het openen en bewaren der Schelde, door den berugten heer Linguet; vertaelt uyt het Fransch.

Brussel, 1785. Br. in-8°.

Loi relative aux installations maritimes du port d'Anvers. 1874.

Bruxelles, Hayez, 1874. Br. in-8°.

LUTKEN (Otto).

Les Danois sur l'Escaut.

Copenhague, 1886.

MAAS (Henri).

Examen critique du rapport de la Commission spéciale de la Chambre de commerce sur l'extension de la rade et des établissements maritimes du port d'Anvers.

Anvers, Kockx, 1897. Br. in-8°, avec plan.

Id. La vérité sur la question de l'extension de nos installations maritimes.

Anvers, Kockx, 1897. Br. in-8°, avec plans.

MAERE-LIMNANDER (C. C. A. DE).

Voir : DE MAERE-LIMNANDER (C. C. A.).

MAGNETTE (F.).

Un Episode de l'histoire de l'Escaut.

Bulletins de la Commission royale d'histoire. 5^e série.
T. IV. 1894.

MAGNETTE (F.).

Mémoire inédit sur la liberté de l'Escaut.

Bulletins de la Commission royale d'histoire. 5^e série.
T. V. 1895.

Id. Joseph II et la liberté de l'Escaut. La France et l'Europe.

Bruxelles, Hayez, 1897. 1 vol. in-8°.

MALOU (J.).

Installations maritimes du port d'Anvers. Discours prononcé en séance de la Chambre des Représentants du 10 mars 1874.

Bruxelles, « Moniteur belge », 1874. Br. in-8°.

MANGONNEAU.

Coup d'œil sur les nouvelles fortifications d'Anvers, ou la Vérité sur la question anversoise.

1862-1864. 4 br. in-8°.

MANN.

Mémoire sur l'ancien état de la Flandre maritime, ses changements successifs et les causes qui les ont produits.

Mémoires de l'Académie Impériale et Royale des Sciences et Belles-lettres de Bruxelles. T. I. 1772.

MARCHAL (Chevalier).

Notice concernant le canal au Sas de Gand et à Terneuzen.

Bulletins de l'Académie royale de Belgique, T. XIX, 2^e partie, 1852.

MARGUERIE (L.) et SERVAIS (Ch.).

Mémoire à l'appui d'un projet de régularisation et de rectification des quais de l'Escaut, à Anvers.

Anvers, Legros, 1874. Br. in-4°, avec cartes.

MARSHALL (Ed.).

Essai historique et topographique sur l'origine de la ville d'Anvers et de ses premiers habitants.

Anvers, J. Jouan, 1829. 1 vol. in-8°, av. plan et figure.

MARSHALL (Ed.) et BOGAERTS (Félix).

Notice historique sur les droits de navigation de l'Escaut, depuis les temps les plus reculés jusqu'à la Paix de Münster.

Bibliothèque des antiquités belgiques.

Anvers, Rysheuvels, 1833-1834. 2 vol. in-8°.

Id. Navigation de l'Escaut sous la Maison de Bourgogne.

Bibliothèque des antiquités belgiques.

Anvers, Rysheuvels, 1833-1834. 2 vol. in-8°.

Id. Navigation de l'Escaut sous la Maison d'Autriche, jusqu'à la Paix de Münster.

Bibliothèque des antiquités belgiques.

Anvers, Rysheuvels, 1833-1834. 2 vol. in-8°.

MARTEAU (A.).

De la concurrence des ports étrangers. Anvers et le Havre.

Bruxelles, Decq, 1875. Br. in-8°.

MATHOT (Lodewijk).

De vrijheid der Schelde en de afkoop van de Scheldetol.

Brussel, G. Adriaens, 1863. Br. in-8°.

MATTHYS (H. DE).

Plan de la rade d'Anvers.

Anvers, 1874. 1 feuille in-plano.

Id. Note sur le dragage des bassins et chenaux du port d'Anvers.

Annales des Travaux publics de Belgique. T. XIX.

Id. Les nouvelles installations maritimes du port d'Anvers.

Bruxelles, Monnom, 1890. 1 vol. in-8°.

MATTHYSSENS (H.-F.).

La Hollande, l'Angleterre et la Belgique. Modifications proposées au tarif des douanes et aux lois de navi-

gation des Pays-Bas. Traité de commerce conclu entre la Belgique et la Hollande.

Anvers, Buschmann, 1850. 1 vol. in-8°.

MATTHYSSENS (H.-F.).

Id. De l'agrandissement du port d'Anvers.

Bruxelles, Deltombe, 1853. Br. in-8°.

Id. Tunnel sous l'Escaut à Anvers.

Anvers, Buschmann, 1874. Br. in-8°.

MAVAUT (Octave).

Des ports et des chemins de fer de la Belgique au point de vue des transports internationaux.

Bruxelles, Decq, 1887. Br. in-8°.

Id. Les transports économiques en Belgique et dans les pays voisins.

Gand, 1895. 1 vol. in-8°.

Id. Projet de rectification de l'Escaut et d'extension des installations maritimes d'Anvers.

Anvers, Ruef et Kornicher, 1895. Br. in-8°.

MEENEN (Maurice-Paul-François-Marie VAN).

Voir : VAN MEENEN (Maurice-Paul-François-Marie).

MELGES (J.-J.).

Anvers et l'Australie.

Anvers, Legros, 1881. Br. in-8°.

MÉMOIRE sur la jonction du canal de Mons avec l'Escaut, par la Dendre, présenté aux nobles et très-honorables Seigneurs les États de la province de Hainaut, en leur session de 1819.

Mons, 1819. 1 fasc. in-8°.

MÉMOIRE sur le péage de l'Escaut, par un ancien représentant.

Ostende. Br. in-8°.

MÉMOIRE sur le projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys.

Courtrai, Beyaert-Feys, 1838. 1 vol. in-8°.

MERTENS (Fr.-H.).

Beknopt overzicht van den koophandel en nijverheid der stad Antwerpen sedert 1830.

Antwerpen, Van Merlen, 1855. Br. in-8°.

MERTENS (Fr.-H.) et TORFS (K.-L.).

Geschiedenis van Antwerpen sedert de stichting der stad tot onze tyden, uitgegeven door de rederykkamer « De Olyftak ».

Anvers, Van Dieren et C^{ie}, 1845-1853. 8 vol. in-8°.

METEREN (Em. VAN). Voir : VAN METEREN (Em.).

MEY (DE).

Rapport sur les changements survenus depuis 1825 dans les bancs et les passes de la région de la mer du Nord, située devant la côte de Blankenberghe et à l'entrée de l'Escaut occidental.

Bruges, Daveluy, 1883. 1 vol.

Id. L'Escaut maritime.

Paris, Lahure, 1892. Br. in-8°.

MEYER (F. G. C. DE). Voir : DE MEYER (F. G. C.).

MIERLO (C. P. VAN). Voir : VAN MIERLO (C. P.).

MINISTÈRE des Affaires Étrangères. Péage de l'Escaut. Plan des négociations.

Bruxelles, Gobbaerts, 1857. 1 vol. in-folio.

Id. Péage de l'Escaut. Protocole des séances de la Conférence pour le rachat du péage de l'Escaut.

Bruxelles, De Vroye, 1863, Br. in-folio.

MINISTÈRE des Finances et des Travaux Publics. Loi relative aux installations maritimes du port d'Anvers.

Bruxelles, Hayez, 1874. Br. in-8°.

MIRABEAU (Comte DE).

Doutes sur la liberté de l'Escaut réclamée par l'Empereur ; sur les causes et sur les conséquences probables de cette réclamation.

Londres, Faden 1786. 1 vol. in-8°, avec carte.

MOLS (FR).

La question du barrage de l'Escaut. Projet d'un canal maritime de la mer du Nord à Anvers.

Bruxelles, De Somer et Terneu, 1868. Br. in-8°, avec carte.

MONOYER (A.).

Le nouveau port d'Anvers (projet) sous le rapport commercial et militaire et de son influence sur les inondations dans l'Escaut supérieur et sur l'assainissement des polders.

Liège, G. Thiriart, 1874. 1 vol. in-8°, avec plan.

MOREAU (J.).

Projet agricole, commercial et maritime pour la ville d'Anvers.

Louvain, Vanlinthout, 1849. Br. in-8°.

Id. L'Escaut. Amélioration de son régime et rectification de son cours.

Bruxelles, Lebègue, 1879. Br. in-8°.

MOTLEY (John LOTHROP).

The rise of the Dutch Republic.

Amsterdam, Binger, 1857-1858. 3 vol. in-8°.

MOTS (Quelques) sur la question du Canal de Terneuzen.

Gand, Devriese. Br. in-8°.

MOY (H. DE). Voir : DE MOY (H.).

MOUVEMENT commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers.
— Rapport de la Société commerciale, industrielle et maritime d'Anvers. 1877-1901.

Anvers, De la Montagne, 1877-1901. 25 vol. in-8°, avec plans.

MÜLLENDER (Alph.).

Projets d'agrandissement de la ville d'Anvers.

Liège, 1893. Br. in-4°.

Id. Le port d'Anvers au XX^e siècle.

1896. 1 vol. in-folio.

NADEELEN (Over de) van het openen der Schelde.

Leyden, 1785. 1 vol. in-8°.

NAVIGATION transatlantique à voiles; programme et règlement pour l'établissement d'un service vers le Mexique.

Bruxelles, Deltombe, 1842. Br. in-8°.

NAVIGATION transatlantique à voiles; programme et règlement d'un service régulier à voiles entre Anvers, Singapore et Batavia.

Bruxelles, Deltombe, 1842. Br. in-8°.

NAVIGATION transatlantique à voiles; programme et règlement pour l'établissement d'un service entre la Belgique et les ports de Valparaiso et Callao.

Bruxelles, Deltombe, 1843. Br. in-8°.

NICAISE, LEYSEN et DELCUVE.

Entreprise des travaux à exécuter à l'ancien grand bassin pour l'élargissement des quais Godefroid et de l'Entrepôt, à Anvers.

Gand, Vanderhaeghen, 1875. Br.

NOËL et DE BROCK.

Carte générale du canal d'écoulement des eaux des Flandres. 1 : 40,000.

Bruxelles, Vandermaelen. 3 feuilles.

NOTEBAERT (Camille-Auguste).

Étude générale du système de défense de la Hollande.

Bruxelles, Muquardt, 1879. Br. in-8°.

NOTHOMB (Baron Jean-Baptiste).

Question de l'Escaut. Discours prononcé par M. le Ministre des Travaux Publics dans la séance de la Chambre des Représentants du 18 mai 1839.

Bruxelles, Deltombe, 1839. Br. in-8°.

Id. Essai historique et politique sur la Révolution belge. 4^e édition, précédée d'une introduction et suivie d'une première continuation par l'auteur, et d'une seconde par Th. Juste.

Bruxelles, Muquardt, 1876. 2 vol. in-8°.

NOTICE sur le port d'Anvers et son avenir nautique à l'époque de 1859, par un ingénieur.

Anvers, J.-E. Buschmann, 1861. Br. in-8°.

NOTICE sur le port d'Anvers. (Texte français et texte allemand.)

Anvers, De Backer, 1897. 1 vol. in-8°, avec plan et cartes.

NOTICE sur le port d'Anvers.

Bruxelles, 1898. Br. in 8°, avec plans.

OBSERVATIONS sur le projet de loi relatif à la réglementation du pilotage et du halage des bateaux sur les canaux et les rivières.

Tournai, Delmée, 1856. Br. in-8°.

OBSERVATIONS sur le projet de loi du 26 mai 1857 et spécialement sur les fortifications d'Anvers, avec le projet d'en élever sur la frontière la plus éventuellement menacée de la Belgique.

Gand, D. Verhulst. Br. in-8°.

OBSERVATIONS sur l'état actuel de la République des Provinces-Unies et sur la liberté de l'Escaut, par un Hollandais impartial.

La Haye, 1784. Br. in-8°.

OBSERVATIONS on the documents laid before Parliament including the evidence heard at the bar on the subject of the late expedition to the Scheldt. 2^e édition.

London, J. Ridgway, 1810. 1 vol. in-8°.

OMALIUS D'HALLOY (J.-B. d').

Mémoire pour servir à la description géologique des Pays-Bas, de la France et de quelques contrées voisines.

Namur, Gérard, 1828. 1 vol. in-8°, avec cartes.

OPINION de la presse sur les projets Müllender concernant Bruxelles et Anvers.

S. l. 1893-1894 1 vol. in-4°.

ORBAN (Pierre).

Étude de droit fluvial international.

Paris, Rousseau, 1896. 1 vol. in-8°.

OVERLOOP (Eug. Van).

Voir : VAN OVERLOOP (Eug.).

P. DE B.

Anvers et la défense de la Belgique.

1862. Br. in-8°.

PAASCH (H.), GITTENS (FR.) et VANDEN BROECK (L. T.).

Considérations sur la rénovation de la marine marchande en Belgique.

Anvers, Buschmann, 1898. 1 vol. in-8°.

PAPEBROCHIUS (Daniel).

Annales antverpienses ab urbe condita ad annum MDCC.

Ediderunt F. N. Mertens et Ern. Buschmann.

Antverpiae, 1845-1848. 5 vol. in-8°, avec carte.

PAPERS relative to the affairs of Belgium. Protocoles of the Conferences held at London (Presented to both Houses of Parliament).

London, Harrison, 1833. 2 vol. in-fol.

PARENT (Auguste).

Du commerce de la Belgique à propos de l'affranchissement de l'Escaut.

Bruxelles, Devroye, 1863. 1 vol. in-8°.

PAUW (P. H.).

Les chemins de fer et la navigation à la vapeur, en rapport avec les relations extérieures, les intérêts commerciaux et industriels de la Belgique.

Bruxelles, J. N. Hondin, 1838. 1 vol. in-8°.

Id. De la question de l'Escaut, ou examen du droit de péage.

Bruxelles, De Masure, 1839. Br. in-8°.

PAUWELS (J. A. F.).

Beschrijvinge van de vermaerde riviere de Schelde; haere oudheyd, loop, havens, bezonder voor Antwerpen.

Antwerpen, Schoeseters, 1785. 1 vol. in-8°.

PÉAGE de l'Escaut. Documents.

Bruxelles, Devroye, 1863. 1 vol. in-4°.

PÊCHE dans l'Escaut depuis Anvers jusqu'aux limites du Royaume.

Bruxelles, 1882. Br. in-8°.

PEETERS (Ant.).

Anvers et son avenir.

Anvers, V^e L. P. de Lacroix, 1839. Br. in-12.

PERROT (H. E.).

De la liberté de l'Escaut envisagée dans ses rapports avec l'agriculture, l'industrie et le commerce.

Bruxelles, Hayez, 1839. Br. in-8°.

Id. Navigation transatlantique à vapeur.

Bruxelles, Hayez, 1842. Br. in-8°.

PETIT (Pierre-Louis-Napoléon-Léopold).

Carte de l'Escaut levée en 1863 (avec Stessels).

Anvers, 1863. 2 feuilles in-plano.

Id. Hollande et Belgique. — Barrage de l'Escaut oriental.

Bruxelles, Lebègue, 1867. Br. in-8°, avec 2 cartes.

Id. Étude sur les courants de l'Escaut et de la Durme.

Annales des Travaux Publics de Belgique, T. XL.

Id. Escaut. — Partie comprise entre Burght et Anvers, levée et sondée en 1875, par ordre de M. Beernaert, Ministre des Travaux Publics. Échelle de 1 : 5,000 ; et partie comprise entre Hemixem, Rupelmonde et Standmolen.

Anvers, Ghys, 1878. 2 feuilles in-plano.

Id. Escaut et Rupel. — Partie comprise entre Hemixem (Mozegat), Rupelmonde et Sandmolen, levée et sondée en 1875, par ordre de M. Beernaert, Ministre des Travaux Publics. Échelle de 1 : 5,000.

Anvers, Ghys, 1879. 1 feuille atlantique.

PETIT (Pierre-Louis-Napoléon-Léopold).

Escaut. — Partie comprise entre le moulin de pierre de Mariakerke et Moerzeke, levée et sondée en 1875-1876, par ordre de M. Beernaert, Ministre des Travaux Publics. Echelle de 1 : 5,000.

Anvers, Ghys, 1 feuille atlantique.

Id. Escaut. — Partie comprise entre le bastion Saint-Michel et la Pipe de Tabac, levée et sondée en 1877 et 1878, par ordre de M. Beernaert, Ministre des Travaux Publics.

Anvers, Ghys, 1878. 1 feuille atlantique.

Id. Escaut. — Partie entre Tamise et les briqueteries de Rupelmonde, levée et sondée en 1876, par ordre de M. Beernaert, Ministre des Travaux Publics. Échelle de 1 : 5,000.

Anvers, Ghys. 1 feuille atlantique.

Id. Escaut. — Partie comprise entre Moerzeke-Termonde et Kleyn-Zand, levée et sondée en 1876, par ordre de M. Beernaert, Ministre des Travaux Publics. Échelle de 1 : 5,000.

Anvers, Ghys. 1 feuille atlantique.

Id. Escaut. — Partie entre la Pipe de Tabac et le port La Perle, levée et sondée en 1877, par ordre de M. Beernaert, Ministre des Travaux publics. Échelle de 1 : 5,000.

Anvers, Ghys. 1 feuille atlantique.

Id. Escaut. — Partie comprise entre le fort La Perle et Lillo, levée et sondée en 1877, par ordre de M. Beernaert, Ministre des Travaux Publics. Echelle de 1 : 5,000.

Anvers, Ghys, 1879. 1 feuille atlantique.

Id. Escaut. — Partie comprise entre Lillo et Kruisingen, levée et sondée en 1879, par ordre de M. Saintelette,

Ministre des Travaux Publics, par L. Petit et E. Rochet.
Échelle de 1 : 5,000.

Anvers, Ghys, 1 feuille atlantique.

PETIT (Pierre-Louis-Napoléon-Léopold).

Escaut. — Partie comprise entre Waarde et Terneuzen,
levée et sondée en 1880, par ordre de M. Saintelette,
Ministre des Travaux Publics, par L. Petit et E. Rochet.

Anvers, Ghys. Une feuille atlantique.

Id. Escaut. — Depuis Flessingue jusqu'à Burght, 1879-1881.
Échelle de 1 : 6,000.

Anvers, Ghys. 1 feuille atlantique.

Id. Escaut. — Partie comprise entre Borsselen et Flessingue,
levée et sondée en 1881, par ordre de M. Saintelette,
Ministre des Travaux Publics, par L. Petit et E. Rochet.
Échelle de 1 : 2,000.

Anvers, Ghys. 1 feuille atlantique.

Id. Escaut. — Rade d'Anvers, levée et sondée en novembre
1886, par ordre de M. vanden Peereboom, Ministre des
Chemins de fer, Postes et Télégraphes, par L. Petit et
E. Rochet. Échelle de 1 : 5,000.

Anvers, Ghys. 1 feuille atlantique.

Id. Reconnaissance hydrographique de la côte nord de la
Belgique, faite en 1879 et 1880. Échelle de 1 : 40,000.

Anvers, Ghys, 1881. 1 feuille in-plano.

Id. Mémoires sur les phares à lumière électrique.

Bruxelles, Callewaert, 1880. 1 vol. in-8°, avec 1 planche.

Id. Marine. Rapports du service hydrographique.

(s. l. n. d.), in-4°.

Id. Carte générale de l'Escaut au 1 : 60,000.

1883.

PETIT (Pierre-Louis-Napoléon-Léopold)

L'Escaut levé et sondé par ordre de M. le Ministre des Travaux Publics. 1 : 5,000.

Anvers, Ghys, 1875-1884. 14 feuilles in-plano.

Id. Carte hydrographique de la rade d'Anvers. 1 : 5,000.

1892. 1 feuille.

PETIT (L.) et ROCHET.

Carte des sondages du Rupel; partie comprise entre Boom et l'embouchure du Rupel, levée et sondée en 1883. 1 : 5,000.

1 feuille.

Id. Cartes de l'Escaut et de la mer du Nord, dans la partie comprise entre Ostende et Nieuport, levées et sondées de 1875 à 1886.

Anvers, Ghys. 15 feuilles.

PETIT (L.) et STESELS (A.).

Carte de sondages de l'Escaut entre l'embouchure du Rupel et Waarde. 1 : 20,000.

1863. 2 feuilles.

PÉTITION adressée à la Chambre des Représentants par l'Association Commerciale et Industrielle d'Anvers.

Anvers, J. E. Buschmann, 1847. Br. in-8°.

PÉTITION adressée à S. M. le Roi des Belges par la Commission de la 5^e section et des faubourgs d'Anvers, suivie d'une notice historique sur le commerce de ce port depuis le xvi^e siècle jusqu'à nos jours.

Anvers, Dewever, 1854. Br. in-8°.

PETY de THOZÉE (Ch.).

La fermeture, le péage et l'affranchissement de l'Escaut. Notice historique et politique.

Bruzelles, Bruylant-Christophe, 1874. Br. in-8°.

PETY de THOZÉE (Ch.).

Système commercial de la Belgique et des principaux
Etats de l'Europe et de l'Amérique.

Bruxelles, Bruylant-Christophe, 1875. 2 vol. in-8°.

Philo Justitiae.

The navigation of the Scheld. Is it a British question? or
cause for hostilities?

London, Effingham Wilson, 1832. Br. in-8°.

PIÉRARD.

Mémoire sur l'établissement d'un barrage dans l'Escaut
en aval du canal de l'Espierre.

Annales des Travaux Publics de Belgique. T. XII.

Pierrot (J.-A.).

Le fort d'Anvers. Ses améliorations.

Bruxelles, Goemaere, 1897. Br. in-8°, avec plans et
cartes.

Id. Notice relative aux travaux exécutés à l'aide de la cloche-
plongeur à sas-d'air aux pivots des portes d'ebbe de
l'écluse maritime, à Anvers.

Bruxelles, J. Goemaere, 1900. 1 vol. in-8°, avec plans.

PIERROT (J.-A.) et LAMBIN (Albert).

Défense des berges et canaux.

Annales des Travaux Publics de Belgique, 1898.

PIOT (Guill. Jos. Charles).

La diplomatie concernant les affaires maritimes des Pays-
Bas, vers le milieu du xvii^e siècle, jusqu'à la trêve de
Vaucelles.

Bruxelles, F. Hayez, 1875. 1 vol. in-8°.

PIRON (François-Phil.-Jos.) (sous le pseudonyme de RAVELIN).

Lettres sur le camp retranché d'Anvers, le Bas-Escaut et
la défense nationale. Réponse à M. Mongonneau.

Bruxelles, Muquardt, 1863. Br. in-8°.

PLAN (Het) Brialmont-vanden Broeck en het plan der stad in betrek met de uitbreiding onzer haveninrichtingen, met 2 platen.

Antwerpen, Melsen, 1897. 1 vol. in-12°.

PLAN de la ville d'Anvers avec plan de l'Escaut et des forts depuis Anvers jusqu'à Lillo.

Publié par L. Granello, lith. S. Avanzo (1848).

PLAN de l'Escaut de Rupelmonde à Flessingue.

Dessin à l'encre et colorié de la 2^e moitié du xvi^e siècle.
(Au Musée Plantin, Anvers).

PLAS (J.).

Marines marchandes belge et étrangère.

Bruxelles, Lesigne, 1896. Br. in-8°.

PLATTE GROND der Schelde.

Clermans, lith. bij de gebroeders Buffa en Cie, Amsterdam (1831).

PLOCQ et LAROCHE.

Étude sur l'organisation, l'outillage et la réglementation des principaux ports de commerce de l'Europe septentrionale, 1878.

9 cahiers in-fol. Autographie du Ministère des Travaux Publics.

POLDERS. — Exposé des motifs du projet de loi relatif au réendiguement du polder de Borgenweert, au rétrécissement de l'inondation autour de Liefkenshoek et à la construction d'une digue intérieure dans le polder de Lillo.

Bruxelles, 1837. Br. in-fol.

POLITIQUE (De notre) extérieure et des fortifications d'Anvers, par J. D.

Anvers, Buschmann, 1858. Br. in-8°.

POLITIS (Nicolas).

Admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et ports du royaume de Belgique. Arrêté du 18 février 1901.

Revue générale de Droit international public. Mai-juin, 1901.

PORT d'Anvers. — Recueil des principales dispositions des règlements du port d'Anvers.

L. P. De la Croix, 1846. 1 vol. in-8°.

PORT (The) of Antwerp.

Feilden's Magazine. Juin 1900.

PORT (The) of Antwerp.

Board of Trade Journal. XXVII September.

POUHON (François de). Voir : DE POUHON (François).

PRÉCIS historique de la citadelle et de la ville d'Anvers.

Bruxelles, 1832. 1 vol. in-32.

PRÉCIS politique sur les différends qui se sont élevés entre l'Empereur et les Etats Généraux des Provinces-Unies, relativement à l'Escaut.

Paris. 1785. Br. in-8°.

PROFILS au long des voies navigables de la Belgique.

Bruxelles, 1880. 1 atlas in-4°.

PROJET d'agrandissement d'Anvers de 1848, par Hertogs frères et C^{ie}.

Anvers, J. Ratineckx, 1848. Br. in-8°, avec plan.

PROJET d'agrandissement du port d'Anvers. Tunnel sous l'Escaut. Chemin de fer d'Anvers à Termonde. Par H. M. ingénieur civil.

Bruxelles, Mertens, 1872. 1 vol. in-8°, avec cartes.

PROJET d'appropriation de la rive gauche à Anvers. Mémoire justificatif et explicatif (par MM. le baron Sadoine, Emm. Terwagne, Léop. Taskin, Jules Plissart).

Liège, Dethier, 1890. Br. in-4°, avec plan.

PROJET pour Anvers, d'agrandissement des établissements maritimes, d'une nouvelle gare à marchandises avec railway au nord de la ville ; d'un chemin de fer de ceinture extérieur aux fortifications, pour l'agglomération anversoise.

Anvers, Ratineckx frères, 1868. 1 vol. in-4°, avec plans.

PROLONGEMENT (Le) de la rade d'Anvers.

Extrait des Annales des Travaux Publics de Belgique.

Bruxelles, Goemaere, 1897. 1 vol. in-8°, avec plans.

QUESTION anversoise.

Bruxelles, Ph. vander Maelen, 1863. 1 feuille, indiquant les fortifications d'Anvers au 1 : 20,000, publiée par ordre de l'Administration communale d'Anvers.

QUESTION (La) anversoise. Première lettre de Pierre-Jean, cultivateur anversois, à M. Forgeur, sénateur.

Anvers, L. Gerrits, 15 novembre 1862. Br. in-8°.

QUESTION des fortifications d'Anvers. (Extrait du journal *La Meuse*.)

Liège, Carmanne, 1858. Br. in-8°.

QUESTION (La) de Terneuzen.

Anvers, Delamontagne, 1875. Br. in-8°.

QUESTION (La) maritime.

Anvers, Kennes, 1873. Br. in-8°.

QUINETTE DE ROCHEMONT.

Notice sur l'Escaut maritime et le port d'Anvers.

Paris, Dunod, 1878. 1 vol. in-8°, avec cartes.

RAADT (DE). Voir : DE RAADT.

RACHAT (Le) du péage de l'Escaut. (Article extrait du *Journal des Débats*.)

Revue Britannique, 1863. Tome II.

RAEMDONCK (J. VAN). Voir : VAN RAEMDONCK (J.).

RAPPORT présenté à la Chambre des Représentants sur l'état des voies d'écoulement dans les deux Flandres. — Projet du canal de Selzaete à la mer du Nord.

Bruxelles, 1837. 1 vol. in-fol.

RAPPORTS du Ministère des Affaires Étrangères concernant le Traité de 1839.

Bruxelles, Deltombe, 1839. 1 vol. in-8°, avec cartes.

RAPPORTS faits à la Chambre des Représentants, le 23 novembre 1842, par le Ministre des Affaires Étrangères, sur le Traité entre la Belgique et les Pays-Bas et la Convention de commerce et de navigation intérieure, signés à La Haye le 5 novembre 1842.

Bruxelles, Remy, 1842. 1 fasc. in-8°.

RAPPORT de la Commission instituée à l'effet de rechercher et de présenter au Département des Travaux Publics les mesures qu'il conviendrait de prendre pour remédier aux inondations des rives du Haut-Escaut.

Bruxelles, 1843. 1 vol. in-4°.

RAPPORT sur le cours de l'Escaut et de ses affluents, ainsi que sur les inondations extraordinaires causées par cette rivière, présenté par une sous-commission composée de MM. Doignon, De Saegher et De Smet.

Bruxelles, Dubois, 1843. 1 vol. in-4°.

RAPPORTS des membres de la Commission, instituée par arrêté royal du 27 janvier 1871, à l'effet de rechercher et de proposer les mesures à prendre et les travaux à exécuter pour assurer l'assèchement des polders du

pays de Waes, dont les eaux s'évacuent dans l'Escaut par le Melkader, à Calloo.

Saint-Nicolas, De Castro, 1871. 1 vol. in-8°, avec carte.

RAPPORT des ingénieurs relatif aux travaux destinés à prévenir les inondations qui ont désolé la vallée de l'Escaut.

1873-1877. 1 vol. in-fol.

RAPPORTS de la Commission instituée le 15 mai 1873 pour étudier toutes les questions qui se rattachent tant au libre écoulement qu'à la bonne navigabilité des eaux de l'Escaut et de ses affluents.

2 br. in-fol.

RAPPORT de la Commission instituée le 15 mai 1873, relatif aux travaux destinés à prévenir les inondations de l'Escaut.

Chambre des Représentants. — Documents. Séance du 22 mai 1879.

RAVELIN. Voir : PIRON (François Phil. Jos).

RECTIFICATIONS de la nouvelle ville au Sud d'Anvers, pour mieux lier les deux rives de l'Escaut par C. F. J.

Anvers, J. Brouwers, 1872. Plan in-fol.

RECUEIL des Rapports du Ministre des Affaires Étrangères au Régent et aux Chambres sur la situation de nos relations extérieures, les négociations, etc. — Suivis de pièces diverses relatives aux Conférences de Londres.

Bruxelles, Remy, 1831-1833. 3 vol. in-8°.

RÉFLEXIONS adressées à la nation belge et à son gouvernement. Sur la British-Queen, par un marin.

Bruxelles, Tarride, 1842. 1 vol. in-8°.

RÉFLEXIONS sur la députation de la patrie à Sa Majesté Impériale et Catholique, touchant le Traité de la Barrière.

Cologne, 1716. Br. in-4°.

REIFFENBERG (Baron Fréd. Aug. Ferd. Thom. de).

Note sur une flotte de croisés partie en 1189 de l'embouchure de l'Escaut et qui relâcha en Portugal.

Bruxelles, Hayez, 1840. 1 vol. in-8°.

RELAÇÃO da derrota naval, façanhas e successos dos Cruzados que partirão do Escalda para a Terra Santa no anno de 1189.

Escrita em Latine por hum dos mesmos Cruzados, traduzida e annotada por J. B. da Silva Lopes.

Lisboa, 1844. 1 vol. in-4°

RELACHE des navires belges et étrangers dans les ports intermédiaires. Pétition adressée par l'Association commerciale et industrielle d'Anvers à la Chambre des Représentants.

Anvers, J. E. Buschmann, 1846. Br. in-8°.

RENARD (Br.).

Histoire politique et militaire de la Belgique. Première partie.

Bruxelles, Stiénon, 1845-1851. 2 vol. in-8°.

Id. Réponse aux nouvelles recherches de M. le Chanoine David sur le cours primitif de l'Escaut.

Bulletins de l'Académie royale de Belgique. T. XIX, 3^e partie, 1852.

RÉORGANISATION du système militaire de la Belgique, par un officier supérieur.

Bruxelles, Muquardt, 1866. Br. in-8°.

RÉPONSE au Conseil communal d'Anvers par l'auteur de la brochure. « Quelques mots à propos de la question de Terneuzen. »

Bruxelles, Mertens, 1875 Br. in-8°.

REQUÊTE adressée au Roi par la Commission de la cinquième section et des faubourgs d'Anvers.

Anvers, J. E. Buschmann (15 juillet 1858). Br. in-8°.

RICHE (E.).

Projet de canalisation du petit Schyn d'Anvers à Wyneghem.

Anvers, De Cort, 1839. Br. in-4°.

Id. Mémoire adressé au Département des Travaux Publics, à l'appui d'une demande en concession faite par E. Riche père et C^e pour l'agrandissement de la ville et l'établissement d'un entrepôt franc à Anvers.

Anvers, 1847. 1 vol. in-8°, avec plan.

Id. Agrandissement de la ville et du port d'Anvers. Le vote du 29 octobre.

Bruxelles, V. Manche, 1853. Br. in-8°, avec plan.

RIVE (B. L. de).

Pièces historique et statistique des canaux et rivières navigables de la Belgique et d'une partie de la France.

Bruxelles, Leroux, 1835. 1 vol. in-8°, avec carte.

ROCHET (E.).

Description hydrographique de l'Escaut depuis son embouchure jusqu'à Anvers.

Bruxelles, Lesigne, 1894. 1 vol. in-fol., avec planches.

ROCHET (E.) et PETIT (L.).

Carte des sondages du Rupel, partie comprise entre Boom et l'embouchure du Rupel, levée et sondée en 1883. 1 : 5,000.

1 feuille.

Id. Cartes de l'Escaut et de la mer du Nord dans la partie comprise entre Ostende et Nieupoort, levées et sondées de 1875 à 1886.

Anvers, Ghys. 15 feuilles.

ROGMANS (F.) et FRANCK (L.).

Plan général de la ville d'Anvers et de son agrandissement général.

Anvers, Tessaro, 1874. 1 feuille in-plano.

ROLLIER (E.).

Installations futures d'Anvers et amélioration des polders de Waes. Contribution à l'étude d'un avant-projet complet.

Bruxelles, De Schuytener, 1895. Br. in-8°.

RONSE (Alfred).

Les ports belges. Recherches historiques relatives à nos communications avec la mer.

Bruges, Gailliard, 1874. Br. in-8°.

ROUEN (lieutenant) et VAN KERCKOVE (capitaine).

Description de la place et du camp retranché d'Anvers.

Bruxelles, Muquardt, 1870. 1 vol. in-12, avec plans.

ROUTES et voies navigables de la Belgique.

Annales des Travaux Publics de Belgique. Tome XX, XXII, XXIII et XXIV.

ROYERS (G.).

Anvers. — Elargissement des quais de l'ancien grand bassin.

Anvers, 1875. Br. in-4°.

Id. Anvers. — Examen comparatif des divers projets pour l'élargissement des quais de l'ancien grand bassin, présentés à l'adjudication le 9 août 1875.

Anvers, 1875. Br. in-8°.

Id. Le port d'Anvers. — Ses agrandissements successifs et son importance.

Anvers, De Backer, 1879. Br. in-8°, avec plan.

ROYERS (G.).

Note relative à l'inondation du polder d'Austruweel en janvier 1879.

Anvers, Br. in-4°.

Id. Exposé des travaux maritimes du port d'Anvers.

Bruxelles, Weissenbruch, 1880. 1 vol. in-8°.

Id. L'Escaut maritime.

Gand, Hoste, 1897. 1 vol. in-8°.

Id. L'avenir du port d'Anvers; comparaison entre le projet dit de la « Grande Coupure » et celui de la ville.

Bruxelles, E. Guyot, 1901. 1 vol. in-folio.

ROYERS (G.), DE KEYSER (Em.), DE WIT (Paul) et HAENEN (C.-J.).

Anvers port de mer. Description du port et des installations maritimes d'Anvers.

Bruxelles, Guyot, 1885. 1 vol. in-8°, avec cartes (seconde édition augmentée en 1898).

ROYERS (G.) et DE WINTER (Fr.).

Description du pont roulant sur l'écluse intermédiaire du Kattendyk à Anvers.

Annales des Travaux Publics de Belgique, 1901.

RUSSEL AITKEN.

Rapport sur l'installation du port d'Anvers.

Londres, 1874. Br. in-8°.

RUTOT (O.).

Le cours de l'Escaut à travers les âges géologiques.

Bulletins de la Société belge de Géologie.

RYK (J.-C.).

Hydrographische Kaart der Zeegaten van de monden der Schelde.

Rotterdam, Arbon en Krap, 1825.

RYSSENS-DE LAUW (Jos.-M.) et ALTENS RATH (Henri).

Travaux maritimes d'Anvers ; transformation des terrains militaires de la citadelle du Sud.

Anvers, Dieltjens, 1869. Br. in 8°.

SALVAQUE (Paul).

Anvers maritime.

Anvers, Maes, 1898. 1 vol. in-4°, avec planches et figures.

SANO (J.).

Plan général du polder de Lillo, *cum annexis*, inondé par les Hollandais depuis le 27 avril 1830.

Anvers, Ratincx, s. d., 1 feuille in-plano.

Id. Projet d'agrandissement des établissements commerciaux et maritimes d'Anvers, et extension de la ville sur la rive droite de l'Escaut. Notice explicative.

Anvers, Legros et De Deken, 1872. Br. in-4°, avec plans.

SCHAFFERS (V.-Fr.).

Anvers considéré sous le rapport de ses travaux maritimes, d'agrandissement et de transformation, ou projet de modification et d'achèvement du deuxième projet de transformation des terrains militaires de la vieille enceinte et des quartiers incorporés de M. Th. Van Bever.

Anvers, Mayer, 1868. 1 vol. in-8°, avec plans.

Id. La rectification de l'Escaut. Le projet Maus-Hawkshaw-Stessels-Brialmont, préconisé par le Représentant L.-E. Van den Broeck.

Anvers, 1895. Br. in-8°.

SCHAYES (A.-G.-B.).

Les Pays-Bas avant et durant la domination romaine.

Bruxelles, Devroy, 1858-1859. 3 vol. in-8°, avec cartes et plans.

2^e édition, ibidem, 1877. 4 vol.

SCHAYES (A.-G.-B.).

Mémoire couronné sur les documents du moyen-âge, relatifs à la Belgique, avant et pendant la domination romaine.

Bruxelles, Hayez. 1 vol. in-4°.

SHELDE (De) van Vlissingen tot Antwerpen. Hydrographische kaart. 1 : 50,000.

's Gravenhage, 1882. 1 feuille.

SCHERPENSEEL (J.).

La vérité sur la situation militaire des Pays-Bas, de la Belgique et de la Hollande. La future guerre franco-allemande dans nos plaines. 1^{re} partie, 3^e édition.

Utrecht, Van Boekhoven, 1879. Br. in-8°.

SCHLETTWEIN (J.-A.).

Die Gerechtigkeit und das allgemeine europäische Staatsinteresse bey dem Streite über die Oeffnung der Schelde und des Ostindischen Handels für die Ostindischen Niederlande.

Giessen, Krieger, 1785. Br. in-8°.

SCHRYVER (P. de).

Le port d'Anvers.

Bruxelles, Lebègue, 1881. 1 vol. in-8°.

SERVAIS (Ch.) et MARGUERIE (L.).

Mémoire à l'appui d'un projet de régularisation et de rectification des quais de l'Escaut, à Anvers.

Anvers, Legros, 1874. Br. in-4°, avec carte.

SINKEL.

Considérations sur le commerce maritime national. Anvers et la Belgique.

Bruxelles, Lelong, 1858. Br. in-8°.

SITUATION du lit de l'Escaut dans la partie de son cours comprise entre le fort de Lillo et le fort de Bath, ce dernier situé sur le territoire néerlandais, 1830 et 1858.

Anvers, le 2 août 1858. Par délégation de la Commission de l'Escaut, présidée par M. Teichmann, gouverneur de la province d'Anvers. L'ingénieur en chef Rumm, membre de la dite Commission.

SLEECKX.

Beschryving der provincie Antwerpen.

Antwerpen, Van Dieren, 1852. 1 vol. in-8°, avec carte et gravures.

SMALLEGANGE (M.).

Nieuwe Cronyk van Zeeland.

Middelburg, Joa Meertens, 1696. 1 vol. in-folio, avec planches et cartes.

SMEESTERS (Constant).

Notre marine marchande.

Bruxelles, Oscar Schepens et C^{ie}, 1903. 1 vol. in-8°.

SMIT VAN DEN BROECKE (de) et WESSELINK (W.-F.).

Mond der Schelde. Hydrographische kaart. 1 : 50,000.

Den Haag, Tuyn, 1878.

SMITS (J.-B.).

Lettre à un Représentant sur la partie commerciale et maritime du nouveau projet de Traité proposé à la Conférence de Londres par le Cabinet de La Haye.

Anvers, Van der Hey, 1832. Br. in-8°.

SOCIÉTÉ anonyme du Sud d'Anvers. — Installations maritimes du port d'Anvers. Conventions diverses. Projet de loi. Projet de statuts. Discussion législative.

Anvers, Legros, 1875. 1 vol. in-4°, avec plans.

SOCIÉTÉ belge des bateaux à vapeur transatlantiques. Convention, loi, arrêté royal, statuts.

Anvers, Mayer, 1855. Br. in-8°.

SOCIÉTÉ commerciale, industrielle et maritime d'Anvers Travaux maritimes. Outillage. Rectification des quais. Rapport de la Commission spéciale.

Anvers, 1874. Br. in-8°.

SOCIÉTÉ commerciale, industrielle et maritime d'Anvers. La question de Terneuzen.

Anvers, L. De la Montagne, 1875. Br. in-8°.

SOCIÉTÉ « Voor haven- en scheepvaartbelangen ». Pont sur l'Escaut. Requête au Conseil communal.

Anvers, H. Ernest, 1874. Br. in-8°.

STALLE (L. VAN). Voir : VAN STALLE (L.).

STAPPERS (L.) et VAN ELSSEN (F.).

Projet d'agrandissement des établissements maritimes du Nord de la ville d'Anvers sur la rive droite de l'Escaut.
1 : 5,000.

Anvers, Brouwers, s. d., 1 feuille in-plano.

Id. Note explicative et devis estimatif.

Anvers, Gevaert-Fontaine, 1873. Br. in-8°.

STARING (W. C. H.).

Voormals en thans. Opstellen over Neêrlands grondsgesteldheid.

Haarlem, Kruseman, 1858. 1 vol. in-8°, avec carte.

STESSELS (A.).

Carte de l'Escaut levée en 1863, d'après les ordres de M. Rogier, Ministre des Affaires Étrangères, par MM. Stessels et Petit. Echelle 1 : 20,000.

Bruzelles, 1865. 2 feuilles.

Id. Carte générale des bancs de Flandre compris entre Gravelines et l'embouchure de l'Escaut.

Anvers, 1866, corrigée en 1870. 1 feuille in-plano.

STESSELS (A.).

Zeekaart der Vlaamsche Kusten, alsook de kaarten der Schelde, met dezer beschrijving, door den heer Stessels in plan gebracht op koper gegraveerd door den heer J. Nauwens.

Antwerpen, 1886.

Id. Des courants de marée dans l'Escaut.

Bruxelles, Van Dooren, 1868. Br. in-8°, avec plans.

Id. Mémoire sur l'éclairage de l'Escaut.

Bruxelles, Van Dooren, 1869. 1 vol. in-8°, avec cartes.

Id. Description hydrographique de l'Escaut.

s. l. n. d. Br. in-4°.

Id. Scheldeliggig en nummertekening der tonnen, volgens besluit der permanente Commissie.

Anvers, Hompesch, 1870. 1 feuille in-plano.

Id. Description du port d'Anvers (1^{re} partie).

Anvers, Buschmann, 1870. Br. in-8°.

Id. Les bancs de Flandre et le littoral de la Belgique.

Compte rendu du Congrès de Géographie d'Anvers, 1871.

Id. Hydrographie. — Discussion des observations de la marée et de ses effets dans l'Escaut.

Bruxelles, Van Dooren, 1872. Br. in-8°, avec plan.

Id. Plan de la rade d'Anvers.

Anvers, 1873. 1 feuille in-plano.

Id. Rade d'Anvers. — Forages opérés en 1871 et 1874.

s. l. 1875. 1 feuille in-plano.

Id. Plan des projets proposés pour l'accroissement des établissements maritimes d'Anvers.

Anvers, s. d. 1 feuille in-plano.

STESSELS (A.).

Mémoire sur les marées de l'Escaut.

Annales des Travaux Publics de Belgique. T. XXI.

Id. Hydrographie. — Etude sur l'Escaut maritime. Bruxelles
1865.

Annales des Travaux Publics de Belgique. T. XXIII.

STESSELS (A.) et PETIT (L.).

Carte des sondages de l'Escaut entre l'embouchure du
Rupel et Waarde. 1 : 20,000.

1863. 2 feuilles.

STOCKMANS et DE RAADT.

Geschiedenis der gemeente Schelle.

s. d. Lier, J. Van In. 1 vol. in-8°.

STRAUSS (L.).

Anvers.

Dans le « Dictionnaire du Commerce, de l'Industrie et
de la Banque », de MM. Yves Guyot et Raffalovich.

TABLEAU, par ordre alphabétique, des rivières et canaux sur lesquels
est perçu le droit de navigation.

S. l. 1867. Br. in-8°.

TACK (Aug. Hipp. Louis).

Lignes de navigation à vapeur entre la Belgique et les
pays transatlantiques.

Bruxelles, Lelong, 1858. Br. in-8°.

Id. Lignes de navigation à vapeur entre Anvers et New-
York.

Bruxelles, Lelong, 1859. Br. in-8°.

TACKELS (C. J.).

Nieuport et Terneuzen. Questions pratiques, par un vieux
marin.

Bruxelles, Bauvais, 1875. Br. in-8°.

TACKELS (C. J.).

La marine marchande belge et ses chantiers.

Bruxelles, Impr. Nouvelle, 1901. Br. in-8°.

TARIF du fret d'Anvers à 200 ports des deux hémisphères, avec les discours de Gand, Verviers, Charleroi, etc., sur la marine nationale.

Bruxelles, Lebègue. Br. in-8°.

TARIF général des taux du fret d'Anvers à toutes les destinations, 1883.

Anvers, De Meyer, 1883. 1 vol. in-4°.

TARTE (N.).

Carte générale d'Anvers et d'une nouvelle ville maritime à la Tête de Flandre.

Bruxelles, Van der Maelen, 1851, 4 feuilles. Echelle de 1 : 5,000.

TAUX habituel du fret à Anvers. Proposition de l'établissement d'un service commercial à fret réduit entre Le Havre et l'Amérique.

Bruxelles, Matthyssens, 1883. Br. in-8°.

THEMMEN (Jan Willem).

Relation du siège de la citadelle d'Anvers par l'armée française en décembre 1832, précédée d'une introduction contenant un précis de fortification d'attaque et de défense, et suivie d'un plan des attaques, d'une carte de l'Escaut et de pièces justificatives, par J. W. T. ancien capitaine du génie.

Bruxelles, H. Remy, 1833. 1 vol. in-8°, avec carte et plan.

Id. Notice sur l'endigement de terres alluvionnaires dans l'Escaut oriental.

Bruxelles, 1849. 1 vol. in-8°, avec carte.

THEILEN (Jacq. Corn. VAN). Voir : VAN THIELEN (Jacq. Corn.)

THIERRY (DE) et FRANZIUS.

Amélioration de l'Escaut. Rapport.

Bruxelles, Goemaere, 1900. Br. in-8°, avec plans.

THOMAS (P.).

Reconstruction du pont sur l'Escaut à Termonde.

Annales des Travaux Publics de Belgique, 1897.

TIRION (J. J.).

Nouvelle carte de l'Escaut occidental, contenant le nombre et la position des bouées et balises; avec indication des lieux d'ancrage pour la navigation, depuis Flessingue jusqu'à Anvers.

1850.

TONNAGE des navires entrés dans les ports d'Anvers, de Liverpool, Le Havre, Hambourg, Marseille, Bordeaux et Dunkerque.

Bruxelles, T' Sas, 1878. 1 feuille in-plano.

TORFS (K. L.).

De strenge winters in de Nederlanden.

Antwerpen, 1847. 1 vol. in-8°.

Id. Historische schets der watervloeden in België en Holland.

Antwerpen, Van Mol, 1850. 1 vol. in-8°.

Id. Nieuwe Geschiedenis van Antwerpen.

Antwerpen, Buschmann, 1862-1866. 2 vol. in-8°.

TORFS (K. L.) et CASTERMAN.

Les agrandissements et les fortifications d'Anvers depuis l'origine de cette ville.

Bruxelles, Muquardt, 1871. 1 vol. in-8°, avec planches.

TORFS (K. L.) et MERTENS (H. F.).

Geschiedenis van Antwerpen sedert de stichting der Stad tot onze tijden, uitgegeven door de rederijkkamer de Olijftak.

Anvers, Van Dieren et C^{ie}, 1845-1855. 8 vol. in-8°.

TRANSFORMATION (La) des terrains militaires et le développement des établissements maritimes d'Anvers dans leurs rapports avec les chemins de fer. Exposé fait par l'administration communale d'Anvers.

Anvers, van Merlen, 1868. 1 vol. in-4°.

TROOST (J.) et VANDERVIN (H.).

Note sur l'amélioration et l'embouchure de l'Escaut.

Paris, Lahure, 1892. Br. in-8°.

URSEL (Comte Charles d').

Un navire-école pour la marine marchande en Belgique

Bruges, Demolin-Claeys, 1902. 1 vol. in-8°.

VAN ALSTEIN. Voir : ALSTEIN (Van).

VAN BEVER (Colonel G.).

Deuxième agrandissement général d'Anvers.

Annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7.

Anvers, 1896-1902. 1 vol. et 7 br. in-8°, avec planches et plans.

Id. Quelques mots à propos du mémoire « Agrandissement d'Anvers » du général Brialmont

Malines, Dessain, 1902. Br. in-8°.

Id. Réfutation du rapport de la Sous-Commission chargée de l'étude de la question des forteresses.

Malines, Dessain, Nov. 1902. Br. in-8°.

VAN BEVER (Th.).

Mémoire sur l'extension des établissements maritimes sur la rive droite de l'Escaut.

Anvers, 1872.

VAN BEVER (Th.).

Ville d'Anvers. — Nouveau projet d'établissements maritimes à créer au nord de la ville sur la rive droite de l'Escaut.

Anvers, 1872. 1 feuille in-plano.

Id. *Projet réduit d'établissements maritimes à créer dans le principe, dans le cas d'une exécution partielle et successive du projet complet dressé le 7 novembre 1872.*

Anvers, 1872. 1 feuille in-plano.

VAN BRUYSSSEL (Ern.).

Histoire politique de l'Escaut.

Paris, Lacroix, 1864. 1 vol. in-12.

Id. Histoire du commerce et de la marine en Belgique.

Paris, Lacroix, 1861-1865. 3 vol. in-8°.

VAN BRUYSSSEL (Ferd.).

Les relations commerciales de la Belgique avec l'étranger.

Bruxelles, Manceaux, 1879. 1 vol. in-8°.

Id. Du développement des relations commerciales de la Belgique avec l'étranger.

Bruxelles, Muquardt, 1880. 1 vol. in-8°.

VAN DEN BOGAERDE DE TER-BRUGGE (Baron A. J. L.).

Voir : BOGAERDE DE TER-BRUGGE (Baron A. J. L. van den).

VAN DEN BOGAERT (Aug.).

Recueil d'ordonnances, règlements et arrêtés émanés de l'autorité locale d'Anvers.

Anvers, G. van Merlen, 1852. 1 vol. in-8°.

Id. Premier supplément au Recueil d'ordonnances, règlements et arrêtés émanés de l'autorité locale d'Anvers.

Anvers, G. van Merlen, 1860. 1 vol. in-8°.

VAN DEN BROECK (L. T.).

Nos installations futures. Quelques considérations.
I et II.

Anvers, Dirix, 1894. 2 br. in-8°.

VAN DEN BROECK (L. T.), GITTENS (Fr.) et PAASCH (H.).

Considérations sur la rénovation de la marine marchande
en Belgique.

Anvers, Buschmann, 1898. 1 vol. in-8°.

VANDEN EYNDEN (E.-H.).

Korte beschrijving van eenige voornamen watervloeden te
Antwerpen.

Antwerpen, s. d. Br. in-8°.

Id. Historische aenteekeningen over den zeer strengen winter
van 't jaer 1709 en zyne rampspoedige gevolgen in
Belgiën en andere landen van Europa, gevolgd van
een kronykje van het bevrozen der Schelde voor
Antwerpen sedert het jaer 1434 tot op onze tyden, en
van eenige notitien over de voornaemste harde winters
van het jaer O. H. 763 tot op het eynde der XVIII^e eeuw.

Antwerpen, L. Beerts, 1890.

VAN DER ELST (Pierre-Constant).

Voir : ELST (Pierre-Constant VAN DER).

VAN DER ELST (V.). Voir : ELST (V. VAN DER).

VANDERVIN (H.) et TROOST (J.).

Note sur l'amélioration de l'embouchure de l'Escaut.

Paris, Lahure, 1892. Br. in-8°.

VAN DER VOORT (Michel). Voir : VOORT (Michel VAN DER).

VANDE VELDE (L.).

De la défense de la Belgique ou du nombre et de l'em-
placement de ses places fortes.

Bruxelles, Stapleaux, 1849.

VANDE VELDE (L.).

Projet de défense générale du pays.

Bruxelles, Guyot, 1857. Br. in-8°.

Id. Anvers et ses fortifications.

Bruxelles, 1864. Br. in-8°.

VAN DOORN (M. C.) et DE BRAUW (Jhr T. E.).

De Schelde van Vlissingen tot Antwerpen. Hydrographische kaart. 1 : 50,000.

's Gravenhage, Van Cleef, 1882. 1 feuille in-plano.

VAN ELSSEN (F.) et STAPPERS (L.).

Projet d'agrandissement des établissements maritimes, au nord de la ville d'Anvers, sur la rive droite de l'Escaut. 1 : 5,000.

Anvers, Brouwers, s. d. 1 feuille in-plano.

Id. Notice explicative et devis estimatif.

Anvers, Gevaert-Fontaine, 1873. Br. in-8°.

VAN ERTBORN (Baron O.). Voir : ERTBORN (Baron O. VAN).

VAN GANSBERGHE (L.).

Pont roulant établi sur l'écluse maritime du Kattendyk, à Anvers.

Annales des Travaux Publics de Belgique. T. XXXX.

Id. Les travaux de dragage en cours d'exécution dans l'Escaut maritime, à Melsele.

Annales des Travaux Publics de Belgique. Août 1896.

Id. Les travaux de dragage en cours d'exécution dans l'Escaut maritime, en aval d'Anvers.

Annales des Travaux Publics de Belgique. Octob. 1897.

Id. La porte en bois de l'écluse maritime du Kattendyk, à Anvers.

Annales des Travaux Publics de Belgique. 1898.

VAN GANSBERGHE (L.).

Les dragages de l'Escaut maritime.

Bruxelles, Goemaere, 1898. Br. in-8°.

VAN GRIMBERGEN (Victor). Voir : GRIMBERGEN (Victor Van).

VAN HAVERBEKE (Jh.).

Quelques réflexions sur la situation de l'Escaut.

Anvers, Kennes, 1891. Br. in-8°.

VAN HOGENDORP (Fréd.).

Voir : HOGENDORP (Fréd. Van).

VAN KERCKHOVE (capitaine) et ROUEN (lieutenant).

Description de la place et du camp retranché d'Anvers.

Bruxelles, Muquardt, 1870. 1 vol. in-12, avec plans.

VAN LANGREN (Miguel-Florencio).

Voir : LANGREN (Miguel-Florencio Van).

VAN LANSBERGE (J.-W.).

A propos du barrage de l'Escaut.

La Haye, Nyhoff, 1867. Br. in-8°.

Id. Réponse à un diplomate belge par l'auteur de la brochure intitulée « A propos du barrage de l'Escaut ».

La Haye, Nyhoff, 1867. Br. in-8°.

VAN MEENEN (Maurice-Paul-François-Marie).

Jurisprudence du port d'Anvers et des autres villes commerciales et industrielles de la Belgique, par F. de Kinder, Albert van Zuylen, F.-G. Haghe, Germain Spée. Table générale des vingt ans (1836-1875) comprenant une table alphabétique et une table chronologique des arrêts et jugements et une table des renseignements commerciaux.

Anvers, J.-P. Plasky, 1877. 1 vol. in-8°.

VAN METEREN (Em.).

Historien der Nederlanden en haar Naburen, oorlogten tot het jaar 1612.

Amsterdam, Jan Jacobs Z.-Schipper, 1647. 1 vol. in-fol., met platen.

VAN MIERLO (C.-P.).

Aggrandissement d'Anvers. — Projet d'appropriation des terrains de l'ancienne enceinte.

Anvers, Ratinckx, 1864. Br. in-16, avec plan.

Id. Redressement de l'Escaut en aval d'Anvers. — Comparaison, au point de vue hydrographique, des principaux tracés proposés.

Gand, Annoot-Braeckman, 1896. Br. in-8°.

Id. Redressement de l'Escaut en aval d'Anvers. — Comparaison, au point de vue hydrographique, des principaux tracés proposés. 2^e édition revue et augmentée.

Bruxelles. Guyot, 1897. Br. in-8°.

Id. (Lettre) Au collège des Bourgmestre et Echevins de la ville d'Anvers. Paris, 7 septembre 1898.

Bruxelles, Guyot, Br. in-8°.

Id. Redressement de l'Escaut en aval d'Anvers. — Défense de mon projet.

Bruxelles, Goemaere, 1900. Br. in-8°.

VAN OVERLOOP (Eug.).

Les origines du bassin de l'Escaut.

Bruxelles, Hayez, 1890. 1 vol. in-8°.

VAN RAEMDONCK (J.).

Le pays de Waes préhistorique.

Saint-Nicolas, Edom, 1878. 1 vol. in-8°, avec planches.

Id. Recherches pour servir à l'histoire du cours de l'Escaut.

Bruxelles, Vanderauwera, 1878. Br. in-8°.

VAN STALLE (L.) et JOURDAIN (Alf.).

Dictionnaire encyclopédique de Géographie historique du Royaume de Belgique.

Bruxelles, Bruylant-Christophe, 1896. 2 vol. in-8°.

VAN THIELEN (Jacq-Corn.).

Questions des indemnités pour dommages causés par les inondations et autres événements de guerre, à propos de l'action judiciaire intentée au gouvernement par les propriétaires du polder de Lillo. Conclusions prises par M. J.-B. Van Thielen, premier substitut du procureur du roi à Anvers, à l'audience du 23 février 1844.

Anvers, J.-E. Buschmann, 1844. 1 vol. in-8°.

VAN WAVER (J.).

Een woord over de gevaren van de verlegging der Schelde.

Sint-Nicolaas, Strybol-Vercreuyssen, 1901. 1 vol. in-8°.

Id. Intérêts matériels de l'arrondissement de Saint-Nicolas.

Saint-Nicolas, Strybol-Vercreuyssen, 1901. 1 vol. in-8°.

VAN WERVEKE (A. K.).

Étude sur le cours de l'Escaut et de la Lys-Durme au moyen-âge.

Bulletins de la Société belge de Géographie. 1892.

VELDE (L. VAN DE). Voir : VAN DE VELDE (L.).

VERACHIER (Fréd.).

Inventaire des anciens Chartes et Privilèges et autres documents conservés aux Archives de la ville d'Anvers, 1193-1856.

Anvers, G. Van Merlen, 1860. 1 vol. in-4°.

VERBRUGGHE (Hubert) et BOVIE.

Étude sur les frais de port et de place, dans les principaux ports de l'Europe, port de Gand, port de Terneuzen, Flessingue. Travaux graphiques synoptiques.

Bruxelles, 1880. 1 vol. in-fol.

VERHAEGEN (Arthur).

Les inondations de l'Escaut.

Gand, Van der Schelden, 1881. Br. in-4°, avec carte.

Verhaeghe de Naeyer (Léon François).

Les barrages de l'Escaut oriental et du Sloe, considérés au point de vue juridique.

Gand, Van Doeselaere, 1867. 1 vol. in-8°.

VERMEIRE (P.).

Nouvelles voies maritimes devant Anvers. Raccordement des rives.

Gand, Siffer, 1897. Br. in-8°, avec plan.

VERNESCO.

Des fleuves en droit international. Thèse.

Paris, Rousseau, 1888. 1 vol. in-8°.

VERNON-HARCOURT (L. F.).

La rectification de l'Escaut en aval d'Anvers.

Annales des Ingénieurs civils de Londres. 1899.

VERSTRAETE (E. J.).

La Belgique et l'émancipation commerciale et industrielle de l'Allemagne. Projet de canal maritime d'Ostende et d'Anvers à la Moselle, achevant la jonction de la mer du Nord à la mer Noire par les bassins de l'Escaut, de la Meuse, du Rhin et du Danube.

Bruxelles, Lelong, 1869. Br. in-8°, avec plan.

Id. Moyen de sauver les relations commerciales de la Belgique. Solution pratique de la grave question d'Anvers-Terneuzen-Gand-Flessingue et Calais par la création gratuite du port de Grondwet (la Constitution).

Bruxelles, De Donder, 1875. Br. in-8°, avec plans.

Id. Le canal Léopold II et le port de la Constitution. Solution de la question des transports belges pour la

grande industrie et le grand commerce, pour la jonction maritime de la Meuse et de l'Escaut à la mer du Nord.

Bruxelles, De Donder, 1876. Br. in-8°, avec plan.

VERSTRAETE (E. J.).

Id. Nouvelle histoire sur le cours primitif de l'Escaut en aval de Gand.

Bulletins de la Société belge de Géographie. 1878.

Id. Ports de mer et canaux maritimes belges.

Bulletins de la Société belge de Géographie. 1882.

VERSTRAETEN.

Les eaux alimentaires de Belgique.

Bruxelles, Baertsoen, 1883. 1 vol. in-8°.

VIFQUAIN (J. B.).

Projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys.

Bruxelles, Remy, 1837. 1 vol. in-folio.

Id. Des voies navigables en Belgique. — Considérations historiques suivies de propositions diverses ayant pour objet l'amélioration et l'extension de la navigation. Ouvrage rédigé par ordre du Département des Travaux Publics.

Bruxelles, Devroye, 1842. 1 vol. in-folio.

Id. Carte de la navigation de la Belgique et des pays limitrophes.

Bruxelles, Vandermaelen, 1842. 1 feuille in-plano.

VIGNERON (H.).

Affaires de l'Escaut. Guerre à la Hollande. Revision des Traités de 1839.

Bruxelles, Librairie Contemporaine, 1867. Br. in-8°.

VILLE d'Anvers. — Agrandissement au Nord. — Plan du Département de la Guerre. Rapport au Conseil communal.

Anvers, Van Merlen, 1856. Br. in-8°.

VILLE d'Anvers. — Conseil communal. Pétition adressée aux Chambres législatives et au Roi pour demander la démolition des deux citadelles.

Anvers, Schotmans, 1862. Br. in-8°.

VILLE d'Anvers. — Nouvelle citadelle du Nord. Servitude intérieure. Lettre à M. le Ministre de l'Intérieur, délibérée par la Commission du contentieux.

Anvers, 1862. Br. in-8°.

VILLE d'Anvers. — Question anversoise. Pétition adressée aux Chambres législatives, par le Conseil communal d'Anvers.

Anvers, 1863. Br. in-8°.

VILLE d'Anvers. — Exposé fait par l'Administration communale en réponse au mémoire du Département des Travaux Publics, sur les établissements maritimes d'Anvers dans leurs rapports avec les chemins de fer.

Anvers, Van Merlen, 1868. Br. in-4°, avec plan.

VILLE d'Anvers. — Examen des nouveaux projets du Département des Travaux Publics concernant les installations du chemin de fer dans les établissements maritimes.

Anvers, Van Merlen, 1869. Br. in-4°.

VILLE d'Anvers. — Règlement de police du port.

Anvers, 1874. Br. in-8°.

VILLE d'Anvers. — Rectification des quais. Convention conclue entre la ville d'Anvers et l'État, le 16 janvier 1874.

Anvers, Van Rooyen, 1874. 1 vol. in-8°.

VILLE d'Anvers. — Conseil communal. Convention conclue entre la

ville et l'État, le 16 janvier 1874, au sujet de la rectification des quais de l'Escaut devant Anvers. Rapport des Commissions du Commerce, des Travaux et des Finances.

Anvers, Van Rooyen, 1874. Br. in-8°.

VILLE d'Anvers. — Conseil communal. Convention additionnelle conclue entre l'État et la ville d'Anvers, le 9 mai 1874, pour la reprise du nouveau quai du Sud et du bassin de batelage. Rapport des Commissions du Commerce, des Travaux et des Finances.

Anvers, Van Rooyen, 1874. Br. in-8°.

VILLE d'Anvers. — Conseil communal. Projet du gouvernement pour la rectification des quais de l'Escaut. Rapport des Commissions des Travaux, des Finances et du Commerce réunies.

Br. in-8°.

VILLE d'Anvers. — Conseil communal. Discussion du détournement de l'Escaut. Séances des 20, 21 et 22 décembre 1897.

Anvers, De Backer, 1898. 1 vol. in-8°.

VOIES (Des) navigables en Belgique.

Bruxelles, 1843. 1 vol. in-fol. avec carte.

VOIES navigables de la Belgique.

I. Recueil de renseignements.

2 vol. in-8°, avec plans.

II. Profils en long des voies navigables.

1 atlas in-fol.

III. Statistique du mouvement des transports, deuxième semestre 1879.

Bruxelles, Weissenbruch, 1880. 1 vol. in-8°, avec carte.

IV. Guide du batelier en Belgique.

S. l., 1880. 1 vol. in-8°, avec carte.

V. Album des dépenses et des recettes faites par l'État sur le réseau des voies navigables, de 1830 à 1880.

Bruxelles, Fuytynck, 1880. 1 album oblong.

VOORT (Michel VAN DER).

Gebeurtenissen van Antwerpen sedert 1830 tot den 1^{sten} September 1833, onderbegrepen het beleg van het Kasteel, voorgegaen van eene korte inleyding over de stad Antwerpen, het Kasteel, de Schelde, enz.

Antwerpen, Slaets, 1833. 1 vol. in-12.

VREEDE (G.-G.).

Examen de la question du barrage de l'Escaut oriental.

Utrecht, Broese, 1867. Br. in-8°.

VUE du cours de l'Escaut, de Rupelmonde jusqu'à la mer du Nord, sur laquelle se trouvent représentés les villes, villages, châteaux, etc.

Manuscrit colorié sur parchemin, daté de 1505.

Aux archives de la ville d'Anvers.

WARING (frères).

Murs de quai à établir à Anvers. Projet d'exécution des travaux et mémoire descriptif.

Bruxelles, Mertens, 1874. Br. in-folio.

WAUWERMANS (Général H.-E.).

Le Steen, le bourg et les nouveaux quais d'Anvers.

Anvers, Plasky, 1877. Br. in-8°, avec planches.

Id. Notes sur les variations de l'Escaut au xvi^e siècle, à propos de l'exemplaire unique de la carte de Flandre de Mercator, acquise par la ville d'Anvers.

Bulletins de la Société de Géographie d'Anvers, Tome I, 1877.

WAUWERMANS (Général H.-E.).

Étude sur l'hydrographie de la Flandre septentrionale.

Bulletins de la Société de Géographie d'Anvers,
Tome II, 1878.

Id. Les citadelles du Nord et du Sud d'Anvers.

Bruxelles, Muquardt, 1880. 1 v l. in-8°, avec planches.

Id. Étude sur les transformations du Bas-Escaut belge,

Bulletins de la Société de Géographie d'Anvers,
Tome IV, 1880.

Id. Histoire de l'École cartographique belge et anversoise
au XVI^e siècle.

Bulletins de la Société de Géographie d'Anvers,
Tomes XVII, XVIII, XIX et XX, 1892-1895.

Id. Les fortifications d'Anvers en 1899 et la grande coupure
de l'Escaut

Revue générale, février et mars 1899.

Id. Observations sur l'opuscule « Les fortifications d'Anvers
en 1899 ».

Anvers, 1899. Br. in-8°.

WAVER (J. van).

Voir : VAN WAVER (J.).

WELCKER et CONRAD.

Rapport sur l'amélioration de l'Escaut en aval d'Anvers.

Anvers. De Backer, 1899. 1 fascicule in-fol., avec plans.

Id. Deuxième rapport sur l'amélioration de l'Escaut en aval
d'Anvers.

Anvers, De Backer, 1900. 1 fascicule in-fol.

WELLENS (Fr.).

Des barrages de l'Escaut et de leur influence sur le bras
occidental du fleuve.

Bruxelles, Van Dooren, 1867. Br. in-8°.

WERVEKE (A.-K.).

Voir : VAN WERVEKE (A.-K.).

WESSELINK (W.-F.) et SMIT VAN DEN BROECKE (de).

Mond der Schelde. Hydrographische kaart. 1 : 50,000.

La Haye, Tuyn, 1878.

WILLEMS (J.-Fr.).

Mengelingen van historisch-vaderlandschen inhoud.

Antwerpen, Schoeseters, 1827-1833. 1 vol. in-8°, avec
1 carte.

Id. Historiek onderzoek naer den oorsprong en den waren
naem der openbare plaetsen en andere oudheden van
de stad Antwerpen, van stadswege uitgegeven.

Antwerpen, H.-P. vander Hey, 1828. 1 vol. in-8°,
met kaarten, plannen en platen.

WINTER (Fr. De). Voir : DE WINTER (Fr.).

WIT (Paul De). Voir : DE WIT (Paul).

WITTE (De). Voir : DE WITTE.

WOLTERS (M.-J.).

Recueil des lois, arrêtés et règlements concernant l'admini-
stration des eaux et polders de la Flandre orientale.

Gand, Hoste, 1840-1841. 2 vol.

3^e édition, revue, augmentée et complétée jusqu'en 1869,
par G. Wolters.

Gand. Hoste, 1869. 1 vol. in-8°.

Id. Mémoire sur le projet de diminuer les inondations de
l'Escaut, de la Lys et de la Durme, par l'établissement
de portes de flot au pont de Termonde sur l'Escaut,
et par la construction d'un barrage avec portes de flot
à Hamme sur la Durme.

Bruxelles, 1844. 1 vol. in-folio.

WOLTERS (M.-J.).

Mémoire sur les marées et les moyens de diminuer les inondations de l'Escaut, de la Lys et de la Durme.

Bruxelles, Devroye, 1845. 1 fasc. in-8°, avec carte.

Id. Mémoire sur les travaux à entreprendre pour améliorer le régime de l'Escaut.

Gand, Gyselynk, 1847. 1 vol. in-4°, avec cartes.

WOLTERS (M.-J.) et DE BROEK.

Evacuation des eaux des Flandres. Cartes publiées par ordre du Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, Vandermaelen, 1839. 3 feuilles in-plano.

WURM (G.-F.).

Fünf Briefe über die Freiheit der Fluszschiffahrt und über die Donau-Akte vom 7 Nov. 1857.

Leipzig, Mayer, 1858. Br. in-8°.

ZAMAN (J.-E.).

Rivières et canaux ; revision générale des tarifs ; pétition à la Chambre des Représentants.

Bruxelles, 1845. Br. in-8°.

ZANEN et GENARD.

Note sur les installations hydrauliques des ports d'Anvers et de Gand.

1885. 1 cahier autogr. in-fol. avec 6 plans.

ZSCHOKKE (A.) et HERSENT (H.).

Port d'Anvers. Notice sur l'exécution des travaux maritimes (quais et ports), présentée à M. le Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, Guyot, 1874. Br. in-4°.

TABLE DES MATIÈRES

contenues dans le Tome II

CHAPITRE VI

	Pages.
<i>Les barrages de l'Escaut oriental et du Sloe, et les projets de canaux entre Anvers et le Rhin</i>	4

CHAPITRE VII

Le port et les installations maritimes d'Anvers.

Description des installations maritimes	87
Projets d'amélioration du cours de l'Escaut et d'extension des installations maritimes	95

CHAPITRE VIII

<i>Les fortifications d'Anvers</i>	137
--	-----

CHAPITRE IX

<i>Admission des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et les ports belges</i>	185
--	-----

CHAPITRE X

La défense de l'Escaut occidental par la Hollande .

Pages

227

CHAPITRE XI

La police de la navigation de l'Escaut maritime.

Règlements de police et de navigation de l'Escaut maritime.

§ 1 ^{er} . — Arrêté royal du 7 novembre 1880.	275
§ 2. — Institution d'une Commission chargée de reviser les règlements pour la navigation de l'Escaut	277
§ 3. — Arrêté royal du 24 juillet 1892. Règlement de navigation de la partie de l'Escaut maritime située en aval du Melkhuis, origine amont de la rade d'Anvers.	279
§ 4. — Arrêté royal du 24 juillet 1892. Règlement de police pour les rades d'Anvers et d'Austruweel.	289
§ 5. — Arrêté royal du 25 juillet 1892	293
§ 6. — Arrêté royal du 24 août 1892	294
§ 7. — Arrêté royal du 15 décembre 1896	301
§ 8. — Arrêté royal du 31 mars 1897	302
§ 9. — Arrêté royal du 8 mars 1898	316
Lois et règlements sur les fabriques, les dépôts, les débits, le transport, la détention et l'emploi des produits explosifs.	
§ 10. — Loi du 15 octobre 1881.	318
§ 11. — Loi du 22 mai 1886.	320

	Pages.
§ 12. — Arrêté royal du 29 octobre 1894	322
§ 13. — Arrêté royal du 28 janvier 1895	354
§ 14. — Arrêté royal du 30 septembre 1895	356
§ 15. — Arrêté royal du 18 décembre 1896	356
§ 16. — Arrêté royal du 25 octobre 1897	359
§ 17. — Arrêté royal du 3 juin 1898	360
§ 18. — Arrêté ministériel du 30 avril 1899	361

CHAPITRE XII

Le mouvement maritime et commercial du port d'Anvers.

La navigation	369
Le commerce	401

CHAPITRE XIII

<i>La navigation sur le canal de Terneuzen et le mouvement du port de Gand</i>	417
--	-----

CHAPITRE XIV

<i>Bibliographie de l'Escaut</i>	467
--	-----