

1867
Broch.
19

García de la Vega
—
LES BARRAGES
DE
L'ESCAUT ORIENTAL
ET
DU SLOE

Broch.1867:19

G. MOLIER & ZN.
BOEKBINDERIJ
DEN HAAG

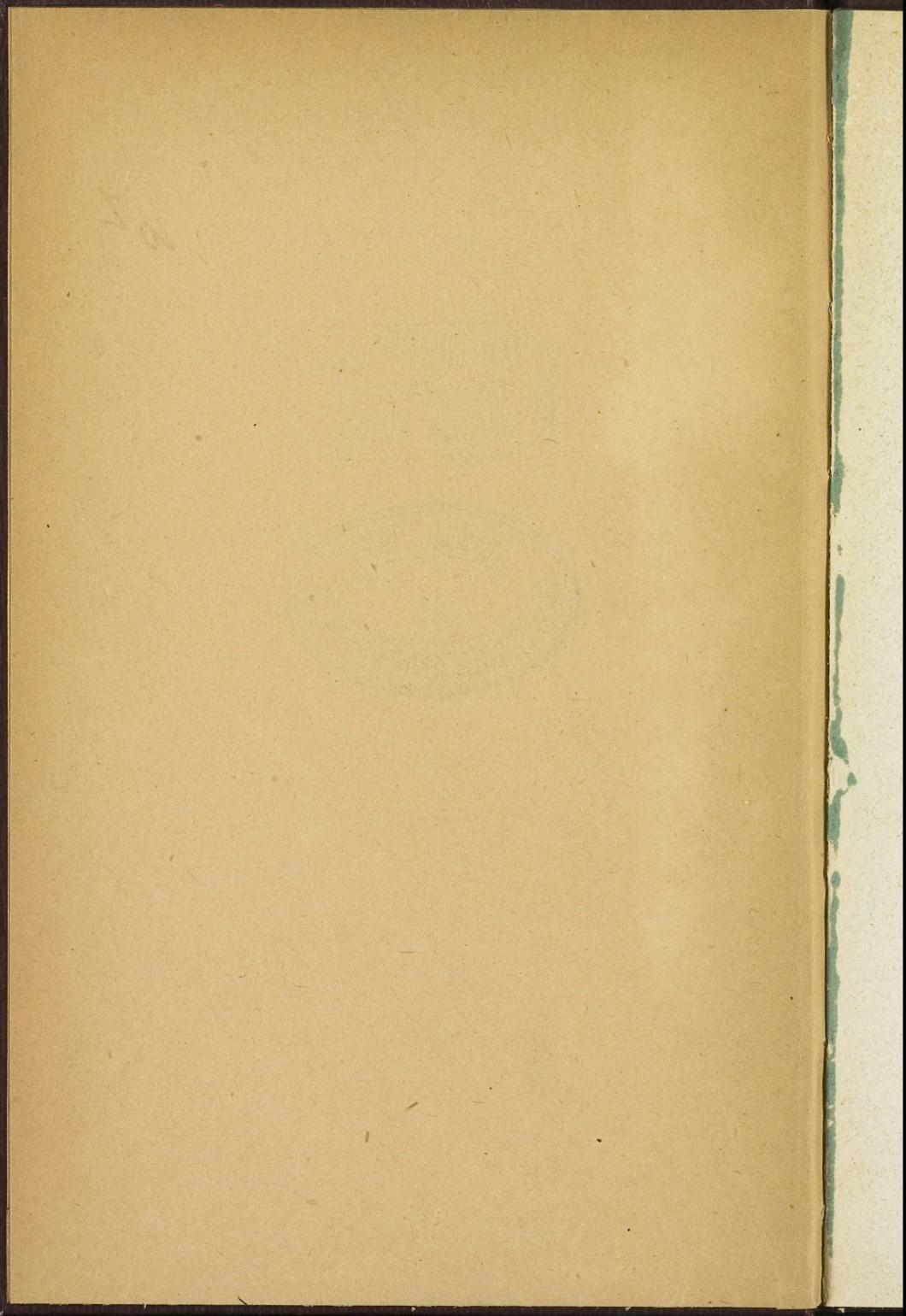
BIBLIOTHEEK VAN HET VREDESPAELS



090000 0620679 2

BIBLIOTHÈQUE
DU PALAIS
DE LA PAIX





LA HOLLANDE ET LES TRAITÉS

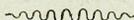
A PROPOS

DES

BARRAGES DE L'ESCAUT ORIENTAL

162000+

ET DU SLOE.



ÉTUDE DE DROIT INTERNATIONAL

PAR

Désiré de Garcia de la Vega.



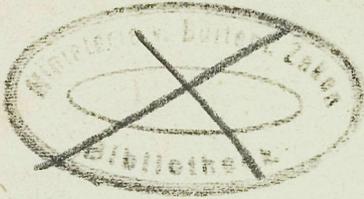
BRUXELLES.

AUG. DECQ, RUE DE LA MADELEINE, 9.

1867

913513

BIBLIOTHÈQUE
DU PALAIS
DE LA PAIX



Le différend qui s'est élevé entre la Belgique et les Pays-Bas, au sujet de l'endiguement de l'Escaut oriental et du Sloe, soulève une question de droit international que je crois utile d'examiner. — J'ai lu plusieurs publications sur cette matière, y compris le remarquable exposé des faits présenté à la législature par M. le ministre des affaires étrangères, et il me semble que la question offre une phase qui n'a pas été jusqu'ici suffisamment mise en lumière.

I

L'Escaut, arrivé en face de Bath, à quelque distance de la frontière belge, se divise en deux branches.

L'une porte le nom d'Escaut occidental, c'est celle que suit la grande navigation entre la mer et Anvers; l'autre, appelée Escaut oriental, sert de communication entre Anvers, les Pays-Bas et le Rhin.

Près de Flessingue, le fleuve se partage encore en deux bras : l'un continue l'Escaut occidental, l'autre forme ce qu'on appelle le Sloe.

Le Sloe est moins fréquenté que l'Escaut oriental, mais il offre dans la rade de Rammekens, un précieux abri aux navires qui, à l'entrée ou à la sortie de l'Escaut occidental, sont poursuivis par le mauvais temps.

Le différend qui existe entre la Belgique et les Pays-Bas, consiste en ceci :

La Hollande veut barrer, c'est-à-dire enlever au cours de l'eau et à la navigation, l'Escaut oriental et le Sloe; elle consent, et elle donne à entendre que la générosité n'est pas étrangère à cette concession, à remplacer ces cours d'eau importants et séculaires par deux canaux qu'elle a construits à travers l'île de Walcheren et le Zuid-Beveland.

La Belgique, de son côté, soutient que la Hollande n'a le droit de supprimer ces voies navigables qu'après un concert préalable, concert résultant de la double conviction que le régime de l'Escaut n'aura rien à souffrir de la suppression des anciennes voies et que la navigation trouvera pleine satisfaction dans les canaux nouveaux.

Ma thèse est celle-ci : Je soutiens que la Hollande n'a le droit de barrer ni le Sloe, ni l'Escaut oriental; que les principes généraux du droit public le défendraient à eux seuls; mais que les stipulations des traités du 19 avril 1839 qui lient la Hollande non-seulement vis-à-vis de la Belgique, mais encore vis-à-vis des Puissances garantes s'y opposent absolument. — Je soutiens, de plus, que la Belgique n'a pas le droit de consentir seule à la suppression des voies navigables dont il s'agit.

Nonobstant l'opposition de la Belgique, la Hollande n'en poursuit pas moins la réalisation de ses projets.

Par un arrêté du 11 mars 1846, le gouvernement néerlandais a concédé la construction d'un chemin de fer de Middelbourg à Maestricht, avec embranchement vers Flessingue. L'exécution de ce projet comprenait la fermeture complète du Sloe au moyen d'un barrage. Depuis, le barrage de l'Escaut oriental a été décrété; les journaux annoncent que l'on va commencer le travail.

C'est l'arrêté de 1846 que l'on considère généralement comme le point de départ du différend. Je crois que cette appréciation n'est pas complètement exacte. Je montrerai tantôt que le différend remonte beaucoup plus haut, et que l'arrêté de 1846 n'est que la reprise d'un plan conçu depuis longtemps. — Avant 1839, la Hollande a vu ses prétentions insoutenables repoussées par la Conférence de Londres. — En 1846, elle a essayé de les ressusciter, d'abord partiellement; aujourd'hui, elle croit le moment venu de les réaliser complètement.

II

Pour résoudre la question qui divise les deux pays, il suffit d'appliquer les dispositions des traités qui ont réglé la navigation de l'Escaut et des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin. — Ces dispositions sont l'article 9 du traité du 19 avril 1859, l'article 39 du traité du 5 novembre 1842, les conventions du 20 mai 1843 réglant l'exécution de certains articles de ces deux traités, enfin l'article 4 du traité conclu, le 12 mai 1865, pour le rachat du péage de l'Escaut.

Voici le texte de l'art. 9 du traité du 19 avril :

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 hollandais (1).

(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 confluents 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 contre-vention. 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 guères 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.

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

§ 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.

§ 3. Il sera perçu par le gouvernement des Pays-Bas, sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, un droit unique de florin 1.50 par tonneau, savoir florin 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 Terneuse, et de florin 0.38 par tonneau des navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou le canal de Terneuse, descendront l'Escaut occidental pour se

commun accord, à moins qu'un des États riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

ART. 115. — 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.

rendre dans la pleine mer. Et, afin que lesdits 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 Terneuse. 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 Terneuse, et *vice-versâ*, 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 Terneuse, et *vice-versâ*, 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-versâ*, 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 paragraphe premier de cet article applique à l'Escaut tout entier, sans distinction entre ses deux branches, les articles 108 à 117 du Congrès de Vienne. La navigation est déclarée libre sur les deux bras du fleuve, et si l'Escaut occidental seul est grevé d'un péage spécial, c'est que ce péage devait peser sur les seuls navires qui arrivent de la pleine mer en Belgique ou se rendent de la Belgique en pleine mer, et que l'Escaut oriental ne sert pas, *dans l'état actuel des localités*, à la navigation de la pleine mer à Anvers ou à Terneuzen, et *vice-versâ*,

Le paragraphe 5 de l'article 9, pour consacrer la liberté de l'Escaut tout entier, a toujours soin de se servir des termes *l'Escaut et ses embouchures*. Et par les mots *ses embouchures*, il ne veut pas indiquer seulement l'endroit où l'Escaut occidental se jette dans la mer, car lorsque le traité parle du pilotage, dans le second alinéa du paragraphe 2, il stipule qu'il sera libre aux deux pays d'établir dans tout le cours de l'Escaut et à *son embouchure* les services de pilotage qui seront jugés nécessaires.

Le traité, qui statuait à *perpétuité*, a prévu le cas où, l'état des lieux venant à changer, la navigation pourrait prendre un autre cours : il a réservé l'avenir. La Conférence savait qu'autrefois la branche orientale a été le principal lit du fleuve et que la branche occidentale ne s'est formée, plus tard, que par l'irruption des eaux de la mer. — C'est pour cela que dans les stipulations générales, dans les principes applicables à perpétuité, le traité parle toujours, invariablement, de l'Escaut et de ses embouchures, tandis que, dans les stipulations actuellement applicables à la navigation entre Anvers et la mer, la Conférence ne cite que l'Escaut occidental parce que c'est le seul par lequel cette navigation s'exerce, dans l'état actuel des localités.

S'il y avait un doute possible sur la pensée de la Conférence de maintenir la liberté de la navigation de l'Escaut oriental, ce doute disparaîtrait par la lecture des paragraphes quatre et cinq de l'article 9. Le premier dit : « L'Escaut oriental étant employé à la navigation entre Anvers et le Rhin ne pourra être grevé *dans tout son cours* de droits, etc. » Donc, l'existence de l'Escaut oriental *dans tout son cours* est consacrée par le traité. Puisque ce bras du fleuve ne sert pas, en ce moment, à la navigation maritime, elle continuera à servir à la navigation entre Anvers et le Rhin dans des conditions prévues; il ne peut donc être supprimé directement puisque son existence est consacrée; il ne peut l'être indirectement, puisqu'il est interdit de frapper son usage de péages qui rendraient la navigation pratiquement impossible.

L'article 39 du traité du 5 novembre 1842 n'est pas moins explicite.

Lisons son texte :

ART. 39. — 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 les plus convenables.

Ces termes ne sont-ils pas parfaitement clairs? Si on supprime deux de

ces voies navigables, comment resterait-il loisible aux patrons ou conducteurs de navires de s'en servir?

Et qu'on le remarque bien, le traité du 5 novembre 1842 est le complément du traité du 19 avril 1839, il est perpétuel comme le premier. Il y a plus : l'article 71 de ce traité dit en termes exprès : « Les dispositions du présent traité forment un ensemble et n'admettent pas de séparation. » Dès lors, nulle des parties contractantes n'a le droit de toucher à aucune disposition du traité sans compromettre son existence entière.

Inutile, croyons-nous, de transcrire ici les termes des conventions du 20 mai 1843, qui ont pourvu à l'exécution des traités que nous venons de citer. Disons seulement que les dispositions de ces conventions sont aussi précises et aussi formelles que les articles des traités qui leur ont donné naissance.

Enfin, l'article 4 du traité conclu, le 12 mai 1863, entre la Belgique et les Pays-Bas pour le rachat du péage de l'Escaut, stipule : « Il est entendu que la capitalisation ne portera aucune atteinte aux engagements qui résultent pour les deux États, des traités en vigueur en ce qui concerne l'Escaut. »

Telles sont les dispositions des traités, le texte est clair; l'intention des parties contractantes évidente.

Pour mettre mieux encore cette intention en lumière, remontons plus haut.

Dans le récit de la négociation hollando-belge, du 15 juillet 1833 au 15 novembre de la même année, récit fait à la Chambre des Représentants par le ministre des affaires étrangères, dans la séance du 4^{er} février 1839, on lit ce qui suit :

Séance de la Conférence de Londres du 21 juillet 1833 : « Ils (les plénipotentiaires néerlandais) furent d'accord que la navigation de l'Escaut devait être libre... mais ils demandèrent l'exclusion de la branche orientale de l'Escaut... 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 pouvait avoir lieu qu'avec des bâtiments de petite dimension, ne saurait être d'un grand intérêt pour la Belgique...

« 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... Arguant de ce fait, et rappelant les termes des dispositions finales du congrès de Vienne, qui stipule que le fleuve doit être libre, du point où il devient navigable jusqu'à la mer,

la conférence se déclare hors d'état de souscrire à la demande des plénipotentiaires néerlandais, tout en réservant cette question à une discussion avec les plénipotentiaires belges. »

Cette discussion n'eut pas lieu; la Conférence maintint sa décision; le plénipotentiaire belge la fit consacrer dans des explications qu'il demanda et le traité mit le sceau à cette interprétation.

Nous lisons, en effet, dans le compte-rendu de la séance de la Conférence du 29 juillet 1855, à laquelle les plénipotentiaires belges assistaient, le paragraphe suivant : « Ils (les plénipotentiaires belges) entendent par navigation de l'Escaut les deux branches principales de ce fleuve, connues sous le nom d'Escaut oriental et occidental. »

Et la Conférence admit, sans l'ombre d'observations, cette interprétation qui, nous venons de le voir, d'ailleurs, était la sienne.

Dans sa note aux plénipotentiaires des Puissances du 14 avril 1859, M. Van de Weyer s'exprime comme suit :

8. « La Conférence ayant eu pour but d'assurer le droit de naviguer sur l'Escaut, il est évident que ce droit emporte celui de stationner librement, dans toutes les eaux du fleuve et de ses embouchures. Si la conférence n'a pas exprimé ces conséquences du droit, c'est qu'elles ressortaient et du principe et des règles générales du droit des gens : les nier, serait nier le principe même. C'est donc dans cet esprit que devra être rédigé le règlement général, acte important qui doit servir de complément à l'article 9. »

Et la Conférence répond le 18 avril 1859 :

« 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 . . . , et il n'est pas à prévoir qu'aucune contestation puisse s'élever sur cet objet, qui pourra, du reste, être plus positivement déterminé par le règlement. »

C'est ce que les règlements n'ont pas manqué de faire.

Ce n'est donc pas en 1846 que la prétention hollandaise est née; elle date des premiers temps de la séparation. Vaincue par les traités, la Hollande retourne à ses premières pensées et, sous prétexte d'établir un chemin de fer, qui peut être construit sans barrer les voies navigables, elle méconnaît les engagements positifs qu'elle a pris envers nous et envers le commerce du monde entier.

Sur quels principes se base le cabinet de La Haye, pour légitimer la résurrection de sa prétention si solennellement condamnée?

La Hollande invoque tout à la fois sa souveraineté sur les eaux intérieures et le paragraphe 8 de l'article 9 du traité du 19 avril 1859.

Nous admettons volontiers la souveraineté de la Hollande, mais cette

souveraineté doit pourtant être circonscrite dans ses limites. Or, cette souveraineté n'est pas absolue quant à l'Escaut et à ses embouchures; elle est frappée d'abord d'une servitude générale de droit public au profit de toutes les nations. Elle est grevée, au bénéfice de la Belgique, de servitudes spéciales acquises à titre onéreux.

Le droit de souveraineté est susceptible de degrés divers. Il est plus ou moins étendu.

Il nous est loisible d'établir, dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage que *nous jugeons nécessaires*; — Le régime du fleuve tout entier est soumis à une surveillance commune; — Les Belges ont le droit de pêcher dans l'Escaut; — Nous avons le droit de naviguer sur toutes les branches de l'Escaut. — Ce sont bien là des restrictions posées au droit de souveraineté des Pays-Bas.

L'argument tiré du droit de souveraineté est donc sans valeur.

Examinons maintenant la solidité de l'appui que le gouvernement néerlandais croit trouver dans le § 8 de l'article 9 du traité du 19 avril 1839.

Nous venons de voir que la navigation de l'Escaut oriental et du Sloe est assurée aux relations entre la Belgique et le Rhin.

Dans l'état ordinaire, en vertu des principes généraux du droit, celui qui doit une servitude n'est pas tenu à faire les ouvrages que nécessitent l'usage et la conservation de cette servitude; il doit simplement souffrir l'exercice de la servitude et permettre à celui qui en jouit de faire, à ses frais, les travaux que réclament son usage et sa conservation. Par conséquent, en vertu des principes généraux, si les voies navigables dont nous nous occupons devenaient impraticables, la Hollande n'aurait à faire aucune espèce de travaux pour y suppléer ou pour en rétablir la navigabilité. Ce serait à la Belgique à les faire de ses deniers.

Or, qu'a fait la Conférence dans le cas actuel? Elle a statué que si des événements naturels venaient à rendre impraticables ces voies de navigation, les Pays-Bas devraient assigner à la navigation belge d'autres voies *aussi sûres et aussi bonnes et commodes*, en remplacement des voies devenues impraticables. Mais là ne s'est pas bornée sa sollicitude; craignant que la Hollande ne cherchât à arriver indirectement au but qu'elle avait vainement tenté d'atteindre directement; pensant que nos voisins du nord pourraient bien, par certains travaux d'art, par exemple, par des prises d'eau ou en détournant des cours d'eau, chercher à rendre impraticables les voies qu'ils nous livraient à regret, la Conférence décida que si de semblables travaux étaient faits, la Hollande, payant sa faute, devrait nous fournir des voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes.

Comment la Hollande interprète-t-elle cette clause qui est une aggravation exceptionnelle de sa servitude? Elle l'interprète en faveur de ses

projets que condamnent les traités. « Je puis, dit-elle, barrer l'Escaut oriental et le Sloe, puisque la Conférence a prévu les travaux d'art, et par conséquent les barrages. — Je veux bien vous donner d'autres voies, mais, ces voies, je les créerai à mon gré, et, en vertu de ma souveraineté, c'est à moi à décider si elles sont aussi sûres et commodes. »

C'est là un raisonnement boiteux à tous égards. Nous avons vu que la Conférence a voulu maintenir la liberté de la navigation de l'Escaut oriental, elle a consacré en faveur de la Belgique l'usage des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin telles qu'elles existent. Et l'on oserait soutenir que, dans l'article même qui exprime sa volonté, la Conférence aurait donné le moyen de violer ses prescriptions? Cela est évidemment absurde. On veut tourner contre la Belgique une clause qui, à toute évidence, a été insérée au traité en sa faveur.

Et, d'ailleurs, le § 8 ne distingue pas entre l'Escaut occidental, l'Escaut oriental et le Sloe. Il serait donc loisible à la Hollande de supprimer la navigation de l'Escaut occidental et de remplacer le fleuve par un canal? Ce raisonnement du cabinet de La Haye conduit droit à l'absurde.

Mais la prétention de la Hollande fût-elle aussi fondée qu'elle est insoutenable quant au fond, encore faudrait-il que la Belgique fût consultée sur les voies nouvelles à fournir.

Ce n'est pas à celui qui doit souffrir une servitude à la remplacer suivant son bon plaisir; c'est à celui qui en jouit à accepter, s'il le juge à propos, la servitude nouvelle par laquelle on veut remplacer l'ancienne. Cela est élémentaire. Donc, en tout état de cause, il faut une convention internationale.

J'ai hâte de dire qu'à mon avis, le gouvernement du Roi ne pourrait pas accepter seul la négociation de cette convention avec les Pays-Bas. Sa réponse au gouvernement hollandais devrait être celle-ci : « Les stipulations des traités sont précises et concordantes; je m'en tiens à mon droit. Vous pouvez faire votre chemin de fer en respectant les traités, respectez-les. »

Je crois donc que, poussé par un louable mais trop ardent désir de conciliation, le gouvernement belge a été plus loin déjà qu'il ne devait aller. — Il devait se tenir sur le terrain du droit et ne pas se placer ni se laisser entraîner sur le terrain des faits.

Une négociation ayant pour objet de consacrer les prétentions de la Hollande, ne saurait être suivie par la Belgique; elle introduirait, en effet, dans le droit public, une modification qui intéresse toutes les nations. — La Hollande, par sa conduite viole donc non-seulement les engagements qu'elle a contractés envers nous et envers les Puissances signataires des traités de 1859, elle viole encore le droit des gens.

III

En présence des principes que je viens de poser et qui me paraissent incontestables, il n'y a pas lieu de s'arrêter aux efforts faits par la Belgique dans de longues, patientes et laborieuses négociations pour obtenir des garanties matérielles; ces efforts sont faits en pure perte, et si même nous pouvions réussir, nous deviendrions complices d'un outrage aux engagements qui ont été pris envers les Puissances aussi bien qu'envers nous. L'avis des ingénieurs étrangers est complètement inopérant, il doit être décliné par une exception d'incompétence. Il ne s'agit pas ici d'une question technique, il s'agit d'une question exclusivement diplomatique, d'une question de pur droit international.

Dès l'instant où le gouvernement a acquis la conviction que le cabinet de La Haye veut absolument manquer de respect aux traités, il ne reste à la Belgique que deux moyens : l'argument suprême des peuples, ou l'appel des Puissances en garantie des stipulations dont elles nous ont assuré la jouissance.

La réalisation des projets de la Hollande n'est donc possible que si la Belgique et l'Europe renoncent à leur droit et consentent à en recevoir l'équivalent.

Dans ce cas, il faudra que la renonciation soit consacrée par un traité, et ce traité devrait offrir, à coup sûr, au commerce et à la navigation, des assurances complètes et par conséquent un peu plus sérieuses que le bon vouloir spontané du gouvernement des Pays-Bas.

Le droit étant bien établi, toutes les objections du cabinet de La Haye tombent l'une après l'autre. — Les projets de Napoléon I^{er} et de Guillaume I^{er} ne prouvent rien; leurs augustes auteurs n'étaient pas liés par des traités.



