

1867
Broch.
16

RÉPONSE
À
UN DIPLOMATE BELGE
PAR L'AUTEUR
DE LA BROCHURE INTITULÉE
À PROPOS DU BARRAGE
DE L'ESCAUT

Broch. 1867:16

2
Tog

LIBRARY
OF THE
MUSEUM

1871

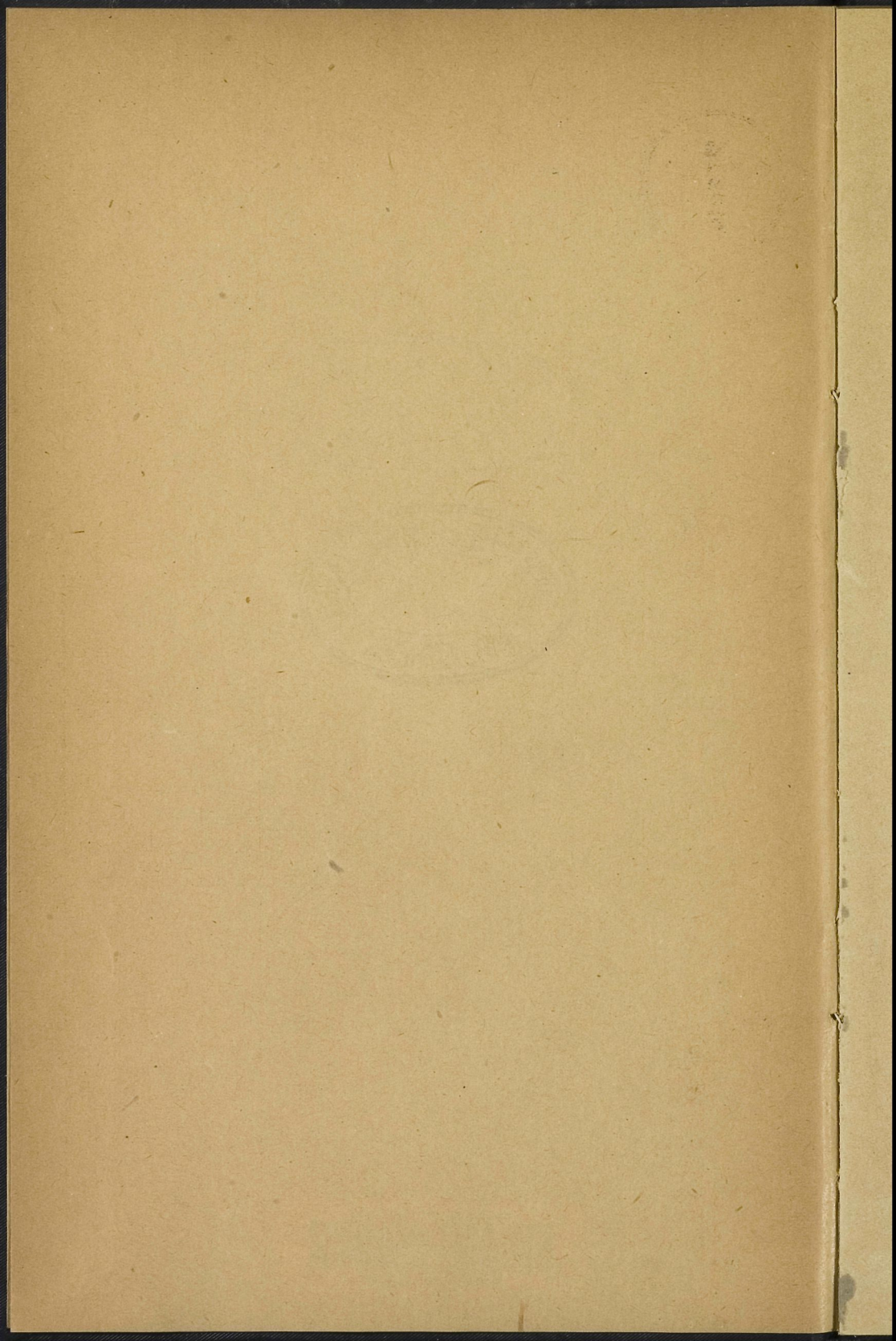
BIBLIOTHEEK VAN HET VREDESPALEIS

090000 0620678 4

4

BIBLIOTHÈQUE
DU PALAIS
DE LA PAIX

~~MINISTERIE VAN BUITENLANDSE
ZAKEN
BIBLIOTHEEK~~



74

RÉPONSE À UN DIPLOMATE BELGE.

184/36- (112.106)
B.

Q/3513

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

RÉPONSE

9671*

à

UN DIPLOMATE BELGE

PAR L'AUTEUR DE LA BROCHURE INTITULÉE

À PROPOS DU BARRAGE DE L'ESCAUT



LA HAYE
MARTINUS NIJHOFF.

—
1867

BIBLIOTHÈQUE
DU PALAIS
DE LA PAIX

Ministerie v. Buitenland
Bibliotheek

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 16 Février dr, Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique a déclaré que la brochure que j'ai publiée au sujet de la question du barrage de l'Escaut Oriental, contenait de graves inexactitudes.

Je regrette que Monsieur Rogier n'ait pas pris la peine de les spécifier et je crois pouvoir abandonner hardiment aux lecteurs impartiaux des documents déposés à la Chambre des Représentants le soin de décider si ce reproche est mérité.

Mais un autre s'est chargé de relever ces prétendues inexactitudes dans un écrit qui abonde tellement en personnalités, que je me plais à croire que Monsieur Rogier, contre lequel je ne me suis permis aucune expression malveillante et dont je n'ai même mentionné le nom que pour constater que c'était lui qui avait pris l'initiative des relations intimes entre les deux pays, n'en aura pas eu connaissance avant sa publication.

Je crois au dessous de ma dignité de répondre à ces personnalités. Dans l'état où se trouve actuellement la question, j'aurais même cru inutile de m'occuper d'arguments qui ont été réfutés d'avance, et dans la correspondance soumise à la Chambre des Représentants, et dans les écrits

publiés en dernier lieu dans les Pays-Bas, si ce n'était que la brochure en question contient certaines assertions nouvelles et énonce quelques faits, qui pourraient acquérir quelque valeur aux yeux de l'opinion publique par suite de la connaissance des sources officielles que l'on doit supposer de la part de l'auteur, et au sujet desquelles il me paraît utile de ne pas la laisser s'égarer de nouveau.

Je me bornerai donc à indiquer ces quelques points et à relever certaines contradictions, d'après lesquelles on pourra juger de la valeur des arguments qu'on oppose à ceux qui ont été allégués pour établir le bon droit des Pays-Bas.

Je me permettrai seulement une observation. C'est que si, en faisant connaître à l'étranger la vérité au sujet d'une question qui intéresse mon pays, et par rapport à laquelle on avait répandu les appréciations les plus erronées, je crois avoir obtenu l'approbation de mon Gouvernement, l'indication de mon nom et de mon titre n'a pas eu pour but de me mettre sous l'égide du Ministre des Affaires Etrangères, mais de suivre simplement un principe que j'ai toujours professé, savoir : qu'il vaut mieux assumer la responsabilité entière de ses actes et de ses écrits, que de se couvrir du manteau de l'anonyme, afin de lancer contre ses adversaires des personnalités blessantes.

La première partie de la brochure est destinée à prouver qu'en vertu des principes établis par le Congrès de Vienne les Pays-Bas sont tenus à ne pas apporter d'entraves à la navigation de l'Escaut.

Personne ne l'a jamais nié, et l'auteur aurait pu s'épargner cette peine, puisque, malgré ses tentatives pour insinuer le

contraire, il sait parfaitement bien que jamais il n'a été question, ni du barrage de l'Escaut Occidental, ni de quelque autre ouvrage pouvant entraver la navigation de ce fleuve, ni du rétablissement de quelque autre des privilèges inhérents au droit de souveraineté dont fait mention la réponse de la Conférence de Londres du 4 Janvier 1832 citée par l'auteur et auxquels les Pays-Bas ont renoncé en vertu de leur participation aux traités de 1815 et de 1839.

Ce que soutient la Néerlande, c'est que les principes établis dans ces traités ne sauraient entraîner ni l'abandon du droit de construire dans une de ses eaux intérieures qui aboutit au fleuve commun les ouvrages qui lui paraissent nécessaires et au sujet desquels elle est convaincue qu'ils ne nuiront pas à la navigabilité de ce fleuve ni l'obligation de subordonner l'exécution de ces travaux aux convenances des autres Etats riverains.

Sauf dans certains cas, spécifiés fort soigneusement (art. 109—112 de l'acte final du congrès de Vienne) aucune action préventive n'a été admise dans les rapports des puissances riveraines entre elles. L'art 108 cité par l'auteur et tronqué par lui à dessein ne se rapporte évidemment qu'à la confection de commun accord d'un réglément de navigation. Voici le texte entier du dit article: « 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. »

Mais, dit-il, la distinction que vous faites entre l'Escaut Occidental et l'Escaut Oriental est arbitraire. Il est prouvé qu'anciennement c'était le bras appelé Escaut Oriental qui

était la véritable continuation de l'Escaut, et au surplus les traités ne font aucune distinction entre les deux bras du fleuve.

Au premier argument je répondrai que, comme nous ne faisons pas ici de l'archéologie, il est fort peu important de savoir quel était anciennement le cours de l'Escaut et qu'il s'agit uniquement de définir la situation du fleuve à l'époque de la conclusion des traités de 1815 et de 1839.

Or on ne voudra pas plus soutenir que l'Escaut Oriental est de nos jours la continuation de l'Escaut, qu'on n'a admis que le mince filet d'eau qui se jette à Katwijk dans la mer du Nord et qu'on appelle encore le Rhin, est la continuation de la grande voie fluviale connue sous ce nom et pour laquelle on a principalement créé les stipulations des art. 108—117 du traité de Vienne.

Quant à l'assertion que les traités ne feraient aucune distinction entre les deux bras du fleuve, toute la seconde partie du travail de Monsieur le diplomate Belge est consacrée à prouver le contraire et pour ne pas fatiguer mes lecteurs par des citations, je les engage simplement à relire les articles du traité de 1842, reproduits dans la brochure et dans lesquels il est justement établi que l'Escaut Oriental est une des *eaux intermédiaires*, dont la navigation est garantie à la Belgique et que le gouvernement Néerlandais est tenu de remplacer au cas où elles deviendraient impraticables. Du reste l'argument suivant est concluant. L'art. 9 du traité du 19 avril 1839 stipule que la conservation des passes de *l'Escaut* sera soumise à une surveillance commune, laquelle sera exercée par des commissaires nommés de part et d'autre. — Eh bien, dans les traités de 1842 et de 1843, traités que j'aurais, au dire de l'auteur, passés sous silence parcequ'ils seraient favorables aux prétentions de la Belgique, on a établi que cette surveil-

lance serait circonscrite aux passes de l'*Escaut Occidental* et, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, une pratique constante de 24 années est venue confirmer cette interprétation.

L'auteur semble trouver absurde l'idée que les Pays-Bas se seraient engagés par le traité concernant le rachat du péage de l'Escaut à ne jamais rétablir ce péage. Que pense-t-il alors de l'art. 1, § 2 du dit traité, dans lequel il est dit en termes bien clairs que les hautes parties contractantes prennent acte de la déclaration faite au nom de S. M. le Roi des Pays-Bas que *ce péage ne pourra être rétabli sous une forme quelconque*.

Ensuite il revient sur la thèse soutenue par la Belgique d'après laquelle le péage imposé aux navires *étrangers* aurait été une compensation pour les avantages commerciaux stipulés en faveur de la *Belgique*. C'est encore ce même traité de 1842 qui se chargera de répondre à cet argument. L'art. 63, également cité par l'auteur, dit au § 1 : « Les capitaux à transférer et les rentes à inscrire à charge de la Belgique, en vertu des §§ 1 et 4 de l'art. 13 du traité du 19 avril 1839 se composeront comme suit : 1°. d'une rente globale et inaliénable de 400.000 florins des Pays-Bas à inscrire au profit du Gouvernement Néerlandais avec jouissance du 1 Janvier 1843, *la dite rente représentant le prix des avantages de navigation et de commerce assurés à la Belgique par le traité du 19 Avril 1839.* »

Il est donc manifeste que c'est cette rente de 400.000 fl. qui représente le prix des avantages commerciaux accordés à la Belgique et non le péage de l'Escaut, et en présence de la clarté de l'article qui précède il me semble qu'il est bien inutile d'aller chercher dans les protocoles de la conférence de Londres une réfutation ultérieure de la thèse belge.

En général le gouvernement Belge a invoqué, dans presque toutes les contestations qui se sont élevées entre les deux pays, contre le texte précis des traités les intentions présumées de la conférence de Londres, et l'auteur de la brochure me reproche à son tour de ne pas tenir compte des négociations antérieures à la conclusion du traité de 1839, voir même de les ignorer complètement. — Il est temps d'élever une protestation contre un système qui, outre qu'il est contraire à la règle de droit privé et public qu'il n'y a lieu de recourir à des interprétations tirées des délibérations sur les lois que là ou le sens de ces lois est douteux, méconnaît complètement le caractère de la conférence et l'esprit qui a présidé à ses délibérations.

Le rôle de la conférence de Londres était celui d'une médiatrice, non celui d'un tribunal ou d'un arbitre. Une fois la nécessité de la séparation des deux pays admise, il y avait trois parties bien distinctes, la conférence, les Pays-Bas et la Belgique, qui traitaient d'égal à égal et dont l'accord était exigé afin d'établir les bases de cette séparation. L'accord de la conférence et d'une des deux parties seulement était par conséquent insuffisant pour donner force obligatoire à ses décisions et quand même la conférence eût admis les principes revendiqués par la Belgique, du moment que les Pays-Bas ne se sont pas soumis à ces décisions ils ne peuvent pas se considérer liés par elles. Que dirait la Belgique si marchant sur ses traces nous nous fondions sur les engagements pris par elle dans son traité du 15 Novembre 1831 avec les Puissances médiatrices pour exiger qu'elle se chargeât du paiement d'une rente de 8 millions de fl. au lieu des 5 millions stipulés en 1839. D'ailleurs il est notoire que dans l'intervalle qui sépare les premières négociations et la conclusion du traité de 1839 l'opinion de la conférence relativement à plusieurs questions

s'est modifiée dans un sens favorable aux Pays-Bas. Ce traité était un compromis entre les exigences des différentes parties et on peut admettre hardiment que là où il s'écarte des prémisses posées par la conférence au début de la négociation ou des exigences formulées par la Belgique c'est que l'on a adopté les principes soutenus par les Pays-Bas.

Revenons maintenant à la brochure et parlons de l'art. 13 du traité de 1839 concernant la route par Sittard et des difficultés que le Gouvernement Belge aurait éprouvées de la part de celui des Pays-Bas pour la mise en pratique des dispositions de cet article. A ce sujet je me bornerai à faire l'observation suivante. S'il est vrai que de la part des Pays-Bas il a été soutenu que la Belgique n'avait pas le droit d'établir un pont fixe sur la Meuse et que le Gouvernement Néerlandais n'a pendant longtemps pas cru devoir faire de concession sur ce point pour des raisons stratégiques, dans la dernière communication qu'il a adressée, en date de 14 Juin 1865, à ce sujet au Cabinet de Bruxelles, il a déclaré, tout en maintenant son opinion antérieure quant au point de droit, qu'il était disposé, par égard pour les relations amicales qui existent entre les deux pays, au cas où une demande de concession en due forme pour la construction d'un chemin de fer destiné à traverser le canton de Sittard lui serait faite, à prendre en sérieuse considération la possibilité d'admettre la construction d'un pont fixe sur la Meuse à tel endroit qui serait proposé ou bien à tout autre endroit quelconque. — A dater de cette époque aucune demande en concession de ce genre ne lui a été adressée. Je dirai plus, depuis l'avènement du Comte de Zuylen cette question n'a fait l'objet d'aucune communication de la part du Gouvernement Belge et à en juger par les témoignages de bon vouloir que le Cabinet actuel a donnés à la Belgique, il est à supposer que si une de-

mande en concession sérieuse lui avait été adressée, il n'aurait pas hésité à la prendre en bienveillante considération.

Quant à l'assertion émise par l'auteur que les 400,000 florins représenteraient également le prix de la communication par le canton de Sittard stipulée en faveur de la Belgique, je crois qu'il serait bien embarrassé d'en prouver l'exactitude.

L'auteur traite ensuite la question de l'établissement d'un pont sur l'Escaut Oriental en remplacement du barrage qu'on est en train de construire et s'étonne de ce que j'aie assuré qu'un tel pont entraînerait trop de frais et serait sujet à de trop grandes difficultés techniques pour que le Gouvernement osât en faire la proposition aux Etats Généraux. — Pour ne pas fatiguer mes lecteurs de considérations techniques qui sont plutôt du domaine des hommes de l'art ou de calculs arides je me bornerai à indiquer la difficulté pratique suivante, laquelle prouvera suffisamment, je l'espère, l'impossibilité dans laquelle se trouveraient les Pays-Bas, quand même ils désireraient le faire, de suivre à cet égard les conseils de la Belgique. — Pour qu'une communication par chemin de fer puisse atteindre son but il faut que le départ des trains ait lieu à jour et à heure fixe. Or quiconque a fait usage des bateaux à vapeur de Rotterdam à Anvers sait que les heures de départ de ces bateaux à vapeurs varient journellement et que l'administration est obligée de les annoncer à l'avance tous les mois. — Ces changements sont la conséquence de la marée que les navires doivent attendre pour traverser l'Escaut Oriental et qui varie tous les jours. Il y aurait donc là en présence deux intérêts opposés, celui de la navigation et celui du chemin de fer. Ou bien le passage des trains aurait lieu à heure fixe et alors ils devraient coïncider souvent avec l'heure de la marée, ce qui empêcherait les navires d'en profiter et retarderait notablement leur voyage,

ou bien ce serait le passage des trains qui devrait être subordonné à la marée, et tout le monde comprend que dans ces conditions un chemin de fer ne saurait exister.

Un mot au sujet de la lettre de M. Piercot. Sans aller aussi loin que les Journaux Belges qui en ont nié l'existence, l'auteur affirme qu'il s'agit d'une lettre de recommandation privée, étrangère à la pensée du barrage. Si M. le diplomate Belge consent à lever le mystère qui plane sur son nom, il pourra venir se convaincre au Ministère des affaires Etrangères que la pièce en question est une lettre portant en tête *Ministère de l'Intérieur, adressée au Baron Gericke, Ministre des Pays-Bas à Bruxelles*, et contenant une recommandation en faveur des demandeurs en concession du chemin de fer de Flessingue à Venlo, lequel chemin de fer, comme ne pouvait pas l'ignorer M. Piercot, comprenait l'endigement de l'Escaut oriental.

L'auteur soutient toujours que les canaux de Sud-Bevelande et de Walcheren ne peuvent pas servir d'équivalent aux voies qui seront supprimées. En présence de la préférence accordée par les intéressés au nouveau canal, je crois qu'il est inutile de s'appesantir sur ce point. Mais, dit on, la moitié des embarcations qui traversent le canal, appartient au batelage hollandais. Quel meilleur argument pourrait on alléguer pour prouver que les craintes de la Belgique ne sont pas fondées? Car, si le batelage hollandais a plus ou autant d'intérêt que le batelage belge à la conservation de la communication entre l'Escaut et le Rhin, n'est il pas absurde de penser que le Gouvernement Néerlandais sacrifierait un intérêt aussi important?

Quant aux frais de halage j'observerai qu'avec un vent favorable la navigation à voiles est parfaitement praticable, que les petits batiments se font tirer par leur propre

équipage, et qu'en tout cas la rapidité du voyage compense largement ces frais qui du reste sont fort modiques.

L'auteur semble mettre en doute l'exactitude des relevés concernant la navigation du canal publiés par le Staats-Courant. Il dit que tandis que toutes les embarcations qui passent par le canal sont indiquées dans ces relevés, pour le passage par l'Escaut Oriental on ne cite que les bâtiments déclarés à la douane de Bath. Je ne nierai pas qu'il y aura peut-être quelques barques de pêcheurs qui traversent l'Escaut Oriental sans être inscrites à la douane et qu'en ce moment surtout il y aura une certaine quantité d'embarcations hollandaises non indiquées dans les listes officielles qui sont employées à apporter les matériaux nécessaires pour la construction du barrage, mais en tout cas ces listes ne peuvent pas manquer d'être exactes pour ce qui concerne la navigation internationale, car tous les bâtiments allant d'Anvers au Rhin ou vice versa doivent passer par Bath.

Parmi les inconvénients qui doivent résulter de la construction des barrages l'auteur cite l'oblitération de la rade de Rammekens, refuge indispensable aux bâtiments retenus par les vents contraires dans les embouchures de l'Escaut. — S'il est tant soit peu au fait de la navigation de l'Escaut il saura que cette rade n'existe plus depuis longtemps.

L'auteur parle ensuite des travaux exécutés par la Belgique dans l'Escaut et dans la Meuse. Il nie que les saignées pratiquées à l'Escaut en amont d'Anvers auraient eû pour résultat de nuire à la navigabilité du fleuve. — Comme ce démenti n'est pas à mon adresse mais à celle des ingénieurs belges qui ont affirmé le fait auquel j'ai jait allusion je leur abandonnerai le soin de répondre à leur compatriote.

Pour ce qui est de la Meuse c'est différent. Ayant suivi

les différentes phases de cette affaire je suis à même de rappeler à l'auteur, qui prétend « que la Belgique ne demande pas autre chose à la Hollande que de se prêter, dans l'affaire de l'Escaut, à des concessions analogues à celles qu'elle a faites elle-même pour la Meuse, » que, quoique les dommages causés par les irrigations de la campagne et par les travaux exécutés dans la Meuse eussent été dûment constatés, la Belgique n'a tenu aucun compte pendant des années des réclamations de la Néerlande; que chaque protestation du Gouvernement Néerlandais était suivie d'une nouvelle adjudication de travaux sur le territoire belge et que ce n'est que lorsque le réseau de canaux entre la Meuse et l'Escaut fût à peu près achevé que la Belgique consentit à se prêter à des mesures destinées à obvier aux inconvénients signalés, et je repète, non pour récriminer, mais pour faire un appel à la loyauté de la Belgique: pourquoi exigerait-elle maintenant ce qu'elle nous a refusé alors?

En parlant des faits qui ont caractérisé les négociations dans les derniers temps l'auteur traite principalement deux points, savoir: l'adjudication faite par le Gouvernement Néerlandais des travaux du barrage avant de savoir le résultat de l'enquête à faire par la commission mixte, et la parfaite innocence des démarches faites par le gouvernement Belge afin de nous imposer le jugement d'une commission d'ingénieurs étrangers.

Quant au premier point, je répondrai qu'en examinant toutes les pièces échangées entre les deux Gouvernements il serait bien en peine d'en indiquer une seule dans laquelle il serait question de notre acquiescement à un pareil engagement; au contraire la dépêche du 2 Juillet, qui se trouve parmi les pièces déposées à la Chambre des Représentants rend compte des raisons qui ont empêché le Gouvernement Néerlandais de consentir à différer l'adjudication des ouvrages projetés.

Pour ce qui est du second point, je crois qu'en présence des résultats qu'ont eus jusqu'ici les démarches du Gouvernement Belge auprès des cours de Paris, de Londres et de Berlin, il serait peu généreux de notre part de nous appesantir sur cet incident.

Après avoir reproduit les bruits absurdes propagés par les journaux concernant la réception des ingénieurs étrangers à coups de canon l'auteur termine en se récriant sur l'accueil qui a été fait dans les Pays-Bas à ces ingénieurs. Je suppose qu'en Belgique on ne se sera pas conduit d'une autre manière envers des délégués envoyés par des Puissances amies pour accomplir une mission privée de leurs Gouvernements, mais en tout cas les facilités accordées dans les Pays-Bas aux ingénieurs en question sont la meilleure réponse que l'on puisse donner à l'argument qui formait *l'ultima ratio* des réclamations Belges et d'après lequel les Pays-Bas se seraient opposés à l'immixtion des étrangers dans la question parce qu'ils n'osaient pas affronter leur jugement.

Mais je m'aperçois que la réfutation de ces quelques points m'a conduit plus loin que je ne l'aurais désiré. J'en demande pardon à mes lecteurs et je n'ajouterai que la question suivante. Lequel des deux a rendu à la Belgique un plus grand service, celui qui en développant simplement les faits, sans allusion blessante pour personne, a taché de dissiper les appréhensions de la Belgique et de rendre par là à son Gouvernement plus facile le retour à une politique plus conforme à ses intérêts, ou bien celui qui en évoquant de vieux souvenirs et de vieilles rivalités ensevelies dans l'oubli s'est plu à jeter un levain de discorde qui, nous l'espérons cependant, ne changera en rien les dispositions actuelles des deux peuples l'un envers l'autre ?

