

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 FÉVRIER 1874.

INSTALLATIONS MARITIMES

DU

PORT D'ANVERS⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE⁽²⁾, PAR M. DE DECKER.

MESSIEURS,

Depuis le jour où le premier empire français dota Anvers des quais qui bordent la rive droite de l'Escaut, aucun des Gouvernements qui se sont succédé en Belgique, jusqu'en 1870, ne conçut la pensée d'une transformation d'ensemble ayant pour objet de reconstruire cette ligne de quais dans des conditions dignes des progrès de notre commerce maritime et des destinées auxquelles notre métropole commerciale est appelée.

Le roi Guillaume remit à la ville les quais à peine achevés pour s'affranchir de toute dépense de ce chef.

Depuis lors l'État se borna à les prolonger le long du Kattendyck ; ce complément s'exécuta d'une façon tellement défectueuse que, après s'être vu obligé de placer en avant du quai du Rhin des débarcadères en charpente, l'État a dû décréter la reconstruction, sur un nouvel alignement, de cette œuvre à peine achevée et déjà menaçant ruine.

(1) Projet de loi, n° 66.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. VAN ISEGHEM, VAN OVERLOOP, COREMANS, DE DECKER, LE HARDY DE BEAULIEU et JACOBS.

Dans la séance du 5 mai 1870; notre regretté collègue, M. Gerrits, attirait l'attention de la Chambre sur tout ce qui se rattache aux quais d'Anvers :

« Dans ces derniers temps, disait-il, la science des constructions hydrauliques a fait des progrès notables.

» Au moyen de fondations tubulaires qui sont mises en usage, par exemple pour l'établissement du pont du Moerdyk, on obtient des garanties certaines de stabilité.

» En mettant ce système à profit, on pourrait construire des murs dans la rivière même.....

» L'examen de cette question est d'autant plus opportun que la situation se complique d'un danger sérieux.

» Depuis l'existence des quais nouveaux, il se forme, non loin de ceux-ci, à la hauteur du Canal aux Charbons, sur presque toute la largeur de la rivière, un banc de sable; on a déjà constaté qu'à marée basse, à certains endroits, il n'y a plus que 4^m20 d'eau.

» Si les causes agissantes aujourd'hui développent leurs effets, bientôt les grands navires de mer ne pourront plus passer cette barre.

» Il serait téméraire d'indiquer avec assurance les causes qui modifient le régime d'un fleuve. Toujours est-il que les courants du flux et du reflux ne sont plus parallèles devant les quais d'Anvers; ces courants se croisent, se neutralisent, et c'est aux points morts que se font avec le plus de facilité les dépôts de sable.

» Il est donc urgent de prendre des mesures, et ces mesures pourraient trouver leur application dans la reconstruction du quai du Kattendyk.

» Surtout il serait imprudent d'approuver le tracé des quais qu'aura à construire le docteur Strousberg, sans rattacher ces travaux à un plan d'ensemble.

» J'engage donc M. le Ministre des Travaux publics à faire examiner les questions qui concernent l'établissement des embarcadères et le régime du fleuve, non par un seul ingénieur, quelque capable qu'il soit, mais par une commission d'ingénieurs, qui réunirait les hommes les plus instruits et les plus compétents du pays.

» Les intérêts engagés sont assez graves pour que l'on prenne toutes les précautions possibles. »

Le 29 juillet 1870 le Ministre des Travaux publics, pénétré des idées développées peu auparavant par M. Gerrits, institua une commission chargée de dresser, sous réserve d'approbation, le plan d'ensemble des quais à construire et à reconstruire sur tout le développement de l'Escaut dans la traverse d'Anvers. L'arrêté du 29 juillet est ainsi conçu :

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Considérant que, dans l'intérêt du régime de l'Escaut, du commerce et de la navigation, il y a lieu d'arrêter un plan d'ensemble pour les quais à construire et à redresser éventuellement sur tout le développement de la rive droite du fleuve, dans la traverse d'Anvers, respectivement par l'État, la ville et le concessionnaire des terrains de la citadelle du Sud;

ARRÊTE :

ART. 1^{er}. Il est institué une commission spéciale chargée de dresser, sous réserve d'approbation, un plan d'ensemble des quais à construire ou à redresser le long de l'Escaut, à Anvers.

ART. 2. La commission émettra son avis sur toutes les questions qui se rattachent au tracé et au plan qu'il convient d'adopter pour les murs de quai à construire et à reconstruire éventuellement.

ART. 3. Cette commission est composée de la manière suivante :

Président :

M. Bernard, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées de la province d'Anvers;

Membres :

MM. Van Haverbeek, capitaine de vaisseau;
 Stessels, lieutenant de vaisseau, hydrographe;
 De Boninge, inspecteur du pilotage;
 Van Bever, ingénieur de la ville d'Anvers;
 Bataille, ingénieur du concessionnaire des terrains de la citadelle du Sud.

ART. 4. Les opérations sur le terrain pour l'accomplissement de la tâche confiée à la commission seront exécutées par les soins de l'administration des ponts et chaussées.

Expédition du présent arrêté sera adressée à l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la province d'Anvers, qui est chargé d'en assurer l'exécution. Pareille expédition sera transmise au Ministre des Affaires Étrangères, à l'administration communale d'Anvers et au concessionnaire des terrains de la citadelle du Sud, aux fins de notification du présent arrêté aux membres de la commission qui relèvent respectivement d'eux.

Bruxelles, le 29 juillet 1870.

V. JACOBS.

Un second arrêté du 16 août adjoignit M. l'inspecteur général Maus à la commission et lui en conféra la présidence.

La commission se mit à l'œuvre et élaborâ le projet qui lui était demandé. Le rapport de cette commission est reproduit ci-après (Annexe A).

Le Gouvernement posa le premier jalon dans la voie de l'exécution du plan d'ensemble proposé par la commission, en imposant au docteur Strousberg l'obligation de s'y conformer pour la partie des quais comprise entre la batterie St-Michel et le nouveau front de la grande enceinte.

L'arrêté royal du 5 mai 1871, approuvatif du plan du docteur Strousberg, décrète l'exécution intégrale du projet de la commission pour la partie sud des quais d'Anvers.

La loi du 27 juillet 1871 en fait autant pour la partie nord; un premier crédit d'un million de francs est accordé pour la reconstruction du quai du Rhin sur l'alignement proposé par la commission.

Restait la partie centrale des quais, qui se compose elle-même de deux subdivisions :

A. Les quais remis à la ville en vertu de l'arrêté royal du 20 avril 1819.

B. Le quai St-Michel, remis à la Société des chemins de fer du pays de Waes par l'arrêté royal du 15 janvier 1843, modifié par celui du 17 juillet 1847.

La longueur de ces divers quais est la suivante :

1° Quai Strousberg (sud)	1,200 mètres.
2° Quai Saint-Michel, } centre	120 —
3° Quais remis à la ville, }	1,400 —
4° Quai du Rhin (nord).	650 —
	<hr/>
TOTAL.	3,370 mètres.

En 1870, le Gouvernement ne s'occupait que des deux extrémités nord et sud; il réservait pour l'avenir le redressement de la partie centrale des quais.

Il courait au plus pressé : le sud n'avait pas de quai; au nord, le quai du Rhin se lézardait et menaçait de s'écrouler; le centre, bien que défectueux, pouvait attendre que les études eussent mûri davantage.

A la séance de la chambre du 21 juillet 1871, M. Bara exprima la crainte que le vote du crédit d'un million pour la reconstruction du quai du Rhin n'engageât le principe du redressement, aux frais de l'État, de toute la ligne des quais depuis l'écluse du Kattendyk jusqu'à la batterie Saint-Michel, dépense qu'il évaluait à 35 millions, et qui, d'après lui, n'incombait pas à l'État.

M. Jacobs, alors Ministre des Finances, lui répondit en ces termes :

« Les quais d'Anvers présentent une ligne fort irrégulière; sur un point même, appelé le *Werf*, il se trouve une avancée très-considérable. Nos ingénieurs hydrographes ont, depuis longtemps, reconnu que, par suite de l'irrégularité des quais, il se forme dans le fleuve des bancs de sable très-nuisibles à la navigation en rade d'Anvers.

» Pendant mon court passage au Département des Travaux publics, j'ai été amené, par suite d'interpellations antérieures formulées au sein de cette Chambre, à nommer une commission composée de spécialistes, pour déterminer quel serait le meilleur alignement à donner aux quais d'Anvers. Cette commission s'est inspirée du double intérêt de la navigation et du Trésor, de façon à ne pas nous entraîner à des dépenses trop considérables. Elle a terminé son travail, et celui-ci a obtenu l'approbation générale du corps des ponts et chaussées.

» Ce plan général comprend trois parties : au sud, les quais qui devront être construits par le docteur Strousberg. Le besoin d'établir prochainement

ces quais rendait plus nécessaire encore l'adoption d'un plan d'ensemble indiquant les travaux actuellement indispensables, et ceux que j'appellerai les travaux de l'avenir.

» A la suite des quais Strousberg, viennent les anciens quais; ce sont ceux qui ont été cédés par l'État à la ville d'Anvers.

» Enfin la troisième partie, le quai du Rhin, appartient à l'État.

» Le plan a été adopté en ce qui concerne les travaux à faire par le docteur Strousberg. Que coûtera cette partie des travaux? Je l'ignore et je n'ai nul intérêt à le savoir, puisque l'État n'a pas à intervenir.

» Quant à la partie centrale des quais, la dépense sera considérable; j'ai entendu parler d'une somme de douze millions; mais ceci est l'œuvre de l'avenir; cela n'est pas indispensable à présent.

» M. BARA. — Vous voyez!

» M. JACOBS, Ministre des Finances. — C'est évident; c'est l'idéal à atteindre un jour.

» M. BARA. — Et qui payera?

» JACOBS, Ministre des Finances. — On décidera cela quand on décidera l'exécution.

» *Voix à gauche* : Ah ! ah !

» M. JACOBS, Ministre des Finances. — Mais il ne s'agit pas de le construire ni aujourd'hui, ni demain.

» M. BARA. — Le principe serait résolu.

» M. JACOBS, Ministre des Finances. — En aucune façon. Si vous connaissiez les lieux, vous ne vous exprimeriez pas ainsi.

» Les quais à construire par le docteur Strousberg devront, en toute hypothèse, être construits dans l'alignement adopté par la commission.

» Au nord, le quai du Rhin, pour lequel les Chambres ont voté des crédits considérables, se lézarde; il a été reconnu que tant qu'on n'en modifierait pas l'emplacement, il serait exposé à des effondrements.

» On a décidé qu'il fallait avancer le quai du Rhin; en toute hypothèse, il faudrait reconstruire le mur lézardé; mais il vaut mieux, de l'avis des ingénieurs, établir ce quai sur l'alignement nouveau.

» Voilà donc les deux extrémités des quais d'Anvers.

» Le quai du Rhin donnera lieu à une dépense de 3 1/2 millions au maximum. (*Interruption.*) Il faudra 3 1/2 millions pour la partie des quais appartenant à l'État.

» M. WASSEIGE, Ministre des Travaux publics. — Au maximum.

» M. JACOBS, Ministre des Finances. — Ces deux parties se trouvant construites, la partie centrale peut rester indéfiniment dans la situation actuelle; les deux premières constructions sont indispensables au sud et au nord, et n'engagent pas le principe pour la partie intermédiaire; la Chambre sera libre de ne pas toucher aux quais appartenant à la ville. Quelle que soit la situation dans l'avenir, nous faisons une amélioration notable et une dépense indispensable.

» Maintenant qui, dans l'avenir, supportera cette dépense, de 12 millions peut-être, relative aux quais appartenant à la ville d'Anvers? Je ne vous donnerai que mon opinion, car je ne serai probablement plus au Départe-

ment des Finances le jour où cette question devra être tranchée. Dans mon opinion, il est juste que l'État et la ville interviennent chacun pour sa part; il y aura à faire des expropriations considérables et à construire le quai : eh bien, si, par exemple, l'État construisait le quai et si la ville se chargeait des expropriations, peut-être la dépense serait-elle répartie équitablement.

» Mais on ne se lancera dans l'opération que le jour où l'État et la ville d'Anvers seront d'accord sur la répartition de la dépense. En attendant, aucun principe n'est engagé; les deux extrémités doivent, en tous cas, se faire d'après les plans nouveaux : la première, par le docteur Strousberg; la seconde par nous. La partie centrale reste réservée; c'est une question d'avenir et, je le déclare, de lointain avenir. »

Des circonstances malheureuses et imprévues ont empêché jusqu'ici la réalisation du plan d'ensemble dans ses parties décrétées.

Le docteur Strousberg n'a pas entamé les travaux de son entreprise et s'est vu amené à céder son contrat; le quai du Rhin, mis en adjudication dans des conditions peu pratiques, n'a fait l'objet d'aucune soumission admissible.

Nous étions donc, en 1873, au même point qu'en 1871.

Il ne faut peut-être pas s'en plaindre.

L'exécution des deux extrémités du plan eût ajourné, comme l'indiquait M. Jacobs, à échéance plus ou moins lointaine le redressement des quais du centre. On ne l'eût vraisemblablement entamé qu'après avoir constaté les résultats des travaux entrepris au Nord et au Sud.

Le temps d'arrêt qui s'est produit a permis d'aborder à la fois le problème dans toutes ses parties; les idées ont eu le temps de mûrir et, il faut bien le reconnaître, les grands travaux publics, comme les gros emprunts, effrayent moins aujourd'hui le Gouvernement et les Chambres qu'il y a deux ans.

A force d'entendre parler de milliards, on se familiarise avec les millions.

Le Gouvernement tient à honneur de mettre Anvers à la hauteur des ports concurrents. Il lui a assuré une ligne directe sur l'Allemagne par Gladbach. Il assume la charge de la reconstruction des quais. Il se prêtera à toutes les combinaisons que pourra nécessiter l'extension des bassins sur la rive droite, au nord d'Anvers.

C'est dans cet ordre d'idées qu'il s'est mis en rapport avec l'administration communale et qu'après une laborieuse négociation, il a conclu le contrat du 16 janvier 1874; c'est dans le même but qu'il a assuié la prompte transformation de la citadelle du Sud par le contrat du 10 janvier 1874.

La Chambre est appelée à donner sa ratification à ces deux conventions.

Le projet de loi qui les approuve a été renvoyé à l'examen des sections, qui, toutes, y ont fait un accueil favorable.

Elles ont néanmoins exprimé le désir que de nombreuses questions fussent posées au Gouvernement.

La section centrale s'est approprié le plus grand nombre de ces questions; elle en a ajouté d'autres; leur texte, ainsi que celui des réponses qui y ont été faites, se trouve ici reproduit.

L'une des sections a insisté pour que l'on établisse aussi à Ostende des installations maritimes perfectionnées.

QUESTIONS.

1° Quelle est la somme qui reste disponible sur l'emprunt dernièrement contracté et sur les ressources créées par la loi du 29 avril 1873 ?

2° Si le pouvoir exécutif n'avait pas en 1819 le droit d'aliéner sans une loi les quais d'Anvers, n'avait-il pas celui d'en remettre irrévocablement l'administration à la commune d'Anvers ?

3° Est-ce par une concession irrévocable que l'usage d'une partie de ces quais (le quai S^t-Michel) a été donné par arrêté royal du 15 janvier 1845 à la Société du chemin de fer du pays de Waes ?

RÉPONSES.

La loi du 29 avril 1873 a autorisé un emprunt d'un capital effectif de . . fr. 240,000,000 »
Il a été négocié 183,850,000 »
Reste à émettre (effectif) . . 56,170,000 »

Les crédits alloués jusqu'à présent et imputables sur l'emprunt s'élèvent à fr. 225,635,000 »

SAVOIR :

1° Rente de 400,000 florins (capitalisation). . . . fr. 18,750,000 »
2° Maisons d'école 20,000,000 »
3° Travaux publics, etc. . . 186,750,000 »
4° Éclairage de l'Escaut . . 150,000 »
5° Palais de Justice 25,000 »
TOTAL ÉGAL fr. 225,635,000 »

Des projets sont présentés,

SAVOIR :

1° Palais de Justice 1,000,000 »
2° Travaux d'Anvers 2,000,000 »
ENSEMBLE. . . . fr. 228,635,000 »

Il ne resterait dès lors disponible que 11,565,000 »

pour absorber le chiffre de l'emprunt, soit fr. 240,000,000 »

La remise irrévocable et à perpétuité d'un domaine eût été une aliénation nullement ou mal déguisée. Alors comme aujourd'hui les pouvoirs du Gouvernement n'allaient pas jusque-là.

Dans une contestation relative à un domaine, il a été jugé que le bail donné pour plus de 9 ans par le roi des Pays-Bas excédait ses pouvoirs et qu'il était nul. (Voir *Belgique judiciaire*, 1872, p. 99).

De ce qu'aucun terme n'a été fixé, il ne résulte pas que la remise était irrévocable, mais bien au contraire qu'il dépend de l'État de reprendre sa propriété quand il le veut.

Nullement. Voici les faits :

L'article 1^{er} du cahier des charges de la concession de ce chemin de fer portait qu'à Anvers la station serait établie en face du débouché de la rue dite Canal au Beurre.

Par l'arrêté du 15 janvier 1845, la jouissance du quai Saint-Michel, depuis sa rue du Coude-Tordu jusqu'à la batterie Saint-Michel, fut cédée à la Société pour la durée de la concession afin d'y établir la station (voir *Pasinomie*, p. 90).

De vives réclamations surgirent de la part de la ville d'Anvers. Après deux années et demie de

QUESTIONS.

4° La section centrale désire avoir communication du dossier relatif à l'offre qui a été faite de ce quai à l'administration communale d'Anvers le 3 juin 1843, et au refus de la ville.

5° La section centrale demande communication du rapport de la commission des ingénieurs de 1870 qui a élaboré un plan d'alignement des quais de l'Escaut devant Anvers.

6° Elle demande si cette commission a été consultée à propos des modifications que le Gouvernement compte apporter à ce plan.

RÉPONSES.

débats, l'accord s'établit et fut consacré par l'arrêté du 17 juillet 1847 (*Pasin.* p. 350) qui restreignit l'espace donné en usage à la Société, et remit le surplus à la ville d'Anvers pour être régi et possédé aux mêmes conditions que les quais auxquels s'applique l'arrêté royal du 19 avril 1819.

Le préambule porte :

« Considérant que le terrain appartenant à
 » l'État qui doit être mis à la disposition de la
 » Compagnie du chemin de fer ne cessera pas
 » d'appartenir à l'État, devant seulement servir
 » pendant la durée de la concession du chemin
 » de fer à former une dépendance de la station
 » de celui-ci, et revenir ensuite à l'État avec
 » toutes les constructions que la Compagnie
 » concessionnaire y aura fait élever. »

Cette Compagnie était chargée de restaurer et d'entretenir le mur de quai.

En 1845 et 1847 le Gouvernement n'a donc pas conféré un droit de jouissance irrévocable, mais seulement une concession d'une durée déterminée et en vue d'une affectation spéciale à une station de chemin de fer.

Les pièces ci-jointes satisfont, dans la mesure du possible, à ce désir de la section centrale.

Il en résulte que la ville ne voulait pas faire la dépense de rétablir le mur de quai et demandait au Gouvernement d'exécuter cet ouvrage.

Il est constant :

1° Que la remise faite en 1820 à la ville d'Anvers était révocable;

2° Qu'elle ne comprenait pas le quai de St-Michel à partir de la rue du Coude-tordu;

3° Que la concession de l'usage de toute cette partie donnée, par l'arrêté de 1845, à la Compagnie du chemin de fer, a été restreinte à peu près à la moitié par suite des arrangements pris en 1847;

4° Qu'en 1847 la partie retirée à la Compagnie du chemin de fer a été remise à la ville, comme les autres quais l'avaient été en 1820;

5° Que la jouissance du restant n'est donnée au chemin de fer que pour lui servir de station, et que dès lors elle ferait retour au domaine si elle cessait d'être affectée à cet usage.

Cette pièce est ci-jointe en copie. Le tracé proposé par la commission est marqué sur le plan général d'Anvers remis à la section centrale.

Le mandat de la commission de 1870, comme elle-même le déclare, est accompli, épuisé. Le Gouvernement n'a pas cru qu'il fût convenable

QUESTIONS.

RÉPONSES.

7° Le nouvel alignement est-il définitivement adopté?

A-t-il été examiné tant au point de vue de la navigabilité générale du fleuve que du maintien des passes devant Anvers? Quels sont les avantages ou les inconvénients qu'à ce double point de vue le nouvel alignement présente par rapport à celui de la commission de 1870? La section centrale désire obtenir communication du nouveau tracé.

de la faire revivre où de lui demander de se déjuger, du moins en partie.

Le projet de loi tend à réaliser, en ce qu'il a d'essentiel, le projet de la commission des ingénieurs; régulariser le lit du fleuve, supprimer le Werf, diminuer la largeur du fleuve en amont, bâtir des quais ayant un mouillage suffisant, qui soient larges et bien outillés, diriger enfin l'action des forces naturelles de manière à améliorer la rade et à conserver ces améliorations, tels sont les points sur lesquels l'accord existe: mais le Gouvernement estime que, pour atteindre le but, il n'est pas nécessaire d'adopter absolument, en expropriant une partie de la ville d'Anvers, la courbe proposée par les ingénieurs entre la batterie St-Michel et un pont voisin de l'écluse du Kattendyk.

Non, il ne l'est pas.

Le Gouvernement fait préparer, à titre d'avant-projet, un plan qui sera lithographié et livré pendant un certain temps à l'étude et à la critique, non-seulement des ingénieurs et des savants, mais des hommes pratiques connaissant l'Escaut, à l'examen de l'administration communale d'Anvers, de la députation permanente, de la chambre de commerce, des négociants, des armateurs, de tous ceux en un mot qui peuvent jeter quelque lumière sur la grande et difficile question à résoudre. Après cette enquête générale, dans laquelle chacun pourra librement produire ses idées ou ses objections, le Gouvernement sera, sans nul doute, beaucoup mieux en mesure de prendre la décision la plus conforme aux intérêts du pays et à ceux du port d'Anvers, que s'il réunissait de nouveau la commission spéciale de 1870, ou formait une autre commission.

Simultanément et pendant que ce débat public, par les corps constitués, par la presse, par les hommes les plus compétents, suivra son cours, le Gouvernement pourra commencer, afin d'éviter d'inutiles pertes de temps, l'instruction de la partie technique, en s'adressant aux entrepreneurs les plus habiles, les plus capables, qui pourront concourir pour faire les travaux et proposeront les moyens d'exécution à la fois les plus économiques, les plus sûrs et les plus parfaits.

Des divers modes qu'il connaît, celui qui consiste à fonder sur piles creuses en maçonnerie (système des quais de la Clyde et d'autres) lui paraît préférable; il se peut qu'un autre, encore

QUESTIONS.

8° La suppression des expropriations au centre de la courbe ne sera-t-elle pas compensée par l'augmentation de la dépense que nécessitera la partie centrale du quai ?

Dans quelle proportion ?

RÉPONSES.

meilleur, soit présenté, comme il est possible que certaines sections soient utilement exécutables par un procédé moins dispendieux.

Les côtés de la question signalés par la section centrale (et ce ne sont pas les seuls) seront nécessairement examinés et discutés.

La section centrale recevra communication de cet avant-projet dès qu'il sera lithographié; il pourra d'ailleurs être distribué avant la discussion du projet de loi à tous les membres des Chambres.

Il est impossible de répondre avec certitude à ces questions.

On suppose d'abord qu'il y aura une courbe; le Gouvernement persiste à croire, comme il l'a dit dans l'Exposé des motifs, qu'un alignement droit est préférable, et il espère que l'étude définitive démontrera que telle est la meilleure solution.

On suppose en second lieu qu'il s'agit de supprimer les expropriations. Le Gouvernement a l'intention de les restreindre au strict nécessaire, mais il ne s'engage pas à les supprimer tout à fait. On suppose en troisième lieu que si les expropriations étaient absolument supprimées, la partie centrale du quai coûterait plus: or, c'est précisément le contraire, la partie centrale coûterait beaucoup moins, mais d'autres parties, si l'alignement portait les murs dans les grandes profondeurs, pourraient entraîner à des dépenses excessives.

On aura d'une part à expertiser avec soin le coût probable des expropriations à faire éventuellement sur chaque point, et d'autre part à rechercher quelles seront les variations de la dépense de premier établissement des murs de quai, selon qu'on se reporte sur tel ou tel alignement obligeant à fonder les murs dans telle ou telle profondeur. Il ne suffira même pas de se fier aux coupes en travers du lit du fleuve, mais il faudra constater d'abord à quel niveau se trouve le bon terrain.

La différence du coût d'exécution ne pourra même être dégagée que par la discussion du contrat d'entreprise, après adoption du système qui sera reconnu le meilleur.

Il faut, en résumé, combiner tous les éléments de manière à avoir, sans dépenses inutiles, les quais les plus larges, les plus réguliers qu'il sera possible d'établir.

QUESTIONS.

9° D'après quel système le Gouvernement compte-t-il construire les quais?

10° Bien que le Gouvernement n'ait pris l'engagement conventionnel de donner une grande profondeur au fleuve que devant mille mètres de quai, il est probable que cette quantité sera dépassée. La section centrale désire savoir dans quelle mesure probable.

RÉPONSES.

On se réfère à l'Exposé des motifs qui porte :
 « L'étude complète du système de construction
 » et le choix entre les différents modes connus
 » devront également être faits à la suite du vote
 » de la loi. »

Après avoir indiqué divers systèmes, l'Exposé des motifs ajoute : « Probablement le mode
 » adopté pour les quais de la Clyde à Glasgow
 » prévaudra, comme étant le plus économique et
 » comme offrant le plus de sécurité. »

Sur ce point comme sur d'autres, il reste encore à consulter en Belgique et à l'étranger les hommes de science et d'expérience.

On remet à la section centrale un plan du quai le plus récemment construit à Glasgow. — Ce plan permettra d'apprécier la méthode suivie.

Peut-être un entrepreneur se présentera-t-il pour exécuter les quais d'après un autre système, tel, par exemple, que celui qui a été employé à Port Said et ailleurs.

C'est une question d'entreprise et le Gouvernement, ainsi que l'Exposé des motifs le déclare, a l'intention de soumettre à la Législature le contrat qu'il croira devoir adopter comme offrant à l'État les meilleures garanties et les conditions les plus favorables.

Une réponse quelque peu précise ou même des conjectures plausibles sont impossibles pour le moment. Il faudra d'abord que l'alignement des nouveaux quais soit définitivement fixé et mis en rapport avec les profondeurs où l'on rencontrera, sur chaque point, un terrain non mobile et que l'action du courant ne déplace pas sans cesse. Alors, mais seulement alors, il y aura quelques bases pour établir des calculs de probabilités.

La convention fixe *au minimum* à mille mètres du côté du nord la partie des quais destinée à la grande navigation transatlantique, c'est-à-dire aux navires du plus fort tonnage, et l'article premier ajoute que le mouillage pourra être moindre le long des autres sections.

Vainement essayerait-on d'établir des quais de profondeur différente sans transition insensible du mouillage de 8 mètres, par exemple, à celui de 5 ou 6 mètres. Les constructions devront être faites de manière à résister à l'action des courants sur tous les points, à éviter des atterrissements ou des affouillements. On peut prévoir que des dragages devront parfois suppléer à l'action des forces naturelles, mais l'une des parties les plus délicates du problème consiste précisément à

QUESTIONS.

11° N'est-il pas indispensable d'établir préalablement des quais en charpente, débarcadères ou ducs d'Albe le long du fleuve, au nord du Kattendyk, pour remplacer pendant la période des travaux la partie des quais actuels que les travaux en cours rendront inabordables?

12° Où en est la question de l'extension des bassins d'Anvers au nord?

13° Comment le Gouvernement entend-il répartir les 60 mètres de largeur des quais? cette largeur est-elle suffisante pour trois lignes de rails, des hangars, des voies de charriage sans compter la voie publique latérale?

RÉPONSES.

diminuer autant qu'il est possible ces dépenses permanentes pour maintenir la profondeur nécessaire. Les engagements consignés à l'article 1^{er} de la convention suffisent et sont les seuls que la prudence permette de contracter.

L'attention du Gouvernement s'est déjà portée sur les moyens d'échapper aux difficultés et aux embarras de la période transitoire pendant laquelle s'exécuteront les travaux, et qui forcément comprendra plusieurs années. L'étude de cette partie de la question est commencée.

De sérieuses objections ont été faites contre la construction provisoire d'embarcadères, de quais en charpente ou de ducs d'Albe au delà de l'écluse du Kattendyk. Seraient-ils réellement utiles sur ce point là? Comment et à quels frais seraient-ils accessibles?

A ces questions s'en rattachent d'autres, et notamment celles-ci :

Par quel bout faudra-t-il commencer pour avoir à vaincre les moindres difficultés d'exécution?

Quelle sera la longueur de chaque section momentanément devenue inabordable à cause des travaux?

Combien de mois durera, pour chacune de ces sections, cet interdit résultant des travaux?

Comme on le voit par cet énoncé même, la solution dépend à la fois de l'alignement qui sera adopté, de l'ordre et de la durée des travaux, c'est-à-dire en d'autres termes du mode de construction et du contrat d'entreprise.

L'étude commencée quant aux moyens d'atténuer les inconvénients et les embarras de la période de transition sera activement poursuivie.

L'Exposé des motifs, pp. 3 et 10, et les Annexes à cet Exposé, p. 98, contiennent à ce sujet des explications très-précises.

La ville d'Anvers aura à faire, selon les besoins qui se manifesteront, les agrandissements de ses bassins situés au nord.

Il est de son intérêt de revêtir de murs les bassins actuels encore incomplets et d'établir aussi bien pour les bassins creusés sous le premier empire que pour les bassins nouveaux des installations économiques et perfectionnées.

Il n'est dit nulle part que les quais auront une largeur uniforme de 60 mètres. Le contraire résulte des explications données.

Si l'alignement indiqué p. 9 de l'Exposé des motifs est définitivement admis, le quai aura sur certains points au delà de cent mètres.

QUESTIONS.

14° L'établissement de l'entrepôt franc interrompra-t-il la continuité des quais?

15° Ne pourrait-on joindre les deux rives de l'Escaut par un pont suspendu analogue à celui qui relie New-York à Brooklyn?

RÉPONSES.

Le Gouvernement s'est refusé dans le cours de la négociation, et même depuis qu'elle est close, à fixer une largeur minima.

On suppose à tort qu'il faudra trois voies de chemin de fer.

Oui et non, selon le sens qu'on attache au mot *interruption*.

Si le concessionnaire use de la faculté de créer un entrepôt franc, il doit y creuser un bassin, et dès lors il y aura une écluse un peu en amont de la batterie St-Michel. En ce sens la continuité des quais comme tels sera interrompue nécessairement sur ce point.

Mais bien certainement la communication ne sera pas coupée pour la ligne de chemin de fer raccordant les quais à la nouvelle gare pour la circulation des voitures et des piétons; un pont livrant passage devra être établi sur l'écluse ou à côté. Tous les intérêts, y compris celui du concessionnaire du quai en amont et des terrains, l'exigent impérieusement.

Un intéressant article publié par la *Revue des deux mondes* (tome CIV, pp. 351 à 373, vol. 2 de 1873) donne quelques notions sommaires, mais incomplètes, sur quelques grands ponts suspendus, tels que celui du Niagara et celui de New-York à Brooklyn. — L'unique travée du premier a 250 mètres d'ouverture; elle est à 67 mètres au-dessus du niveau de l'eau. La travée du milieu du pont de Brooklyn a 493 mètres et une hauteur de 40 mètres. On n'indique pas quel est le coût de pareils ouvrages.

D'après certains renseignements, le pont de Brooklyn aurait coûté 8 millions de dollars, soit 42 millions de francs.

En Europe on ne croit pas qu'il existe pour des chemins de fer de semblables constructions.

Y aurait-il, dans le cas actuel, des motifs de s'imposer les dépenses énormes, de s'exposer aux dangers et de subir les inconvénients de tous genres d'un pont suspendu à une grande élévation?

On ne le croit pas.

Le mouvement de la navigation maritime vers les ports de l'intérieur n'est pas tellement actif qu'un pont à volée tournante puisse ne pas lui suffire ou lui créer une gêne appréciable. La plupart des bateaux de l'intérieur passeront aisément sous les parties fixes du pont à toute marée. Ceux qui auront intérêt à le faire pourront, au moyen d'une dépense insignifiante, s'in-

QUESTIONS.

16° Le rempart de la grande enceinte n'eût-il pu être approprié aux voies ferrées débouchant du pont ?

De l'Escant à la ligne actuelle du chemin de fer, il y a une distance de près de 5,000 mètres en longeant le rempart; cette longueur est plus que suffisante pour racheter par une pente raisonnable la différence de niveau.

17° S'il faut renoncer à un pont suspendu, les piles à établir dans le lit du fleuve seront-elles pleines ou à jour, maçonnées ou métalliques? Dans le second cas, le courant serait-il moins entravé et les atterrissements se formeraient-ils moins aisément aux abords?

RÉPONSES.

staller de manière à pouvoir abaisser leurs mâts au passage du pont.

Ce n'est donc pas dans l'intérêt de la libre navigation vers l'intérieur qu'il faut, les premiers sur le continent, se lancer dans l'aventureuse et dispendieuse entreprise d'un pont suspendu à une quinzaine de mètres de hauteur et imposer aux chemins de fer, aux voitures, aux piétons, l'obligation de gravir cette montagne artificielle et d'en descendre.

L'intérêt de la navigabilité du fleuve ne l'exige pas non plus, ainsi qu'il sera expliqué à propos d'autres questions posées par la section centrale.

Cela est matériellement impossible. Le terrain militaire ne peut être occupé pour une autre destination. Il n'offre d'ailleurs pas de ligne droite non brisée. En supposant même qu'il suffise aux voies ferrées, il ne faut pas perdre de vue que le pont doit servir à d'autres relations non moins importantes. L'utilité du pont serait fort réduite s'il était à une telle distance de l'agglomération anversoise et obligeait à ce détour.

Sans doute, mais la question n'est pas de raccorder le pont à la ligne actuelle. Tout le projet d'appropriation des terrains du sud repose sur la construction d'une gare sur ces terrains, et c'est à cette gare-là qu'il faut directement relier le pont.

La difficulté est déjà grande si le pont est fixe à plusieurs travées, dont une serait tournante; mais il y a impossibilité absolue dans le système du pont suspendu.

Le plan du pont n'est pas fait et ne peut même être fait définitivement dès à présent. L'intention du Gouvernement n'est pas de l'arrêter lui-même et de mettre en adjudication un projet déterminé.

Il lui paraît que, dans le cas actuel, il y a lieu de procéder d'une tout autre manière. Ainsi, par exemple, on pourrait arrêter le programme des conditions générales d'exécution, telles que : 1° la largeur totale du pont; 2° l'emplacement des culées; 3° la largeur de la partie tournante; 4° la hauteur du tablier au-dessus de la marée haute ordinaire; 5° le nombre maximum des piles; 6° la largeur de la partie destinée au chemin de fer; 7° de même pour la voie charretière et pour les piétons.

Ce programme fait, on le communiquerait aux établissements du pays et de l'étranger qui ont fait leurs preuves de capacité pour les constructions de ce genre. Le Gouvernement donnerait l'entreprise, non au meilleur marché,

QUESTIONS.

RÉPONSES.

mais à l'auteur du meilleur plan; les autres recevraient une juste indemnité des frais d'études et autres, l'État se réservant, moyennant cette indemnité équitablement établie d'avance, de profiter pour certains détails des améliorations que ces plans, devenus sa propriété, lui suggéreraient. Ce ne serait donc pas un simple concours pour fournir des plans, mais une soumission sur plans fournis par les établissements les plus capables et les plus expérimentés. Le prix serait l'adjudication de l'ouvrage au profit de l'auteur du meilleur plan. Ce mode, peut-être nouveau à certains égards, mérite d'être tenté. On peut même ne faire d'abord qu'un programme provisoire, le soumettre aux constructeurs reconnus les plus capables de bien exécuter le travail, et arrêter le programme définitif après avoir recueilli leurs observations ou objections.

Quelques termes de la question posée par la section centrale paraissent dictés par la crainte que le pont nuirait au régime du fleuve ou gênerait la rade.

Le Gouvernement est convaincu du contraire, ainsi qu'il l'a dit dans l'Exposé des motifs (p. 15). En effet, la raison en est facile à saisir.

Au point où le pont sera construit, le lit du fleuve à marée haute ordinaire occupe environ une largeur de 650 mètres; si le pont n'a que la largeur normale donnée comme *desideratum* par la commission des ingénieurs de 1870, soit 560 mètres, les piles comprises, il est évident *à priori* que le courant creusera la passe et élargira notablement la partie profonde. Celle-ci n'existe pour ainsi dire pas aujourd'hui sur ce point, précisément à cause de la largeur exceptionnelle du lit du fleuve, et la carte des sondages de l'Escaut prouve qu'il en est de même sur tous les points où la largeur est très-grande.

S'il existait néanmoins quelque doute ou préoccupation à cet égard, rien n'empêcherait d'établir la culée avancée de la rive gauche sur des arcades laissant leur action aux courants.

18° Quels résultats ont produit les piles des ponts de Tamise, de Culenbourg, du Moerdyck, de Dordrecht et de Rotterdam, au point de vue des atterrissements?

Le pont de Tamise, bien qu'il existe depuis plusieurs années, n'a produit absolument aucun effet au point de vue des atterrissements.

Dans les innombrables discussions relatives à l'Escaut, on n'a jamais entendu que le pont de Termonde, plus ancien, dont les piles sont plus rapprochées et plus massives, ait donné lieu à des inconvénients ou à des plaintes au même point de vue.

Des renseignements ont été demandés dans les Pays-Bas au sujet des ponts récemment

QUESTIONS.

RÉPONSES.

19° Quelles sont les dimensions des arches ou des travées du pont et où se trouvera la travée tournante ?

20° Si elle (la partie tournante) se trouve le long du quai, les navires n'éprouveront-ils pas de grandes difficultés pour y passer en coupant le courant, surtout lorsque le vent sera contraire ?

21° La travée tournante ne pourrait-elle être avantageusement remplacée par un chenal sur l'une des rives ou même sur toutes les deux ?

construits qui sont indiqués dans la question de la section centrale.

Il est douteux qu'on les obtienne avant la discussion de la loi; il est bien plus douteux encore que quelque conclusion pratique en puisse être déduite quant au projet de pont sur l'Escaut, à Anvers.

Non-seulement il faudrait connaître les plans, le régime du fleuve, les influences naturelles qui agissent indépendamment de la construction de ces ponts ou qui agissaient avant qu'ils fussent construits, mais il serait nécessaire surtout d'attendre, pour se prononcer sur les effets des ponts, qu'une expérience sérieuse fût acquise.

On peut dire qu'il n'y a nulle part des conditions identiques.

On peut considérer comme certain que le pont n'aura pas d'arches, mais sera construit en fer avec des travées à très-longue portée. Sur ce point, comme sur d'autres, on se réfère à l'Exposé des motifs (p. 13).

Très-probablement les travées principales dans le courant, c'est-à-dire dans la partie navigable, pourront être de 120 mètres environ, sauf la partie tournante.

On pense que la partie tournante devra être contre la rive droite. C'est seulement là que le fleuve a une profondeur suffisante.

Pour passer dans l'une des deux ouvertures du pont lorsqu'il sera tourné, les navires auront à suivre ou à remonter le courant : il est difficile de supposer qu'ils aient à le couper, à moins qu'ils ne veuillent passer le pont sur ce point en courant des bordées, ce qui n'est pas admissible.

A Tamise, la partie tournante touche à la rive gauche et se trouve à l'endroit de la plus grande profondeur et du plus fort courant. Il ne paraît pas qu'il se soit révélé de graves inconvénients ou dangers.

On peut se demander d'ailleurs s'il est possible de faire autrement, et si, en rendant mobile une travée du milieu, les inconvénients seraient moindres.

C'est un point à examiner.

A part la question de dépense, il faut voir si ce système n'augmenterait pas en même temps la gêne pour la navigation et les difficultés d'exploitation du pont pour le chemin de fer et pour la circulation.

Ce système se résume en réalité à faire un

QUESTIONS.

RÉPONSES.

22° La culée du pont sera-t-elle sur l'alignement des quais ou fera-t-elle saillie dans le fleuve ?

ou deux ponts sur ce qui est aujourd'hui terre ferme, indépendamment du pont du fleuve. Ces dérivations seraient-elles éclusées? Pourrait-on les protéger contre l'envasement si elles ne l'étaient pas? Et si elles le sont, les navires destinés à l'intérieur n'éprouveront-ils pas beaucoup plus de retards et de difficultés que n'en occasionnerait le passage du pont tourné?

A première vue, il semble que la culée de la rive droite doit être sur l'alignement des quais ou ne faire qu'une faible saillie.

Sur la rive gauche, au contraire, la culée sera fort avancée dans le lit actuel du fleuve.

Voir à ce sujet les explications relatives à la 12^{me} question, et de plus le premier alinéa du n° 3, art. 1^{er} du contrat d'10 janvier, et 6^{me} alinéa du même n° et le § 1^{er} de l'art. 3.

23° Le pont restera-t-il la propriété de l'État, bien que celui-ci reçoive des actions en échange ?

Il n'y a pas le moindre doute à ce sujet.

« La construction du pont, porte l'Exposé des Motifs (p. 14), étant une cause de plus value pour les terrains vendus par le domaine, le Gouvernement a stipulé qu'il serait remis à l'État, en actions ordinaires, un capital égal au coût d'établissement de ce pont; toutefois un maximum de 4 1/2 millions de francs a été fixé. »

D'après l'article 3 de la convention du 10 janvier (p. 27), les actions sont remises à l'État en compensation des dépenses à faire par lui du chef de la construction du pont sur l'Escaut.

Aux termes des statuts de la Société du Sud d'Anvers (articles 7 et 21, pages 32 et 33), ces actions sont réservées pour être délivrées à l'État à concurrence du coût du pont, mais le pont n'est pas apporté à cette Société.

24° Au lieu de placer obliquement la station, n'est-il pas préférable de la placer plus en avant, perpendiculairement au fleuve, ce qui permettrait d'augmenter l'étendue de la rade ?

Après avoir tenté cinq ou six combinaisons différentes, on s'est arrêté, comme avant-projet, à celle qui est figurée sur le plan lithographié distribué à la Chambre.

Il faut tenir compte d'une foule de choses. La plus importante n'est pas de gagner quelques mètres d'étendue pour la rade, d'autant moins que les quais pourraient être prolongés au delà du pont.

L'obliquité est surtout utile pour faciliter l'entrée et la sortie de la gare. Si l'on plaçait la gare perpendiculairement au fleuve et beaucoup plus près de l'enceinte, la courbe pour arriver à la poterne aurait un rayon de moins de 120^m, ce qui est inadmissible. Déjà dans le plan primi-

QUESTIONS.

25° Dans quel délai la Compagnie démolira-t-elle la citadelle du Sud et fera-t-elle les travaux de voirie sur ses terrains ?

26° Le droit de reprise par l'État ou la ville du bassin du batelage et du quai le long de la citadelle du Sud, ne pourrait-il être exercé de façon à rendre uniforme le régime des quais et bassins, les bassins et l'outillage des quais étant la part de la ville, le quai lui-même étant celle de l'État ?

Y a-t-il des pourparlers engagés à cet égard ?

RÉPONSES.

tif joint à la convention, cette courbe n'avait que 112 à 115 mètres de rayon.

La convention du 10 janvier se tient autant que possible sur les terrains du domaine et limite les expropriations au strict nécessaire. On évite ainsi des dépenses considérables et des difficultés ou contestations.

On a fixé les délais de remise des terrains à diverses dates en 1874 (article 1^{er}, n° 2, page 24), parce que le Département de la Guerre ne pouvait immédiatement livrer tout, comme la Compagnie le demandait.

On n'a pas fixé de délai pour la démolition et pour l'exécution des travaux de voirie, parce que l'intérêt de la Compagnie est d'exécuter immédiatement et de mener à bonne fin ces travaux aussi promptement que possible. Le bénéfice légitime à réaliser par la revente des terrains serait absorbé et l'entreprise deviendrait ruineuse, si la Compagnie ne démolissait pas et ne nivelait pas les terrains.

Il n'y a pas non plus de délai fixé pour les travaux à faire par l'État, et la raison en est la même.

Il suffisait donc de stipuler, comme on l'a fait, que les travaux incombant à chacune des parties contractantes seront entamés en même temps et poursuivis sans désespérer (page 25, article 1^{er}, n° 5).

Il n'y a point de pourparlers engagés en dehors des termes des contrats des 10 et 16 janvier.

L'état des choses en fait et en droit est très-facile à définir pour le présent et pour le futur.

La ville conserve les bassins actuels, elle y perçoit les droits et taxes autorisés par des règlements soumis à l'approbation ordinaire. Il n'est rien innové sous ce rapport.

Les règlements et tarifs de toute nature (à l'exception des péages des chemins de fer) en tant qu'il s'agit des quais à reconstruire par l'État et la partie correspondante de la rade, devront être approuvés par le Gouvernement. Très-probablement il y aura là à raison des services spéciaux, d'utilités ou de facilités offertes au commerce, certaines rétributions qui ne seront pas applicables aux bassins. (V. art. 6 et 9, pages 20 et 21.)

En ce qui concerne le bassin de batelage et la partie du quai à construire par la Société du Sud d'Anvers, les dispositions finales du n° 5 de l'article 2 (page 25) rendent applicable le règlement de 1863 sur le droit de navigation, et soumettent à l'approbation du Gouvernement les tarifs pour la perception de toutes autres taxes.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

27° Dans quel délai les quais à construire par le Gouvernement seront-ils achevés ?

28° L'achèvement de ces quais coïncidera-t-il avec l'achèvement des quais Strousberg ?

29° Le Gouvernement renonce-t-il à établir un canal maritime éclusé entre la Pipe de Tabac et Burghl ?

Une réserve bien naturelle a été faite : s'il plaisait à l'État ou à la ville d'abaisser outre mesure leurs taxes pour certains services, de manière à les rendre gratuits ou peu s'en faut, la Compagnie ne serait pas tenue de faire de même.

L'intention du Gouvernement n'est nullement de proposer aux Chambres d'user au nom de l'État de l'option immédiate réservée par le § 1^{er} de l'article 5. Ainsi que l'Exposé des Motifs l'explique, cette clause a été introduite pour pouvoir satisfaire au désir exprimé par l'administration communale.

Si la ville use de cette faculté, elle ne pourra le faire qu'aux conditions déterminées à l'égard de la Compagnie, en se substituant aux obligations comme aux droits de celle-ci.

En tout cas, la faculté de rachat après la 24^e année demeurera acquise à l'État.

On présume que ces travaux ne pourront être achevés en moins de cinq à six ans.

Ainsi que l'observation en est faite page 10 de l'Exposé des Motifs, c'est seulement lorsque le contrat d'entreprise sera fait que l'on pourra déterminer avec certitude la durée des travaux. Cette durée dépend en effet du plan qui sera adopté et du mode de construction.

La section centrale voudra bien remarquer qu'aux termes de la convention du 16 janvier, les quais seront mis en service par section. (Art. 3.)

Cela est peu probable,

Non-seulement la partie à construire par l'État a une étendue plus que double de celle que la Société du Sud doit établir, mais il y aura sur certains points de plus grandes difficultés à vaincre par l'État.

Peut-être reconnaitra-t-on les avantages qu'offrirait l'unité du travail, et se mettra-t-on d'accord pour obtenir ces avantages.

En tout cas, l'on ne peut dire dès à présent par quel bout il sera préférable de commencer. (V. réponse à la 11^e question.)

La dépense d'un canal maritime éclusé coupant le polder de Borgerweert de la Pipe de Tabac à Burghl, c'est-à-dire de 4 kilomètres à peu près, s'élèverait à plusieurs millions.

Cette dépense pourrait être nécessaire si l'on établissait un pont fixe.

Elle est inutile et injustifiable lorsqu'on construit un pont à volée tournante.

Il y a donc plus qu'une déclaration d'intention; il y a renonciation absolue par le fait même.

QUESTIONS.

30° Le Gouvernement a-t-il l'intention de s'entendre avec la Société du Sud d'Anvers ou la ville d'Anvers, en cas d'exercice par elle de l'option, pour adjuger la construction de la totalité des quais à un même entrepreneur, pour être exécutés sous une même surveillance et dans les mêmes conditions, ou bien a-t-il l'intention de procéder isolément?

31° Si la ville ou l'État, usant de l'option qui leur est réservée, construit le quai de Strousberg, les terrains ainsi reconquis sur le fleuve seront-ils néanmoins la propriété de la Société du Sud d'Anvers conformément au n° 5 de l'art. 1^{er} du contrat, ou appartiendront-ils à celui qui, en construisant le quai, les aura conquis?

Dans ce cas, la partie conquise entière devra-t-elle être remblayée par l'État ou la ville, ou seulement la bande de 45 mètres dont parle l'article 5 de la convention?

RÉPONSES.

En réponse à la 28^e question le Gouvernement a dit : « Peut-être reconnaîtra-t-on les avantages qu'offrirait l'unité de travail et se mettra-t-on d'accord pour obtenir ces avantages. »

Le principal consiste à ne pas payer deux fois les dépenses d'installations et d'outillage.

Dans la pensée du Gouvernement, il est donc désirable que cet accord puisse s'établir.

Mais le pourra-t-on?

C'est une question qu'il est impossible de résoudre ou même de préjuger dès à présent. La Société concessionnaire du quai du Sud acceptera-t-elle le mode de construction qui sera préféré par l'État? Est-il nécessaire que ce mode soit appliqué à toute l'étendue des quais? Comment réglerait-on les questions de priorité d'exécution et par suite de perte ou de profit de la jouissance anticipée des quais reconstruits? S'il est prouvé que telle partie doit coûter moins que telle autre, s'entendra-t-on sur le coût relatif?

Ces questions et d'autres devront être abordées, et si des solutions équitables y peuvent être données de commun accord (puisque le concessionnaire est libre dans les limites de son contrat), on ne fera qu'une seule entreprise.

Aux termes de l'art. 1^{er} du contrat du 10 janvier, l'État vend à la fois les terrains actuels de la citadelle du Sud et les terrains à conquérir sur l'Escaut par la construction du nouveau quai.

L'art. 5 réserve un droit de reprise partielle et éventuelle.

L'hypothèse prévue par cette dernière disposition se réalisant, c'est-à-dire la faculté de reprise étant exercée, le concessionnaire doit rétrocéder les terrains repris : ils lui sont payés à raison de 40 francs le mètre carré, et le prix principal total est réduit en proportion.

Il résulte bien clairement de là que la ville, exerçant l'option et payant les terrains, en devient propriétaire, sauf le droit de rachat par l'État après la 20^e année, ainsi qu'il a été expliqué en réponse à la 27^e question. La ville, en ce cas, se substitue, quant à cette partie, aux droits et aux obligations de la future Société du Sud d'Anvers.

Une conséquence ultérieure de cette position juridique, c'est que chacun devra remblayer la partie qui lui appartient.

La ville aura à remblayer la bande de 45 mè-

QUESTIONS.

RÉPONSES.

32° A quelle côte sera établi le radier du sas de l'écluse du bassin de batelage? sera-t-il accessible, même à marée basse, pour les bateaux de l'intérieur?

33° Le Gouvernement a-t-il l'intention de solliciter les crédits nécessaires à la construction de grands dragueurs?

34° Les bateaux passant par le chenal ou la travée mobile seront-ils affranchis de toute taxe de passage?

tres de largeur le long du quai construit par elle, et à exécuter tous les travaux de voirie, pavages, égouts, etc.; en ce qui concerne cette bande et la moitié de la rue de 15 mètres qui se trouvera entre la bande et l'alignement des maisons, la Société du Sud devra remblayer ou faire remblayer la demi-rue restante et le surplus du terrain qui demeure sa propriété; elle devra en outre exécuter les travaux de voirie de la demi-rue.

Ce principe, qui, en pareil cas, est de droit et d'équité, s'applique aussi au bassin de batelage. Pour le reprendre, la ville doit payer le terrain (surface d'eau); elle a de plus une bande de 15 mètres de large où elle doit exécuter tous les travaux, mais qui lui appartient sans payer le sol; les dépenses de voirie de la rue se partagent par moitié entre les riverains. Les deux ponts sont à la charge de celui qui construit le bassin.

L'intention est de créer le bassin à la côte — 2 afin qu'à toute marée, même basse, les bateaux puissent entrer et sortir.

C'est un avantage évident pour la batellerie.

Le Gouvernement reconnaît qu'au moins un grand dragueur devra être acheté: il demandera en temps opportun le crédit nécessaire.

C'est la conséquence de l'obligation résultant de l'article 4 du contrat.

Il n'est jamais entré dans les intentions du Gouvernement de proposer aux Chambres d'imposer une pareille taxe.

Ces réponses complètent l'Exposé des Motifs, éclaircissent quelques points, et font surtout connaître d'une manière plus entière les intentions du Gouvernement relatives à l'exécution des travaux projetés.

Quelques résultats importants, quelques effets principaux ressortent des deux conventions soumises à la ratification de la Législature.

Il convient d'en faire l'examen successivement et séparément: de cette façon il sera plus facile d'apprécier les avantages ou les inconvénients de chacun des éléments du projet.

I.

L'État belge n'a pas été jusqu'à ce jour fort prodigue de ses deniers pour des travaux destinés à assurer la prospérité du commerce maritime de la Belgique.

Cette abstention de l'État a été une faute qu'il s'agit de réparer à bref délai; le Gouvernement a compris cette nécessité et cette urgence; il a compris que, devant une entreprise aussi coûteuse que le redressement des quais d'Anvers, il ne pouvait abandonner plus longtemps à peu près exclusivement à la commune le soin de perfectionner et de compléter les installations de notre premier port de commerce. En effet, la ville d'Anvers, quelle que soit sa bonne volonté et les constants efforts qu'elle a faits et qu'elle est disposée à faire encore pour améliorer son port, ne dispose que de ressources relativement restreintes. Devant les augmentations de dépenses de tous genres qu'entraîne l'administration des grandes villes, les finances et le crédit de ces communes doivent être ménagés.

L'Exposé des Motifs constate les résultats obtenus par la ville d'Anvers, abandonnée à ses propres ressources, les travaux exécutés, les améliorations introduites. On y lit :

« Depuis une dizaine d'années, lorsque, à raison de l'expansion du mouvement maritime, les anciens bassins sont devenus insuffisants, la ville d'Anvers a fait de louables efforts pour en créer de nouveaux; elle s'est imposé des dépenses relativement considérables; mais, encore aujourd'hui, ces bassins ne sont pas entièrement revêtus de murs; le projet d'installation d'engins pour rendre faciles, rapides, économiques, les opérations de chargement et de déchargement des navires n'est pas réalisé. Il reste donc, sans préjudice aux agrandissements futurs, beaucoup à faire pour compléter et perfectionner la partie des établissements maritimes qui est la propriété de la ville. »

Ainsi la ville d'Anvers a fait jusqu'ici des dépenses considérables, et elle en a encore de plus importantes à faire. Dans un intérêt national autant que local, elle a dépensé quinze millions et demi pour l'amélioration de son port, pour l'extension de ses bassins; elle a de plus, et c'est un fait qu'il convient de faire remarquer parce qu'il est anormal, elle a de plus contribué dans les dépenses des nouvelles stations et gares commerciales, pour une très-forte part; elle a remis à cet effet à l'État une grande étendue de ces mêmes terrains militaires que l'État avait cédés jadis à la ville au prix de dix millions.

Une somme très-importante reste à dépenser pour étendre les bassins au nord et y faire toutes les créations, toutes les constructions que comporte un outillage perfectionné.

Du chef des travaux incombant à la ville sur les quais reconstruits par l'État et, si elle en profite, du chef de l'option réservée par l'article 5 de la convention intervenue entre l'État, le docteur Strousberg et la Compagnie Immobilière et reprend les quais du sud, la ville d'Anvers aura encore à faire face à bien des dépenses.

Ce sera là un total certes respectable de sacrifices faits ou à faire par une simple ville, dans son intérêt, il est vrai, mais aussi dans l'intérêt du pays, dont le commerce et l'industrie sont solidaires du commerce anversois.

Telles sont, en résumé, les charges que la ville d'Anvers s'est imposées et va s'imposer encore pour mettre son port à la hauteur des ports concurrents.

Il est utile de faire ressortir cette situation, dont la section centrale a tenu compte dans l'examen qu'elle a fait du projet de loi.

Les destinées du port d'Anvers, si admirablement situé pour desservir une partie de l'Europe centrale, ne le céderont à celles d'aucun autre, si le Gouvernement s'unit à la commune pour faire le gigantesque effort qui doit mettre ce port et son commerce rapidement et définitivement à même de lutter contre la concurrence maritime et commerciale des nations voisines.

La plupart des ports voisins, les uns depuis longtemps, les autres depuis peu d'années, ont devancé Anvers dans la transformation de leurs établissements maritimes d'après les progrès les plus récents de l'industrie moderne.

Pour se convaincre de la réalité des dangers de cette concurrence, il suffit de jeter un coup d'œil sur les ports étrangers voisins, d'examiner dans quelles conditions ils se trouvent et quels avantages il faut leur reconnaître.

Deux ports, assis sur le même fleuve qu'Anvers, doivent d'abord attirer l'attention :

Flessingue est relié aujourd'hui par une ligne de chemin de fer au réseau européen.

Le Gouvernement néerlandais y fait exécuter des travaux maritimes considérables, comme on peut s'en convaincre au moyen de la carte communiquée par le Gouvernement à la section centrale.

La situation de ce port sur la mer du Nord, à l'embouchure d'un fleuve aussi profond que l'Escaut, est naturellement fort belle. Isolé dans une île, Flessingue n'eut néanmoins, pendant des siècles, qu'une importance secondaire; relié au réseau ferré du continent, il peut se transformer rapidement.

Abordable par tous les temps, en toutes saisons et par les plus gros navires, il peut devenir le plus beau port de la Néerlande.

Le port de *Terneuzen*, également baigné par l'Escaut, est moins développé que Flessingue, mais son développement ne se fera pas attendre. Situé dans la Flandre zélandaise, sur la rive gauche de l'Escaut, il a une position très-avantageuse pour desservir toute la partie occidentale de la Belgique : il menace directement le commerce de Gand et d'Ostende avec l'intérieur du pays, aussi bien que le commerce d'Anvers.

Nous avons indiqué les deux ports les plus rapprochés d'Anvers : il en est d'autres encore qu'il importe de mentionner.

Rotterdam se transforme; un plan communiqué par le Gouvernement permet de juger de l'importance des travaux qui y sont en voie d'exécution; ces travaux sont déjà très-avancés.

Il est intéressant de noter que les agrandissements se font sur la rive gauche de la Meuse, du côté du Fyenoord, c'est-à-dire sur la rive la plus directement en communication avec notre pays et les pays limitrophes.

Rotterdam est l'ancienne et la plus dangereuse concurrente d'Anvers pour le commerce de transit; elle ne négligera rien pour établir sa prépondérance dans cette branche, ce qui lui est facilité par ses belles communications fluviales.

Quant à *Amsterdam*, personne n'ignore l'immense travail qui s'exécute pour établir une communication directe de ce port avec la mer du Nord par un canal maritime, traversant l'Y endigué et desséché ainsi que l'isthme de la Nord-Hollande.

A cette transformation maritime correspond une transformation aussi complète des installations du chemin de fer.

La capitale commerciale et financière de la Néerlande récupère déjà une partie du terrain qu'elle avait perdu; les ports de la mer du Nord s'en ressentent à leurs dépens.

Tous ces travaux, il n'est pas superflu de le répéter, se font avec l'intervention du Gouvernement, et même quelquefois avec l'intervention patriotique de la Couronne.

Faut-il signaler ce que l'Allemagne fait pour développer sa puissance commerciale et maritime?

Bremerhaven est doté d'installations grandioses.

Hambourg et Cuxhaven sont également en voie de mettre leurs établissements maritimes à la hauteur des exigences nouvelles.

En France, le port du Havre possède des bassins immenses construits en grande partie aux frais de la Chambre de commerce, c'est-à-dire de l'État.

Dunkerque, dont le trafic augmente sans cesse, est dans une situation à pouvoir nous enlever le transit vers l'est de la France, l'Alsace-Lorraine et la Suisse.

Reste à parler des ports anglais pour compléter cette rapide revue.

La plupart d'entre eux sont installés et outillés d'après les systèmes les plus perfectionnés, et avec cette entente parfaite des affaires, des choses navales et de l'emploi du temps, qui distingue la nation anglaise; c'est là que nous devons chercher nos modèles.

Londres, Liverpool, entrepôts principaux du commerce du Royaume-Uni, offrent à la marine et au négoce mille avantages, mille ressources que le port d'Anvers ne peut leur donner aujourd'hui.

Ces ports font de plus une concurrence directe à Anvers par Anvers même: leurs expéditions de transit par Anvers pour la Belgique, l'Allemagne et la Suisse, sont favorisées par des tarifs réduits sur le réseau ferré de l'État belge.

Des conventions spéciales, dites anglo-belges, conclues par l'État avec des lignes de steamers caboteurs anglais, consacrent cet état de choses qui nuit notablement au commerce anversoïis.

Ces conventions assurent à nos plus formidables concurrents des facilités d'expédition et des réductions de tarifs, dont les ports belges sont privés.

Le cadre de ce rapport ne comporte que la simple mention du fait; son énoncé seul démontre qu'il y a encore d'autres rectifications à faire que des rectifications de quais; il démontre que, si le port d'Anvers est un instrument précieux pour la prospérité du pays, celui-ci n'en a jamais tiré le parti qu'il en pouvait tirer.

Si l'on tient compte de ce que le port d'Anvers a été longtemps abandonné aux seules ressources communales, si l'on tient compte des lenteurs mises à la construction de lignes ferrées indispensables, si l'on observe que l'administration de notre railway national fait des sacrifices pour étendre le

commerce de transit des ports étrangers, au détriment des ports nationaux, on est en droit de se demander, avec un certain étonnement, comment le commerce d'Anvers a pu y résister, comment il a pu prospérer ainsi que l'indiquent les chiffres fournis dans l'Exposé des Motifs et dans le mémoire adressé par l'administration communale d'Anvers à M. le Ministre des Finances, en date du 4 août 1873.

Cela tend à prouver la vitalité de ce commerce ainsi que les avantages naturels et géographiques de notre grand port.

Cela s'explique par la cherté des ports anglais.

Cela s'explique, enfin, par l'insuffisance relative des ports concurrents les plus rapprochés, dont les transformations ne sont pas encore achevées.

Quand elles le seront, Anvers devra réaliser les mêmes progrès sous peine de déchoir.

Les chiffres de la statistique ne peuvent d'ailleurs se passer de commentaire, et il est à observer que le mouvement commercial d'Anvers des dernières années n'est pas tout à fait normal; des causes accidentelles, telles que la guerre franco-allemande et ensuite la cherté des grains, lui ayant fourni un contingent considérable d'arrivages.

Il y a donc urgence à faire des travaux importants au port d'Anvers.

Il y a urgence à ne pas abandonner plus longtemps le soin de ces travaux à la ville seule, pour laquelle d'ailleurs la charge serait trop lourde.

L'intervention de l'État est nécessaire, son concours efficace ne peut plus être refusé. En le donnant sous forme de mise sociale, productive de revenus, l'État restreint l'importance de ses sacrifices. Il s'assure, tant par la perception des taxes des quais, que par le produit des actions qui lui sont remises à raison du pont, de sérieuses compensations.

D'ordinaire l'État ne recueille des travaux publics qu'il exécute ou des subsides qu'il accorde, que des avantages indirects, résultats de l'augmentation de la richesse nationale; les travaux d'Anvers lui procureront, en outre, de notables produits directs.

Le projet de loi a pour principal objet pareille intervention; cette intervention est parfaitement justifiée; la section centrale s'associe à cette résolution du Gouvernement.

II.

Les bords de l'Escaut devant Anvers présentent, principalement sur la rive droite, une grande irrégularité; la même irrégularité existé dans la largeur et la profondeur du lit.

C'est à réformer ces irrégularités que tendent les conclusions du rapport de la commission de 1870 : augmenter la régularité et la profondeur du lit du fleuve, l'augmenter surtout le long de la rive, afin d'obtenir un mouillage à quai pour les navires du plus fort tirant d'eau, tel est le but que la commission de 1870 croit pouvoir atteindre par les mesures qu'elle préconise.

Cette commission propose de faire une rectification totale des quais sur la rive droite et, pour cette rectification, elle recommande un alignement, non pas

droit, mais légèrement concave, tracé suivant des principes qu'elle expose dans son rapport (annexe A).

La commission, en adoptant cet alignement, espère obtenir un thalweg unique et profond le long des quais ainsi rectifiés.

Selon toute probabilité, ce but serait atteint, mais seulement en partie; on admet généralement que le jusant suivrait la direction désirée, en longeant les quais, ou à peu près. Mais quant à la marée, on continue à élever des doutes fort sérieux sur la question de savoir si les eaux qu'elle amène suivraient devant Anvers ces mêmes passes, creusées par le jusant.

De l'état actuel des passes, de la direction que prend aujourd'hui le flot montant en arrivant devant la ville, on peut pronostiquer d'une manière à peu près certaine que les courants du flot continueront à suivre dans l'avenir la même direction qu'aujourd'hui, car la rectification des quais ne pourra avoir d'influence sur le flot; il est guidé et restera guidé, en effet, par la courbe brusque du fleuve au coude du Kattendyk.

La conformation de la rive en cet endroit devant rester la même, l'influence de cette conformation sur la direction du flot restant la même, cette direction restera aussi la même, quels que soient les changements qu'on fasse à la conformation de la rive en amont du coude du Kattendyk.

Or, les eaux de la marée montante ne suivent pas aujourd'hui la rive droite : à la hauteur des musoirs des anciens bassins, elles se dirigent vers le milieu du fleuve et, obliquant à gauche, décrivent un arc à peu près correct déterminé par le coude du Kattendyk.

Il semble donc fort probable que la rectification sur l'alignement proposé par la commission de 1870 produirait deux thalwegs, au lieu d'un seul; vers le confluent de ces deux thalwegs il pourrait se former un haut fond, un banc, comme c'est ordinairement le cas dans des conditions semblables; dans cette éventualité, on obtiendrait un résultat défavorable; on obstruerait la rade au lieu de l'améliorer.

Mais le Gouvernement semble donner la préférence à un tracé autre que celui adopté par la commission de 1870.

Ce qui a déterminé cette préférence du Gouvernement, paraît être la trop grande dépense des expropriations auxquelles le tracé de 1870 donnerait lieu.

« La beauté du tracé, dit l'Exposé des Motifs, semble trop chèrement acquise au prix d'une dépense aussi considérable qui serait faite en pure perte, puisque l'utilité réelle peut être obtenue d'une manière moins dispendieuse. Il n'est pas douteux que, pour donner libre action aux forces naturelles qui conservent la rade et les passes, le tracé doit être régularisé et la pointe avancée du Werf supprimée; mais, sans démolir une partie de la ville, on peut tracer un alignement rigoureusement droit de la batterie Saint-Michel jusqu'à la naissance de la courbe de l'Escaut en aval et passant à la base du Werf.

» Si le projet de loi est adopté, l'alignement définitif des quais sera fixé après avoir consulté les hommes de science ou d'expérience qui peuvent le mieux prévoir l'influence favorable ou mauvaise de tel ou tel changement artificiel sur le régime assez capricieux d'un fleuve à marée. Les probabilités actuelles nous paraissent être que le tracé indiqué ci-dessus, raccordant les deux courbes par un seul alignement, obtiendra la préférence. »

Le Gouvernement, abandonnant le tracé concave de la commission de 1870, incline vers un alignement droit qui lui paraît entraîner moins de dépenses.

Ce tracé nouveau doit avoir été indiqué par les hommes de science et d'expérience dont parle l'Exposé des Motifs; cependant il est en opposition avec la plupart des principes posés par la commission de 1870, dont le rapport porte ce qui suit :

« Le thalweg, dans les parties courbes des fleuves, se rapproche de la rive concave et se maintient très-près d'elle, lorsque cette rive est formée d'un rocher, d'un terrain résistant ou d'un mur, qui ne sont pas entraînés par les courants et ne leur fournissent pas des débris pour former un talus qui repousse le thalweg vers le milieu du fleuve.

» M. Calver, surveyor de l'amirauté anglaise, recommande, dans son intéressant ouvrage sur les fleuves à marée, d'éviter la ligne droite dans les redressements, parce que le thalweg, dans les portions rectilignes, se porte indifféremment vers l'une ou l'autre rive sous l'influence de causes accidentelles et peu importantes, de sorte qu'on n'a aucune certitude de maintenir le thalweg près des rives abordables. »

En appliquant ces mêmes principes à la rectification rectiligne projetée par Gouvernement, on arrive aux conclusions suivantes :

Le courant du jusant ne suivra pas aussi fidèlement la ligne droite que la ligne concave.

Le thalweg que creuseront les eaux du jusant s'éloignera insensiblement des quais rectilignes.

Quelques ensablements se produiront peut-être vers la partie centrale des quais.

Le courant du jusant sera néanmoins plus rapproché de la rive qu'il ne l'est aujourd'hui, à cause de la régularisation de la courbe du fleuve devant la concession Strousberg; mais il inclinera peu à peu vers le milieu du fleuve pour former un seul et même thalweg avec les courants du flot montant.

Le danger d'avoir deux thalwegs et, comme conséquence, des hauts-fonds, est moins probable. La conservation de la rade semble davantage garantie et c'est là le point le plus important, celui qui préoccupe avec raison l'opinion publique.

Quelques sections de quais avec un mouillage inférieur à 8 mètres, quelques atterrissements le long de ces quais, à neutraliser par des dragages, ne constituent pas des inconvénients aussi graves qu'un barrage en travers de la rade, conséquence probable de l'existence de deux thalwegs.

Le Gouvernement, qui ne motive sa préférence pour le tracé rectiligne que par la nécessité d'éviter des dépenses inutiles en expropriations coûteuses, aurait donc pu l'appuyer encore sur des arguments techniques qu'ont dû lui faire entrevoir les hommes spéciaux qu'il a consultés.

Ces principes et ces conjectures, basées sur la connaissance de la direction des courants actuels et des causes déterminantes de ces courants, seront évi-

demment sujettes, dans l'application, à se modifier dans ce qu'ils ont d'absolu; la régularisation générale de la section du fleuve, réduit devant Anvers à une largeur uniforme de 350 mètres, et le passage d'un volume d'eau plus considérable, résultat d'autres mesures d'amélioration du régime général du fleuve, influenceront nécessairement sur le thalweg.

La section centrale est d'avis que les projets de rectification du Gouvernement, améliorés encore à la suite de la discussion publique que le Gouvernement provoque, sont propres à atteindre les buts divers qu'on se propose; ils offrent de sérieuses garanties à ceux qui redoutent tout changement artificiel et craignent de voir la rade compromise.

Quant à la question purement technique de la construction des quais, le Gouvernement déclare qu'il n'est pas encore fixé sur le système qu'il adoptera comme présentant le plus d'avantages et d'économie.

Certes, cette partie du problème sera difficile à résoudre et il ne sera pas inutile de faire appel aux autorités les plus compétentes du pays et de l'étranger, pour arriver à se fixer sur le système qui éloignera le plus les chances de mécompte.

Les travaux hydrauliques dans l'Escaut présentent des difficultés plus grandes qu'ailleurs; généralement on construit soit sur un fond plus solide que le sable, soit dans des courbes moins prononcées, soit dans des rivières à marées moins fortes.

Le fond sablonneux, les courants puissants, les crues considérables, sont autant de conditions défavorables pour l'érection de constructions résistantes.

Le Gouvernement semble incliner vers l'adoption du système appliqué à Glasgow sur la Clyde.

C'est, en effet, un système fort ingénieux; les plans et les profils communiqués à la section centrale ont permis d'en juger; ils seront déposés sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

Mais ce système offre-t-il des garanties certaines de solidité, de résistance à l'effort si puissant des flots et des courants? C'est ce qu'on ne peut affirmer ici, c'est ce que les hommes spéciaux doivent examiner, et examiner avec grand soin.

Il convient, en effet, de tenir compte de la capacité de la rivière, de sa forme et de la nature du sol.

La Clyde présente des différences notables avec l'Escaut :

Le sol est rocailleux et argileux, le cours du fleuve presque droit; la profondeur de la Clyde à marée basse est de 18 à 26 pieds anglais aux syzygies et de 16 à 24 pieds en temps ordinaire.

L'Escaut a, devant Anvers, une profondeur variant de 7 à 18 mètres, ou environ 21 à 53 pieds anglais.

En attirant l'attention sur ces différences, il ne peut entrer dans les intentions de personne de conclure que le système de construction des murs de quais employé sur la Clyde ne soit pas praticable à Anvers; on arrive seulement à penser que le succès de ce système sur la Clyde ne garantit pas son succès sur l'Escaut, les deux rivières offrant des conditions très-différentes.

La section centrale estime cependant que les progrès faits par l'industrie des constructions hydrauliques permettent d'augurer que les difficultés ne

seront pas invincibles; elle ne doute pas du succès, si le Gouvernement s'éclaire, comme il en manifeste l'intention, des lumières de ceux qui ont vaincu des difficultés analogues.

Les quais, y compris la voie publique, auront une largeur qui variera entre 42 et 125 mètres d'après le tracé communiqué à la section centrale.

La commission de 1870 préconise une largeur de 60 mètres.

La section centrale croit que le Gouvernement agit sagement en ne donnant pas aux quais, en certains endroits où il faudrait faire des expropriations coûteuses, une largeur qui n'est pas impérieusement réclamée par les besoins du service des quais.

Il sera d'ailleurs facile de combiner les installations des quais de façon à réserver aux parties étroites les installations les moins encombrantes; il sera aisé de n'y faire accoster que les bâtiments les plus petits et dont les cargaisons exigent le moins de place.

De cette façon, tout en évitant une forte dépense en expropriations superflues, le but qu'on poursuit sera parfaitement atteint.

Il y a tant de travaux utiles à faire encore, à Anvers et ailleurs, que l'on doit se faire scrupule de consacrer les deniers des contribuables à des dépenses dont la nécessité n'est pas entièrement démontrée.

III.

Entamées au milieu de l'année 1873, les négociations engagées entre le Gouvernement et la ville d'Anvers pour régler la reconstruction des quais de l'Escaut, ont abouti le 16 janvier 1874.

Un moment elles ont failli se rompre à l'occasion de prétentions contradictoires relatives au caractère de la remise de ces quais, faite par l'État à la ville le 13 juillet 1820, en vertu de l'arrêté royal du 20 avril 1819.

Qu'avait entendu céder le roi Guillaume et de quoi avait-il le pouvoir de disposer? Cette question de l'étendue des pouvoirs du roi Guillaume, qui s'est reproduite à propos des tableaux de Rubens, a été examinée, sous l'une des faces, dans une décision judiciaire indiquée par le Gouvernement en réponse à la deuxième question.

Le collège échevinal d'Anvers écrivait, le 3 janvier 1874, à M. le Ministre des Finances que « si la Législature lui enlevait de force les quais que la ville » possède et exploite exclusivement et sans contradiction depuis plus d'un » demi-siècle, et pour lesquels elle a fait des dépenses considérables, la » Législature commettrait un acte aussi inique que si elle confisquait au » profit de l'État la totalité des droits de navigation stipulés antérieurement » au profit de la ville. »

Le droit strict de reprendre les quais purement et simplement peut-il appartenir à la Législature? c'est ce que le collège n'examine pas: il se borne à contester énergiquement l'équité de semblable mesure.

Le Gouvernement se préoccupait de concilier les intérêts de la commune avec les intérêts publics; réservant le point litigieux, il prit l'initiative d'une proposition pratique qui satisfait les deux parties; la gestion des quais conti-

nuera à appartenir à la ville; leur outillage est mis à sa charge; leur reconstruction est le lot de l'État; les perceptions se répartiront au prorata des sommes engagées, défalcation faite des frais de gestion et d'un prélèvement annuel de 100,000 francs, représentatif des dépenses de surveillance et d'entretien mises à charge de la ville.

La convention du 16 janvier 1874 a été ratifiée à la presque unanimité par le conseil communal d'Anvers. En présence de ce fait la section centrale n'a plus à examiner si les intérêts financiers de la ville ont été sauvegardés; les Chambres, appelées à se prononcer à leur tour, ont à rechercher si les intérêts de l'État n'ont pas été sacrifiés.

A ce point de vue la section centrale est d'avis que les conditions faites à l'État par la convention du 16 janvier 1874, sont équitables; la répartition des produits lui paraît reposer sur de justes bases; elle approuve le Gouvernement d'avoir consenti à réserver un point de droit dont la discussion eût pu ajourner à longue échéance le travail si utile du redressement des quais d'Anvers.

Un point cependant a donné lieu, en section centrale, à un assez long débat.

La Convention du 16 janvier stipule (art. 9) que le Gouvernement se réserve de *réclamer* en tout temps, dans l'intérêt du commerce, l'abaissement des tarifs établis sur les quais gérés par la ville d'Anvers.

Quel est le sens de cette disposition? Le Gouvernement peut-il *exiger* la réduction des tarifs, ou ne peut-il que la *proposer*? Le consentement de la ville d'Anvers doit-il être obtenu ou bien l'État peut-il s'en passer?

La section centrale a constaté qu'il existe entre les deux parties signataires de la convention du 16 janvier un complet malentendu sur la portée de cette stipulation.

Le rapport présenté au conseil communal d'Anvers, au nom des commissions du commerce, des travaux et des finances, s'exprime ainsi :

« La stipulation relative à l'abaissement des tarifs ne peut évidemment pas impliquer un droit absolu pour l'État. C'est du consentement des deux parties en cause que naîtra, dans l'intérêt du commerce, la réduction des tarifs. Le Gouvernement, comme la ville, doit avoir à cœur d'agir dans de justes limites et de sauvegarder ainsi la partie financière de l'opération. »

Cette interprétation de l'article 9 a été confirmée, au cours de la discussion, par le bourgmestre d'Anvers et par le premier échevin; c'est sous l'empire de cette idée que la presque unanimité du conseil communal a ratifié la convention du 16 janvier.

Appelé dans le sein de la section centrale, M. le Ministre des Finances a repoussé cette interprétation. Il a fait remarquer que la disposition en question émane de son initiative, qu'elle est en rapport avec la disposition de l'arrêté royal du 21 juillet 1863 qui n'approuve le règlement communal anversoïis du 22 juin 1861 sur les droits fusionnés de navigation que sous réserve du droit du Gouvernement de *provoquer*, après deux ans, la révision du nouveau tarif des droits de port; M. le Ministre des Finances a ajouté

qu'il était absolument inutile de mentionner dans le contrat le droit de réclamer l'abaissement des taxes si la ville n'était pas tenue d'obtempérer à cette réclamation.

Quelle que soit la valeur de ces raisons, il est constant qu'un malentendu s'est produit et que c'est sous l'empire de ce malentendu que le conseil communal a délibéré et voté.

Il serait regrettable de voir une association, destinée à durer quarante ans au moins, débiter par un conflit aussi sérieux entre les associés sur l'interprétation du pacte social.

Le section centrale a engagé le Gouvernement à mettre fin à ce différend en concédant à la ville d'Anvers une position analogue à celle de la Société anonyme du Sud d'Anvers.

Celle-ci ne peut être matériellement contrainte à abaisser ses tarifs, mais elle peut y être moralement forcée par l'abaissement des tarifs sur les quais gérés par la ville et contigus aux siens; dans ce cas le Gouvernement bonifie à la Société la perte résultant de la réduction des taxes.

La nécessité d'obtenir le consentement de la ville ne sera jamais un obstacle à un abaissement de tarifs si l'État lui bonifie la perte, comme il le fait pour la Société du Sud d'Anvers. Les intérêts du commerce ne risqueront jamais d'être sacrifiés à ceux de la Caisse communale, si ceux-ci sont hors de cause. Le Trésor seul fera un sacrifice; mais n'est-il pas aussi légitime de lui en imposer au profit de la ville d'Anvers qu'au profit d'une Société particulière?

Faisant les quatre cinquièmes de la dépense, ayant les quatre cinquièmes des produits, l'État supportera déjà par ce seul fait la plupart des résultats d'un abaissement; il ne s'y résoudra donc que pour obéir à des devoirs d'un ordre supérieur. Augmenter en ce cas son sacrifice d'un cinquième sera pour lui peu sensible, tandis que ce déficit pourra jeter une sérieuse perturbation dans les finances communales.

L'État trouvera d'ailleurs, comme entrepreneur de chemins de fer, des compensations aux sacrifices qu'il fera sur les droits de ports, compensations dont la ville ne profitera pas.

Au surplus si les droits sont bien établis à l'origine, il est peu probable qu'on les modifie avant longtemps, la dépréciation monétaire continue réduisant insensiblement tous les tarifs. C'est ainsi que, bien que l'arrêté royal du 21 juillet 1863 ait réservé au Gouvernement le droit de provoquer au bout de deux ans la révision des droits de navigation à Anvers, plus de dix ans se sont écoulés sans que cette révision ait été provoquée.

Faisant droit à ces observations, M. le Ministre des Finances a déclaré à la section centrale que, tout en persistant dans l'interprétation qu'il donne à l'article 9 et qui, d'après lui, est la seule vraie, il consent néanmoins à concéder à la ville d'Anvers l'équivalent de l'interprétation que celle-ci a donné erronément à cet article. Lorsque l'État, usant du droit que cet article lui confère, réclamera la réduction des tarifs, il indemnifiera la ville d'Anvers comme la Société du Sud. Le droit de l'État est ainsi maintenu, sans qu'il puisse en résulter aucun préjudice pour les intérêts qui s'associent aux efforts qu'il fait pour transformer le port d'Anvers.

La section centrale s'est déclarée satisfaite de cette concession.

La durée des travaux n'est pas indiquée au contrat et, à défaut de plans arrêtés, le Gouvernement refuse de prendre d'autre engagement que celui de poursuivre les travaux sans désemparer.

La section centrale peut d'autant moins insister pour obtenir davantage qu'il dépend absolument des législatures futures d'accorder ou de refuser les crédits nécessaires à la continuation plus ou moins prompte des travaux.

L'intérêt même de l'État le déterminera à presser l'achèvement de ces travaux productifs.

On a manifesté la crainte que, les travaux devant être entamés en même temps par l'État et par l'Immobilière, celle-ci n'eût terminé bien avant, ayant une moindre étendue de quais à construire.

Mais on a perdu de vue que l'État n'entamera pas tout à la fois et qu'au moins la section par laquelle il commencera (vraisemblablement celle allant du Werf à la batterie St-Michel) pourra être mise en service en même temps que les quais de l'Immobilière, sinon avant.

Une dernière remarque mérite d'être consignée : la convention du 16 janvier stipule (article 6) :

« La ville prélèvera les frais de gestion et de surveillance ; le tantième de ces frais sera établi à forfait, de commun accord, après la troisième année d'exploitation complète, d'après les dépenses réelles de gestion qui, pour ces trois premiers exercices, seront constatées, reconnues et auront été bonifiées à la ville. »

L'intention du Gouvernement de payer à la ville ses frais de gestion et de surveillance est clairement manifestée : l'État veut rembourser à la ville, son associée, tout ce que celle-ci dépense de ce chef pour compte commun. Mais il se peut fort bien que ces frais augmentent d'une façon imprévue au bout de quelques années d'exploitation.

Dans ce cas, il serait équitable que le tantième fût soumis à une révision, afin que la ville ne subit pas de pertes dans cette gestion. La section centrale désire qu'une semblable révision soit admise par le Gouvernement.

IV.

Les quais rectifiés, étendus, améliorés et outillés, reste à s'occuper des bassins.

Les bassins destinés à la grande navigation doivent être concentrés sur la rive droite, au nord de la ville. Telle est à Anvers l'opinion unanime.

En créer au sud, ainsi que se le proposait le docteur Strousberg, ce serait s'exposer à un échec au moins probable, le fleuve ne présentant plus à cet endroit les conditions voulues pour permettre l'accès des grands navires. La combinaison nouvelle ne place au sud que le bassin du batelage, destiné à remplacer les quatre canaux intérieurs existant aujourd'hui ; cela est pratique, cela permet de donner aux quais une continuité que les canaux interrompaient, cela dégage les bassins maritimes de tout l'encombrement de la petite navigation.

Transporter sur la rive gauche les bassins les plus considérables, les plus perfectionnés, les mieux outillés, eût été, sans nécessité aucune, créer à grand renfort d'argent une concurrence au vieil Anvers, concurrence aussi désastreuse pour le nouveau port que pour l'ancien. Pourquoi diviser ce qui gagne à être concentré? Bien que la rive gauche soit aussi ancienne que la rive droite, jamais le commerce ne s'y est implanté. La raison en est que la rive droite a suffi jusqu'ici et semble devoir suffire toujours à toutes les extensions de notre commerce, pourvu qu'on l'y laisse se développer librement.

Le Gouvernement comprend, comme la population d'Anvers, la solution du problème; il a tenu à le constater en écrivant, le 27 décembre 1873, à l'administration communale :

« C'est au nord, sur la rive droite, et non ailleurs, que l'extension des établissements maritimes doit avoir lieu. »

Cette déclaration a encore été renforcée, si possible, par la réponse du Gouvernement à la 29^{me} question de la section centrale.

D'accord sur ce principe avec l'ancien conseil communal d'Anvers, le cabinet précédent avait fait décréter, par la loi du 27 juillet 1871, la construction d'une troisième écluse maritime, au nord de celle du Kattendyk.

L'Exposé des Motifs s'exprimait ainsi :

« Le canal de la Campine débouche aujourd'hui dans l'Escaut, après avoir traversé le bassin du Kattendyk, le bassin aux bois et le bassin du canal, tous trois exécutés par la ville d'Anvers.

« Cette ville projette la dérivation de ce canal vers le nord, à travers les terrains qui s'étendent entre l'enceinte et les établissements maritimes; à cette dérivation aboutiraient les nouveaux chantiers de la société Cockerill, le chantier de l'État et, plus au nord, un bassin exclusivement destiné aux huiles de pétrole et autres matières inflammables. Des installations spéciales pour le déchargement des charbons seraient organisées le long de la dérivation.

« L'exécution d'une écluse de mer est le complément indispensable du canal de dérivation et autres établissements maritimes que la ville d'Anvers projette. Le crédit d'un million de francs permettra aussi d'entamer les premiers travaux d'établissement de cette écluse. »

Avant d'aborder le règlement en commun de ces grosses questions, il fallait vider un arriéré qui compliquait la situation: les stations commerciales, appelées à desservir les bassins existants, étaient d'une insuffisance notoire et périlleuse; par suite de conflits qui s'étaient élevés en 1868 entre le Gouvernement et la ville d'Anvers, rien ne se faisait, et cependant le moment approchait où il faudrait livrer à la Société Immobilière d'Anvers les terrains occupés par les voies ferrées qui traversaient les anciennes fortifications. Un accord fut signé entre parties le 5 décembre 1871. Il dota Anvers de stations commerciales vastes et commodes et décréta le détournement du chemin de fer qui traverse la ville de part en part. Ces travaux sont aujourd'hui exécutés, à l'exception des

bâtiments, hangars, magasins, et du viaduc qui fera passer la route d'Anvers à Bréda au-dessus de la station commerciale; leur prompt achèvement est hautement désirable.

La convention du 3 décembre 1871 contenait un article 20 intitulé : *Ouvrages à construire ultérieurement*, et ainsi conçu :

« La construction d'une nouvelle écluse à l'Escaut et de la dérivation du canal de la Campine ainsi que les installations du chemin de fer nécessaires au service de ce canal et des bassins qui y aboutiront, seront l'objet d'un arrangement ultérieur. »

Il restait à donner suite à cette disposition du contrat.

Le 22 mars 1872, le conseil communal d'Anvers adopta un plan d'ensemble pour l'extension de ses établissements maritimes; le collège échevinal le soumit à l'approbation de M. le Ministre des Travaux publics, par dépêche du 28 du même mois.

Ce plan englobait tous les terrains compris entre l'enceinte et les bassins existants; il empiétait sur les terrains de la citadelle du Nord, où il plaçait le bassin au pétrole, isolé de tous les autres.

Les nouveaux administrateurs communaux anversois substituèrent un autre plan à celui proposé par leurs prédécesseurs. Ils le soumièrent au Gouvernement le 22 avril 1873.

Ces plans diffèrent par les détails, ils se ressemblent par les côtés principaux : absorption de tous les terrains entre l'enceinte et les bassins actuels, invasion de la citadelle du Nord par le bassin au pétrole.

La concordance qui se produit sur ces points fondamentaux entre des opinions politiques diamétralement opposées, démontre qu'il y a là une nécessité commerciale impérieuse qui s'impose à tous ceux qui voient de près le port d'Anvers; ceux-là seuls peuvent la méconnaître qui n'ont pas étudié sur place les besoins du commerce anversois.

Les négociations entre le Gouvernement et l'administration communale n'ont point porté jusqu'ici sur l'aménagement des nouveaux bassins et l'emplacement de la troisième écluse maritime décrétée en 1874; de part et d'autre on a préféré régler d'abord le redressement des quais du fleuve; tel est l'unique objet du contrat du 16 janvier 1874.

Néanmoins on a eu occasion de s'expliquer au cours des négociations, et voici la position prise à cet égard par le Gouvernement. Nous en empruntons la formule à la dépêche du 27 décembre 1875 :

« Pour l'extension des établissements maritimes, dit M. le Ministre des Finances, je me suis expliqué très-franchement. C'est au nord, sur la rive droite, et non ailleurs, que cette extension doit avoir lieu : il faut un plan d'ensemble et d'avenir à exécuter successivement selon les besoins de l'augmentation des affaires; je n'ai exclu aucune combinaison; j'ai dit que, selon ma conviction personnelle, les fronts intérieurs de la citadelle du Nord doivent disparaître, et que les terrains qui ne seraient plus nécessaires au génie militaire devront être affectés à une destination commerciale, en conservant

toutefois la batterie de côte indispensable pour défendre la ville et la rade; j'ai même indiqué une idée nouvelle, et qui consiste à placer isolément le pétrole (bassin et magasin) dans le polder d'Astruweel au delà de l'enceinte.

« Au surplus, afin qu'il ne reste aucune équivoque possible sur nos intentions, je déclare de nouveau que le cabinet approuvera, pour l'extension successive des établissements maritimes du nord, le plan qui sera reconnu le plus avantageux pour les intérêts commerciaux, et qu'il admet notamment dès aujourd'hui que la suppression des fronts intérieurs de la citadelle fasse partie de ce plan et que les terrains militaires qui, par suite de cette suppression, deviendraient disponibles, soient cédés à la ville à des conditions équitables. »

Tout Anvers a applaudi à ces idées larges et élevées, les seules qui soient dignes d'un Gouvernement soucieux de développer notre unique grand port, l'un des premiers du monde.

La section centrale y applaudit également; elle se félicite de voir disparaître les obstacles qui s'opposaient à l'extension naturelle des établissements maritimes anversois.

La grande profondeur qu'a l'Escaut depuis le Vorsche Schyn jusqu'à Austruweel (elle est de 40 à 48 mètres le long de la rive droite sur une étendue de 1,500 mètres) permet aux plus grands navires d'aborder aux quais. La largeur de la passe est de plus de deux cents mètres. C'est la plus belle partie de la rade. Il importe de l'utiliser au plus tôt. Pendant la période de construction des nouveaux quais une partie des emplacements affectés aujourd'hui à la navigation lui feront défaut. Il faut pourvoir à cette insuffisance en créant des installations provisoires qui ne seront d'ailleurs pas perdues le jour où les quais seront reconstruits.

C'est en aval des quais actuels qu'il faut placer ces installations provisoires.

Une partie de la rive droite, entre l'écluse du Kattendyk et le village d'Austruweel, devrait être, sans retard, garnie de débarcadères en charpente reliés par des voies ferrées communiquant à la station aux bois. La profondeur de 8 mètres est à une distance moyenne de 25 mètres du bord du schorre; la languette de terre entre la profondeur de 8 mètres et la chaussée pavée d'Austruweel est de 100 mètres en moyenne; cela permet d'y établir des quais, des voies ferrées et même, au besoin, des hangars. Ces mesures, dont l'exécution peut être rapide, sont indispensables pendant la période des travaux pour remplacer les parties des quais actuels rendus momentanément inabordables par leur reconstruction; elles ne seront pas moins utiles après l'achèvement des travaux si, comme tout porte à le croire, le commerce d'Anvers suit sa marche ascendante.

Tous les terrains nécessaires à la voie ferrée, reliant la station aux bois à ces débarcadères, appartiennent à l'État ou à la ville; aucune expropriation n'est nécessaire; les remblais peuvent être remplacés en certains endroits par des chevalets en bois; la dépense sera minime comparée à l'utilité, qui sera énorme.

En conséquence, la section centrale propose de modifier comme suit le premier paragraphe de l'article 2 du projet de loi :

« Il est ouvert au Département des Travaux publics un premier crédit spécial de deux millions de francs pour la reconstruction des quais d'Anvers entre le musoir sud de l'écluse du Kattendyk et la batterie St-Michel et pour l'établissement d'installations provisoires sur la rive droite de l'Escaut en aval de l'écluse du Kattendyk. »

La section centrale ne croit pas nécessaire de majorer en ce moment le chiffre, celui-ci n'étant qu'un premier crédit. L'Exposé des motifs le déclare : « Lorsque le contrat d'entreprise sera conclu, le montant et les époques des paiements à effectuer pour mener les travaux à bonne fin aussi rapidement que possible, pourront être déterminés avec certitude, et la loi portant approbation de ce contrat réglera, en même temps, les moyens de faire face aux obligations qui en résulteront pour l'État. »

La section centrale exprime le vœu qu'un prompt accord s'établisse entre les parties intéressées au sujet de l'extension des bassins et de l'emplacement de la troisième écluse maritime; si nous ne devançons pas les ports étrangers concurrents, tâchons au moins de les suivre promptement dans la voie du progrès où la plupart d'entre eux sont entrés.

V.

La ville d'Anvers a demandé au Gouvernement, par lettre du 15 décembre 1867, une option pour la reprise des terrains de la citadelle du Sud en cas de résiliation du contrat Strousberg; la ville n'avait pas l'intention de reprendre ce contrat, tel qu'il était, mais d'en conclure avec le Gouvernement un nouveau sur des bases à déterminer ultérieurement.

M. le Ministre des Finances lui a répondu qu'il ne pouvait être question de résilier le contrat Strousberg, mais seulement d'en modifier l'application.

Tel est l'objet de la convention du 10 janvier 1874. Le Dr Strousberg fera apport à la Société du Sud d'Anvers de son contrat modifié; la Société Immobilière de Belgique apportera les capitaux nécessaires à l'appropriation de l'ancienne citadelle; l'État recevra, en actions ordinaires, une somme équivalente au coût du pont sur l'Escaut, sans que cette somme puisse dépasser 4,500,000 fr.

Les conditions auxquelles le Dr Strousberg a traité avec la Société Immobilière ne nous sont pas connues; il n'est pas admissible qu'il consente à y apporter des modifications qui les rendent moins favorables pour lui.

La ville d'Anvers ne pouvait donc espérer entrer en possession de la citadelle du Sud qu'en offrant au Dr Strousberg des conditions semblables à celles que lui fait l'Immobilière.

Il ne paraît pas qu'elle se soit mise en rapport avec lui dans ce but ; il ne paraît pas même qu'elle regrette aujourd'hui de ne pas l'avoir fait.

Ce qu'elle désirait, c'était tout autre chose, c'était d'obtenir de l'État des conditions différentes, au cas où celui-ci serait rentré en possession de ce domaine par suite d'une résiliation amiable ou judiciaire.

Il semble d'ailleurs qu'on doive appliquer à l'entreprise du Sud d'Anvers, au même titre qu'à la reconstruction des quais actuels, cette pensée que nous extrayons du rapport présenté, au conseil communal d'Anvers au nom de ses commissions du commerce, des travaux et des finances :

« L'administration d'une ville, qui ne dispose que de ressources nécessairement limitées, ne pourrait entreprendre une œuvre de cette importance sans s'exposer à des embarras financiers au moins temporaires. »

L'outillage des quais et l'extension des bassins est une tâche suffisamment lourde pour que la ville d'Anvers n'embrasse pas en même temps la construction d'une fraction importante des quais.

Ne pouvant, sans compromettre sa créance à charge du Dr Strousberg, donner à la ville d'Anvers ce qu'elle demandait, le Gouvernement lui a réservé le droit de reprendre les installations maritimes (quais et bassins de batelage) en laissant à la Société du Sud d'Anvers l'opération immobilière. Les conditions de cette reprise ont été jugées inacceptables par la ville; elles sont dures, en effet, mais le Gouvernement déclare n'avoir pu en obtenir de meilleures.

La section centrale s'est imposé une plus grande réserve dans l'examen du contrat du 10 janvier 1874 que dans celui des autres parties du projet.

La convention intervenue entre l'État belge et le docteur Strousberg le 14 octobre 1869 n'a reçu, en ce qui touche les travaux, aucune exécution, depuis plus de quatre ans que la concession est donnée.

L'Exposé des Motifs nous en fait connaître la raison : loin de posséder les ressources nécessaires pour tirer parti de cette vaste entreprise, le concessionnaire ne fut pas même en mesure de payer le second terme du prix d'achat. Il fit connaître au Gouvernement sa pénible position, sollicita des délais, en obtint, ne fut pas plus à même de s'acquitter après qu'avant, et dut finalement être assigné en justice en payement du prix.

L'État avait le plus grand intérêt à voir un acquéreur d'une solvabilité indiscutable se substituer à celui dont la gêne paralysait l'entreprise, privait l'État de ressources engagées et laissait debout la citadelle du Sud.

Il ne tarda pas à se convaincre qu'il n'arriverait à une pareille substitution qu'en modifiant notablement le contrat : les bassins destinés à la grande navigation, qui n'eût pu les utiliser ou ne l'eût pu que très-imparfaitement, ont disparu ; un bassin destiné au batelage les remplace ; des 98 hectares vendus, l'on n'en distraît que 4 pour les affecter à des établissements maritimes, au lieu de 49, ainsi que le voulait le contrat de 1869 ; un pont joignant les deux rives de l'Escaut aboutira à la rive droite au milieu des terrains cédés ; enfin les termes de payement du prix de vente sont modifiés. Tels sont les principaux changements qu'a subis le contrat.

Ajoutons que les expropriations sont restreintes au strict nécessaire ; c'est

une réserve à laquelle on ne peut qu'applaudir. Le respect du droit de propriété est concilié avec les intérêts généraux.

Il est important pour le Trésor public de voir assurer le recouvrement d'une créance considérable qui se trouvait, sinon compromise, au moins pour longtemps différée.

Reste à examiner à quel prix ce résultat a été obtenu.

Il n'y aura pas lieu de regretter la transformation des établissements maritimes du sud, si ceux du nord reçoivent le développement qu'ils comportent; le pont seul peut donner lieu à des réserves et faire naître des craintes.

Nous nous occuperons ultérieurement et séparément de toutes les questions que peut soulever l'établissement d'un pont sur l'Escaut à Anvers.

Le bassin du batelage remplacera avantageusement les quatre canaux qui, aujourd'hui, interrompent la ligne des quais, s'il présente une étendue de quais égale à celle qu'utilise actuellement le batelage. Pour obtenir ce résultat il faudrait le prolonger dans une certaine mesure. La continuité des quais subira néanmoins une solution, si le concessionnaire de la citadelle du Sud donne suite au projet d'établir un entrepôt franc sur l'emplacement de l'arsenal de guerre. Il paraît probable que le concessionnaire n'usera pas de ce droit, les inconvénients d'un entrepôt franc équilibrant aujourd'hui les avantages qu'il procure; il se bornera à ériger en cet endroit un entrepôt public, semblable à l'entrepôt royal actuel, s'il parvient à s'entendre avec la Société des Docks-entrepôts à qui la loi et son contrat assurent le seul entrepôt public d'Anvers. Les quais auraient, dans ce cas, leur entrepôt public, comme les bassins ont le leur.

S'il n'en était pas ainsi, il importerait de rendre le chenal d'accession à l'entrepôt franc aussi étroit que possible, et de jeter sur ce chenal un large pont couvert de deux lignes de rails au moins.

L'écluse du bassin de batelage sera établie de façon à permettre l'entrée des bateaux d'intérieur même à marée basse; ce sera là un avantage incontestable que ne procurent pas les canaux actuels.

La section centrale a reçu communication d'un nouveau plan d'appropriation de la citadelle du Sud; ce plan fait obliquer davantage la gare des marchandises. La section reconnaît les avantages que ce nouveau plan présente sur le plan primitif; elle pense néanmoins qu'il est encore possible d'y apporter des améliorations: reculer l'emplacement du pont vers le sud offre le double avantage d'augmenter d'autant l'étendue de la rade et d'éviter d'appuyer la culée de la rive gauche à l'endroit où la digue a été rompue pendant plusieurs années, à la suite de la révolution de 1830. Sur ce point, le sol n'est ni assez compacte ni assez solide; il est avantageux et même nécessaire de rechercher plus loin une assiette assez ferme pour supporter la culée de cette rive.

Tenant compte de ces observations, le Gouvernement s'est mis d'accord avec l'Immobilière pour reculer d'environ cent mètres vers le sud l'emplacement du pont.

L'article 6 de la convention permet au concessionnaire de percevoir des droits de navigation, tant sur les navires abordant à ses quais que sur ceux qui chargeraient ou déchargeraient en rade devant ces quais.

La rade appartient à l'État qui doit l'entretenir en bon état de navigabilité par des dragages dont seul il supporte les frais. Il ne serait pas juste que le concessionnaire de la citadelle du Sud perçût des droits sur un navire auquel il ne rend aucun service, par le seul motif que le navire charge ou décharge dans la partie de la rade qui fait face à ses quais.

Supposons un navire chargé de guano déchargeant sa cargaison dans des allées qui la transportent à Burght, sur la rive gauche, où se trouve la grande usine de préparation de cet engrais. Ce navire ne devra rien payer à la Société du Sud d'Anvers bien qu'il jette l'ancre au milieu de l'Escaut en face de ses quais.

Si, au contraire, les allées vont décharger la cargaison sur les quais du Sud, le navire devra payer, comme s'il était venu se mettre lui-même le long de ce quai pour y opérer son déchargement.

De même le navire de mer qui, en rade, transborde sa cargaison dans un bateau d'intérieur ou dans un autre navire de mer ne payera pas davantage de droits à la Société du Sud.

La convention du 14 octobre 1869, conclue entre l'État belge et le docteur Strousberg, se bornait à stipuler que le Gouvernement fixerait le maximum des droits de quais et de bassins à percevoir par le concessionnaire dans les limites de l'article 3 du traité du 16 juillet 1865.

Une autre disposition du même article 6 de la convention du 10 janvier 1874 est ainsi conçue :

« L'exploitation du bassin de batelage, des quais et des hangars-entrepôts aura lieu par et au profit du concessionnaire qui aura aussi la faculté d'opérer la manutention des marchandises. »

Que faut-il entendre par *manutention* ?

Il est résulté des explications échangées entre M. le Ministre des Finances et les membres de la section centrale que ce mot a la même signification que le mot *manipulation* employé à diverses reprises par la loi de 1846 sur les entrepôts.

Il ne comprend ni le chargement, ni le déchargement, ni le transport des marchandises, toutes opérations qui se font sur les quais, mais exclusivement les manipulations, mélanges, épurations, changements d'emballages, etc., qui ne s'opèrent que dans les magasins. La libre concurrence du travail restera donc entière sur les quais.

Ainsi réduit, le droit de faire la manutention des marchandises n'avait pas même besoin d'être stipulé. Tout propriétaire de magasins, entrepôts ou hangars peut ne les louer qu'aux conditions qui lui conviennent et, s'il exige de ses locataires que ceux-ci lui confient la manutention de leurs marchandises, c'est là une clause du contrat de location à débattre entre parties. C'est le droit de la Compagnie des Docks-entrepôts, comme ce sera celui de la Société du Sud d'Anvers, comme c'est celui de tous les propriétaires de magasins.

Il est vraisemblable que la Société du Sud ne songera pas plus à s'en faire un monopole que n'y ont songé jusqu'ici les autres propriétaires de magasins.

Un membre de la section centrale avait proposé d'ajouter au projet de loi un amendement ainsi conçu :

« L'État est autorisé à céder à la ville d'Anvers le droit de rachat de la concession du bassin de batelage et du quai, stipulé à l'article 5 de la convention du 10 janvier 1874. »

Mais M. le Ministre des Finances a fait observer que, même pour la reprise par l'État, une loi serait nécessaire à l'époque où elle pourrait s'opérer; ce sera donc à la Législature d'alors à décider s'il y a lieu d'user de ce droit de rachat des quais soit pour les garder, soit pour les transmettre à la ville.

VI.

Dans la convention du 10 janvier 1874, entre le Ministre des Finances et la Compagnie Immobilière, il est stipulé ce qui suit :

« L'État construira aussi à ses frais le pont avec ses deux murs en ailes à la rive gauche du fleuve, ainsi que les rampes d'accès au pont sur la même rive. Ce pont aura une voie pour charrettes et voitures, une voie pour piétons et un passage à une ou deux voies de chemin de fer. »

Ainsi, un pont doit être construit sur l'Escaut en amont de la rade d'Anvers, débouchant sur la rive droite vers la partie la plus reculée de la concession Strousberg; l'État est chargé de sa construction et en reste propriétaire, quoiqu'il reçoive, en actions de la Société à fonder pour exploiter la concession, une valeur égale en capital aux frais de construction du pont. C'est en quelque sorte le payement de la plus value que la construction de cet ouvrage procure aux terrains de la Société.

On ne saurait nier qu'établir des communications faciles entre les deux rives, entre Anvers et la Flandre, est une entreprise utile et constitue un véritable bienfait pour les riverains.

L'un des caractères de l'époque actuelle est de chercher à lever tous les obstacles opposés par la nature aux rapports des hommes entre eux; on perce l'Isthme de Suez, la vapeur traverse les Alpes, les bras de mer sont franchis sur des ponts, on projette un tunnel sous la Manche. Partout le génie de l'homme s'applique audacieusement à vaincre les difficultés qu'on croyait insurmontables.

La construction d'un pont sur l'Escaut ne peut plus être considérée comme une entreprise hasardeuse, après les travaux similaires exécutés à l'étranger.

Mais les doutes et les hésitations se produisent lorsqu'il s'agit de choisir entre les divers modes de construction. Quel est celui qui nous exposera le moins à créer des perturbations dans le lit du fleuve ?

S'il avait été possible de jeter au-dessus du fleuve un pont suspendu comme celui qui est en construction entre Brooklyn et New-York sur la

rivière de l'Ouest, la construction d'un pareil pont eût écarté tout souci à l'égard du régime de l'Escaut.

Mais New-York et Brooklyn présentent des différences de niveau qui manquent dans nos pays de plaines et qui facilitent l'élévation d'un pont à une hauteur telle que les plus grands navires peuvent passer au-dessous; le tablier du pont de Brooklyn est à 42 mètres au-dessus du niveau de la mer.

La section centrale, tout en reconnaissant qu'élever en face d'Anvers un pont à une telle hauteur est impraticable, n'abandonne pas tout à fait l'espoir que des plans seront présentés au Gouvernement, comprenant la construction d'un pont sans piles d'une seule travée de 350 mètres; de pareils ponts sont en construction dans le nord du Royaume-Uni, suivant une communication faite à la section centrale.

Un pont sans piles pourrait seul écarter toute espèce d'objections; sans doute un pont d'une travée demande des culées très-fortes pour points d'appui de son énorme poids; on met en doute que notre sol résiste à une telle pression; mais l'existence de la tour de Notre-Dame à proximité du fleuve démontre que ces appréhensions sont exagérées.

Si un pont sans piles ne peut être construit, il importe au moins que le pont ait le plus petit nombre de piles et les plus étroites possibles.

Deux ou trois suffisent amplement. Il importe assez peu, d'après l'avis des hommes compétents, que ces piles soient pleines ou à claire voie; des piles en maçonnerie, étroites et posées exactement dans le sens du courant, sont aussi bonnes, si pas meilleures, que des piles en fer.

Des communications faciles entre l'Escaut supérieur et l'Escaut en aval du pont doivent être ménagées.

Sous le pont passera le batelage, qui modifiera, comme cela s'est fait partout en pareil cas, son système de mâture; à travers ou à côté du pont, suivant le mode de communication qu'on adoptera, passeront les navires de mer, les steamers remontant vers Tamise, Louvain, Malines, Bruxelles, etc.

Le Gouvernement semble s'être arrêté à l'idée de construire une travée tournante.

Plusieurs objections ont été présentées contre ce mode de communication à établir.

La travée tournante entraîne la construction d'une pile de plus, près de la rive droite, où elle peut provoquer des atterrissements.

La manœuvre de cette section tournante, inévitablement très-lourde à cause de la largeur du tablier, sera très-lente.

Les communications par le pont seront souvent interrompues lors du passage des navires.

Enfin l'ensemble de l'ouvrage sera plus irrégulier.

Les ponts de Tamise et Culenbourg ont des travées tournantes.

Il faut supposer que nos voisins du Nord, si experts en travaux hydrauliques, ont trouvé des inconvénients à l'emploi de la travée tournante, car les ponts construits plus récemment, ceux de Dordrecht, du Moerdyk, de Rotterdam, n'en possèdent pas; ils sont munis chacun d'un canal non éclusé qui contourne le pont très-près de l'une des culées.

Ce système, qui paraît être le dernier, le plus nouveau, peut très-bien être appliqué à Anvers.

On pourrait faire contourner le pont par un chenal, même par deux chenaux, un sur chaque rive.

Sur de tels chenaux, l'on peut jeter plusieurs ponts, l'un pour chemin de fer, toujours ouvert, sauf lors du passage des trains, et un autre pour les charrettes et les piétons.

Si l'on tient à ne jamais voir le passage du pont intercepté, on peut construire deux ponts carrossables, chacun à une extrémité du chenal, ouverts alternativement et laissant toujours un passage libre pour arriver au pont fixe.

L'usage pratique de ces canaux contournants est parfaitement démontré en Hollande, notamment à Dordrecht, car le pont de Dordrecht est construit entre cette ville et la mer, de sorte que toute la navigation maritime de ce port passe par le canal, contournant le pont.

La section centrale a posé au Gouvernement une question relative à un canal projeté jadis entre Burght et la Pipe de Tabac, au travers du Burgerweert.

La réponse du Gouvernement indique assez que l'exécution d'un pareil ouvrage n'entre pas dans ses vues.

Une travée tournante ou bien un chenal contournant le pont rend ce canal complètement inutile.

La section centrale ne saurait que donner son entière approbation à l'engagement pris par le Gouvernement de faire appel aux connaissances spéciales de tous les constructeurs de la Belgique et de l'étranger, pour la confection des plans du pont et d'adopter, parmi les plans fournis, non le plus économique, mais le meilleur.

La section centrale avait songé à recommander de ne pas entreprendre la construction du pont, avant que les résultats de la rectification des quais se fussent faits sentir, en un mot, avant que le nouveau lit du fleuve fût définitivement formé. Mais elle s'est abstenue de faire cette recommandation, ayant acquis la conviction qu'il faudrait un trop grand nombre d'années pour que la nouvelle direction des courants ait déterminé pleinement tous ses effets.

VII.

Enfin, Messieurs, la section centrale ne saurait assez signaler aux pouvoirs publics, la nécessité de rendre à l'Escaut les eaux supérieures qui en ont été successivement détournées.

Le canal de Schipdonck et celui de Terneuzen enlèvent au bas Escaut ses forces naturelles; il est même à remarquer qu'en Hollande on perd volontairement les eaux qui alimentent le canal de Terneuzen, sans aucune utilité pour la navigation; on ne peut se l'expliquer que par le dessein de dégager le chenal, besogne qu'un dragage opérerait beaucoup mieux.

La commission si compétente de 1870 a vivement insisté sur ce point; plus la puissance du jusant est amoindrie, moins il a la force d'enlever les sables qui forment les atterrissements.

Le Gouvernement se préoccupe de « l'amélioration du régime du fleuve en amont et en aval d'Anvers; » c'est, porte la dépêche du 27 décembre 1873, « l'un des points principaux du problème d'intérêt national que nous avons à résoudre. »

Parmi les travaux les plus utiles au point de vue du régime de l'Escaut, nous signalerons :

1^o La dérivation de Zwynaerde à Melle, si souvent indiquée comme étant de nature à concilier les intérêts de Gand et d'Anvers;

2^o Le remplacement du pont de Termonde par un pont suspendu, ou au moins un pont à piles étroites.

Ce dernier travail est urgent. Le pont actuel de Termonde arrête le mouvement de londe, quand elle remonte le fleuve; de là, la dépression de la marée entre Termonde et Wetteren. Cette dépression constatée ne peut, en effet, s'expliquer autrement.

Il ne suffira pas, pour améliorer le fleuve, de lui rendre les eaux supérieures et de donner au flux toute sa liberté, il faudra encore concourir par des dragages à l'action des eaux.

Les expériences faites dans la Clyde ont constaté que le mètre cube de déblai, lorsqu'il est exécuté par de petits dragueurs, coûte le triple du prix auquel revient l'action des grands dragueurs.

Les meilleurs jusqu'ici semblent être ceux que l'on construit à Renfrew sur la Clyde; ils sont de la force de 40 à 50 chevaux, et extraient au moins 200 mètres cubes par heure.

Il est incontestable aujourd'hui qu'une même espèce de dragueurs ne peut utilement être employée aux grands travaux de dévasement de l'Escaut, de l'embouchure du Ruppel et de la Durme et aux travaux beaucoup moindres de dévasement des canaux. Les mêmes engins ne peuvent servir à des usages si différents.

Le Gouvernement devra donc se procurer de grands et de petits dragueurs pour maintenir l'ensemble de nos voies navigables en parfait état. C'est le complément nécessaire des travaux publics qu'il projette et qu'il exécute. La section centrale se félicite de voir le contrat de 16 janvier 1874 marquer un premier pas dans cette voie; l'article 4 de ce contrat met à la charge de l'État le dragage de l'Escaut.

Comme conclusion du long et minutieux examen qu'elle a fait du projet de loi, et sous le bénéfice des observations consignées au cours du rapport, la section centrale propose à la Chambre d'adopter le projet avec l'amendement indiqué plus haut.

Qu'à Anvers même on se rende parfaitement compte de l'utilité des gigantesques travaux projetés, c'est tout simple; on a le mouvement commercial sous les yeux; à chaque instant de la journée on voit, on sent ce qui lui manque pour prendre son essor. Le concours de tous y était naturellement acquis. Ce à quoi devaient tendre les efforts de tout Anvers, ce qu'il importait d'obtenir, c'était de pénétrer le Gouvernement, les Chambres, la Belgique entière de cette nécessité.

Notre métropole commerciale a eu la bonne fortune de rencontrer un Gou-

vernement qui comprend les devoirs qu'impose la possession d'un port de premier ordre, qui sait les remplir. Les Chambres ne resteront pas en arrière ; les efforts communs du pays et de la ville d'Anvers produiront une œuvre capitale, que la postérité admirera, et qui sera pour la nation entière une source de prospérité et de grandeur.

Le Rapporteur,

E. DE DECKER.

Le Président,

P. TACK.

ANNEXES.

ANNEXE A.

Anvers, le 10 novembre 1870.

A Monsieur le Ministre des Travaux publics, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Satisfaisant aux dispositions des arrêtés ministériels des 29 juillet et 16 août derniers qui nous chargent de dresser, sans réserve d'approbation, un plan d'ensemble des quais à construire ou à redresser le long de l'Escaut à Anvers, et d'émettre un avis sur toutes les questions qui se rattachent au tracé de ces murs de quais, nous avons l'honneur de vous soumettre, Monsieur le Ministre, les résultats de l'accomplissement de notre mission.

Un exposé succinct des circonstances qui ont provoqué notre réunion servira d'introduction à notre travail et en facilitera l'intelligence.

Les bateaux à vapeur, employés au transport des personnes et des marchandises, exigent un débarquement et un embarquement rapides, afin de ne pas retenir longtemps inactifs le personnel et le matériel coûteux de ces navires.

Ces bateaux doivent donc pouvoir, en arrivant, accoster les quais et débarquer immédiatement leur cargaison sans entrer dans les bassins.

Pour atteindre ce but, on a construit à Anvers des embarcadères en charpente, faisant sur le quai la saillie nécessaire pour trouver le mouillage obligé.

A l'origine des bateaux à vapeur, un débarcadère suffisait; mais, à mesure que le nombre de services réguliers s'est accru, on a dû les multiplier, et récemment on a été obligé de réunir plusieurs de ces embarcadères isolés, afin de procurer aux grands paquebots transatlantiques un accostage suffisamment long. Ces constructions en bois n'ont pu satisfaire aux besoins croissants du commerce.

La nécessité d'accélérer le transbordement, croissant avec l'importance des navires et de leur personnel, on a établi, dans un grand nombre de ports étrangers, des grues mues par la vapeur, soit directement, soit à l'aide d'un intermédiaire hydraulique. Ces grues enlèvent les plus lourds fardeaux aussi promptement que les petits colis qui se transmettent à la main.

Des rails, établis le long des quais, permettent d'amener les waggons jusque sous ces grues, qui font passer les marchandises immédiatement et très-rapidement du navire dans le waggon ou du waggon dans le navire.

Toutes les personnes, qui, par devoir ou par goût, s'intéressent aux progrès de notre commerce, ont préconisé l'application à Anvers de ces moyens rapides de transbordement.

Leur emploi dans les ports rivaux et l'extension de la marine à vapeur, qui procure aux armateurs, informés par le télégraphe, le moyen de faire arriver leurs cargaisons au moment où l'on peut en obtenir les prix les plus élevés, font, de l'installation de ces moyens au port d'Anvers, une véritable nécessité.

Pour réaliser cette amélioration indispensable, il faut construire le long de la rade un quai qui présente un mouillage suffisant à son pied, et dont la largeur soit assez grande pour permettre : 1° d'établir des voies de rails nécessaires à la circulation des grues, des waggons et des locomotives; 2° de déposer momentanément les marchandises qui ne seront pas enlevées par les waggons et 3° de conserver une chaussée pavée.

La construction en charpente des embarcadères isolés, puis réunis, a d'abord suggéré l'idée d'élargir les quais actuels par une estacade; mais en examinant la dépense et les inconvénients résultant de l'obligation de renouveler cette charpente périodiquement après vingt ans, on a trouvé qu'un quai en maçonnerie devait obtenir la préférence.

Quelle direction faut-il donner au quai pour qu'il forme la limite d'un chenal assez profond et assez large pour assurer l'accostage et l'évolution des plus grands navires?

Quelle largeur convient-il de donner à ce quai?

Quelles mesures convient-il de prendre pour améliorer le régime du fleuve et assurer la conservation des avantages dont il jouit?

Telles sont les questions qui ont principalement fixé notre attention et dont il nous reste à indiquer les solutions.

Lorsque l'on considère le cours de l'Escaut aux abords d'Anvers, on est frappé de son irrégularité, qui contraste avec la régularité que l'on remarque en amont de Burght et en aval d'Austruweel.

L'Escaut, près de Burght, présente une largeur régulière de 400 mètres environ, à marée basse; cette largeur, à mesure que l'on approche d'Anvers, augmente d'abord lentement, puis assez brusquement, vis-à-vis de la citadelle du Sud, où elle atteint 590 mètres, puis se réduit à 335 mètres en face de la batterie Saint-Michel; elle s'élargit de nouveau jusqu'au canal Saint-Jean, pour se rétrécir, au point de ne plus avoir que 270 mètres de large, en face du Werf. En aval du Werf, la largeur augmente assez irrégulièrement et mesure à peu près 400 mètres en aval des nouveaux bassins.

Pour apprécier l'influence que ces variations de largeur exercent sur le profil du fleuve, nous avons comparé les profils en travers dans la plus grande et la plus petite largeur.

Dans l'élargissement vis-à-vis de la citadelle du Sud, les profils indiquent deux thalwegs, que l'on rencontre ordinairement dans l'Escaut comme dans les fleuves à marée, lorsque la largeur est assez grande pour permettre aux courants de flux et de reflux de suivre chacun une direction spéciale.

Les deux passes correspondant à ces thalwegs ont, l'une 50 mètres de large avec un mouillage de 4 mètres, et l'autre 40 mètres de large avec un mouillage de 8 mètres. Ces deux passes sont séparées par un haut-fond recouvert de 3 à 4 mètres d'eau, à marée basse, de sorte que la profondeur moyenne n'est que d'environ 4 mètres.

Pour améliorer ce profil, très-défavorable à la navigation, il faut diminuer la largeur, afin d'obliger les deux courants de flux et de reflux à suivre la même passe qui, sous leurs actions réunies, ne tardera pas à atteindre une profondeur et une largeur plus grandes.

Examinant le profil dans l'endroit le plus rétréci, on observe un seul thalweg et une seule passe, dont la plus grande profondeur dépasse 13 mètres; elle présente un mouillage qui est supérieur à 12 mètres sur 125 mètres de large et dépasse 8 mètres sur la largeur de 210 mètres.

La grande profondeur que présente ce profil, disparaissant à peu de distance en amont et en aval du Werf, doit faire considérer la largeur de 270 mètres comme insuffisante et nuisible au régime du fleuve, surtout si l'on remarque que, depuis Flessingue jusqu'à Lillo, la largeur de l'Escaut est de plusieurs kilomètres, qu'elle passe de 800 à 400 mètres entre Lillo et Austruweel, reste supérieure à 350 mètres jusque près du Werf, où elle se réduit à 270 mètres, pour croître de nouveau et se maintenir en amont de Burght à 400 mètres.

L'Escaut éprouve donc vis-à-vis du Werf un véritable étranglement, qui entrave les courants de marée et diminue le volume d'eau qui traverserait la rade d'Anvers s'il n'existait pas.

L'élargissement du fleuve vis-à-vis du Werf constitue une incontestable amélioration, réclamée du reste depuis longtemps.

L'étude comparative des profils et des largeurs de l'Escaut nous porte donc à conclure qu'il convient, pour régulariser et élargir la largeur du chenal navigable dans la rade d'Anvers, de régulariser le cours de l'Escaut pour lui rendre le lit qu'il avait probablement avant que des constructions, élevées à des époques différentes et pour atteindre des résultats étrangers aux besoins de la navigation, aient donné au fleuve le cours irrégulier que nous observons aujourd'hui.

Nous avons fixé à 350 mètres cette largeur régulière; elle est inférieure à la largeur de 400 mètres que l'on trouve en amont et en aval d'Anvers, parce que le mur de quai projeté, limitant le fleuve par une paroi verticale, agrandira la section, et comme la navigation réclame un grand mouillage à Anvers, plus impérieusement que partout ailleurs, il convient que la largeur de la rade soit plutôt inférieure que supérieure à la largeur normale.

La direction à donner au cours du fleuve régularisé a été déterminée par les considérations suivantes :

La ville et les établissements d'Anvers, étant situés sur la rive droite de l'Escaut, il est très-important que les courants de marée maintiennent le thalweg assez près de ces murs pour obtenir, à leur pied, le mouillage de 8 mètres nécessaire pour l'accostage des grands paquebots transatlantiques.

Le thalweg, dans les parties courbes des fleuves, se rapproche de la rive concave, et se maintient très-près d'elle, lorsque cette rive est formée d'un

rocher, d'un terrain résistant ou d'un mur, qui ne sont pas entamés par les courants et ne leur fournissent pas de débris pour former un talus qui repousse le thalweg vers le milieu du fleuve.

M. Calver, Surveyor de l'amirauté anglaise, recommande, dans son intéressant ouvrage sur les fleuves à marée, d'éviter la ligne droite dans les redressements, parce que le thalweg, dans les portions rectilignes, se porte indifféremment vers l'une ou l'autre rive sous l'influence de causes accidentelles et peu importantes, de sorte que l'on n'a aucune certitude de maintenir le thalweg près des rives abordables (1).

Nous proposons en conséquence de donner aux murs de quais d'Anvers la forme d'une grande courbe, concave vers le fleuve, et embrassant tout le développement de la rade.

Cette courbe, devant s'adapter à la disposition générale de l'Escaut, a été formée de plusieurs arcs de cercle, raccordés tangentiellement, et décrits avec des rayons variant progressivement de manière à former une courbe continue que les courants, portés vers le mur à cause de sa concavité, suivront dans toute son étendue.

C'est une opinion répandue à Anvers parmi les marins que, si l'on démolissait le Werf et la batterie St-Michel, les courants de marée affouilleraient les quais existants.

Aujourd'hui que l'on a besoin au pied des quais d'une profondeur de 7 à 8 mètres et que les nouveaux murs doivent être fondés à une profondeur et sur un terrain qui défie les affouillements, loin de craindre, on doit désirer une grande profondeur d'eau le long des quais, et l'opinion que nous venons de citer s'accorde avec ce que nous attendons du tracé que nous proposons et qui se trouve indiqué sur le plan ci-joint.

Pour faire disparaître, non-seulement les saillies du Werf et de la batterie St-Michel, mais encore la forme convexe des quais aboutissant à la place Ste-Walburge, il faut exproprier un grand nombre de maisons, mais ce sacrifice est nécessaire pour assurer le succès du grand travail que réclame la prospérité du port d'Anvers.

Vis-à-vis des terrains de la citadelle du Sud que l'habile et entreprenant docteur Strousberg doit bientôt transformer en grands établissements maritimes, le mur projeté empiète notablement sur le lit de l'Escaut.

Cette circonstance est sans influence sur la dépense de construction de ce mur, parce que, devant en tout cas être fondé sur l'une des couches solides qui sont horizontales, la profondeur à laquelle on devra descendre la fondation restera la même, quelle que soit la distance de la rive du fleuve.

Dans le prolongement amont du mur projeté en face de la citadelle du Sud, on exécutera un mur, un perré ou une digue qui se raccordera avec la berge existante.

(1) « Straight reaches are strictly to be avoided, but more particularly where there is an established business upon the banks of the river to be trained. With a straight reach the deepwater track is acted upon by the most trifling causes, ranging from side to side at will; and it follows that, under these circumstances, there is no security whatever for the permanency of the deep water, either in fixed channel or at the shipping berths. »

Calver, on tidal rivers, London, John Weale, 1833.

La rive gauche, en amont de la Tête-de-Flandre, sera régularisée par un perré ou enrochement dont la crête atteindra le niveau de mi-marée, qui suffit pour assurer la position du thalweg et permettre aux eaux de marée de s'étendre sur la surface qu'elles recouvrent aujourd'hui.

Pour n'apporter aucune entrave à l'écoulement, pendant la construction, on draguera dans la partie du fleuve qui doit être rétrécie, afin de lui conserver une section suffisante.

En aval de la Tête-de-Flandre, la digue de la rive gauche à établir vis-à-vis des anciens et des nouveaux bassins, sera élevée peu à peu, afin de ne modifier que graduellement le régime du fleuve dans cet endroit, où doivent manœuvrer les navires entrant et sortant des bassins.

La largeur à donner aux quais entre la crête du mur et les maisons a déjà fait l'objet d'études. L'Administration des chemins de fer a proposé la largeur de 60 mètres; nous admettons ce chiffre, qui ne paraît pas exagéré lorsque l'on considère ce qu'il faut ajouter aux quais actuels, pour faire cesser l'encombrement de marchandises qui envahissent aujourd'hui la voie publique, la largeur nécessaire à l'établissement des voies de rails pour les grues, les wagons pleins et vides et les locomotives.

Une largeur inférieure à 60 mètres diminuerait la surface des constructions à démolir; mais, si l'on retranche les maisons ayant leur façade sur le quai, il ne reste plus à démolir que des bâtisses anciennes et de peu de valeur.

Il convient de donner immédiatement au quai toute la largeur qu'il doit définitivement avoir, parce qu'un élargissement ultérieur deviendrait presque impossible, à cause de la valeur que les constructions nouvelles auront acquise.

La dernière question à examiner, qui est relative au régime de l'Escaut, a une grande importance, puisqu'elle a pour objet d'assurer à la rade d'Anvers la largeur et la profondeur qui constituent ses qualités essentielles.

L'Escaut doit surtout son importance maritime aux courants que la mer produit dans le lit du fleuve en s'élevant et en s'abaissant pendant des périodes successives de six heures. Ce sont ces courants qui maintiennent la grande section du lit du fleuve ouvert dans des terrains sans consistance.

Augmenter ces courants, pour les opposer aux causes naturelles d'envasement, est le meilleur moyen de conserver à l'Escaut les conditions actuelles de navigabilité.

Pour atteindre ce but, trois moyens nous paraissent devoir être employés.

Le premier consiste à rendre à l'Escaut toutes les eaux qui doivent y affluer naturellement et qui ont été dirigées vers la mer du Nord. On nous dira, peut-être, que l'on ne détourne guère que les eaux d'inondation, et nous répondrons que ce sont précisément ces grandes affluences d'eau qu'il importe le plus de faire arriver dans l'Escaut, parce que ce sont elles qui, ajoutées aux marées descendantes, forment de véritables chasses périodiques qui enlèvent les dépôts formés pendant les basses eaux des rivières affluentes et maintiennent au fleuve les dimensions que réclame la navigation.

Nous proposons donc d'ouvrir aux eaux d'inondation des environs de Gand une communication facile débouchant dans l'Escaut en amont d'An-

vers, afin d'assurer à sa rade un curage périodique naturel qui mette un terme aux appréhensions que l'on a sur son avenir.

Le second moyen consiste à élargir et à rectifier l'entrée du Ruppel, afin que la marée montante introduise dans ce bras de l'Escaut, et que la marée descendante en fasse sortir un plus grand volume d'eau.

Ce surcroît de volume entrant et sortant augmenterait les courants qui traversent la rade d'Anvers et contribuerait à l'élargir et à l'approfondir.

Le troisième moyen consiste à défendre toute concession nouvelle de schorres et toute digue d'été qui en favorise la maturité.

Les divers ouvrages que nous venons d'indiquer, comprenant : la construction du mur de quai vis-à-vis des terrains acquis par le docteur Strousberg, la reconstruction et l'élargissement des quais, l'endigement de l'Escaut aux abords de la ville, le canal de dérivation des eaux d'inondation des environs de Gand et l'agrandissement de l'embouchure du Rupel, constituent un ensemble de travaux considérable qui exigera une très-grande dépense; nous n'hésitons cependant pas à en recommander la prompte exécution, parce qu'il s'agit d'atteindre un résultat important et d'une utilité générale pour la Belgique entière.

Ces travaux sont en effet destinés à faire de la navigation et du chemin de fer une voie de transport continue en réduisant les retards et les frais qu'exige aujourd'hui le passage d'une voie sur l'autre.

L'amélioration et l'économie obtenues contribueront à développer non-seulement le commerce d'importation et du transit, mais encore les exportations de l'industrie nationale.

C'est, en effet, par Anvers que les provinces de Hainaut, Namur et Liège expédient, vers les contrées lointaines, les verres, les machines, les marbrés, les armes, etc., dont la fabrication occupe une grande partie de leur population.

Le concours de l'industrie particulière représentée par M. le docteur Strousberg, de la ville d'Anvers et du Gouvernement, nous font espérer que le principal port de la Belgique sera bientôt mis en état de répondre aux besoins du pays, d'une manière complète et durable.

Les Membres de la commission,

(Suivent les signatures).

ANNEXE B.

Bruxelles, le 21 février 1874.

A. M. Tack, vice-président de la Chambre des Représentants.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Lors de la signature de la convention du 16 janvier dernier entre l'État et la ville d'Anvers, il a été convenu d'échanger une lettre officielle pour régler quelques points ou pour prévenir des doutes.

L'administration communale m'a adressé dès le lendemain une lettre dont l'extrait est ci-joint.

J'ai répondu que nous étions d'accord et j'ai reproduit les mêmes clauses.

Je crois utile de signaler à la section centrale deux erreurs, l'une d'impression, l'autre de rédaction, qui se trouvent dans le texte de la convention du 10 janvier page 28 de l'Exposé des Motifs.

Le n° 6 doit être placé en tête du paragraphe commençant par ces mots : « *L'exploitation du bassin de batelage,* » etc.

Le dernier paragraphe doit, comme celui qui le précède, être rédigé au pluriel : « *Les tarifs, une fois arrêtés, ne pourront être réduits,* » etc.

La combinaison de ce paragraphe avec l'article 9 de la convention du 16 janvier conclue entre l'État et la ville pouvait présenter quelques difficultés; afin de mieux assurer la liberté d'action du Gouvernement et de la ville quant aux réductions de tarifs, tout en sauvegardant les droits légitimes de l'autre partie, je me suis entendu avec elle pour ajouter à ce numéro de l'article 1^{er} la clause suivante :

« Toutefois le Gouvernement pourra, en ce qui concerne les quais
 » reconstruits par l'État, réduire un ou plusieurs des tarifs; mais, dans ce
 » cas, la Société, pour faire la même réduction, obtiendra, si elle le demande,
 » la bonification par l'État de la différence de tarif suivant comptes à dresser
 » annuellement. »

Agrérez, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Anvers, le 17 janvier 1874.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins à M. le Ministre des Finances.

MONSIEUR LE MINISTRE,

.....
 Nous constatons en outre conformément à nos conventions et à l'effet de compléter le contrat :

1^o Que, quoique nous ayons fait disparaître du projet le paragraphe afin de l'article 4, il reste entendu que les terrains qui ne sont pas nécessaires à la circulation pourront être entourés de clôtures, ainsi que les magasins, hangars ou parties de terrain qui seraient loués à des particuliers ou à des sociétés.

2° Que la répartition des bénéfices de l'exploitation se fera annuellement après la clôture des comptes de l'exercice et au plus tard endéans les trois mois qui suivront l'expiration de l'exercice.

3° Que la stipulation du paragraphe final de l'article 12 s'entendra dans ce sens que la ville pourvoira, à ses frais, à tout ce qui concerne l'évacuation des eaux par les canaux souterrains de la ville.

Veuillez agréer etc.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,
J. DE CRAENE.

Le Bourgmestre,
LÉOPOLD DE WAELE.

