

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 NOVEMBRE 1879.

Convention conclue le 31 octobre 1879 entre la Belgique et les Pays-Bas pour améliorer la navigation du canal de Terneuzen et pour opérer le rachat du chemin de fer d'Anvers au Moerdyk, y compris l'embranchement de Roosendaal à Breda.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le 2 septembre 1874 une convention a été conclue entre la Belgique et les Pays-Bas pour améliorer la navigation du canal de Gand à Terneuzen.

La convention déterminait les travaux à exécuter dans ce but et dont la Belgique supportait les frais.

En outre, et sortant de son objet primitif, elle imposait au Gouvernement belge, par son article 11, l'obligation perpétuelle d'appliquer aux transports provenant du port de Terneuzen ou ayant ce port pour destination tous les tarifs différentiels d'exportation, d'importation ou de transit en vigueur sur les chemins de fer de l'État ou qui pourraient être décrétés dans l'avenir en faveur des ports belges les plus favorisés ou ayant ces ports pour destination.

Le 27 août 1876 un article additionnel introduisit dans la convention deux modifications, étroitement liées entre elles : l'obligation que consacrait l'article 11 était ramenée à une durée de quinze ans, mais le Gouvernement belge n'obtenait cette concession qu'en s'engageant à reprendre l'exploitation d'une partie du réseau Liégeois-Limbourgeois et à racheter la concession de l'autre partie.

Le débat parlementaire embrassa la convention et l'article additionnel.

Je n'ai pas besoin de le résumer ici. Il est encore dans vos souvenirs. Il aboutit à un vote rejetant dans son ensemble l'acte diplomatique soumis à l'approbation législative.

A la suite de cet échec le Ministère belge rentra en négociations avec le cabinet de La Haye.

Une base nouvelle fut indiquée par ce dernier : au lieu de la reprise ou du rachat par l'État belge des chemins de fer Liégeois-Limbourgeois, les deux Gouvernements auraient, chacun pour la partie située sur son territoire, racheté la ligne d'Anvers au Moerdyk et le Gouvernement néerlandais aurait été mis en possession de sa section pour le prix maximum de six millions de florins.

Un différend s'éleva entre l'Administration belge et la Compagnie concessionnaire quant à la production des comptes de l'exploitation. La Cour d'appel de Bruxelles le trancha par un arrêt du 16 avril 1878 et désigna des experts pour dresser les comptes.

Les experts n'avaient pas commencé leurs travaux quand le Ministère actuel hérita de la tâche difficile d'amener une solution acceptable pour toutes les parties intéressées.

Lorsqu'au moment d'entrer en négociations avec un État étranger un Gouvernement a devant lui un terrain parfaitement libre, il trace ses voies, il vise les résultats qui répondent le mieux à ses préférences. Tel n'était pas le cas pour nous.

Une convention avait été signée avec les Pays-Bas; un second acte l'avait modifiée, à la demande du Gouvernement belge; les ratifications n'ayant pu s'échanger par suite d'un vote parlementaire émis en Belgique, les négociations s'étaient rouvertes, des communications avaient été échangées, des bases nouvelles proposées, discutées.

Au point de vue international nous ne pouvions pas ne pas tenir compte de ces faits. La situation n'était plus entière et notre but devait être de conserver ce qu'il y avait d'essentiel pour nos intérêts dans les stipulations déjà acceptées ou débattues et d'éviter en même temps l'écueil contre lequel les précédentes combinaisons s'étaient brisées devant vous. Vous jugerez, Messieurs, si nous l'avons atteint.

Les experts nommés par la Cour d'appel de Bruxelles réclamaient, pour accomplir leur mission, un délai qui pouvait aller jusqu'à trois ou quatre années.

Le Cabinet se mit en rapports directs avec la Société et à la suite d'un échange d'explications amiables, le président du conseil d'administration écrivit au Ministre des Travaux publics que « dans les cas où le Gouverne- » ment belge, d'accord avec le Gouvernement hollandais, signifierait à la » Compagnie qu'il est décidé à faire usage de la faculté de rachat qui lui est » réservée par l'article 51 du cahier des charges de la concession, l'adminis- » tration ferait établir, aussi rapidement que possible, les comptes de ce qui » serait dû à la compagnie pour prix de ce rachat conformément aux stipu- » lations du cahier des charges. »

Le Gouvernement néerlandais maintenait la proposition qu'il avait antérieurement faite de signer une nouvelle convention relative au canal de Terneuzen pourvu qu'elle le mit en possession au prix maximum de six millions de florins de la partie de la ligne d'Anvers au Moerdyk située sur son territoire, y compris l'embranchement de Roosendaal à Breda.

La reprise successive des chemins de fer concédés dérive d'une règle que nous avons nous-mêmes établie; elle n'a donc par elle-même rien de contraire à nos principes, et, appliquée à la ligne d'Anvers à Rotterdam, elle n'avait rien de contraire à nos intérêts.

Que le Gouvernement belge se chargeât de traiter avec la Compagnie concessionnaire de l'entrée en possession et du prix de rachat, cela pouvait d'autant mieux se concevoir que la Société est belge, qu'elle a son siège en Belgique et qu'elle se relie à un groupe d'intérêts très-considérables et ayant infiniment plus de points de contact avec l'Administration belge qu'avec le Gouvernement néerlandais.

La détermination du prix de rachat résultera du travail pour la préparation duquel la Société a promis son concours. Le chiffre de la quote-part néerlandaise ne flottera qu'entre des limites restreintes. La fixation d'un maximum ne devait pas être mise en balance avec le préjudice qu'aurait entraîné le renvoi de la signature de la convention à une époque incertaine et l'ajournement indéfini de la solution qu'attendent de plus sérieux intérêts.

La difficulté de la négociation n'était d'ailleurs pas dans ce point d'importance secondaire et matérielle.

L'article 11 de l'ancienne convention n'avait pas été abandonné par le cabinet de la Haye dans les dernières négociations suivies avec nos prédécesseurs, et nous l'avons retrouvé suspendu sur celles que nous allions nous-mêmes entreprendre.

Cette stipulation enlevait à l'État, au profit d'un port étranger et sans réciprocité, sa liberté d'action sur les tarifs du réseau national; même limitée dans sa durée, elle blessait, selon nous, la dignité du pays et pouvait menacer ses intérêts économiques.

Nous n'avons pas hésité à déclarer franchement et dès le début, que le maintien de l'article 11 rendrait tout accord impossible.

Ce n'est pas qu'à nos yeux l'on ne doive conserver et que l'on ne puisse étendre les mesures qui ont déjà été prises à l'égard des transports empruntant la ligne de Malines-Terneuzen et qui ont eu pour objet d'améliorer le régime établi à l'origine.

Dans cette question, vous ne l'ignorez pas, des intérêts multiples et parfois divergents se trouvent en présence.

Il y a quelques années, l'Administration belge a étendu au trafic du chemin de fer de Malines-Terneuzen quelques dispositions des tarifs adoptés sur les voies de l'État en faveur des ports belges.

Des vœux pourront être formulés encore soit par nos industriels, soit par d'autres intéressés.

Maintenir, améliorer même le régime accordé aux transports qui utilisent la voie de Malines-Terneuzen sont des actes dictés par des intérêts nationaux; mais ces intérêts, nous avons à les apprécier librement, ces actes, nous avons à les faire dans notre pleine indépendance et sans être liés par aucune stipulation internationale. Les négociations ont été conduites par nous dans cet esprit, qui n'est nullement exclusif des sentiments de bon voisinage, et le résultat ayant répondu à notre légitime attente, l'article 11 a disparu de la convention.

Il m'est désormais facile de résumer les clauses de la nouvelle convention.

Les stipulations relatives au canal et qui satisfaisaient le commerce gantois sont conservées avec un amendement conçu dans une pensée de prévoyance, et d'après lequel l'écluse du Sas-de-Gand sera disposée de telle manière qu'il ne serait plus nécessaire de la reconstruire, si le développement de la navigation venait, dans un avenir plus ou moins prochain, à rendre désirable un nouvel approfondissement du canal.

Il n'est plus question du réseau Liégeois-Limbourgeois.

Les deux Gouvernements s'entendent pour racheter la ligne d'Anvers au Moerdijk et l'embranchement de Roosendaal à Breda.

L'entrée en possession aura lieu dans les deux pays au 31 juillet 1880. Le Gouvernement belge se charge des mesures à prendre à cet effet, et il est dès maintenant assuré de pouvoir s'accorder à cet égard avec la Compagnie.

Les diligences nécessaires pour la détermination du prix de rachat seront également faites par le Gouvernement belge, et nous n'avons pas à revenir sur les explications déjà données à ce sujet.

Enfin la convention s'occupe des avances que feront respectivement les deux Gouvernements, pour l'exécution des travaux du canal d'une part, pour le rachat de la voie ferrée de l'autre, avances qui seront compensées dans un décompte ultérieur et définitif.

Nous attendrons avec une pleine confiance, Messieurs, le jugement que vous porterez sur l'acte international qui va faire l'objet de vos délibérations. La convention du 31 octobre apporte aux deux pays de réelles satisfactions pour leurs intérêts, sans rien coûter à leurs principes et sans effleurer les plus délicates susceptibilités. Dans ces conditions, elle témoignera une fois de plus des relations sincères et amicales qui unissent la Belgique et les Pays-Bas, et que nous avons à cœur de maintenir et de fortifier.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

FRÈRE-ORBAN.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut :

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La convention conclue le 31 octobre 1879 entre la Belgique et les Pays-Bas et relative à l'amélioration du régime navigable du canal de Gand à Terneuzen et au rachat du chemin de fer d'Anvers au Moerdyk et de l'embranchement de Roosendaal à Breda sortira son plein et entier effet.

Donné à Laeken, le 17 novembre 1879.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

FRÈRE-ORBAN.

CONVENTION.

Sa Majesté le ROI DES BELGES et Sa Majesté le ROI DES PAYS-BAS, Grand-Duc de Luxembourg, ayant désiré s'entendre sur les moyens d'améliorer la navigation du canal de Gand à Terneuzen et sur les conditions de la reprise par les deux États du chemin de fer d'Anvers au Hollandsch Diep, avec l'embranchement de Roosendaal à Bréda, ont nommé dans ce but pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le ROI DES BELGES : M. FRÈRE-ORBAN, Grand Cordon de Son Ordre de Léopold, Grand-Croix de l'Ordre du Lion Néerlandais, etc., etc., Membre de la Chambre des Représentants, Ministre d'État, Son Ministre des Affaires Étrangères ;

Sa Majesté le ROI DES PAYS-BAS : le baron GERICKE DE HERWYNEN, Commandeur de Son Ordre du Lion Néerlandais, Chevalier de 1^{re} classe de l'Ordre du Lion d'or de la Maison de Nassau, Grand Cordon de l'Ordre de Léopold de Belgique, etc., etc., etc., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

Lesquels, après s'être communiqué mutuellement leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER.

- Le Gouvernement Belge s'engage à exécuter à la partie du canal de Gand à Terneuzen qui se trouve sur son territoire, les travaux ayant pour objet :

a. De rectifier les courbes qui entravent la navigation ;

b. D'approfondir le canal de façon à en placer le plafond à 2^m,10 au-dessous du busc amont de l'écluse de navigation actuelle du Sas de Gand ;

Toutefois, à partir d'un point pris à deux kilomètres en amont de la nouvelle écluse à construire au Sas-de-Gand, le plafond sera établi suivant un

plan incliné ayant une longueur d'un kilomètre et réglé à son extrémité inférieure à 2^m,50 sous le repère.

c. De l'élargir de manière à porter régulièrement à 17 mètres la largeur de la cunette mesurée à 2^m,10 sous le repère. Cette dimension de 17 mètres sera également adoptée pour l'ouverture des ponts à établir sur cette partie du canal.

Les talus intérieurs seront dressés soit sous une inclinaison d'environ trois de base pour un de hauteur, soit sous une inclinaison d'environ 2 $\frac{1}{2}$ de base pour un de hauteur, mais avec une berme d'un mètre de largeur, établie au niveau de la flottaison de chaque côté du canal.

ART. 2.

Le Gouvernement néerlandais s'engage de son côté :

1° A donner à la partie du canal comprise entre la Belgique et le Sas-de-Gand une largeur régulière de 17 mètres mesurée à la côte de 2^m,10 sous le repère, et à dresser les talus intérieurs avec berme et comme l'indique le § c. de l'article 1^{er} ; — à établir le plafond de cette partie du canal suivant le plan incliné dont il est question à l'article 1^{er} § b; puis à partir de l'extrémité aval de ce plan incliné jusqu'à la nouvelle écluse du Sas-de-Gand, à régler le plafond de niveau à 2^m,50 sous le repère;

2° A abaisser à la côte de 2^m,10 en dessous du busc amont de l'écluse de navigation actuelle au Sas-de-Gand le plafond de la partie du canal comprise entre le Sas-de-Gand et Terneuzen, et à donner à la cunette de cette partie du canal une largeur de 17 mètres mesurée à 2^m,10 sous le repère partout où elle n'atteint pas cette dimension.

Toutefois, immédiatement en aval de la nouvelle écluse à construire au Sas-de-Gand, le plafond sera établi de niveau à 2^m,50 sous le repère et sur 200 mètres de longueur; puis le plafond se relèvera suivant un plan incliné d'une longueur de 800 mètres, de manière à être réglé à l'extrémité de cette longueur à 2^m,10 sous le repère.

Les talus intérieurs du bief inférieur seront dressés à raison d'environ 2 $\frac{1}{2}$ de base pour un de hauteur, et il sera établi de chaque côté une berme d'un mètre de large au niveau de la flottaison.

3° A creuser à l'Est du Sas-de-Gand une dérivation ayant les mêmes dimensions que le canal, dans laquelle sera construite une écluse de navigation et sur laquelle sera établi un pont tournant pour le passage de la route du Sas-de-Gand à Westdorpe.

L'écluse aura 12 mètres de largeur utile et 110 mètres de longueur utile; elle sera munie de trois paires de portes et pourvue d'aqueducs latéraux de décharges.

Les buses seront établis à 2^m,33 au-dessous du busc amont de l'écluse de navigation actuelle du Sas-de-Gand.

Le pont tournant aura 17 mètres d'ouverture comme ceux à établir en amont du Sas-de-Gand.

4° A effectuer, en outre, les ouvrages accessoires qui, pendant l'exécution des travaux, seront reconnus nécessaires.

ART. 3.

Hormis dans la traverse de la plage de Sluiskil, le Gouvernement néerlandais fera établir sur son territoire un chemin de halage sur chacune des rives du canal. A cette fin un pont tournant de 7 mètres d'ouverture sera construit sur le canal dit « du Passhuis. »

Si le Gouvernement belge use de la faculté inscrite dans l'article 21 du traité du 3 novembre 1842 d'endiguer la plage de Sluiskil, le Gouvernement néerlandais devra construire un pont tournant de 7 mètres d'ouverture sur le canal d'Axel et établir la digue destinée à assurer la continuité du halage.

ART. 4.

Par modification au deuxième alinéa de l'article 2 de la convention du 20 mai 1843, relative à l'écoulement des eaux des Flandres, les jauges du canal sont fixées comme suit :

Entre Gand et le Sas-de-Gand, à 4^m,40 au-dessus du busc amont de l'écluse précitée du Sas-de-Gand; ce niveau pourra être baissé à concurrence de 45 centimètres au maximum lorsque l'administration belge le jugera nécessaire.

Entre le Sas-de-Gand et Terneuzen, à 3^m,93 au-dessus du même busc.

ART. 5.

Les travaux à exécuter sur le territoire de la Belgique le seront par le Gouvernement de ce pays de la manière qu'il jugera convenable, sans intervention ni surveillance de la part du Gouvernement néerlandais, mais avec cette réserve que l'on ne ménagera pas aux ouvrages à substituer éventuellement au barrage du Tolhuis et à l'écluse du Muide une puissance totale d'évacuation plus considérable que celle dont ces ouvrages sont aujourd'hui pourvus.

ART. 6.

Le Gouvernement des Pays-Bas fera dresser les plans et les devis et cahiers des charges des travaux à exécuter sur son territoire et les soumettra à l'agrément du Gouvernement belge dans un délai de huit mois à partir de la date de l'échange des ratifications de la présente convention.

Ils'engage à poursuivre l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux aussitôt que le Gouvernement belge aura approuvé ces documents.

Il mettra les travaux en adjudication dans un délai de deux mois à partir de la demande qui lui en sera faite par le Gouvernement belge, pour autant que le degré d'avancement des poursuites en expropriation le permette.

ART. 7.

L'adjudication des travaux aura lieu à Middelbourg de la manière usitée dans les Pays-Bas, mais en présence de l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la Flandre orientale.

Le Gouvernement des Pays-Bas dirigera et fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux à exécuter sur son territoire, sous le contrôle commun des ingénieurs en chef des ponts et chaussées et du Waterstaat dans les provinces de la Flandre Orientale et de la Zélande.

Le Gouvernement néerlandais prendra toutes les mesures nécessaires afin que les expropriations soient effectuées et les travaux achevés dans le plus court délai possible.

ART. 8.

Les dépenses de construction, y compris les frais extraordinaires de surveillance, des ouvrages décrits aux articles 2 et 3, ainsi que le coût des expropriations des terrains nécessaires, sont en totalité à la charge du Gouvernement belge.

Toutefois, le Gouvernement des Pays-Bas ne pourra réclamer aucune indemnité pour l'occupation définitive ou temporaire des terrains domaniaux au Sas-de-Gand ou de tous autres qui appartiennent à l'État néerlandais.

ART. 9.

Le prix des travaux à exécuter sur le territoire des Pays-Bas sera avancé par le Gouvernement néerlandais et payé directement par lui aux entrepre-

neurs, sur certificats de paiement délivrés par les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et du Waterstaat dans les provinces de la Flandre Orientale et de la Zélande.

Le coût des expropriations des terrains à entreprendre et les frais extraordinaires de surveillance seront avancés également par le Gouvernement des Pays-Bas et lui seront remboursés par le Gouvernement belge.

ART. 10.

Le Gouvernement des Pays-Bas s'engage à entretenir en bon état les travaux à exécuter sur son territoire en vertu de la présente convention et à pourvoir à la manœuvre de tous les ponts et écluses de la partie néerlandaise du canal.

Afin de l'indemniser de ces dépenses, le Gouvernement belge s'engage à porter de 50,000 florins à 58,300 florins, la somme à payer annuellement en vertu de l'article 23 du traité du 5 novembre 1842, à partir du commencement de l'année qui suivra celle pendant laquelle les travaux auront été complètement terminés, et à 59,100 florins, à partir du commencement de l'année qui suivra la construction du pont sur le canal d'Axel.

ART. 11.

Si un jour le Gouvernement belge désire la construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen et par suite l'accroissement du mouillage dans le bief entre Terneuzen et le Sas-de-Gand, soit par la surélévation de la flottaison, soit par l'abaissement du plafond du dit bief, cette demande fera l'objet d'une convention ultérieure entre les deux Gouvernements.

ART. 12.

Conformément à ce qui a été stipulé à l'article 1^{er} du titre I^{er} du règlement du 20 mai 1843, relatif à la navigation du canal de Gand à Terneuzen, les droits de navigation actuellement existants sur ledit canal ne pourront être modifiés que de commun accord entre les deux Gouvernements.

ART. 13.

Le Gouvernement de S. M. le Roi des Belges notifiera à la Société anonyme du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam que, faisant usage de la faculté qu'il s'est réservée par le 51^o du cahier des charges de la concession du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas vers Rotterdam, il rachètera ce chemin de fer au 1^{er} juillet 1880.

De son côté, le Gouvernement de S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc du Luxembourg, notifiera à la dite Société que, par application de l'article 34 des conditions de la concession du chemin de fer de la frontière belge au Hollandsch Diep avec embranchement de Roosendaal à Breda, il rachètera ces chemins de fer et embranchement au 1^{er} juillet 1880.

Cette double notification aura lieu dans les dix jours de la ratification de la présente convention.

ART. 14.

La prise de possession du chemin de fer aura lieu simultanément dans les deux pays le 1^{er} juillet 1880.

ART. 15.

Le Gouvernement belge traitera avec la Compagnie et prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'entrée en possession du chemin de fer par les deux Gouvernements à l'époque indiquée à l'article précédent.

Il fera toutes les diligences nécessaires en vue de la détermination du prix du rachat tant des parties néerlandaises que de la partie belge du chemin de fer et versera à la Compagnie, aux conditions qu'il réglera avec elle, le prix total du rachat de la ligne.

Le Gouvernement belge pourra, de commun accord avec la Compagnie, adopter pour le calcul du prix de rachat d'autres bases que celles qui sont déterminées par les actes de concession, s'il reconnaît que celles-ci entraîneraient de trop longs délais pour le règlement du prix.

Le nouveau mode à adopter serait soumis préalablement à l'agrément du Gouvernement néerlandais.

ART. 16.

Les sommes avancées par l'État néerlandais aux termes de l'article 9 seront successivement compensées avec la part contributive des Pays-Bas dans le prix total qui aura été fixé pour le rachat des lignes d'Anvers au Moerdijk et de Roosendaal à Bréda, la dite part ne pouvant dépasser d'ailleurs six millions de florins.

Il sera payé par le Gouvernement néerlandais au Gouvernement belge, en termes semestriels, un intérêt de 4 p. c. sur les sommes restant dues à ce dernier.

Immédiatement après la complète exécution des travaux repris aux articles 2 et 3, le règlement des comptes aura lieu entre les deux Gouvernements.

Le solde dû sera remboursé au Gouvernement belge soit à ce moment, soit dans les quatre mois qui le suivent, et dans ce dernier cas, avec les intérêts à 4 p. c. correspondant au délai.

Il est d'ailleurs entendu que, de son côté, le Gouvernement belge aurait à rembourser au Gouvernement néerlandais en principal et intérêts à 4 p. c., ce que celui-ci aurait versé en trop dans le cas où la quote part définitive des Pays-Bas dans le prix total du rachat n'atteindrait pas le chiffre de six millions de florins.

ART. 17.

Les deux Gouvernements régleront par arrangements ultérieurs tout ce qui intéressera l'exploitation internationale du chemin de fer racheté.

ART. 18.

La présente convention est conclue sous la réserve de l'approbation des Chambres législatives.

Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Bruxelles, dans les six mois ou plus tôt si faire si peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et scellée en double original.

Fait à Bruxelles, le trente et un octobre mil huit cent soixante-dix-neuf.

(L. S.) FRÈRE-ORBAN.

(L. S.) GERICKE.

Chambre des Représentants.

Session de 1879-1880.

Convention conclue, le 31 octobre 1879, entre la Belgique et les Pays-Bas pour améliorer la navigation du canal de Terneuzen et pour opérer le rachat du chemin de fer d'Anvers au Moerdijk, y compris l'embranchement de Roosendaal à Breda.

Page 4, paragraphe 3 in fine, lisez : « en faveur des transports provenant des ports belges » etc., au lieu de : en faveur des ports belges.

Page 4, ligne 24, lisez : « au 1^{er} juillet 1880 », au lieu de : au 31 juillet 1880.
