

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 27 JANVIER 1880.

Convention conclue, le 31 octobre 1879, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour améliorer la navigation du canal de Gand à Terneuzen et pour opérer le rachat du chemin de fer d'Anvers au Moerdyk, y compris l'embranchement de Roosendaal à Bréda (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La convention soumise à l'approbation de la Chambre, est destinée à améliorer les relations maritimes d'un port belge, en utilisant une situation géographique importante. Elle se propose, en même temps, de mettre entre les mains de l'Etat une des principales lignes du réseau belge des chemins de fer et de faciliter la reprise, par une nation amie, de la partie de cette voie ferrée qui est sur son territoire.

Quand, en 1827, le Gouvernement du roi Guillaume, cherchant à satisfaire un vœu séculaire de la ville de Gand, creusa le canal de Gand à Terneuzen, on pouvait espérer, en présence des proportions relativement considérables dans lesquelles était conçu ce travail, que ce serait là une œuvre d'un caractère définitif, à laquelle aucun changement ne devrait être apporté de longtemps. On ne se doutait pas alors que, moins d'un demi siècle après, il se produirait dans la navigation maritime une véritable révolution, qui porterait les navires à augmenter d'une manière constante leur tonnage, et ce, au point de rendre

(1) Projet de loi, n° 9.

(2) La section centrale, présidée par M. GUILLERY, était composée de MM. LUCQ, COREMANS, SCAILQUIN, WILLEQUET, DE HEMPTINNE et GILLIEAUX.

indispensable pour tous les grands travaux maritimes, canaux, ponts, bassins, écluses, l'adoption de dimensions jusque là inconnues.

C'est ce qui arriva cependant. Cette tendance nettement accusée, et d'ailleurs conforme à un principe économique incontesté, ne paraît pas près de s'arrêter dans sa marche. Bien imprudent serait celui qui lui assignerait des limites ; mais, bien téméraire aussi, serait celui qui regarderait cette progression comme certaine, comme devant être indéfinie, et qui croirait devoir édifier les œuvres actuelles d'après les proportions d'un avenir incertain.

Dans cette situation délicate la solution est entre les extrêmes. Reconnaître les besoins nouveaux qu'a fait naître une situation nouvelle ; leur donner satisfaction dans ce qu'ils ont de réel ; en même temps ne pas perdre de vue l'avenir : telle était la voie à suivre.

La convention qui vous est soumise nous semble répondre d'une manière satisfaisante à ce double but. Elle ne diffère, au point de vue technique, que fort peu de celle qui a été présentée en 1874. Mais les points au sujet desquels une différence existe, attestent que l'on s'est préoccupé, dans la convention, de la double pensée de parer aux besoins du moment et de prévoir, dans une certaine mesure, quels seront les besoins de l'avenir.

Il ne sera pas inutile, à ce point de vue, de comparer les deux conventions dites de Terneuzen. Celle de 1874 et celle de 1879 sont identiques dans tout ce qui se rapporte aux points suivants :

Le Gouvernement belge s'engage à exécuter à la partie du canal de Gand à Terneuzen qui se trouve sur son territoire, les travaux qui ont pour objet de rectifier les courbes ; d'approfondir le canal de façon à en placer le plafond à 2^m10 au-dessous du buse d'amont de l'écluse de navigation actuelle du Sas-de-Gand ;

De l'élargir de manière à en porter la cunette à 17 mètres ;

De donner aux ponts la même ouverture de 17 mètres ;

D'aménager les talus intérieurs, soit sous une inclinaison d'environ trois de base pour un de hauteur, soit sous une inclinaison d'environ deux et demi de base sur un de hauteur, mais avec une berme de un mètre de largeur, établie au niveau de flottaison de chaque côté du canal.

Le Gouvernement néerlandais de son côté s'engage :

A donner à la partie hollandaise du canal les mêmes dimensions, c'est-à-dire la même largeur de 17 mètres, à la même cote de 2^m10, rapportée au même repère, le buse d'amont de l'écluse du Sas-de-Gand ; à dresser les talus intérieurs entre la frontière belge et le Sas dans les termes de l'alternative convenue pour la partie belge, et ceux entre le Sas-de-Gand et Terneuzen en conformité de la seconde alternative, mais toujours avec berme ;

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

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

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

Outre ces ouvrages principaux, le Gouvernement effectuerait les ouvrages accessoires qui seront reconnus nécessaires pendant l'exécution des travaux.

Hormis dans la traverse de la plage de Sluiskille, 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 Passluis. »

Si le Gouvernement belge use de la faculté, inscrite dans l'article 24 du traité du 5 novembre 1842, d'endiguer la plage de Sluiskille, 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.

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 seront fixées comme suit :

Entre Gand et le Sas-de-Gand, à 4^m40 au-dessus du buse amont de l'écluse précitée du Sas-de-Gand ; ce niveau pourra être baissé de 45 centimètres au maximum, lorsque l'administration Belge le jugera nécessaire ;

Entre le Sas-de-Gand et Terneuzen, à 5^m95 au-dessus du même buse.

Dans l'une des conventions comme dans l'autre, la Belgique exécutera sur son territoire les travaux convenus, à son gré, sans intervention, ni surveillance de la part du Gouvernement néerlandais. Il n'est apporté à cette indépendance absolue de sa part qu'une réserve unique, c'est que les ouvrages nouveaux, qui pourraient être faits, n'auront pas une puissance d'évacuation supérieure à ceux qui existent aujourd'hui à Gand : le barrage du Tolhuis et l'écluse du Muide.

Dans l'une et l'autre convention, le Gouvernement néerlandais s'engage par contre à faire dresser les plans et les devis et cahiers des charges des travaux à exécuter sur son territoire, et à les soumettre à l'agrément du Gouvernement belge dans un délai de 8 mois, à partir de la date de l'échange des ratifications de la convention en discussion.

Il poursuivra 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.

L'adjudication aura lieu à Middelbourg, 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 faire 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 prix de tous les travaux, le coût des expropriations et tous les frais, tant ordinaires qu'extraordinaires, sont à la charge de la Belgique. 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'Etat néerlandais.

Le Gouvernement hollandais fera l'avance du prix des travaux, et payera directement ceux-ci aux entrepreneurs, sur certificats de payement des deux ingénieurs en chef désignés plus haut. Il fera de même l'avance des frais à résulter des expropriations et des frais extraordinaires de surveillance pour compte du Gouvernement belge.

Le Gouvernement des Pays-Bas s'engage à entretenir en bon état les travaux à exécuter sur son territoire en vertu de la 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 58,200 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 59,000 florins, à partir du commencement de l'année qui suivra la construction du pont sur le canal d'Axel.

Enfin une disposition identique dans les deux conventions stipule qu'en conformité de l'article 1, titre I, du règlement du 20 mai 1843, relatif à la navigation du canal de Gand à Terneuzen, les droits de navigation actuellement existants sur le dit canal ne pourront être modifiés que de commun accord entre les deux Gouvernements.

Ces dispositions techniques, absolument et textuellement communes aux deux conventions de 1874 et de 1879, n'avaient pas été arrêtées diplomatiquement par les Gouvernements des Pays-Bas et de la Belgique. Elles ont été élaborées par une commission spéciale d'hommes compétents, appartenant aux deux nations, et qui ont fait de toutes les questions qui se rattachent au canal de Terneuzen, l'objet de longues et consciencieuses études. Leur travail cependant a été, depuis qu'il a été inséré dans la convention de 1874, l'objet de quelques modifications techniques auxquelles nous avons fait allusion plus haut et sur lesquelles il sera utile d'appeler l'attention.

La première de ces modifications concerne l'écluse du Sas-de-Gand.

D'après les dispositions de la convention de 1874, le canal devait être approfondi de 2^m10, d'une manière uniforme sur toute son étendue; et il résultait des pièces annexées au projet de cette convention, que les buses de la nouvelle écluse du Sas-de-Gand auraient été établis à 1^m98 sous le repère, c'est-à-dire qu'ils auraient fait une saillie de 0^m12 sur le plan du plafond abaissé.

D'après la convention de 1879, les buses sont descendus, non pas seulement au niveau du nouveau plafond du canal, mais bien à 0^m23 en contre-bas de ce plafond; c'est-à-dire qu'ils seront placés par la convention de 1879 à 0^m37 plus bas que par la convention de 1874. Pour compléter cette disposition, on est amené à ménager, immédiatement en amont de l'écluse, un palier d'un kilomètre creusé à 0^m40 en contre-bas du nouveau plafond normal et précédé d'un plan incliné d'un kilomètre de longueur également, établissant le raccordement entre le palier précité et le plafond normal; en aval de l'écluse, le plafond présentera un palier de 200 mètres de longueur, creusé à la même cote que le palier d'amont et suivi d'un plan incliné de 800 mètres de longueur, raccordant le dit palier au plafond normal projeté, comme on l'a dit, à 2^m10 sous le repère.

Cet abaissement des buses de l'écluse à établir au Sas-de-Gand n'est pas appelé à produire des effets immédiats ; son influence ne se fera sentir que du jour où l'écluse de mer de Terneuzen subira des modifications. C'est donc dans une pensée d'avenir qu'on a ménagé cette modification : les négociateurs, reconnaissant que le tonnage des navires suit une marche ascendante, qui n'est certes pas arrivée à sa limite, et désireux de tenir compte de ce fait dans la mesure du possible, ont préparé la voie aux améliorations futures autant que le permettaient les circonstances. Les deux Gouvernements, en adoptant les nouvelles données dont il vient d'être question, ont posé un acte de bonne volonté et de prévoyance, que l'on pourrait, au premier abord, regretter de ne pas voir plus étendu et plus accentué, mais dont il serait injuste de ne pas tenir compte. On ne doit pas perdre de vue qu'on ne pouvait demander plus, sans s'exposer à devoir procéder à un remaniement complet du projet de convention, et à faire au préalable les longues études préparatoires qu'un semblable projet comporte.

L'article 11 de la convention nouvelle contient une addition qui ne laisse pas que d'avoir une certaine importance. Prévoyant l'éventualité où la Belgique désirerait la construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen, et par suite l'accroissement du mouillage dans le bief entre Terneuzen et le Sas-de-Gand, la convention indique un double moyen d'arriver à l'accroissement du tirant d'eau. Le premier, qui était déjà inséré dans la convention précédente, c'est la surélévation de la flottaison. Le second, qui est une addition, c'est l'abaissement du plafond du bief.

Cette modification est heureuse ; elle peut offrir de l'intérêt pour les deux pays. Elle crée à plusieurs égards, une meilleure situation au canal. On sait en effet que la majeure partie du bief inférieur se trouve placée au-dessus des terrains avoisinants. Surélever encore le niveau, c'est augmenter les pertes à résulter des infiltrations. Si, au contraire, le lit du canal est abaissé, la déperdition par les berges diminuera nécessairement. D'autre part, l'approfondissement du bief de Terneuzen facilitera l'amélioration de l'écluse de mer, le jour où l'on y mettra la main.

Si nous résumons nos observations sur le côté technique de la convention nouvelle, nous constatons qu'elle conserve, même dans son texte, la convention de 1874 pour tout ce qui concerne les dimensions du canal et pour la généralité des stipulations qu'elle contenait. Les besoins les plus urgents du commerce trouvent ainsi leur satisfaction. En outre, la convention de 1879 améliore la situation en facilitant des modifications ultérieures, en préparant, pour ainsi dire, des étapes successives, qui pourront être franchies si les événements répondent aux prévisions, si des besoins nouveaux d'agrandissement s'accroissent à l'avenir.

On a déjà, il est vrai, émis la prévision que le commerce abandonnerait les navires construits dans les dimensions correspondant à celles du canal, et on en a conclu qu'il faudrait assigner à celui-ci des proportions en rapport avec les services qu'il est appelé à rendre.

Cette solution suppose que les questions qu'elle soulève sont plus mûres qu'elles ne le sont réellement. Il n'y a pas jusqu'à présent des données assez certaines, assez précises pour qu'on les traduise en fait et que, sur leur foi, on s'engage dans des travaux considérables et dans des conventions internationales.

Ces prétendues preuves déjà acquises sont de nature telle, qu'elles devraient encore être soumises à une étude approfondie. Cette étude, qui remettrait tout en question, aurait ainsi pour résultat certain de retarder encore une solution que les intérêts les plus graves attendent avec la plus légitime impatience, depuis plusieurs années. — La section a donc pensé que les stipulations de la convention qui vous est soumise, par les améliorations qu'elle consacre et par celles qu'elle facilite pour l'avenir, répond aux besoins actuels ; qu'il y a lieu de les déclarer satisfaisantes et de les adopter.

La seconde partie de la convention n'a rien de commun avec la partie correspondante de celle de 1874. Il n'y est plus question de l'article 11, qui fut la pierre d'achoppement de la discussion de 1876, ni dans ses termes originaires, ni dans ses termes modifiés ; non plus que de la reprise des chemins de fer Liégeois-Limbourgeois, et de la reprise par l'Etat belge de l'exploitation d'une partie de ces lignes.

Toutefois, si l'article 11 a disparu, si le Gouvernement n'est plus lié par une stipulation internationale au sujet des tarifs à établir sur la voie de Malines-Terneuzen, ce n'est pas qu'à ses yeux l'on ne doive conserver ou l'on ne puisse étendre les mesures déjà prises à l'égard de cette ligne. L'exposé des motifs constate que dans cette question des intérêts divers sont en jeu ; après avoir rappelé que quelques dispositions des tarifs de l'Etat ont été étendues au trafic dont il s'agit, il prévoit que des vœux pourront être formulés encore soit par nos industriels, soit par d'autres intéressés. Maintenir, améliorer même, dit-il, le régime accordé aux transports qui utilisent la voie de Malines-Terneuzen sont des actes dictés par des intérêts nationaux ; mais nous apprécierons librement ces intérêts et nous ne poserons d'actes que dans notre pleine indépendance.

Mais la convention même porte exclusivement sur la reprise du chemin de fer d'Anvers au Moerdyk, y compris l'embranchement de Roosendaal à Bréda. Cette base nouvelle a été proposée par le Gouvernement néerlandais. Elle a été adoptée en Belgique, comme terrain de négociations, par l'administration précédente et admise par le Gouvernement actuel.

Les conditions stipulées entre les deux Gouvernements sont fort simples. Chacun des deux Etats reprend la partie de la voie ferrée qui est sur son territoire. Le Gouvernement belge se charge de la négociation avec la compagnie concessionnaire, tant au sujet de la prise de possession que du prix. Pour la Hollande le chiffre du rachat constitue un forfait incomplet : elle payera au Gouvernement belge une somme maximum de six millions de florins. Mais si le prix payé par la Belgique à la compagnie est inférieur à cette somme, le Gouvernement hollandais profitera de la différence. On recourra pour la détermination de ce prix aux bases fixées dans la concession ou à toutes autres que pourraient arrêter de commun accord les parties intéressées. Toutefois les retards auxquels pourraient entraîner le calcul de ce prix ne pourront retarder la prise de possession qui est dès maintenant fixée au 1^{er} juillet 1880, pour les deux pays.

Les deux Gouvernements s'ouvriront respectivement un compte, relativement aux avances qu'ils feront, l'un pour le canal de Gand à Terneuzen, l'autre pour le paiement de la reprise du chemin de fer. Les sommes portées dans ces comptes

se compenseront jusqu'à concurrence des moindres chiffres : les excédants produiront un intérêt de 4 p. % à régler semestriellement. Le solde sera définitivement réglé, avec les intérêts, à la complète exécution des travaux du canal de Gand à Terneuzen, ou dans les quatre mois qui suivront.

La section centrale a approuvé l'ensemble de la convention par cinq voix et une abstention. Elle a néanmoins adressé au Gouvernement plusieurs questions qui correspondent assez exactement à celles qui avaient été posées dans quelques sections. Nous transcrivons ces questions avec les réponses qui ont été fournies par le Gouvernement.

PREMIÈRE QUESTION.

Le Gouvernement peut-il, ne fût-ce que par approximation, faire connaître à la section centrale le chiffre auquel dans l'appréciation du Gouvernement, celui-ci pourra acquérir la ligne d'Anvers au Moedyck et l'embranchement de Roosendaal à Bréda ; spécialement ce qui sera livré à la Hollande pour le prix maximum de six millions de florins, combien coûtera-t-il ?

RÉPONSE.

Le rachat du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Rotterdam, aura lieu par application du § 51^o du cahier des charges de la concession, conçu comme suit :

« Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer.

» Dans le cas où il voudrait faire usage de cette faculté, il devrait préalablement s'entendre avec le Gouvernement des Pays-Bas pour le rachat simultané, par ce dernier Gouvernement, du chemin de fer formant le prolongement, depuis la frontière néerlandaise jusqu'au Hollandsch-Diep, du chemin de fer d'Anvers à la dite frontière.

» Il ne pourra être fait usage de la faculté de rachat qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

» On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne du revenu des cinq années qui resteront après ce retranchement sera capitalisé à raison de 5 p. % et on ajoutera une somme de 15 p. % »

En d'autres termes, le prix du rachat doit être égal à vingt-trois fois le produit net moyen des cinq années les plus productives prises parmi les sept années précédant ce rachat.

Le cahier des charges de la concession

PREMIÈRE QUESTION.

RÉPONSE.

néerlandaise contient une clause identique.

Si le chemin de fer d'Anvers à Rotterdam faisait encore l'objet d'une exploitation indépendante, il serait facile d'établir approximativement le prix du rachat. On aurait en effet les recettes brutes, les dépenses et par conséquent les recettes nettes de cette exploitation.

Mais il n'en est pas ainsi. Depuis longtemps le chemin de fer d'Anvers à Rotterdam est fusionné avec les autres lignes qui constituent le réseau du Grand-Central Belge.

L'administration du Grand-Central a déclaré qu'elle n'établit pas divisément et pour chacune des lignes de ce réseau les recettes et les dépenses annuelles.

Les recettes et les dépenses du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam sont confondues avec les recettes et les dépenses des autres lignes de ce réseau.

Le Gouvernement des Pays-Bas ayant subordonné le règlement de l'affaire de Terneuzen au rachat simultané du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, à condition toutefois que sa part dans ce rachat n'excédât pas six millions de florins, le cabinet précédent a cherché à se rendre compte de la valeur de ce chemin de fer.

Il a fait remarquer, en 1877, à l'administration du Grand-Central, que le droit de rachat du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam étant ouvert, il lui importait de connaître le chiffre exact des recettes et des dépenses qu'il s'agirait éventuellement de prendre pour base du calcul du prix du rachat et l'a invitée à lui donner ce renseignement pour les années 1871 à 1876 inclus.

L'administration du Grand-Central ayant refusé de déférer à cette demande, le Gouvernement crut devoir l'y contraindre par la voie judiciaire.

L'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, cité dans l'exposé des motifs du projet de

PREMIÈRE QUESTION.

RÉPONSE.

loi, chargea trois experts de donner leur avis sur le procédé à suivre pour établir le montant des recettes et des dépenses afférentes au chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, dans l'ensemble des recettes et des dépenses du Grand-Central et de dresser d'après le procédé qu'ils adopteraient le décompte des recettes et des dépenses des années 1870 à 1876, inclus.

Mais il fut reconnu que le travail à faire par ces experts était considérable; qu'il pouvait donner lieu à de nombreuses contestations, et qu'en tous cas il ne pouvait être terminé qu'après un délai de plusieurs années.

C'est dans cette situation que se trouvait l'affaire au moment où elle fut reprise par le cabinet actuel.

Il fallait donc, ou bien attendre que les comptes fussent établis, pour poursuivre la négociation avec les Pays-Bas, ou bien obtenir l'abandon du rachat comme base de négociation avec le cabinet de La Haye, à quoi celui-ci ne consentait pas; ou bien renoncer à avoir préalablement une certitude, quant au produit net de l'exploitation, pour déterminer le règlement de la participation.

C'est ce dernier système qui a été admis. On ne pouvait en adopter d'autre, le rachat ayant été accepté comme base de négociation, sans s'exposer à retarder indéfiniment l'exécution des travaux du canal de Terneuzen.

Au reste, la question de savoir si le prix du rachat de la concession belge, sera plus ou moins élevé est d'un intérêt secondaire, puisqu'il doit être basé sur le produit net du chemin de fer à reprendre et que les recettes à réaliser au profit du Trésor, par l'administration des chemins de fer de l'État, seront en rapport avec ce prix.

Quand au coût probable de la concession néerlandaise, il a paru que l'on

PREMIÈRE QUESTION.

DEUXIÈME QUESTION.

Pourquoi l'amélioration de l'écluse de mer à Terneuzen a-t-elle été ajournée?

RÉPONSE.

RÉPONSE.

pouvait admettre comme maximum une somme de six millions de florins, pour prix des sections néerlandaises du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, en prenant pour point de départ les faits généraux résultant de l'ensemble de l'exploitation du Grand-Central.

Le canal de Gand à Terneuzen ne permettait de faire arriver à Gand que des navires dont l'enfoncement ne dépassait pas 4 mètres, tandis que l'écluse de Terneuzen livre passage aux navires prenant 5^m30.

La possibilité de faire arriver à Gand, sans être allégés, tous les navires qui traversent l'écluse à Terneuzen, constituerait déjà pour le commerce de Gand, une amélioration considérable. Le désir de l'obtenir aussi promptement que possible et d'assurer ce résultat sans nécessiter la construction, sur un territoire étranger, d'un ouvrage important et coûteux, a engagé à demander l'approfondissement du canal au niveau fixé par la convention.

Toutefois dans la prévision qu'il pourrait ultérieurement convenir de reconstruire l'écluse de Terneuzen, l'article 12 de la convention de 1874 portait, « que » si un jour le Gouvernement belge désirait la construction d'une nouvelle » écluse à Terneuzen, et par suite la » surélévation de la flottaison pour le bief » entre Terneuzen et le Sas-de-Gand, » cette demande ferait l'objet d'une convention ultérieure entre les deux Gouvernements. »

Aux termes de l'article 11 de la convention du 31 octobre dernier, l'accroissement du mouillage pourra être produit, soit par la surélévation de la flottaison,

DEUXIÈME QUESTION.

—

TROISIÈME QUESTION.

—

Une partie des fonctionnaires et employés sur les lignes du chemin de fer à rétrocéder à la Hollande sont Belges.

Le Gouvernement est-il disposé à promettre sa sollicitude à ceux de ces employés qui rentreraient dans le pays ?

QUATRIÈME QUESTION.

—

L'état des choses créé par la convention projetée ne constitue-t-il pas une aggravation au régime de l'Escaut ?

RÉPONSE.

—

soit par l'abaissement du plafond. Cette alternative faciliterait la conclusion d'un nouvel accord, si les circonstances venaient à le rendre désirable.

RÉPONSE.

—

Les agents des parties néerlandaises du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam qui, étant Belges, voudront rentrer dans le pays après le rachat, seront sans doute utilisés par l'administration du Grand-Central qui n'abandonne, selon la convention, qu'une faible partie de son réseau : 88 kilomètres sur 677 kilomètres.

Ces fonctionnaires et employés n'auront donc pas à invoquer la sollicitude du Gouvernement, qui d'ailleurs la leur accorderait volontiers, le cas échéant.

RÉPONSE.

—

L'accroissement du volume d'eau nécessaire à l'alimentation du canal approfondi et élargi est trop petit pour pouvoir exercer une influence appréciable sur le régime de l'Escaut maritime.

Ce qui intéresse ce régime, c'est que les eaux des crues du haut Escaut soient amenées aussi intégralement que possible dans le fleuve, en amont d'Anvers, et l'on sait que le programme des ouvrages nécessaires pour atteindre ce but a été dressé par une commission spéciale.

D'autres part, l'évacuation des crues par le canal de Terneuzen gêne beaucoup la navigation, dont le développement deviendra un motif puissant pour réduire ces évacuations autant que possible et les diriger, en règle générale, vers l'Escaut maritime.

Il faut de plus remarquer que si le

QUATRIÈME QUESTION.

RÉPONSE.

plan d'eau du canal amélioré sera plus étendu que ne l'est celui du canal actuel, la réserve d'eau que l'on pourra ménager dans le premier bief, sans inconvénient pour aucun intérêt, sera aussi plus considérable qu'actuellement, de telle sorte que les saignées dans les temps de sécheresse ne seront pas plus importantes qu'anciennement.

La section centrale a considéré ces réponses du Gouvernement comme satisfaisantes.

Toutefois, comme la dernière de ces questions touche à un intérêt de premier ordre, le régime de l'Escaut, et que cet objet a donné lieu à des préoccupations assez vives, qui se sont fait jour dans la session précédente, il a paru utile à la section d'ajouter aux données fournies par le Gouvernement, certaines autres considérations qui concourront au même but, et qui sont de nature à dissiper toutes les appréhensions.

Il est à remarquer d'abord que le canal de Gand à Terneuzen, qui a toujours répondu jusqu'ici à un double but, celui d'évacuer les eaux et celui de servir à la navigation, tend à changer de caractère et à être désormais consacré à peu près exclusivement à la dernière de ces destinations. Le cours de l'Escaut, même dans les fortes crues, suivra désormais, mieux que par le passé, sa voie normale, et l'écoulement de ses eaux sera singulièrement facilité par les travaux d'élargissement que les Chambres ont décrétés dans la dernière session et par les redressements déjà opérés en aval de Gand. Le canal de Terneuzen est appelé à n'être plus, en matière de dérivation, qu'une voie exceptionnelle à ouvrir en temps d'inondation seulement. Tel est en effet le plan adopté par la commission spéciale instituée par le Gouvernement. La conclusion à tirer de là, pour ce qui regarde l'Escaut, c'est que le fleuve se trouvera plus abondamment pourvu d'eau, c'est que son régime se trouvera amélioré.

On comprend que, à première vue, on puisse craindre que le nouveau canal, approfondi et élargi, ne saurait manquer d'absorber, pour son service, des quantités d'eau infiniment supérieures à celles qu'il consomme aujourd'hui ; et que cette majoration de consommation pourrait être telle, que l'Escaut s'en trouverait appauvri, sa situation compromise. Cette préoccupation est certes légitime. Si ces craintes étaient fondées, si les mesures proposées devaient ou pouvaient avoir pour effet, même dans une très faible mesure, de menacer l'Escaut, de lui porter une atteinte réelle, sensible, la Chambre leur refuserait à bon droit son adhésion. Mais ces appréhensions, absolument superficielles, ne résistent pas au moindre examen. C'est qu'à la différence d'une eau courante, un canal, qui n'a aucune espèce de pente sur tout son parcours, ne dépense

presque rien et que son alimentation ne doit racheter que les pertes qu'il subit par l'infiltration de ses eaux, par l'évaporation et par le jeu de ses écluses. Il faut remarquer, en outre, que le canal de Gand à Terneuzen a des affluents nombreux et importants ; et il faut reconnaître enfin que les aménagements nouveaux, créés par la convention en discussion, sont de nature à atténuer dans une assez large mesure la consommation de l'eau.

Le canal, en effet, reçoit successivement un grand nombre de ruisseaux et des cours d'eau fort importants. Deux d'entre eux, la Caelene et le Burggraeve Stroom, avec ses nombreux affluents, sont navigables. Ces rivières, qui servent à l'assèchement d'une grande partie de la Flandre, suffisent presque à fournir au canal sa provision d'eau habituelle. Dans les moments de sécheresse seulement, elles sont insuffisantes. Ce n'est que pendant cette période que l'Escaut doit pourvoir à l'alimentation du canal, et les besoins de cette alimentation correspondent, d'après l'avis des hommes compétents, à un mètre cube et demi par seconde.

Le canal agrandi et approfondi présentera à l'évaporation une surface qui sera augmentée de 70 hectares. En appliquant à cette superficie le chiffre généralement admis, de douze millimètres d'épaisseur pour la déperdition par l'évaporation et l'infiltration, et en forçant la fraction, on arrivera à un hectolitre par seconde. De manière que le maximum possible des besoins futurs de l'alimentation, sera de 1,600 litres par seconde.

Mais dans l'état des choses qui suivra la convention projetée, plusieurs des mesures prises diminueront bien certainement ces besoins. La première de ces mesures, c'est la faculté laissée à la Belgique d'abaisser la jauge du bief belge de quarante-cinq centimètres. Il résulte de cette disposition que le bief supérieur du canal servira à emmagasiner les eaux, et que, en manœuvrant avec prudence, cette provision ne sera pas épuisée avant la fin des sécheresses.

La seconde, de même nature, réside dans l'éventualité de l'approfondissement du bief inférieur. Si la Hollande augmente la jauge de ce bief en abaissant le plafond, il est évident que le canal, désormais placé sous le niveau des terrains adjacents, verra diminuer dans de grandes proportions les pertes que lui font subir les infiltrations qui se produisent à travers ses berges, suspendues au-dessus des terres voisines.

Dans le même ordre d'idées, il faut remarquer que l'écluse nouvelle, qui sera construite au Sas-de-Gand, et celles qui peuvent être construites à Gand ou à Terneuzen, seront conçues dans le modèle nouveau. Elles seront à trois paires de portes. Elles opéreront ainsi, par portion ou au complet, d'après la grandeur des navires à écluser et de manière à dépenser aussi peu d'eau que possible. Leur forme rectangulaire permettra de faire de grandes économies d'eau, tandis que la forme de l'écluse actuelle du Sas-de-Gand donne lieu à une déperdition fort grande.

Tout permet donc de croire que ces dispositions judicieuses de la convention nouvelle rachèteront et au delà, la perte supplémentaire d'eau que pourrait occasionner l'augmentation de section du canal.

Mais admettons, par hypothèse, qu'il n'en soit pas ainsi, et que ces améliorations réelles soient absolument stériles ; encore faudra-t-il évaluer quelle sera

l'influence précise de la somme d'eau enlevée sur la quantité dont le jeu forme le régime de l'Escaut.

Pour arriver à cette appréciation, il y aura lieu à compter la quantité d'eau qui passe au point principal du fleuve, à la traversée d'Anvers, et à rapporter à cette quantité celle qui, à la suite de la convention exécutée, passera dans le canal de Gand à Terneuzen.

Des hommes d'une compétence incontestée, M. Hagen, ingénieur allemand, et M. Hartley, ingénieur anglais, dans les rapports qu'ils ont respectivement présentés au sujet de l'endiguement de l'Escaut oriental et du Sloec, estiment qu'il passe à Anvers, à chaque marée, une quantité de 63 millions de mètres cubes d'eau environ, sans compter le volume des eaux supérieures. Cette quantité correspond à 2,916 mètres cubes par seconde. Si on y ajoute le cube des eaux supérieures, on arrive à 3,216 mètres cubes par seconde. En arrondissant les chiffres, l'hectolitre par seconde dépensé par le canal de Gand à Terneuzen se trouve n'être que la trente millièmes partie de la quantité mise en mouvement par l'Escaut à Anvers.

On reconnaîtra que de pareilles saignées ne sont pas de celles qui puissent compromettre le régime d'un fleuve aussi puissant, et que les craintes qu'elles ont suscitées sont sans fondement aucun. Sera-t-il nécessaire, après cela, d'apprécier un remède préconisé, l'alimentation du canal par l'eau de la mer ?

Ce système a plusieurs défauts capitaux. Il est inutile, inadmissible et impraticable. Son inutilité est démontrée par les considérations que nous venons de présenter.

Cette alimentation serait en outre en opposition avec la lettre formelle des traités. L'article 20 du traité du 3 novembre 1842 organise l'*écoulement des eaux Belges par le canal de Terneuzen* et stipule qu'à l'expiration des deux années qui suivront, le bief inférieur ne *recevra plus d'autres eaux que celles amenées par la partie supérieure du canal et par le canal de la Langelede* ; et cette disposition est renouvelée dans le règlement international du 20 mai 1843.

Rien n'autorise à croire que le Gouvernement néerlandais montrerait la moindre disposition à admettre un autre régime, et le Gouvernement belge, non plus, ne saurait y donner son adhésion.

C'est qu'en effet ce système d'alimentation du canal produirait des conséquences désastreuses. C'est surtout dans le bief hollandais que ces inconvénients graves se feraient sentir. Les terrains inférieurs de 1 mètre et demi à 3 mètres à la ligne de flottaison du canal, subiraient directement les fâcheux résultats des filtrations d'eaux salines, funestes à la culture, et la plage ouverte de Sluiskille les propagerait au loin. En Belgique l'agriculture ne serait pas moins éprouvée ; et pour les terres basses de Cluysen, Wynkel, Mendonck, Desteldonck et Evergem, dont le niveau ne dépasse la ligne de flottaison du canal que de 10 à 30 centimètres, ce serait une véritable calamité. Le Sas-de-Gand et Selzaete n'auraient plus d'eau potable. L'industrie sucrière, qui a fondé de nombreux et vastes établissements le long du canal de Gand à Terneuzen, serait mortellement frappée.

Dans ces conditions, personne n'oserait songer à réaliser un tel état de choses.

Mais, en admettant que cette mesure puisse être décrétée, il serait, en fait, impossible de la mettre en pratique.

En effet, la jauge convenue du bief supérieur est de 4^m92 au-dessus du zéro d'Ostende, et celle du bief inférieur n'est que de 4^m47. Comment pourra-t-on remplir ce bief belge dans ces conditions? En outre, il est excessivement rare que la marée à Terneuzen aille à la hauteur de la jauge de la partie supérieure du canal. Elle n'y arrive que dans des cas absolument exceptionnels. Il est dès lors absolument impossible que des circonstances aussi incertaines et aussi irrégulières puissent être regardées comme normales et servir de base au régime d'une grande voie de navigation maritime.

Dans sa séance du 22 janvier 1880, la section centrale a admis, à l'unanimité de ses membres, le rapport qui précède.

Elle a, en outre, demandé au Gouvernement des renseignements sur plusieurs points nouveaux. Nous faisons connaître ces questions, avec les réponses qui y ont été faites.

PREMIÈRE QUESTION.

La reprise par le Gouvernement de la ligne Anvers-Rotterdam, n'aura-t-elle pas une influence contraire à la construction des chemins de fer Anvers-Woendrecht et Anvers-Tilbourg

DEUXIÈME QUESTION.

N'y a-t-il pas lieu, en présence des tarifs de faveur appliqués au profit du canal de Terneuzen, de supprimer, comme on l'a fait en Hollande, les droits de feux et fanaux et de réduire les droits de pilotage?

RÉPONSE.

La reprise de la ligne d'Anvers-Rotterdam ne portera aucun préjudice à la construction des chemins de fer d'Anvers à Woendrecht et d'Anvers vers Tilbourg.

RÉPONSE.

Ces questions ont été soulevées lors de la discussion de la convention de 1874.

Le cabinet actuel les a soumises à une nouvelle étude. Il a chargé une commission spéciale de rechercher et de comparer les frais de port et de place perçus dans les principaux ports de l'Europe.

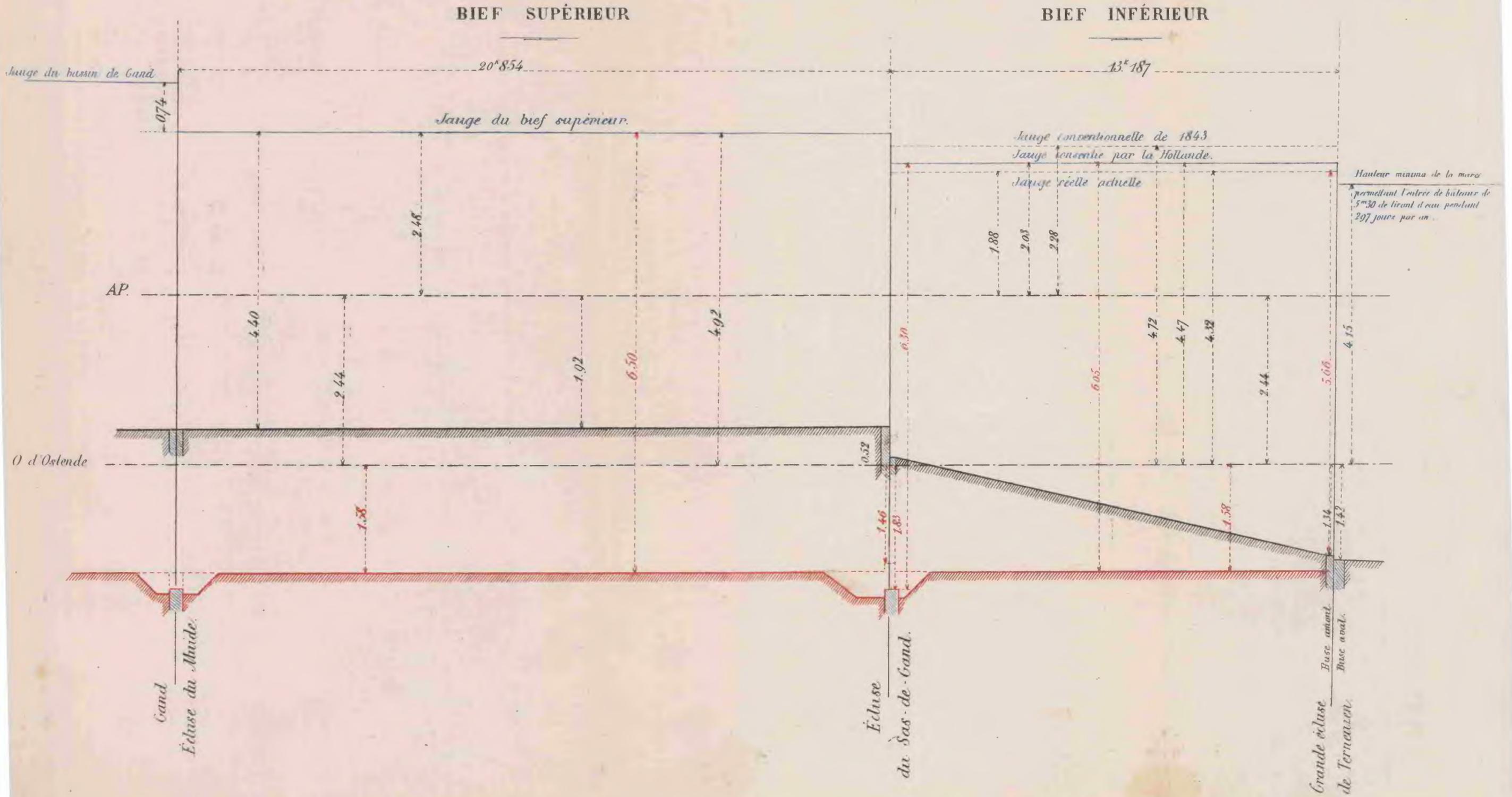
Ce travail est à la veille d'être terminé. Ce n'est qu'après l'avoir examiné que le Gouvernement pourra arrêter ses résolutions en connaissance de cause.

Le Rapporteur,
E. WILLEQUET.

Le Président,
JULES GUILLERY.

(16)

CANAL DE GAND A TERNEUZEN.



CANAL DE GAND A TERNEUZEN.

