

(A)

(N° 27.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 DÉCEMBRE 1880.

Crédit spécial de 567,700 francs au Département des Travaux Publics pour compléter le balisage et l'éclairage de l'Escaut (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Depuis vingt-cinq ans, la préoccupation constante des pouvoirs publics a été d'améliorer sans cesse les conditions d'accès du port d'Anvers, en rendant plus facile et plus sûre, en tout temps, la navigation de l'Escaut.

A cet effet, l'éclairage du fleuve a été organisé par les lois du 8 juillet 1865 (crédit spécial de 500,000 francs), du 29 mai 1868 (crédit de 250,000 francs) et du 14 août 1873 (crédit de 150,000 francs).

Mais ce côté de l'œuvre entreprise n'est pas encore complet, il nécessite de nouvelles dépenses; le projet de loi, sur lequel nous avons l'honneur de vous faire rapport, a pour objet de les autoriser.

Le feu flottant ancré à l'approche de l'embouchure de l'Escaut, dans la passe des « Wielingen » (les Tourbillons), ne suffit pas à écarter tout danger pour les grands navires qui veulent entrer dans le fleuve; pour atteindre ce but, un nouveau bateau-phare doit être établi près du Wandelaar, banc de sable qui, son nom l'indique, *le Promeneur*, se déplace fréquemment.

Le coût de ces bateaux a toujours été de 190,000 francs pièce.

Il en faut deux; dont l'un servira de réserve pour le cas où l'autre aurait

(1) Projet de loi, n° 9.

(2) La section centrale, présidée par M. DRSCAMPS, était composée de MM. PATERNOSTER, JOTTRAND, DE CHIMAY, LUCQ, WINCQZ et T'SI RSTEVENS.

besoin de réparations. Le projet de loi prévoit de ce chef une dépense de 380,000 francs.

Les feux fixes déjà disposés sur les deux rives de l'Escaut, au nombre de treize, sur la rive droite, depuis Flessingue jusqu'au Kruisschans, en amont de Lillo, et de onze sur la rive gauche, depuis Terneuzen jusqu'au fort Liefkenshoek, doivent être augmentés de deux feux fixes à placer sur la rive gauche en amont de ce dernier point, c'est-à-dire au fort la Perle et à l'écluse tournante près la Pipe de tabac.

Ces deux feux n'entraîneront qu'une dépense de 1,500 francs.

Après ces travaux, l'éclairage de l'Escaut, qui déjà, en 1868, méritait les éloges de M. Le Hardy de Beaulieu, dans son rapport sur le projet devenu la loi du 29 mai 1868, sera sans rival en Europe; il fournira partout pendant la nuit, des points de direction aux navires et permettra ainsi le parcours de ce fleuve entre Anvers et la mer, avec une égale sécurité à toutes les marées.

Pendant le jour, c'est à d'autres moyens qu'il faut avoir recours pour guider la course des navires, de manière à les maintenir toujours en eau profonde.

Les rives présentent des points de repère naturels, on en ajoute d'artificiels, et de plus on dispose dans le lit du fleuve, à droite et à gauche des chenaux navigables, des bouées flottantes de couleurs différentes et portant des numéros distinctifs.

Mais il arrive en temps de gelée que les glaçons charriés par la rivière déplacent ou arrachent les bouées, qu'en même temps la brume cache au pilote les points de repère de la terre ferme, et qu'alors la navigation, quoique encore matériellement possible, devient si dangereuse, qu'elle doit être interrompue. C'est ce qui s'est présenté l'hiver dernier pendant quarante-neuf jours.

Pour empêcher autant que possible la reproduction de cette situation très préjudiciable à notre métropole commerciale et aux recettes du Trésor, il importe de perfectionner le système actuel du « balisage » de l'Escaut.

En premier lieu, il a été reconnu nécessaire d'augmenter, pour la saison d'hiver, les dimensions de six des bouées existantes, afin de les rendre à la fois plus visibles et plus résistantes.

Il s'agit des bouées suivantes, énumérées dans l'ordre où elles se présenteront en descendant le fleuve :

La bouée blanche n° 30, dans la passe de Santvliet :

- — n° 20, à Bath;
- noire n° 26, à la pointe de Valkenisse;
- blanche n° 14, dans le Zuidergat;
- noire n° 12, près du nouveau canal;
- blanche n° 5, à Borselen.

Ces six bouées de grande dimension, en tôle, coûteront fr. 3,166-66 pièce, soit ensemble 19,000 francs.

En second lieu, des indications mieux assurées contre l'effort des glaçons et plus visibles encore, sont indispensables en certains points où l'étréoussure du chenal expose plus spécialement les navires au danger d'échouer sur les bas-fonds voisins.

C'est le service que rendront onze grandes balises fixées dans le lit même du fleuve, dans l'ordre suivant, en partant d'Anvers :

- 1 balise, rive droite, sur la jetée sud du Kruisschans : en amont du fort Lillo ;
- 2 — — — à la laisse de basse mer de la plage au ballast (Ballast-plaats) ;
- 2 — rive gauche, à la laisse de basse mer de la plage de Saafingen ;
- 3 — rive droite, à la laisse de basse mer dans la passe étroite (Naauwte) en aval de Bath ; la première un peu en aval de l'alignement des feux de Rilland ; la dernière à la pointe (Hoek) de Valkenisse ;
- 3 — rive gauche, à la laisse de basse mer ; la première à l'ancien polder inondé de Namen, la deuxième au schorre des lapins (Konijnen schoor), la dernière devant la pointe de Baal.

Chacune de ces balises doit coûter 15,000 francs, y compris tous les frais d'établissement, fouilles préalables du terrain et mise en place de la charpente servant de base — du « duc d'Albe », comme on l'appelle sur les bords de l'Escaut, sans doute parce qu'elle doit être inébranlable ; — la dépense totale de ce chef sera donc de 165,000 francs.

Nous sommes loin, on le voit, des balises primitives, qui consistaient en un grand pieu surmonté d'un seau ou d'un fagot : il s'agit ici d'appareils de dimensions et de solidité exceptionnelles. Tout grandit, les balises comme les navires.

Dans les prévisions du Gouvernement, les balises seront en bois.

Votre section centrale, faisant sienne une observation présentée dans la 2^e section, exprime le vœu qu'elles soient construites en fer, si toutefois l'emploi de cette matière ne présente aucun inconvénient. La baisse croissante du prix de ce métal fait désirer qu'il se substitue partout au bois, dont le prix va toujours en s'élevant. Cette substitution est en train de s'opérer pour les bouées flottantes, les navires, les docks flottants, les portes d'écluses, etc., etc.

Les balises projetées seront munies d'écrans, mais ne porteront point de feux.

En outre des bouées et balises dont il vient d'être question, deux échelles de marée (coût 2,200 francs) seront établies sur l'épi de Walsoorden et près de Hoedekenskerke.

Une carte indiquant l'état de l'éclairage et de balisage de l'Escaut, après les travaux qui précèdent, sera déposée sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

Aux termes de l'article 9, § 2, de notre traité du 19 avril 1839, avec le royaume des Pays-Bas, « le balisage et la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers sont soumis à une surveillance commune », et « les deux Gouvernements s'engagent à placer et à entretenir dans ces passes les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve » ; le chapitre II, section I, du traité du 5 novembre 1842 confirme ces engagements. Le chapitre VII du règlement international du 20 mai 1843, pris en exécution de ces traités, établit une commission composée de délégués des deux pays chargés de l'inspection perma-

nente des passes et du balisage et de toutes les décisions ou propositions relatives à cet objet.

L'éclairage du fleuve est soumis au même régime mixte.

C'est conformément à l'avis de cette commission, investie pour la circonstance de pouvoirs spéciaux, que les travaux dont il vient d'être question s'effectueront, et les conditions d'exécution, conformes aux précédents, ont été d'avance fixées par elle dans des actes réguliers, sous réserve de l'approbation des Gouvernements respectifs. Le vote du projet de loi permettra à notre Gouvernement de donner définitivement son approbation à ces conventions internationales.

Toutes les sections ont adopté, à l'unanimité, le projet de loi.

La rectification des quais et du lit de l'Escaut, la transformation en bassins et en docks de l'ancienne citadelle du Nord vont assurer à Anvers le premier rang en Europe, pour la rapidité et la facilité du chargement et du déchargement des navires. L'œuvre serait incomplète, si l'accès de ce port incomparable n'était également rendu, en tout temps, rapide, facile et sûr; c'est à la Belgique qu'incombe cette mission, et nous sommes heureux de voir les Pays-Bas du Nord s'y prêter avec un empressement qu'on ne saurait assez louer.

Votre section centrale vous propose l'approbation du crédit spécial demandé au chiffre total de 567,700 francs.

Le Rapporteur,
GUSTAVE JOTTRAND.

Le Président,
J. DESCAMPS.

